



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

مشخصات طرح:

دوره دوازدهم - سال دوم

شماره ثبت:

۳۱۸

شماره چاپ:

تاریخ چاپ:

مشخصات گزارش:



دفتر مطالعات بخش عمومی

گروه اقتصاد رفاه و تأمین
اجتماعی

نوع گزارش:

- پیش‌نویس قانونی
- طرح / لایحه
- راهبردی
- نظارتی

شماره مسلسل:

۲۰۹۷۸

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۶/۳۰



اظهار نظر کارشناسی درباره:

« طرح اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان

حمل و نقل بار و مسافر بین شهری »

محمد حسین مرادی

چکیده

گزارش حاضر به بررسی طرح اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری می‌پردازد که با چالش‌های مالی و اجرایی روبه‌رو است. طبق قانون فعلی، رانندگان موظف‌اند ۱۳.۵ درصد از درآمد مصوب ماهیانه طبق ماده (۳۵) قانون تأمین اجتماعی را به‌عنوان حق بیمه پرداخت کنند و ۱۳.۵ درصد باقی‌مانده سهم دولت است. با این حال، دولت به‌دلیل کمبود منابع مالی سهم خود را به‌طور کامل پرداخت نکرده و این امر موجب محرومیت بخشی از رانندگان از حمایت‌های بیمه‌ای و ایجاد مشکلات مالی برای سازمان تأمین اجتماعی شده است.

این طرح همچنین در صدد حل مشکل بیمه رانندگان فعال در سکوهای مجازی است و پیشنهاد می‌کند تعرفه خدمات این سکوها افزایش یابد. در متن طرح سه تبصره جدید پیش‌بینی شده که براساس آن، منابع پایدار برای بیمه رانندگان از محل افزایش حق الزحمه حمل بار و مسافر تأمین و مستقیم به حساب سازمان تأمین اجتماعی واریز شود. شفافیت در روند پرداخت و نظارت ماهیانه نیز مورد تأکید قرار گرفته تا از سوءاستفاده جلوگیری شود.

بر این اساس، میزان افزایش در نظر گرفته شده برای حق الزحمه کافی نیست و در صورت اصلاح نشدن، موجب اجرای ناقص یا تبعیض‌آمیز قانون خواهد شد؛ موضوعی که مغایر با بند «۹» اصل (۳) قانون اساسی و بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانونگذاری است. همچنین به‌منظور پرهیز از بروز اجحاف و مشکلات اجرایی، پیشنهاد می‌شود منابع مالی جدید مستقیماً به راننده پرداخت شود نه سازمان تأمین اجتماعی.

در نهایت، با توجه به ابهامات و نواقص، پیشنهاد می‌شود طرح برای اصلاح بیشتر به کمیسیون تخصصی بازگردانده شود.

سیدعباس پرهیزکاری (ناظر علمی)؛ سروین مولایی‌نسب، عباس یزدانی، محمدرضا مالکی، محمدبرزگر خسروی (اظهار نظرکنندگان)؛
زهره عطاردی (ویراستار ادبی)؛ سمیرا صادقی عسکری (صفحه‌آرا).



مطابق قانون تأمین اجتماعی [۱] به منظور استفاده کامل از خدمات بیمه‌ای این سازمان، باید معادل ۷ درصد حقوق یا دستمزد توسط فرد بیمه شده، ۲۰ درصد توسط کارفرما و ۳ درصد نیز توسط دولت به این سازمان پرداخت شود. اگر فرد بیمه شده ذیل قانون کار [۲] اشتغال داشته باشد، ۳ درصد دیگر نیز برای ارائه خدمت بیمه بیکاری به حق بیمه مذکور اضافه می‌شود که پرداخت آن بر عهده کارفرماست.

