

تنظیم‌گری سکوهای فراخوان سفر؛ تجربه‌های بین‌المللی و پیش‌نویس قانونی





عنوان: تنظیم‌گری سکوهای فراخوان سفر؛ تجربه‌های بین‌المللی و پیش‌نویس قانونی
تهیه و تدوین‌کنندگان (Authors): شهاب دبیری‌نژاد، سینا صاحبی (عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی)، محمد بافنده، تارخ افتخار
واژه‌های کلیدی: سکوهای فراخوان سفر، جابه‌جایی به‌عنوان خدمت، عوارض ازدحام، تنظیم‌گری
ناشر: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21901>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_11972.html

Publisher: Islamic Parliament Research Center of Iran

عنوان: تنظیم‌گری سکوهاى فراخوان سفر؛ تجربه‌هاى بین‌المللى و پیش‌نویس قانونى

نوع گزارش: طرح/لایحه □، نظارتى □، راهبردى ■، پیش‌نویس قانونى ■

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

مدیر مطالعه: حمیدرضا فوری

اظهارنظرکنندگان: على شكراللهی، روح‌اله مكارم (دفتر مطالعات حقوقی)

همکاران: محمدصادق محمدیان دستنائى (دفتر مطالعات اقتصادى)، رسول سلیمانى (دفتر

مطالعات انرژی، صنعت و معدن)، محمدبرزگر خسروى (دفتر مطالعات حقوقی)

ناظران علمى: میثم پيله‌فروش، سیدمحسن علوى‌منش، حبیب‌اله ظفریان ریگکی

گرافیک و صفحه‌آرایی: حمیده سادات وفایی

تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۳/۱۲/۲۰



فهرست مطالب

چکیده.....	۷
خلاصه مدیریتی.....	۸
۱. مقدمه.....	۱۰
۲. پیشینه.....	۱۰
۱-۲. سوابق تقنینی به همراه آسیب شناسی.....	۱۰
۳. اقتضائات و الزامات قانونگذاری برای کسب و کارهای جدید.....	۱۱
۱-۳. مفهوم ایجاد اختلال یا تحول آفرینی در کسب و کارها.....	۱۱
۲-۳. ورود اوبر به بازار حمل و نقل شهرهای جهان و اختلالات سیاستی ناشی از آن.....	۱۲
۳-۳. انواع شیوه های مواجهه قانونگذاری با کسب و کارهای جدید.....	۱۳
۴. نحوه ورود به بازار و اخذ مجوزهای قانونی فعالیت سکوهای جابه جایی مسافر در شهرهای دنیا.....	۱۴
۱-۴. شهرهای آمریکای شمالی.....	۱۴
۲-۴. اتحادیه اروپا.....	۱۷
۳-۴. برزیل.....	۱۸
۴-۴. روسیه.....	۱۸
۵-۴. چین.....	۱۸
۶-۴. تایوان.....	۱۹
۷-۴. آلمان.....	۱۹
۸-۴. آرژانتین.....	۱۹
۹-۴. فرانسه.....	۱۹
۱۰-۴. ژاپن.....	۲۰
۱۱-۴. جمع بندی.....	۲۰
۵. تجربیات جهانی در تعیین ضوابط ترافیکی و امنیت سفر برای سکوهای حمل و نقل.....	۲۲
۱-۵. ضوابط مربوط به رانندگان.....	۲۲
۲-۵. ضوابط ناوگان جابه جایی مسافر.....	۲۴
۳-۵. ضوابط داده های سفر.....	۲۶
۴-۵. ضوابط ترافیکی، قیمت گذاری و عوارض بر سفرها.....	۲۶
۵-۵. ضوابط بیمه و شرایط کاری رانندگان.....	۲۸
۶-۵. پرداخت مالیات بر درآمد.....	۲۸
۶. وضعیت ایران.....	۳۳
۷. جابه جایی به عنوان خدمت؛ رویکردی پیشرو در حوزه قانونگذاری سکوهای فراخوان سفر.....	۳۵
۱-۷. سطوح مختلف ادغام در رویکرد جابه جایی به عنوان خدمت.....	۳۶
۲-۷. عوامل مؤثر در پذیرش جابه جایی به عنوان خدمت.....	۳۷
۳-۷. محدودیت ها و نقاط ضعف رویکرد جابه جایی به عنوان خدمت.....	۳۸
۸. جمع بندی و ارائه پیش نویس قانونی.....	۳۹
منابع و مآخذ.....	۴۳

