

■ **رانندگان تاکسی‌های اینترنتی همچون اسنپ و تپسی که در سکوهای مجازی فعالیت می‌کنند و تاکنون از هیچ پوشش بیمه‌ای برخوردار نشده‌اند، می‌توانند از خدمات سازمان تأمین اجتماعی و بیمه پایه این نهاد بیمه‌ای بهره‌مند شوند. تصمیم نمایندگان مجلس این امیدواری را ایجاد کرده که به طور واقعی در این عرصه فعالیت دارند، بتوانند از خدمات بیمه‌ای، درمانی و بازنشستگی این نهاد بیمه‌گر بهره‌مند شوند**

با توجه به مجوز برنامه هفتم توسعه، مشکل بیمه تاکسی‌های اینترنتی چگونه برطرف می‌شود؟

راننده در لوکیشن بیمه



زهرا فریدزادگان: در یک دهه اخیر و به دنبال توسعه تکنولوژی‌های نوین در کشور، حوزه حمل‌ونقل شاهد تحولات چشمگیری از جمله شکل‌گیری و راه‌اندازی تاکسی‌های اینترنتی بوده است. تاکسی‌های اینترنتی در بسیاری از کشورهای جهان از دهه‌های گذشته فعال بوده و آنچه امروز در ایران به عنوان تاکسی اینترنتی شناخته می‌شود، در واقع بومی‌سازی شده نمونه‌های خارجی است. مزایای تاکسی‌های اینترنتی از جمله سهولت دسترسی رانندگان به مبدا و مقصد و امکان فعالیت با انواع خودروهای سواری در هر نقطه از شهر و هر ساعت از شبانه‌روز موجب شد استقبال از تاکسی‌های اینترنتی به سرعت افزایش یابد. از سوی دیگر مخاطبان استفاده از اپلیکیشن‌های حمل‌ونقل اینترنتی نیز به دلیل سرعت دسترسی به تاکسی‌ها، امکان پرداخت اینترنتی، صرفه‌جویی در زمان و مواردی از این دست، در مدت زمان کوتاهی افزایش یافت. اگر چه استفاده از تاکسی‌های اینترنتی چالش‌هایی را برای کاربران به همراه داشت اما به مرور زمان این چالش‌ها شناسایی و بعضاً برطرف شد؛ در حالی که رانندگان تاکسی‌های اینترنتی سال‌هاست با معضل نبود بیمه روبه‌رو هستند و همین امر نگرانی از آینده شغلی آنها را تشدید می‌کند.

■ **نگاهی به ۲ پلتفرم بزرگ حمل‌ونقل اینترنتی**
در حال حاضر اسنپ و تپسی ۲ اپلیکیشن بیشتر شناخته‌شده فعال در حوزه حمل‌ونقل اینترنتی در کشور هستند که به طور چشمگیری در حال گسترش فعالیت خود هستند، تا جایی که روزانه آگهی‌های استخدام راننده اسنپ و تپسی در گوشه و کنج خیابان، افراد را برای ورود به این سیستم تشویق و راهنمایی می‌کند.

اسنپ یک شرکت مبتنی بر داده است که سال ۹۳ تأسیس و به سرعت به یکی از بزرگ‌ترین و معتبرترین پلتفرم‌های حمل‌ونقل در کشور تبدیل شد. اسنپ از طریق اپلیکیشن موبایل خود، پل ارتباطی میان کاربران مسافر و اسنپ درایور بوده و امکان سفر با تاکسی و موتوسیکلت را برای مسافران فراهم می‌کند. اپلیکیشن اسنپ امکان ارائه خدمات مختلفی را در زمینه‌های گوناگونی همچون درخواست خودرو، وانت، موتور، رزرو هتل و اقامتگاه‌های ارزان، سفارش غذا و خرید بلیت هواپیما و اتوبوس را نیز فراهم کرده است که به عنوان نمونه می‌توان به مواردی همچون اسنپ‌وات، اسنپ‌باکس و اسنپ‌فود اشاره کرد.