در طول سال‌های متمادی، دولت به منظور حمایت از اقشار مختلف فاقد کارفرما همچون خادمین مساجد، رانندگان حمل‌ونقل عمومی و ... اقدام به برعهده گرفتن تمام یا بخشی از حق بیمه سهم کارفرمایی آنان (علاوه بر ۳ درصد حق بیمه سهم خود) کرده است. مهم‌ترین چالش ایجاد شده در این خصوص، عدم پرداخت حق بیمه حمایتی تعهد شده از سوی دولت به دلیل کمبود منابع مالی بوده است که از طرفی موجب وارد شدن زیان مالی به سازمان تأمین اجتماعی و از سوی دیگر موجب تشکیل صف و سهمیه‌بندی بیمه‌ای و در برخی موارد قطع ارتباط بیمه‌ای این دسته از بیمه‌شدگان توسط سازمان تأمین اجتماعی بوده است. یکی از این موارد حمایت دولت مربوط به بیمه رانندگان حمل‌ونقل عمومی است که در ادامه به صورت تفصیلی‌تر بررسی می‌شود.

ماده واحد قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر بین شهری [۳] مصوب اردیبهشت‌ماه ۱۳۷۹ با اصلاحاتی که در سال ۱۳۸۸ در آن صورت گرفت؛ مقرر می‌دارد که: «از تاریخ تصویب این قانون کلیه رانندگان وسایل نقلیه حمل‌ونقل بار و مسافر بین شهری و درون‌شهری مشمول قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴/۴/۳ قرار گرفته و مکلفانند حق بیمه مقرر در این قانون را رأساً بر مبنای درآمد که همه‌ساله طبق ماده (۳۵) قانون مذکور تعیین می‌گردد حداقل سه‌ماهه به سازمان مزبور پرداخت و از مزایای قانون تأمین اجتماعی برخوردار گردند».

در این قانون، ضمن پیش‌بینی شمول بیمه اجباری در خصوص رانندگان، مساعدتی از حیث میزان حق بیمه نسبت به این گروه اجتماعی به عمل نیامده و مطابق ماده (۲) آیین‌نامه اجرایی آن نیز مقرر شده که نرخ حق بیمه راننده مطابق ماده (۲۸) قانون تأمین اجتماعی مصوب سال ۱۳۵۴ تعیین شود.

اما در بخشی دیگر از قوانین کشور حمایت‌هایی در این خصوص در نظر گرفته شده است. از جمله می‌توان به قانون بودجه سال ۱۳۸۶ [۴] اشاره کرد. در این قانون به موجب بند «ض» تبصره «۱۴» ماده واحد بیان می‌شود: «وزارت رفاه و تأمین اجتماعی مکلف است از محل اعتبارات ردیف ۵۰۳۹۱۶ قسمت چهارم این قانون، ده بیست و هفتم حق بیمه رانندگان حمل‌ونقل عمومی که فاقد هرگونه پوشش بیمه‌ای باشند و بیست و هفتم حق بیمه خادمین ثابت مساجد و کارگران باربر (حمال) را با همکاری وزارتخانه‌های راه و ترابری، کشور و سازمان اوقاف و امور خیریه و وزارت کشور (شهرداری‌ها) پرداخت نماید».

همان‌طور که در متن قانون بیان شده است، دولت مکلف به پرداخت ۱۰ درصد حق بیمه کارفرمایی رانندگان حمل‌ونقل عمومی به سازمان تأمین اجتماعی شده و هر راننده با پرداخت ۱۷ درصد امکان استفاده از بیمه اجتماعی را داشته است. مطابق استعلام صورت گرفته، پرداخت این تسهیلات تا سال ۹۶ ادامه داشته و رانندگان جدید نیز امکان بهره‌مندی از این تسهیلات را داشته‌اند؛ اما به دلیل مکفی نبودن اعتبارات در نظر گرفته شده، بعد از تاریخ مذکور، متقاضیان جدید قادر به استفاده از تسهیلات نبوده و باید ۲۷ درصد حق بیمه را به صورت کامل پرداخت نمایند.

