



دستور جلسه شماره (1)
عنوان: تاثیر لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت بر فعالیت تاکسی های اینترنتی
مرجع طرح موضوع: اتاق اصناف ایران
تاریخ برگزاری جلسه: ۱۴۰۴/۰۶/۱۸
تعداد صفحات دستور جلسه: ۴ صفحه
➤ شرح موضوع: لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت چندی پیش در دستور کار کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی قرار گرفت، و در این کمیسیون، اعضاء بدون توجه به نظر اتاق های بازرگانی و اصناف و همچنین بدون در نظر گرفتن ملاحظات ذینفعان این قانون شامل شرکت های تاکسی های اینترنتی از جمله اسنپ، تپسی و ماکسیم، وزارت اقتصاد، وزارت ارتباطات، وزارت صمت و معاونت علمی ریاست جمهوری، موضوع مربوطه جمع بندی گردید. این در حالی است که پلتفرم های تاکسی های اینترنتی تصویب این قانون را خلق مجوز جدید و واگذاری تنظیم گری یک حوزه به رقیب می دانند. طبق این لایحه «وزارت کشور موظف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، آیین نامه نظارت بر فعالیت و سازوکار اخذ عوارض از شرکت های ارائه دهنده خدمات حمل و نقل هوشمند بار و مسافر را ظرف حداکثر شش ماه تدوین و به تصویب هیئت وزیران برساند. در این لایحه، <u>وزارت کشور مسئول صدور مجوز فعالیت این شرکت ها در محدوده شهرها قرار داده شده است</u>». وزارت راه و شهرسازی نیز مسئول صدور مجوز در محدوده بین شهری شده است. همچنین «شهرداری ها مکلف شده اند نسبت به تعیین و دریافت عوارض ازدحام شد آمد (ترافیک) از استفاده کنندگان از سکو ها اقدام نمایند. بدین وصف، فرایند بررسی و تصویب این لایحه از چند منظر به شرح ذیل قابل بررسی است: الف) عدم توجه به نظرات بخش خصوصی: علی رغم حضور نمایندگان اتاق ایران، اتاق اصناف، دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی و همچنین نمایندگانی از شرکت های ذینفع (اسنپ، تپسی و ماکسیم) در جلسه بررسی لایحه مذکور در مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی و همچنین در صحن کمیسیون عمران و صرفا برخی اصلاحات جزئی، بدون توجه به نظرات کارشناسی ذینفعان در کمیسیون مذکور تصویب شد و اکنون، لایحه آماده برای تصویب در صحن اصلی مجلس می باشد. نکته مهم این است که مطابق سیاست های کلی نظام مصوب مقام معظم رهبری (از جمله بند ۹ ردیف ۹ سیاست های کلی نظام قانون گذاری مبنی بر مراعات ابتناء بر نظرات کارشناسی و ارزیابی تاثیر اجرای قانون) و همچنین مواد ۳، ۲، ۲۴ و ۳۰ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار موکدا بر جلب مشارکت ذینفعان در روند هنجار گذاری و استماع نظرات بخش خصوصی و ارائه ادله توجیهی پذیرش یا رد آن استوار است. این در حالی است که مسیر بررسی لایحه مورد بحث دقیقا خلاف روند تعیین شده پیش رفته است. ب) تغییر اکوسیستم کسب و کار های موجود: تغییر ناگهانی و بدون توجیه منطقی، اقتصادی و حقوقی مرجع صدور مجوز فعالیت صنفی "خدمات مجازی جابه جایی هوشمند به کاربران و سایط نقلیه" از اتحادیه صنفی به وزارت کشور و شهرداری که این موضوع از چند جنبه قابل تامل است. الف) تغییر صدور مرجع مجوز از یک نهاد غیر دولتی به یک وزارتخانه با رویکرد کوچک سازی دولت مغایرت دارد. ب) نکته بسیار مهم اینکه، اخیرا مشاهده شده که شهرداری تهران تاکسی اینترنتی به نام "<u>تاکسی اینترنتی شهرزاد</u>" راه اندازی کرده که به نوعی رقیب تاکسی های



اینترنتی موجود است، از آنجایی که طبق لایحه مورد بحث قرار است از این پس صدور مجوز تاکسی‌های اینترنتی برعهده وزارت کشور و تبع آن سازمان شهرداری‌ها و دهیاری باشد این موضوع باعث تعارض منافع و اخلاف در اکوسیستم موجود خواهد شد.^{۱۱}

لازم به ذکر است تنظیم‌گری موضوع حمل و نقل هوشمند تاکنون در چارچوب دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور مصوب وزارتین کشور و صنعت، معدن و تجارت مورخ ۱۳۹۸/۰۸/۰۳ صورت می‌پذیرفته است و اجرای آن نیز به صورت منسجم در دهه اخیر پیش رفته است و نهادهای مختلف از جمله اتحادیه صنفی، وزارت کشور و شهرداری‌ها وظایف نظارتی در آن برعهده دارند. نکته قابل توجه آن است که ارائه پیشنهاد تغییر متولی صدور مجوز به منظور نظارت برای وزارت کشور بدون آسیب شناسی و ارائه گزارش عملکرد وظایف نظارتی آن مرجع به موجب دستورالعمل گذشته است. بر فرض پذیرش نقصان ساز و کارهای موجود در آن دستورالعمل پس از ۶ سال از تصویب آن، تصویب قانون جدید بدون توجه به نقصان‌های گذشته اسباب استمرار این نقصان‌ها در متن قانون بعدی نیز ایجاد می‌کند.

ج) فقدان سازوکار نظارتی

علت اصلی بیان شده جهت تغییر دستگاه متولی صدور مجوز، فقدان امکان نظارت صحیح از سوی وزارت کشور در چارچوب وظایف خود بر کسب و کارهای مربوطه است. در تمامی کسب و کارهای صنفی مرجع صدور اتحادیه صنفی است و مراجع مختلفی چون ادارات بهداشت، پلیس، کار و رفاه اجتماعی، مالیات، محیط زیست در حوزه تخصصی خود نظارت بر کسب و کارها را برعهده دارند و این امر موکول به صدور مجوز از سوی این مراجع نیست. همین امر در خصوص نظارت وزارت کشور بر حمل و نقل هوشمند نیز صادق است.

➤ قوانین و مصوبات مربوطه با موضوع:

- ۱- قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت
- ۲- مواد ۳۰، ۳۲ و ۲۴ و ۳۰ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار
- ۳- مواد ۲، ۱۲، ۸۷ قانون نظام صنفی
- ۴- ماده ۱۰ قانون جهش تولید دانش بنیان

➤ مشکلات مطروحه و پیامدهای مربوط

- ۱- افزایش بروکراسی اداری جهت اخذ مجوز جدید
- ۲- ایجاد تعارض منافع بین کسب و کار و نهاد تنظیم گر
- ۳- افزایش مداخله دولت در امور کسب و کارها در پی واگذاری مجوز از یک نهاد صنفی به یک وزارت خانه دولتی

➤ پیشنهاد:

استماع نظر بخش خصوصی در خصوص لایحه مذکور و ثابت ماندن مرجع صدور مجوز (وزارت صمت و انجمن صنفی کسب و کارهای فضای مجازی)