تپسی نیز یکی دیگر از بزرگ‌ترین پلتفرم‌های حمل‌ونقل اینترنتی در ایران است که امکان سفرهای درون‌شهری را برای مسافران فراهم می‌کند. این پلتفرم از سال ۹۵ فعالیت خود را آغاز کرده و به سرعت به یکی از اصلی‌ترین گزینه‌های حمل‌ونقل اینترنتی در ایران تبدیل شده است. ناگفته نماند که اسنپ و تپسی به‌عنوان پلتفرم‌های حمل‌ونقل اینترنتی، شرایطی را برای استخدام راننده با ماشین در نظر گرفته‌اند؛ برای مثال رانندگان باید مالک خودرویی باشند که قصد استفاده از آن را برای حمل‌ونقل دارند یا دسترسی قانونی به آن داشته باشند یا برای مثال خودروی رانندگان باید معاف از هر گونه نقص فنی باشد و حداقل استانداردهای ایمنی موردنیاز پلتفرم را برآورده کند. موضوع بیمه نیز یکی از شرایط اسنپ و تپسی برای رانندگان است که بر اساس آن رانندگان و ملزم به داشتن بیمه‌های موردنیاز حمل‌ونقل عمومی می‌کند. بدیهی است که این شرایط به منظور اطمینان از ایمنی و کیفیت خدمات ارائه شده توسط رانندگان در پلتفرم اسنپ و تپسی و به‌منظور رفع هر گونه مشکلات قانونی و ایمنی ایجاد شده است. رعایت این شرایط به نفع همه طرفه‌های معامله، یعنی رانندگان، مسافران و شرکت اسنپ و تپسی است.

میزان درآمد راننده اسنپ و تپسی متغیر است و به عوامل متعددی از جمله شهر محل فعالیت، تعداد سفرها، نوع خودرو، شرایط بازار و کیفیت خدمات بستگی دارد. بنابراین، امکان ارائه میزان دقیقی برای درآمد رانندگان در این ۲ پلتفرم وجود ندارد. معمولاً رانندگان با تعداد سفرهای بیشتری که می‌توانند در روز انجام دهند، درآمد بیشتری کسب می‌کنند. همچنین، شرایط بازار و تقاضا در هر شهر و منطقه ممکن است تفاوت‌های زیادی داشته باشد. علاوه بر این، پلتفرم‌های اسنپ و تپسی امکان کسب پاداش‌ها و تشویقی‌های اضافی را برای رانندگان فراهم می‌کنند که می‌تواند به افزایش درآمد آنها کمک کند. طبق ادعای صاحبان این ۲ پلتفرم، هر فرد با مراجعه به سایت اسنپ و تپسی می‌تواند به نتیجه دقیق‌تری درباره میزان درآمد رانندگان اسنپ و تپسی برسد. به‌عنوان مثال، در صفحه ثبت‌نام راننده تپسی در سایت تپسی این امکان فراهم شده است که با انتخاب نام شهر و

تعداد ساعات فعالیت روزانه خود، درآمد ماهانه را تخمین بزند. مثلاً یک راننده تپسی در شهر تهران با ۸ ساعت فعالیت روزانه، در سال ۱۴۰۲ درآمد ماهانه حدود ۲۱ میلیون تومان خواهد داشت. مطابق اعلام شرکت اسنپ، میانگین درآمد راننده اسنپ در سال ۱۴۰۱، حدود ۱۶ میلیون تومان بوده است. با توجه به اینکه امسال اسنپ کرایه‌های خود را افزایش داده، می‌توان گفت این میزان به ۲۰ میلیون تومان در سال ۱۴۰۲ رسیده است. البته همان‌طور که گفته شد و در آگهی‌های استخدام راننده نیز مشاهده می‌شود، این میزان ثابت نبوده و به عواملی همچون شهر محل فعالیت، میزان ساعات کاری، تعداد سفرها و نوع زمان انتخابی، کارزار و شکل گرفت که رانندگانی که بهترین ساعت کار در اسنپ و تپسی را انتخاب می‌کنند، درآمد بیشتری نیز خواهند داشت.

شهریور سال ۱۳۹۹ و به دنبال گلایه رانندگان اسنپ مبنی بر عدم بیمه رانندگان، کارزار و شکل گرفت که جمعی از رانندگان با نوشتن و امضای نامه‌ای با عنوان «درخواست اجباری شدن بیمه تأمین اجتماعی برای رانندگان اسنپ» به وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و مدیرعامل شرکت اسنپ با این مضمون که «ما رانندگان اسنپ که در این روزها با کرایه‌های ناچیز به امرار معاش می‌پردازیم، با توجه به مشکلات عدیده اقتصادی، مجبور شده‌ایم به مسافرت‌کنی و کسب درآمد از طریق تاکسی‌های اینترنتی رو بیآوریم. با این وجود بخوبی آگاهید که در این راه آینده مطمئنی نداریم، چرا که سابقه بیمه جهت بازنشستگی برای‌مان وجود ندارد. می‌دانید که اهمیت بیمه تأمین اجتماعی در حال حاضر به چه میزانی است و اکثر قریب به مطلق کارکنان در شرایط مختلف مشمول بیمه می‌شوند. از شما تقاضا داریم به این موضوع رسیدگی کرده و تصمیمات لازم را جهت احتساب سابقه بیمه اتخاذ فرمایید» خواستار اجباری شدن بیمه رانندگان شدند اما این کارزار بدون رسیدن به نتیجه، در آذرماه به پایان رسید.