علاوه بر قانون بودجه سال ۱۳۸۶ در سال ۱۳۸۹ و به موجب قانون هدفمندسازی یارانه‌ها [۵]، مشارکتی از سوی دولت در ارتباط با گروهی دیگر از بیمه رانندگان صورت پذیرفت که سهم مشارکت دولت در این گروه ۱۳٫۵ درصد در نظر گرفته شده است. در همین مورد بخشنامه شماره ۱۱۰/۱۴۰۰/۱۰۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۱/۱۴ [۶] در ارتباط با تلخیص بخشنامه‌های بیمه اجتماعی توسط سازمان تأمین اجتماعی ابلاغ شد. در این بخشنامه در ارتباط با نرخ حق بیمه رانندگان بیان شده است:

«نرخ حق بیمه کلیه رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر درون‌شهری و بین‌شهری مطابق با ماده (۲۸) قانون تأمین اجتماعی (۲۷ درصد کامل) است.»



در اجرای بند «ض» تبصره «۱۴» قانون بودجه سال ۱۳۸۶ کل کشور، بند «ب» ماده (۱۱) آیین نامه اجرایی ماده (۷) قانون هدفمندسازی یارانه‌ها، توافقات به عمل آمده فی مابین سازمان هدفمندسازی یارانه‌ها و ستاد سوخت کشور، کلیه رانندگان حمل و نقل عمومی بار و مسافر بین شهری و درون شهری که قبل از تاریخ ۱۳۸۹/۱۰/۱۱ مشمول قانون اخیرالذکر قرار گرفته‌اند (رانندگان قدیم)، در صورت پرداخت حق بیمه در مهلت مقرر طبق ماده (۳۹) قانون تأمین اجتماعی کماکان از معافیت حق بیمه به میزان ۱۰/۲۷ (ده بیست و هفتم) سهم دولت و ۳.۵/۲۷ (سه و نیم بیست و هفتم) سهم هدفمندسازی یارانه‌ها برخوردار خواهند شد.

همچنین، سایر رانندگانی که از تاریخ ۱۳۸۹/۱۰/۱۱ به بعد و تا تاریخ صدور این بخشنامه مشمول بهره‌مندی از معافیت حق بیمه سهم هدفمندسازی یارانه‌ها قرار گرفته‌اند (رانندگان جدید)، در صورت پرداخت حق بیمه در مهلت مقرر طبق ماده (۳۹) قانون تأمین اجتماعی از معافیت حق بیمه ۱۳.۵/۲۷ (سیزده و نیم بیست و هفتم) سهم هدفمندسازی یارانه‌ها برخوردار خواهند شد. براساس بررسی صورت گرفته، تعهدات ایجاد شده توسط دولت بابت بیمه رانندگان که در سنوات گذشته پرداخت نشده است، به حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان می‌رسد. در واقع از همان ابتدای اجرای قانون، منابع ایجاد شده کمتر از هزینه‌های ایجاد شده بوده است. گفتنی است؛ سهم رانندگان از کل تعهدات ایجاد شده در قانون هدفمندی از تمام گروه‌های دیگر بیشتر بوده و حدود ۸۷ درصد از منابعی که در قانون هدفمندسازی یارانه‌ها بابت بیمه‌های اجتماعی در نظر گرفته شده است، به این گروه اختصاص پیدا می‌کند. با توجه به آنچه بیان شد؛ دلیل اصلی در ارتباط با عدم بهره‌مندی افراد جدید، عدم تأمین مالی از سوی دولت بوده و لازم است منابع مالی پایدار برای این قانون ایجاد شود.

۲. تحلیل طرح ارائه شده

در سال جاری و پس از افزایش قابل توجه حداقل دستمزد و از سوی دیگر اجرایی شدن تکلیف قانون بر نامه هفتم پیشرفت [۷] مبنی بر ساماندهی یارانه‌های بیمه‌ای، به دلیل افزایش سهم پرداختی حق بیمه برخی از رانندگان اعتراضاتی در این زمینه شکل گرفت که در نهایت منجر به ارائه طرحی برای اصلاح این قانون شد که پس از اصلاح در کمیسیون‌های تخصصی مربوطه به شرح زیر ارائه شده است:

«سه تبصره به عنوان تبصره‌های «۶ تا ۸» به قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۷۹/۲/۱۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، به شرح زیر الحاق و شماره تبصره «۶» به تبصره «۹» اصلاح می‌شود: تبصره «۶» - در راستای سیاست‌های کلی تأمین اجتماعی ابلاغی مقام معظم رهبری و در جهت استمرار و گسترش پوشش بیمه تأمین اجتماعی رانندگان حمل و نقل کالا و مسافر بین شهری (مشمول صدور بارنامه و صورت وضعیت مسافر) و رانندگان شاغل و سکوه‌های مجازی (مشمول کرایه پرداختی و هزینه سفر) و با رعایت شرایط این قانون کلیه رانندگان بین شهری مشمول با پرداخت حق بیمه معادل سیزده و نیم درصد و رانندگان شاغل در سکوه‌های مجازی معادل پانزده درصد دستمزد مقطوع موضوع ماده (۳۵) قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴/۴/۳ از کلیه مزایای تأمین اجتماعی از قبیل حقوق و حمایت‌های بازنشستگی، از کار افتادگی و حوادث ناشی از کار، مستمری بازماندگان و بیمه درمان تأمین اجتماعی برخوردار می‌گردند.

به منظور تأمین مابقی منابع (حق بیمه) موضوع ماده (۲۸) قانون تأمین اجتماعی شرکت‌های حمل و نقل کالا مسافر و باربری‌ها و صاحبان سکوه‌های مجازی حمل و نقل بار و مسافر مکلف‌اند نسبت به اعمال و لحاظ دوونیم درصد کرایه حمل مندرج در بارنامه، چهار درصد صورت وضعیت مسافر بین شهری و همچنین پنج درصد کرایه پرداختی (هزینه سفر) بابت کلیه سفرهای درون شهری از طریق سکوه‌های مجازی حمل و نقل درون شهری و واریز مستقیم



آن به حساب اختصاصی سازمان تأمین اجتماعی (که به تدریج جایگزین سهم دولت در حمل و نقل عمومی خواهد شد) اقدام نمایند. عدم رعایت این حکم مشمول ضمانت اجرای مقرر در تبصره «۳» این قانون می‌شود.

تبصره «۷» - وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور)، وزارت کشور و صاحبان سکویهای مجازی حمل و نقل کالا و مسافر مکلف‌اند نسبت به ارائه برخط فهرست رانندگان و اعمال شاخص رانندگان مشمول (با تعیین و لحاظ حداقل فعالیت و کارکرد) و ایجاد درگاه مشترک به منظور پرداخت مستقیم حق بیمه به حساب اختصاصی نزد سازمان تأمین اجتماعی اقدام نمایند.

تبصره «۸» - تأمین اجتماعی مکلف است نسبت به ارائه گزارش عملکرد برخط به صورت ماهیانه مشتمل بر تعداد بیمه‌شدگان، منابع و مصارف بیمه‌ای اجرای این قانون به دستگاه ذی‌ربط اقدام نماید و نسبت به برقراری مستمر پوشش برای کلیه رانندگان مشمول این قانون و متناسب‌سازی درصد حق بیمه‌های مقرر با مجموع حق بیمه بیمه‌شدگان جاری و پوشش متقاضیان جدید با همکاری دستگاه اجرایی ذی‌ربط اقدام نماید.

با احراز شرایط بازنشستگی، سازمان تأمین اجتماعی با درخواست راننده جهت برخورداری از شرایط قانونی بازنشستگی نسبت به برقراری حقوق بازنشستگی اقدام می‌نماید».

در خصوص این طرح نکات زیر وجود دارد:

۱ در تبصره «۶» این طرح پیشنهاد گردیده تا منابع مالی ایجاد شده، توسط شرکت‌های حمل و نقل کالا مسافر و باربری‌ها و صاحبان سکویهای مجازی حمل و نقل بار و مسافر مستقیماً به حساب سازمان تأمین اجتماعی واریز شود. با این حساب، مدل پرداخت حق بیمه در طرح پیشنهاد شده مشابه با مدل دریافت حق بیمه در [قانون بیمه کارگران ساختمانی](#) [۸] خواهد بود که در آنجا دریافت حق بیمه سهم کارفرمایی (به‌رغم مشکلاتی که این نوع دریافت حق بیمه ایجاد کرده است) به صورت تجمیعی (عدم تفکیک حق بیمه سهم کارفرمایی هر فرد) بوده است؛ اما باید به نکاتی که در این رابطه وجود دارد توجه داشت. از جمله:

الف) در [قانون بیمه کارگران ساختمانی](#)^۱ [۸] به دلیل اینکه محل اشتغال فرد اغلب متغیر بوده و کارفرمای ثابتی وجود ندارد، در عمل دریافت حق بیمه کارفرمایی با چالش مواجه است و به‌اجبار هر کارفرما هنگام ساخت یا تعمیر ساختمان، به صورت تقریبی (و فارغ از اینکه چه کسانی در آن پروژه کار می‌کنند) کل حق بیمه سهم کارفرمایی را یک‌جا به سازمان تأمین اجتماعی می‌پردازد. اما در بیمه رانندگان امکان دریافت «مورد به مورد» حق بیمه سهم کارفرما ناشی از حمل هر بار یا مسافر وجود دارد.

ب) در بحث بیمه کارگران ساختمانی، به دلیل کاهش امکان اشتغال در برخی ایام سال و در نتیجه بیکار شدن برخی از کارگران (بیکاری فصلی) و همچنین شرایط اقتصادی خاص حاکم بر گروه‌هایی از این قشر، نگاهی حمایتی وجود داشته است؛ به این معنی که شرایط بیمه به گونه‌ای تعریف شده تا اگر بعضی از کارگران در ایامی از سال به کار اشتغال نداشته باشند، بتوانند با پرداخت حق بیمه سهم کارگر، همچنان از منابع حق سهم کارفرمایی موجود در نزد سازمان تأمین اجتماعی بهره‌مند شده و بیمه داشته باشند. به بیان دیگر در این نوع بیمه، ارتباط مستقیمی بین میزان بهره‌مندی از حق بیمه کارفرمایی با میزان کار انجام شده وجود ندارد؛ اما باید توجه کرد که شرایط مذکور در محیط شغلی رانندگان حاکم نیست. قابل توجه است که حمایت انجام شده در بحث بیمه کارگران ساختمانی در واقع نوعی سواری رایگان^۲ است و در آن عده‌ای از حق بیمه کارفرمایی استفاده می‌کنند که از اشتغال گروه دیگری از کارگران حاصل شده است. تکرار این اتفاق در این بخش نیز این نتیجه را به دنبال دارد که گروهی از رانندگان از حق بیمه‌ای استفاده خواهند کرد که از اشتغال گروه دیگری از رانندگان حاصل شده است.

ج) یکی از پیشنهادهای ارائه شده برای بیمه کارگران ساختمانی، پرداخت حق بیمه سهم کارفرمایی به خود کارگر بوده است. در پاسخ به این پیشنهاد استدلال قانونگذار این بوده که به دلیل فقدان ضمانت اجرایی، اگر حق بیمه کارفرمایی به خود فرد داده شود، ضمانتی وجود ندارد که آن را در جهت بهره‌مندی از خدمات بیمه‌ای (که هدف قانون بوده) به حساب سازمان تأمین اجتماعی

۱. در این قانون کارگران شاغل در پروژه‌های پیمانکاری مدنظر قرار نگرفته‌اند.



واریز کند؛ اما در بیمه رانندگان به دلیل وجود گلوگاه‌های قانونی که راننده را الزام به داشتن بیمه می‌کند، این مانع وجود ندارد و حق بیمه می‌تواند به خود فرد پرداخت شود.

د) ایجاد یک گروه خاص بیمه‌ای جدید (خصوصاً اگر در مقطعی با کمبود منابع و در نتیجه تشکیل صف برای بیمه شدن افراد جدید شود که خود معضل دیگری است) این مطالبه را به دنبال خواهد داشت که (همچون کارگران ساختمانی) باید حسابی جداگانه نزد سازمان تأمین اجتماعی برای آنها افتتاح شود. صرف نظر از امکان التزام سازمان تأمین اجتماعی به چنین تکلیفی در شرایط ناپایداری شدید مالی این نهاد، سؤال مهم این است که اگر بنا باشد حساب هر قشر در این نهاد جداگانه باشد، مقوله «توزیع ریسک» از طریق مشارکت جمعی که از وجوه مهم تمایز صندوق‌هایی با نظام DB-PAYG^۱ مثل سازمان تأمین اجتماعی با صندوق‌های DC-FF^۲ و NDC^۳ است، چه معنایی پیدا می‌کند؟