فهرست جداول

جدول ۱. انواع اختلالات سیاستی ناشی از توسعه کسب و کارهای جدید.....	۱۲
جدول ۲. انواع مواجهه با اختلالات سیاستی کسب و کارهای جدید.....	۱۴
جدول ۳. نحوه ورود، واکنش اولیه و وضعیت نهایی قانونی اوبر در ۱۰ شهر آمریکای شمالی.....	۱۵
جدول ۴. نهاد صدور مجوز اوبر در ۱۰ شهر آمریکای شمالی.....	۱۷
جدول ۵. وضعیت قانونی فعالیت سکوهای فراخوان سفر در کشورهای منتخب.....	۲۱
جدول ۶. خلاصه‌ای از مهم‌ترین الزامات قانونی مربوط به سکوهای فراخوان سفر در کشورهای جهان.....	۲۹



تنظیم‌گری سکوه‌های فراخوان سفر؛ تجربه‌های بین‌المللی و پیش‌نویس قانونی

چکیده



به منظور نظارت بر چگونگی فعالیت سکوه‌های فراخوان سفر در سال ۱۳۹۸ دستورالعملی ابلاغ شد؛ اما اجرای آن فاقد عملکرد لازم، ارزیابی می‌شود. دلایل کلیدی شامل عدم اجرای ماده مرتبط با الزامات ناوگان مورد استفاده و رانندگان، ابطال عوارض سکوها توسط دیوان عدالت اداری (آرای ۴۷۰ و ۴۷۱)، غفلت از ضابطه‌گذاری پیک‌های موتورسیکلت، سکوت درباره جابه‌جایی مسافر برون‌شهری توسط سکوها و خلأهایی چون آزمون روان‌شناسی و استعمال برخط وضعیت رانندگان از فراجاست. توصیه اسناد سیاستی بین‌المللی آن است که قانونگذاران در برابر چنین کسب‌وکارهایی در صورت عدم توفیق رویکرد «تطبیق نوع این کسب‌وکار در چارچوب‌های موجود»، «ساختار قانونی جدید» طراحی کنند. ارزیابی تجربه‌های اتحادیه اروپا نشان داد سکوهایی مانند اوبر که به دلیل «اثر بزرگ در شبکه حمل‌ونقل» در امور قیمت‌گذاری سفر و دریافت هزینه از کاربران، پرداخت دستمزد رانندگان و نظارت بر کیفیت رانندگان و خودروها نقش دارند، باید در دسته «خدمات در حوزه حمل‌ونقل» قرار گیرند. در گزارش حاضر با بهره‌گیری از تجارب جهانی و نشست‌های متعدد کارشناسی، «پیش‌نویس قانون تنظیم‌گری سکوه‌های فراخوان سفر» ارائه شده است. محور اصلی آن شامل شفاف کردن نقش «وزارت کشور» و «سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای» به عنوان متولی تنظیم‌گری این سکوها در حوزه‌های ترافیک، آلودگی هوا و امنیت سفر به ترتیب در معابر شهری و جاده‌های برون‌شهری است. هوشمندسازی احراز صلاحیت رانندگان و ناوگان، استقرار نظام عادلانه اخذ عوارض ازدحام هم‌زمان با در نظر گرفتن تخفیف برای فعالیت در قالب «جابه‌جایی به عنوان خدمت» و تعیین کمیسیون تخصصی رسیدگی به تخلفات سکوها از دیگر محورهای این پیش‌نویس است.



خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

ارائه خدمات فراخوان سفر در ایران از طریق سکوهایی مانند اسنپ و تپسی، الگوی سفرهای درون شهری را تغییر داده است. این امر در کنار ایجاد رضایت عموم مردم به دلیل ایجاد شیوه‌ای جدید برای سفر و امکان تازه‌ای برای کسب درآمد، چالش‌هایی نیز همچون افزایش ازدحام ترافیک و تشدید هزینه‌های خارجی (همچون افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا) و آسیب‌های اجتماعی مرتبط با امنیت سفر و مهاجرت به شهرهای بزرگ ایجاد کرده است. در ایران، شرایط تنظیم‌گری و نظارت بر این سکوها همچنان محل مناقشه بوده و نوعی بلا تکلیفی در روابط بین ذی‌نفعان به چشم می‌خورد.

در سال ۱۳۹۸ سندی با عنوان «دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر» توسط وزیر کشور و صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شد. این دستورالعمل، ضوابطی همچون استانداردهای خودرو و رانندگان، ثبت اطلاعات در سامانه‌ای مشترک و سازوکار نظارت و برخورد با تخلفات را مشخص کرد. با این حال، ارزیابی سیاستی از اجرای این دستورالعمل نشان‌دهنده متروک ماندن آن است که به منزله شکست در اجرای آن به شمار می‌آید. این شکست عمدتاً به دلیل سلسله‌مراتب قانونی ضعیف، عدم اجرای ماده مرتبط با الزامات ناوگان مورد استفاده و رانندگان، ابطال عوارض سکوها توسط دیوان عدالت اداری (آرای ۴۷۰ و ۴۷۱ هیئت عمومی) و کمبود اختیارات اعطا شده به ناظران است. سایر دلایل کلیدی شامل غفلت از تنظیم‌گری پیک‌های موتورسیکلت، سکوت درباره سفرهای برون شهری توسط سکوها و خلأهایی چون آزمون روان‌شناسی و استعلام بر خط وضعیت رانندگان از فراجاست.

نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

۱ تجربیات جهانی نشان داد کسب و کارهای تحول‌آفرین و مختل‌کننده بازار مانند اوبر به دلیل نوآوری، بازارهای سنتی را مختل کرده و اغلب از خلأهای قانونی برای دور زدن قوانین موجود استفاده می‌کنند. اوبر با نوع خدمات بدون مالکیت ناوگان و استخدام کاربران مستقل، مجوزهای تاکسی، نرخ‌های ثابت و نظارت متمرکز را نادیده گرفت و از استقبال عمومی برای رشد سریع بهره برد.

۲ توصیه اسناد سیاستی بین‌المللی آن است که قانونگذاران نباید به سمت دو راه حل متضاد «جلوگیری کامل فعالیت» سکوهایی مانند اوبر و «اعطای آزادی بی‌قید و شرط» به آنها حرکت کنند؛ زیرا این رویکردها یا نوآوری را سرکوب کرده یا ساختارهای سنتی را نابود می‌کنند. در برابر چنین کسب و کارهایی، راه حل میانه با «تطبیق نوع این کسب و کارها در چارچوب‌های موجود» (مانند الزام به اخذ مجوز توسط رانندگان و ایمنی ناوگان) تعادل ایجاد می‌کند. همچنین در صورت ناکارآمدی مقررات سنتی و چارچوب‌های موجود، طراحی «ساختار قانونی جدید» ضروری است؛ این فرایند از دور زدن قوانین سنتی جلوگیری کرده و به اصلاح نهادی پایدار منجر می‌شود.

۳ ارزیابی تجربیات اتحادیه اروپا در مورد سکوهایی فراخوان سفر نشان داد، سکوهایی مانند اوبر که به دلیل «اثر بزرگ بر شبکه حمل و نقل» در امور قیمت‌گذاری سفر و دریافت هزینه از کاربران، پرداخت دستمزد رانندگان، سازمان‌دهی عملکرد کلی خدمات و نظارت بر عملکرد رانندگان و کیفیت خودروها نقش دارند، باید در دسته «خدمات در حوزه حمل و نقل» قرار گیرند.