دی ۱۴۰۰ بار دیگر کارزار بیمه رانندگان در ۲ اپلیکیشن اسنپ و تپسی شکل گرفت و رانندگان با نوشتن و امضای نامه‌ای با عنوان «درخواست بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی» به وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی و رئیس کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی با این مضمون که «ما رانندگان ناوگان حمل‌ونقل شهری اینترنتی، استدعا داریم برای بیمه ما چاره‌ای بیندیشید. در آینده نچندان دور در زمان بازنشستگی، هیچ‌گونه حمایت از هیچ نهادی شامل ما نمی‌شود و ما متعلق به هیچ نهاد و سازمانی نیستیم. بسیاری از افرادی که در شغل رانندگی تاکسی‌های اینترنتی هستند، افراد کم‌درآمد و بیکاری هستند که به جز این شغل، چاره‌ای دیگر ندارند. در این شرایط بد اقتصادی، بدتر از همه این موارد، کار کردن با خودروهای ساخت داخل است که بسیار بی‌کیفیت هستند و اکثراً بعد از یکی دو ساعت

رانندگی و کلاچ گرفتن، به زانوی راننده آسیب زیادی می‌رساند. این کارکنان باید بیمه و بازنشستگی برای زمان پیری و مرضی خود داشته باشند. تقاضای ما از شما بزرگواران و مسؤولان محترم این است چاره‌ای برای بیمه ما رانندگان اینترنتی بیندیشید» خواهان چاره‌اندیشی در این زمینه شدند اما این کارزار هم همانند کارزار قبلی بدون نتیجه در اسفندماه همان سال به پایان رسید.

■ **رانندگان اسنپ و تپسی بیمه می‌شوند**
پس از کش‌وقوس‌های فراوان، سرانجام نمایندگان مجلس شورای اسلامی ۲۸ آبان سال جاری و در راستای بررسی برنامه هفتم توسعه با امکان بهره‌مندی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از مزایای بیمه تأمین اجتماعی موافقت کردند. به این ترتیب رانندگان تاکسی‌های اینترنتی همچون اسنپ و تپسی که در سکوهای مجازی فعالیت می‌کنند و تاکنون از هیچ پوشش بیمه‌ای برخوردار نشده‌اند، می‌توانند از خدمات سازمان تأمین اجتماعی و بیمه پایه این نهاد بیمه‌ای بهره‌مند شوند. تصمیم نمایندگان مجلس این امیدواری را ایجاد کرده که در این فرصت به دست آمده افرادی که به طور واقعی در این عرصه فعالیت دارند، بتوانند از خدمات بیمه‌ای، درمانی و بازنشستگی این نهاد بیمه‌گر بهره‌مند شوند.

کارشناسان معتقدند به طور معمول هر طرح بیمه‌ای که اجرا می‌شود، گروهی به عنوان افراد واقعی از آن طرح بهره‌مند می‌شوند اما گروهی دیگر با وجود داشتن شغلی دیگر ولی به واسطه پایین بودن میزان حق بیمه برخی گروه‌های بیمه‌ای خود را به نوعی مشمول آن طرح می‌کنند؛ بنابراین ممکن است به دلیل اجرای طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی برخی از این فرصت سوءاستفاده کرده و خود را مشمول این طرح کنند. مهم‌ترین نکته‌ای که در این زمینه وجود دارد این است که باید این گروه از رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از طریق کارگاهی مشخص و تعیین شده به جمع بیمه‌شدگان جدید سازمانی همچون تأمین اجتماعی اضافه شوند، زیرا در حال حاضر رانندگان در فضای مجازی مشمول قانون کار نمی‌شوند و در زمان دلخواه برای کارفرمای خود یعنی اسنپ و تپسی فعالیت می‌کنند، بنابراین امکان سودجویی از این وضعیت وجود دارد.