ه) قطع شدن ارتباط بین کار انجام شده و حق بیمه کارفرمایی استحقاق یافته، بستر را برای سوءاستفاده افرادی که راننده نیستند، از این نوع حق بیمه فراهم خواهد ساخت؛ معضلی که به صورت جدی در بیمه کارگران ساختمانی به عنوان مدلی مشابه تجربه شده است. و) بخش قابل توجهی از رانندگان به دلایلی همچون بالا بودن مبلغ حق بیمه در سازمان تأمین اجتماعی، بیمه‌پردازی خود را از طریق صندوق بیمه اجتماعی کشاورزان، روستاییان و عشایر انجام می‌دهند (مطابق آمارها تعداد این رانندگان بیش از حدود ۲۰۰ هزار نفر است). با پرداخت مستقیم تمامی درآمد حاصله از طرح فعلی به سازمان تأمین اجتماعی، این دسته از رانندگان با وجود مشارکت در تأمین مالی طرح، از مواهب آن بی‌بهره خواهند ماند که این نیز مصداق دومی از ناعدالتی در این طرح است. البته با توجه به «قانون نقل و انتقال سوابق بیمه یا کسور بازنشستگی بین صندوق‌های بازنشستگی و تجمیع سوابق بیمه‌ای اشخاص» امکان ادامه بیمه‌پردازی این رانندگان در سازمان تأمین اجتماعی با حفظ سابقه قبلی در صندوق بیمه اجتماعی کشاورزان، روستاییان و عشایر یا انتقال سوابق بیمه‌ای آنها به سازمان تأمین اجتماعی فراهم است؛ با این حال، برای رانندگانی که به هر دلیلی تمایل به ادامه بیمه‌پردازی در صندوق بیمه اجتماعی کشاورزان، روستاییان و عشایر دارند، این بی‌عدالتی مصداق دارد.

با این وجود می‌توان در این بخش جمع‌بندی کرد؛ به دلیل معضلاتی که روش دریافت حق بیمه به صورت تجمیعی دارد، حق بیمه کارفرمایی باید به صورت فردی به هر راننده اختصاص یافته و به خود او پرداخت شود تا تناسب بین میزان کار و بهره‌مندی از حق بیمه کارفرمایی حفظ شود (جلوگیری از سواری رایگان). با این اقدام، این افراد مانند سایر افراد خویش فرما اقدام به بیمه کردن خود می‌کنند، با این تفاوت که متناسب با فعالیت کاری و به صورت عادلانه، از کمک در حق بیمه برخوردار می‌شوند و در این صورت نیازی به جدا کردن حساب این افراد نزد سازمان تأمین اجتماعی نیز وجود ندارد.

۲) با تعیین منابع جدید برای تأمین مالی حق بیمه کارفرمایی رانندگان، لازم است منابع اختصاص یافته به این امر در بودجه عمومی دولت اعم از تبصره «۱۴» یا بخش‌های دیگر، به‌طور کامل قطع شده و به سایر مصارف تعیین شده در قانون جهت اجرای نظام جامع تأمین اجتماعی همچون توانمندسازی و اجرای برنامه‌های حمایت اجتماعی مطابق بند «ب» ماده (۷) [قانون هدفمند کردن یارانه‌ها](#) [۵] اختصاص یابد.

۳) لازم به ذکر است با این اقدام، به دلیل قطع یارانه دریافتی از بودجه عمومی، رانندگان از شمول بند «خ» ماده (۲۸) قانون برنامه هفتم پیشرفت مستثنا خواهند شد. این بخش از قانون برنامه هفتم، حکم به متناسب‌سازی یارانه بیمه‌ای اعطا شده به فرد با دهک وی کرده است. در همین راستا، لازم است عبارت «به تدریج» که در انتهای تبصره «۶» و ناظر به جایگزینی منابع این قانون با منابع دولتی بیان شده، اصلاح شود و زمان مشخصی برای این اقدام (به عنوان مثال: ظرف ۶ ماه از ابلاغ قانون) در نظر گرفته شود.