۴ در کشورهایی مانند چین، تایوان و روسیه با پذیرش اصل فعالیت سکوها، آنها را ملزم به ثبت رسمی ناوگان، استفاده از رانندگان دارای مجوز حرفه‌ای و تبعیت از چارچوب‌های تاکسیرانی کرده‌اند؛ به نحوی که نقش حاکمیت در تنظیم‌گری و کنترل داده‌ها و عملکرد سکوها پررنگ است.

۵ در کشورهایی نظیر فرانسه، آرژانتین و ژاپن خدمات مبتنی بر رانندگان غیرحرفه‌ای (مانند UberPop) یا به طور کامل ممنوع شده‌اند یا تنها در قالب خدمات رسمی تاکسی و با رانندگان مجاز اجازه فعالیت یافته‌اند.

۶ در ایران، سکوهای فراخوان سفر عملاً در یک وضعیت بینابینی قرار دارند که نه کاملاً به‌عنوان «شرکت حمل‌ونقل» شناخته شده و نه صرفاً «سکوهای فناوری اطلاعات» تلقی می‌شوند. برخلاف بسیاری از کشورها که تکلیف مجوز راننده، جایگاه حقوقی سکو، مسئولیت در قبال قیمت، ایمنی و داده را شفاف کرده‌اند، در ایران هم‌زمان فعالیت گسترده وجود دارد، اما مرز مسئولیت‌ها روشن نیست. این شکاف، مهم‌ترین تفاوت ایران با تجربه‌های بین‌المللی است و منشأ اصلی تعارض‌های مکرر میان سکوها، شهرداری‌ها و سایر نهادهای ذی‌ربط به شمار می‌آید.

۷ بررسی تجربیات اتحادیه اروپا نشان می‌دهد که مفهوم «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت» (MaaS) با یکپارچه‌سازی انواع شیوه‌های سفر در بستری دیجیتال، ابزاری راهبردی برای گذار به حمل‌ونقل پایدار است. بهره‌گیری عملیاتی از این رویکرد در مدیریت سکوهای فراخوان سفر، با اصلاح الگوهای جابه‌جایی و ترویج سفرهای اشتراکی، می‌تواند کمک شایانی به کاهش آثار سوء این سکوها در حوزه‌های آلودگی هوا، ازدحام ترافیک و مصرف سوخت کند.

پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

براساس بررسی تجربیات بین‌المللی در این گزارش و نشست‌های متعدد کارشناسی تا رسیدن به اشباع نظری، ارائه پیش‌نویس قانونی برای سکوهای فراخوان سفر با محورهای زیر پیشنهاد می‌شود:

- ۱ تعیین دقیق مرزهای نظارتی و حاکمیتی: تعیین مسئولیت نظارت و تنظیم‌گری در حوزه‌های ترافیک، آلودگی هوا و ایمنی سفر در مدیریت محدوده شهری با «وزارت کشور» و محدوده خارج از شهرها با «سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای».
 - ۲ هوشمندسازی فرایند احراز صلاحیت: الزام سکوها به استعلام برخط صلاحیت‌های فردی رانندگان (عدم سوءپیشینه، اعتیاد و سلامت روان) و صلاحیت فنی ناوگان (معاینه فنی ویژه و بیمه) از طریق ایجاد اتصال پایدار میان سامانه‌های قوه قضائیه، فراجا و نهادهای متولی.
 - ۳ برقراری نظام دریافت عوارض و مشوق‌های سبز: پیش‌بینی دریافت «عوارض ازدحام ترافیک و تردد» از سکوها برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، هم‌زمان با در نظر گرفتن تخفیفات گسترده برای فعالیت در قالب «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت»، سفرهای اشتراکی و استفاده از خودروهای برقی و پاک.
 - ۴ حکمرانی داده‌محور از طریق سامانه مرکزی: تکلیف وزارت کشور به راه‌اندازی «سامانه مشترک اطلاعات سفر» برای ثبت و تبادل برخط داده‌ها میان بخش خصوصی و بخش‌های مختلف حاکمیت، به‌گونه‌ای که نظارت بر فعالیت سکوها، تأمین امنیت سفر و محاسبه عوارض مستقیماً بر پایه داده‌های این سامانه صورت پذیرد.
 - ۵ پیش‌بینی سازوکار اختصاصی رسیدگی به تخلفات: تشکیل کمیسیون پنج نفره (متشکل از نمایندگان دولت، فراجا و بخش خصوصی) برای رسیدگی تخصصی به تخلفاتی نظیر عدم ثبت اطلاعات یا به‌کارگیری رانندگان فاقد صلاحیت و وضع ضمانت‌های اجرای بازدارنده مانند جریمه‌های نقدی (تا یک درصد درآمد سالیانه) و تعلیق پروانه فعالیت.
 - ۶ تثبیت ضمانت اجرای قانون: در نظر گرفتن مجازات تعزیری برای دستگاه‌های اجرایی در صورت استنکاف از انجام تکالیف قانونی، برای تضمین اجرای دقیق دستورالعمل‌ها و جلوگیری از ترک فعل مسئولان.
- بر این اساس متن کامل پیش‌نویس قانونی مورد اشاره در بخش جمع‌بندی ارائه شده است.



۱. مقدمه



ظهور سکوهای فراخوان سفر، بخش حمل و نقل مسافر را به طور اساسی دگرگون کرده است. این سکوها که خدمات خود را عمدتاً از طریق برنامه‌های کاربردی تلفن همراه و به صورت آنی و سفارشی ارائه می‌دهند، به عنوان بازیگران جدید و مؤثر در بازار پدیدار شده‌اند. این الگو ضمن ایجاد فرصت‌های تازه و بهبود دسترسی مصرف‌کنندگان به خدمات حمل و نقل، چالش‌های قابل توجهی به ویژه در خصوص وضعیت اشتغال رانندگان و رقابت با فعالیت‌های سنتی تاکسیرانی داشته است.

در ایران نیز ارائه خدمات فراخوان سفر از طریق سکوهایی مانند اسنپ و تپسی، الگوی سفرهای درون شهری را تغییر داده و روزانه تعداد قابل توجهی سفر از طریق این سکوها انجام می‌شود. این امر در کنار ایجاد رضایت در بخشی از جامعه به دلیل ایجاد شیوه جدیدی برای سفر و امکان جدیدی برای کسب درآمد، چالش‌هایی همچون افزایش ازدحام ترافیک و تشدید هزینه‌های خارجی (شامل مواردی همچون افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا) و آسیب‌های اجتماعی مرتبط با امنیت سفر را ایجاد کرده است. با وجود گسترش سهم سکوها در حمل و نقل شهرهای بزرگ، شرایط تنظیم‌گری و نظارت بر سکوها همچنان محل مناقشه بوده و نوعی بلاتکلیفی در روابط بین ذی‌نفعان به چشم می‌خورد. در حالی که با وجود نوظهور بودن سکوها، در بسیاری از کشورها روابط بین ذی‌نفعان و نهاد تنظیم‌گر و صادرکننده مجوز و سایر ضوابط مرتبط با سکو، راننده و مسافر تا حدود زیادی تعیین شده است. در این گزارش، پس از انجام مطالعه تطبیقی در خصوص قانونگذاری سکوهای فراخوان سفر، پیش‌نویس قانون تنظیم‌گری و نظارت بر فعالیت این سکوها در ایران ارائه شده است. این پیش‌نویس به گونه‌ای تنظیم شده تا با بهره‌گیری از مفهوم جابه‌جایی به عنوان خدمت تبعات منفی فعالیت سکوها در حوزه ترافیک، آلودگی هوا و امنیت سفر به حداقل برسد.