البته پیشنهادهای در برنامه هفتم برای تحت پوشش بیمه قرار گرفتن رانندگان در نظر گرفته شده است. ماده ۲۹ بند «ج» برنامه توسعه می‌گوید: ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل و مسافر که از طریق سکو (پلتفرم‌های مجازی به فعالیت مشغول بوده و بیمه بازنشستگی ندارند، مجاز به بیمه کردن خود نزد سازمان تأمین اجتماعی هستند.

در ادامه بند «ج» آمده است: «به پیشنهاد وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی حداکثر طی ۳ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون آیین‌نامه تهیه شود و به تصویب هیأت وزیران برسد.»

اوبر از همان ابتدای فعالیت رانندگان، هم شخص راننده و هم خودروی او را تحت پوشش بیمه قرار می‌دهند. ■ **ضرورت تعریف قانونی بیمه اسنپ و تپسی**
علیرضا حیدری، کارشناس حوزه تأمین اجتماعی درساره اینکه باید برای بحث حضور این افراد در محل کارگاه تعریف قانونی شود و در یک تکلیف جدید که در قانون تأمین اجتماعی باشد، این دسته افراد نیز زیر چتر حمایتی بیمه قرار گیرند، گفت: این داستان بحث حقوقی کاملاً عمیقی دارد. کارگاه و کارگر را بر اساس نظام بازرسی و کارگاهی می‌توان شناسایی کرد اما در این مورد این امکان اساساً وجود ندارد چون کارگری نمی‌بینید. این کارشناس حوزه رفاه در ارتباط با برنامه هفتم توسعه و بحث بیمه رانندگان اینترنتی افزود: کارگرها در خیابان هستند، نکته‌ای که وجود دارد فقط و فقط از طریق تراکنش‌های فی‌مابین از طریق سیستم بانکی می‌توان آنها را رصد کرد تا مشخص شود اینها کارگر تلقی می‌شوند یا خیر.

وی ادامه داد: شاید اینها قاعده رابطه کارگری و کارفرمایی نداشته باشند چون به عنوان مثال فرض کنید در تاکسی‌های اینترنتی اسنپ و تپسی کارگر موظف نیست برای کارفرمای خود کار کند و هر زمان اراده می‌کند کار می‌کند، بنابراین مشمول قانون کار نمی‌شود و نمی‌توان گفت راننده تاکسی‌های اینترنتی کارگر است و پلتفرم کارفرما محسوب می‌شود. بیشتر قرارداد آنها شبیه قرارداد پیمانکاری است که به ازای کاری که انجام می‌شود سهم بین خود ردوبدل می‌کنند. حیدری در پاسخ به این سوال که آیا صراحت قانون در این موضوع وجود ندارد، اظهار داشت: با توجه به اینکه تأمین اجتماعی در بحث پلتفرم‌ها پیشنهاد دهنده بوده و پیگیر قانون آن است، باید بحث حضور این افراد در محل کارگاه تعریف قانونی شود و در یک تکلیف جدید که در قانون تأمین اجتماعی باشد، این دسته افراد نیز زیر چتر حمایتی بیمه قرار گیرند، اما هم نه بیمه اختیاری زیرا هر کسی که کار می‌کند موظف است حق بیمه پرداخت کند. در این زمینه بحث‌های حقوقی وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد.

کارشناس حوزه رفاه و تأمین اجتماعی گفت: وقتی می‌توان کسی را کارفرما نامید که بر اساس قانون کار، فسرده برای او کار کند و آن رابطه بین آنها برقرار باشد. راننده اسنپ و تپسی کارگران آنها نیستند چون یک راننده اسنپ و تپسی به مدت یک ماه می‌تواند کار نکند و بعد از این مدت شروع به کار کند و هیچ ایرادی هم بر آن وارد نیست و کارفرما که در واقع پلتفرم هست، اخراج یا تعدیل نمی‌کند و کارگر هم نمی‌تواند از کارفرما شکایت کند، بنابراین چنین داستانی در این موضوع نمی‌گنجد. وی درباره بیمه مشاغل اینترنتی از جمله رانندگان اینترنتی که در برنامه هفتم مورد توجه قرار گرفته است، معتقد به ایجاد مبنای جدید قانونی است تا این گروه از شاغلان نیز زیر چتر پوشش بیمه‌های اجتماعی قرار گیرند.