1. Defined Benefit – Pay As You Go
2. Defined Contribution – Fully Funded
3. Nominal Defined Contribution



۱۴ ▣ بنا بر آمارهای انتشار یافته توسط وزارت راه و شهرسازی [۹] و براساس ارزش بارنامه‌های صادر شده در سال ۱۴۰۳، کارکرد متوسط ماهیانه هر راننده باری حدود ۳۱ میلیون تومان بوده و ۲٫۵ درصد آن معادل حدود ۷۸۰ هزار تومان است. با توجه به اینکه نرخ جابه‌جایی بار برای هر تن-کیلومتر در سال ۱۴۰۴ برابر با ۱۱۰۴ تومان تعیین شده است، با در نظر گرفتن میزان تن-کیلومتر برابر ۲۹۸۰۴۱ میلیون (با تقریب و برابر سال ۱۴۰۳)، متوسط کارکرد برای هر راننده در سال ۱۴۰۴ حدود ۴۸ میلیون تومان پیش‌بینی می‌شود که ۲٫۵ درصد آن برابر ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان است. به عبارتی، با اجرای طرح فعلی، از این محل برای هر راننده خودروی باری ماهیانه حدود ۱ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان اعتبار تأمین می‌شود؛ این در حالی است که برای تأمین ۱۳٫۵ درصد سهم حق بیمه کارفرمایی هر فرد، باید حدود ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان به‌ازای هر راننده حمل بار تأمین شود. به این ترتیب، می‌توان نتیجه گرفت که درصد تعیین شده برای دریافت حق بیمه تکافوی هزینه‌های لازم را نخواهد کرد و برای بیمه شدن حدود ۵۶۱۰۵۷۰ راننده (طبق آخرین آمار سازمان راهداری) این مقدار باید تا حدود ۵ درصد افزایش یابد. البته با توجه به اینکه جابه‌جایی بار توسط برخی از رانندگان بدون صدور بارنامه انجام می‌شود، این مقدار (۵ درصد) در واقعیت می‌تواند کمتر باشد، اما میزان این کاهش با توجه به عدم شفافیت قابل تخمین نیست. این عدم کفایت منجر به اجرای ناقص و یا تبعیض‌آمیز قانون می‌شود که این امر مغایر با بند «۹» اصل (۳) قانون اساسی و بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانونگذاری مغایر به نظر می‌رسد.

۵ ▣ در تبصره «۶» این طرح به دلیل استفاده از لفظ «بارنامه» بدون تعیین نوع آن (بین‌المللی یا داخلی) ابهام وجود دارد و ممکن است با تحدید طرح به بارنامه‌های داخلی، ترانزیت‌های بین‌المللی از پرداخت حق بیمه کارفرمایی معاف شوند. در این صورت یا راننده از حق بیمه سهم کارفرمایی محروم خواهد شد (حالتی که حق بیمه به خود راننده پرداخت شود) یا اینکه از حق بیمه سایر رانندگانی که حمل و نقل بار در داخل کشور انجام داده‌اند، استفاده خواهد کرد. (حالتی که حق بیمه به صورت تجمیعی به سازمان تأمین اجتماعی پرداخت شود).

۶ ▣ طرح ارائه شده پیشنهاد افزایش ۵ درصدی کرایه پرداختی (هزینه سفر) بابت کلیه سفرهای درون شهری از طریق سکوهای مجازی حمل و نقل درون شهری را ارائه کرده که در راستای افزایش پوشش بیمه‌ای این قشر است. این پیشنهاد را می‌توان در راستای تکمیل حکم بند «چ» ماده (۲۸) قانون برنامه هفتم پیشرفت دانست که تلاشی برای کمک به تأمین حق بیمه این قشر به صورت توافقی و از محل بخشی از درآمد صاحبان سکو بوده است. با این حال، این امر به دلیل تنوع خدمات، تنوع حجم کاری و انعطاف ساعت کاری چالش‌زا بوده و نیازمند اتخاذ ملاحظات و تعیین شرایط افراد مشمول است. به عنوان نمونه یکی از ابهامات موجود عدم تعیین تکلیف بیمه رانندگان بازنشسته یا شاغل در سایر مشاغل است که ۵ درصد اخذ شده از مسافران این رانندگان در چه محلی مصرف خواهد شد؟ از این منظر این بخش نیز جهت ابهام‌زدایی باید مورد بررسی مجدد قرار گیرد.