۲. پیشینه



۲-۱. سوابق تقنینی به همراه آسیب‌شناسی

پدید آمدن سکوهایی که با ابزارهای هوشمند و فناوری به جابه‌جایی مسافر در شهرهای کشور بپردازند، در فاصله سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۷، یکی از تحولات مهم در عرصه حمل و نقل شهری و سیاستگذاری عمومی در ایران بود. این سکوها در ابتدا بدون چارچوب قانونی مشخص و با مجوزهای صنفی اولیه یا در قالب شرکت‌های فناوری اطلاعات شروع به فعالیت کردند. پس از استقبال عمومی و به دست آوردن جایگاه قابل توجه در بازار، موضوعاتی مانند چگونگی صدور مجوز فعالیت، نظارت بر رانندگان و خودروها، ایمنی سفر، عوارض شهرداری، نرخ‌گذاری و تبادل داده‌ها محل مناقشه میان نهادهای مختلف شد. وزارت کشور و شهرداری‌ها این کسب و کارها را مشمول قوانین حمل و نقل عمومی دانستند، در حالی که وزارت صمت و اتحادیه کسب و کارهای مجازی آنها را به عنوان کسب و کارهای صنفی تلقی کردند.

برای رفع این دوگانگی، مذاکراتی میان دو وزارتخانه، نمایندگان شرکت‌ها و شهرداری‌ها از سال ۱۳۹۶ آغاز شد. نتیجه این مذاکرات، در نهایت به تدوین و ابلاغ «[دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر](#)» با امضای وزارت کشور و صنعت، معدن و تجارت در مهرماه ۱۳۹۸ انجامید. این دستورالعمل شامل ۱۲ ماده بوده و نمونه قرارداد همکاری بین شهرداری و شرکت ارائه‌دهنده خدمات هوشمند مسافر نیز به عنوان پیوست به دستورالعمل اضافه شده است.

مواردی همچون الزامات فعالیت سکوها، شرایط خودرو و راننده، نحوه نظارت، ثبت اطلاعات در سامانه مشترک اطلاعات سفر (سماس)، الزامات بیمه‌ای و ایمنی سفر، نحوه برخورد با تخلفات و همکاری بین دستگاه‌های اجرایی در این دستورالعمل به تفصیل بیان شده است.

آسیب‌شناسی اجرای دستورالعمل یاد شده طی ۶ سال گذشته، بیانگر آن است که این دستورالعمل عملاً شکست خورده و متروک به حساب می‌آید. یکی از مهم‌ترین دلایل این اتفاق، سلسله‌مراتب قانونی ضعیف آن و فقدان اختیارات کافی برای دستگاه‌های ناظر ارزیابی می‌شود. در ادامه مواردی از این دستورالعمل که اجرا نشده یا به‌طور کلی مواردی که در این دستورالعمل به آن پرداخته نشده به شرح ذیل فهرست شده است.

- ۱ ماده (۱۰) دستورالعمل در خصوص نصب علامت مشخصه روی خودرو، اجرا نشده است.
- ۲ ماده (۴) دستورالعمل در خصوص رعایت سن فرسودگی و پلاک بومی استانی اجرا نشده است.
- ۳ تست اعتیاد از رانندگان به جای آنکه به‌صورت مستمر و پایدار باشد، صرفاً مقطعی و موردی انجام شده است.
- ۴ موضوع اخذ عوارض از سکوها برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و کاهش آلودگی هوا که محل مصرف آن در تبصره «۲» ماده (۳) دستورالعمل تصریح و درصد آن در قرارداد نمونه (پیوست دستورالعمل) ذکر شده بود، براساس آرای هیئت عمومی دیوان عدالت اداری به شماره‌های ۴۷۰ و ۴۷۱ در تاریخ ۱۳۸۷/۰۳/۱۴ به دلیل فقدان قانون مصوب مجلس ابطال شده است.
- ۵ دستورالعمل فعلی صرفاً در موضوع جابه‌جایی مسافر تدوین شده؛ در حالی که امروز نزدیک به ۵۰ درصد از فوتی‌های تصادفات در شهر تهران، راکبان موتورسیکلت بوده که بخش قابل توجهی از آنها در این سکوها در قالب پیک‌های موتوری فعالیت می‌کنند و در عمل هیچ مقرراتی درباره تنظیم‌گری و نظارت بر آنها وجود ندارد.
- ۶ دستورالعمل یاد شده صرفاً برای جابه‌جایی مسافر در داخل شهرها تدوین شده و به‌طور کلی درباره جابه‌جایی مسافر در خارج از حریم شهرها سکوت کرده است. در حالی که سکوها با استناد به همین دستورالعمل در جاده‌های برون‌شهری نیز به فعالیت مشغول‌اند.
- ۷ خلأهایی مانند الزام رانندگان به قبولی در آزمون‌های روان‌شناسی و امکان استعمال برخط رانندگان از سوی فراجا در دستورالعمل فعلی به چشم می‌خورد.