■ **نگاهی به آمار تأمین اجتماعی**
آمارهای حوزه بیمه‌های اجتماعی نشان می‌دهد ۷۳ درصد جمعیت کشور از خدمات صندوق‌های بیمه‌ای بهره‌مند هستند که ۵۳ درصد مجموع گروه‌های مختلف تحت پوشش تأمین اجتماعی و ۲۰ درصد در حوزه پوشش صندوق‌های بیمه‌ای دیگر قرار دارند. با این وجود ۲۷ درصد جامعه مانند برخی اصناف و کسب‌وکارهای اینترنتی از هیچ بیمه پایه‌ای برخوردار نیستند. برآوردها نشان می‌دهد به صورت تقریبی بین ۷ تا ۱۰ میلیون نفر از جمعیت شاغل شامل گروه‌ها و اصناف به دلایل مختلف نظیر فرار بیمه‌ای، عدم شناسایی و هدف‌گذاری از سوی صندوق‌های بیمه‌ای از مزیت بیمه بهره‌مند نیستند. برآوردهای جمعیتی بیانگر این است که ۱۰ میلیون نفر از جمعیت حدودی ۲۵ میلیون نفری بدون پوشش بیمه‌ای شامل افراد شاغل و غیرشاغل در بازه سنی بین ۱۸ تا ۵۰ سال قرار دارند که امکان جذب آنان در صندوق‌های بیمه‌ای وجود دارد. بیمه‌های اجتماعی همچون سازمان تأمین اجتماعی برای تحت پوشش قرار دادن برخی کسب‌وکارهای مجازی، شاغلان اصناف، پزشکان، دامپزشکان، نیروهای آمدادگر، وکلا، فعالان پلتفرم‌های مجازی و تاکسی‌های اینترنتی و دیگر شاغلان در بخش بیمه صاحبان حرف و مشاغل آزاد و بیمه‌های اختیاری اقداماتی انجام داده است که اخیراً موضوع بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را مطرح کرد که اکنون با تصویب مجلس شورای اسلامی این موضوع برای این گروه از افراد بدون بیمه محقق خواهد شد.

معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی خبر داد

برنامه وزارت راه برای تأمین ۲۰۰۰ اتوبوس برون‌شهری

فعال در این بخش انجام شده است. هادیان‌فر اظهار کرد: امروز کشور نیازمند کارهای جهادی و بزرگ است و این روحیه خدمت‌رسانی در بدنه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وجود دارد. رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هم در این نشست با اشاره به آسیب‌های جدی شیوع کرونا به فعالان بخش خصوصی در ناوگان اتوبوسرانی گفت: به دنبال واردات اتوبوس هستیم اما لازمه اقبال سرمایه‌گذاران به این امر، داشتن صرفه اقتصادی است. درپوش آمانی خاطرنشان کرد: با توجه به سرمایه‌گذاری ناوگان، پایانه‌های خصوصی و مراکز معاینه فنی در بخش خصوصی، وظیفه ما تسهیل‌گری و سیاست‌گذاری مناسب برای تداوم فعالیت فعالان این حوزه است.

وی مسؤولیت راهداری و نگهداشت شبکه راه‌های کشور و سیاست‌گذاری حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای را از ماموریت‌های اصلی این سازمان برشمرد. آمانی اظهار کرد: با وجود کمبود اعتبارات و کاستی‌های موجود در این بخش، در حوزه ترانزیت بار، رونق اسفالت و ساخت راه‌های روستایی و دیگر بخش‌ها اقدامات خوبی رقم خورده و در حال انجام است. گزارش سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌افزاید: معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی از مرکز مدیریت راه‌های کشور بازدید کرد و گزارشی از عملکرد سامانه‌های هوشمند حوزه راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای توسط معاون راهداری و معاون حمل‌ونقل سازمان ارائه شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به موضوع واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافر برون‌شهری گفت: برای تأمین ۲۰۰۰ دستگاه اتوبوس برنامه‌ریزی شده است.

سیدکمال هادیان‌فر در نشست هم‌اندیشی با رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و مدیران این سازمان، با اشاره به فرمایش مقام معظم رهبری مبنی بر نیاز امروز کشور به کارهای جهادی و بزرگ گفت: روحیه خدمت‌رسانی و جهادی در بدنه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با وجود فعالیت شبانه‌روزی و مستمر در شرایط گرما و سرمای طاقت‌فرسا توسط نیروهای این سازمان مشهود است. هادیان‌فر تسهیل در جابه‌جایی بار و مسافر را وظیفه