۳. جمع‌بندی و پیشنهادها

طرح اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری به دلیل مشکلات مالی و چالش‌های قانونی موجود، به منظور بهبود پوشش بیمه‌ای و تخصیص عادلانه منابع به رانندگان در نظر گرفته شده است. با این وجود، تصویب طرح فعلی در بلندمدت رافع مشکلات بیمه اجتماعی رانندگان نیست و می‌تواند آسیب‌های بیشتری را برای رانندگان و بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور ایجاد نماید. بنا بر این پیشنهاد می‌شود طرح مذکور جهت انجام اصلاحات با لحاظ نکات و پیشنهادهای ذیل به کمیسیون تخصصی عودت داده شود.



الف) تغییر روش پرداخت حق بیمه

پیشنهاد می‌شود حق بیمه کارفرمایی به صورت فردی به هر راننده پرداخت شود تا از سوءاستفاده و «سواری رایگان» جلوگیری شود. این روش تناسب بین میزان کار و حق بیمه را حفظ می‌کند و نیاز به حساب جداگانه برای رانندگان را از بین می‌برد. همچنین در این صورت اجحافی در حق آن بخش از رانندگان که در صندوق بیمه اجتماعی کشاورزان، روستاییان و عشایر بیمه پردازی می‌کنند، صورت نخواهد گرفت.

ب) افزایش درصد پیشنهادی برای تأمین منابع حق بیمه رانندگان حمل بار

۲.۵ درصد پیشنهادی برای تأمین منابع حق بیمه رانندگان حمل بار (به عنوان گروه اصلی مطالبه‌گر اصلاح قانون) کافی نیست؛ لذا به دلیل اجرای تبعیض آمیز قانون، مغایر با بند «۹» اصل (۳) قانون اساسی و بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانونگذاری مغایر به نظر می‌رسد و باید به حدود ۵ درصد افزایش یابد تا هزینه‌های بیمه‌ای این رانندگان به طور کامل پوشش داده شود. همچنین لازم است از داخلی یا بین‌المللی بودن بارنامه رفع ابهام شود.

ج) تغییر کامل تأمین مالی از بودجه عمومی به منبع پیشنهاد شده

به منظور جلوگیری از بروز مجدد مشکل در بیمه رانندگان، منابع جدید مالی باید به صورت کامل جایگزین بارانه‌های دولتی فعلی شده و زمان مشخصی در متن قانون برای این انتقال تعیین شود. با این اقدام، رانندگان از شمول بند «خ» ماده (۲۸) قانون برنامه هفتم پیشرفت (ارائه حمایت بیمه‌ای بر مبنای دهک‌بندی) خارج خواهند شد.

منابع و مآخذ

- [۱] قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی.
- [۲] قانون کار مصوب ۱۳۶۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی.
- [۳] قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۷۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی.
- [۴] قانون بودجه سال ۱۳۸۶.
- [۵] قانون هدفمند کردن یارانه‌ها مصوب ۱۳۸۸.
- [۶] مصوبه تأمین اجتماعی در خصوص تنقیح، تلخیص و تجمیع بخشنامه‌ها و دستورهای اداری بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل و مسافر بین شهری و درون شهری.
- [۷] قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۴۰۳.
- [۸] قانون اصلاح ماده (۵) قانون بیمه‌های اجتماعی کارگران ساختمانی اصلاحی ۱۴۰۲.
- [۹] سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای [درون خطی].

گزیده سیاستی

تصویب طرح اصلاح قانون بیمه رانندگان به شرط افزایش درصد عوارض تعیین شده و اصلاح نحوه پرداخت حق بیمه و پرداخت آن به خود فرد به جای سازمان تأمین اجتماعی، می‌تواند مشکل بیمه رانندگان را حل کند.