۳. اقتضائات و الزامات قانونگذاری برای کسب و کارهای جدید

قانونگذاری برای کسب و کارهای جدید یکی از عرصه‌های پرچالش برای سیاستگذاری در عصر حاضر است. این نوع کسب و کارها، با ماهیت نوآورانه و انواع خدمات عملیاتی برهم‌زننده نظم موجود، اغلب در تقابل با چارچوب‌های قانونی سنتی قرار می‌گیرند و قوانین موجود را با پرسش‌ها و ابهامات جدی مواجه می‌کنند. از این رو، نظام‌های قانونگذاری در سراسر جهان ناگزیر به بازتعریف رویکردهای خود و تطبیق با پویایی و سرعت تغییر در فضای کسب و کار هستند. در این بخش به بررسی مفاهیم مرتبط با تحول‌آفرینی کسب و کارها، ورود «اوبر» به بازار حمل‌ونقل در شهرهای جهان و انواع شیوه‌های مواجهه قانونگذاری با این ورود پرداخته شده است.

۳-۱. مفهوم ایجاد اختلال یا تحول‌آفرینی در کسب و کارها

اختلال^۱ یا تحول‌آفرینی در کسب و کارها به فرایندی گفته می‌شود که در آن یک نوآوری (اغلب توسط بازیگران جدید در بازار) به گونه‌ای بازار موجود را تغییر می‌دهد که ساختارها، قواعد، مدل‌های کسب و کار و بازیگران سنتی دیگر قادر به ادامه فعالیت مؤثر در همان قالب پیشین نیستند. این نوآوری‌ها معمولاً ویژگی‌های زیر را دارند.

■ با عبور از قوانین موجود یا دور زدن آنها فعالیت می‌کنند؛

1. Disruption



- خدماتی ارزان‌تر، آسان‌تر یا مطلوب‌تر برای مصرف‌کننده ارائه می‌دهند؛
- باعث فروپاشی نظم موجود و ناپایداری اقتصادی برای فعالان سنتی می‌شوند (مانند تاکسی‌ها یا هتل‌ها)؛
- در بسیاری موارد مورد استقبال عمومی قرار می‌گیرند؛ حتی اگر توأم با چالش‌های حقوقی، اجتماعی و امنیتی باشند [۱].

۲-۳. ورود اوبر به بازار حمل‌ونقل شهرهای جهان و اختلالات سیاستی ناشی از آن

اوبر به‌عنوان نمونه‌ای بارز از پدیده تحول‌آفرینی و اختلال در کسب‌وکارها در پژوهش‌های بین‌المللی این حوزه معرفی شده است. پیش از ورود اوبر، بازار تاکسی‌ها در اغلب شهرها تحت نظام‌های تنظیم‌گری سخت‌گیرانه‌ای قرار داشت که بر پایه مفروضاتی مشخص شامل مالکیت ناوگان توسط شرکت‌های رسمی، اشتغال رانندگان در قالب قرارداد کارگری-کارفرمایی، صدور مجوزهای لازم برای هر خودرو، تعیین نرخ کرایه توسط نهادهای دولتی و اعمال نظارت ایمنی و بیمه بر اساس ساختار متمرکز طراحی شده بودند. با ورود اوبر، این ساختار به چالش کشیده شد. اوبر خدمتی کاملاً متفاوت ارائه داد که در آن شرکت نه مالک خودروها بود و نه کارفرمای رانندگان. هر فردی با خودروی شخصی می‌توانست از طریق یک برنامه کاربردی در تلفن همراه خود بدون نیاز به ایستگاه یا تجهیزات سنتی تاکسی، به‌عنوان راننده فعالیت کند. فرایند پرداخت، امتیازدهی و تطبیق راننده و مسافر نیز به‌صورت دیجیتال انجام می‌شد. این تحول موجب شد مفروضات بنیادین مقررات تاکسی بی‌اعتبار شوند و شکافی میان قواعد کسب‌وکار جدید و ساختار قانونی موجود پدید آید.

در چنین شرایطی، آنچه در ادبیات موضوع به‌عنوان **شکاف تنظیم‌گری**^۱ یاد می‌شود، به‌وضوح در مورد اوبر مصداق پیدا کرد. مقررات موجود بر پایه مالکیت ناوگان، مجوز راننده و نرخ ثابت طراحی شده بودند، در حالی که اوبر هیچ‌یک از این ویژگی‌ها را نداشت. این وضعیت موجب ابهام در مسئولیت‌های قانونی شد؛ به‌طوری که مشخص نبود چه نهادی باید مجوز بدهد، چه کسی مسئول ایمنی، بیمه یا مالیات است و آیا رانندگان کارگر محسوب می‌شوند یا پیمانکار مستقل. در نتیجه، اوبر در موقعیتی قرار گرفت که نه کاملاً مشمول قانون بود و نه خارج از آن و همین وضعیت به‌عنوان مصداق از اختلال سیاستی است.

علاوه بر موارد یاد شده، گاهی نوآوری آن قدر متفاوت است که مسائل جدیدی را وارد عرصه سیاستگذاری می‌کند؛ مسائلی که برای کسب‌وکارهای سنتی اصلاً مطرح نبوده‌اند. در مورد اوبر، این مسائل شامل مدیریت داده‌ها و حریم خصوصی، الگوریتم‌های قیمت‌گذاری لحظه‌ای، وضعیت شغلی مبهم رانندگان و ورود بدون مجوز رسمی به شهرها بود که همگی موجب تغییر در قواعد و ارزش‌های سیاستگذاری شهری، اشتغال و حقوق داده‌ها شدند.

مطابق جدول ۱، چهار نوع اختلال سیاستگذاری مرتبط با سکوها به‌عنوان مصادیق مهم کسب‌وکارهای جدید ارائه شده است. این تقسیم‌بندی چهار گانه، تقریباً تمام موضوعات اساسی در حوزه سیاستگذاری سکوها را در نظر می‌گیرد.

جدول ۱. انواع اختلالات سیاستی ناشی از توسعه کسب‌وکارهای جدید [۱]

نوع اختلال سیاستی	شرایط وقوع	ناهمخوانی سیاستی	پرسش‌های سیاستگذاری
دور زدن قانون (End-Run)	سکو با اشاره به تفاوت مدل کسب‌وکار خود نسبت به شرکت‌های سنتی، سعی می‌کند شمول قوانین و مقررات فعلی را رد کند.	سکو همان آسیب‌های اجتماعی را به همراه دارد که باعث تنظیم‌گری در کسب‌وکارهای سنتی شده‌اند.	تا چه حد این ادعا که مقررات فعلی شامل سکو نمی‌شود، قابل پذیرش است؟ اگر مقررات قابل اعمال باشد، تنظیم‌گران باید چه واکنشی نشان دهند؟

1. Policy Disruption

نوع اختلال سیاستی	شرایط وقوع	ناهمخوانی سیاستی	پرسش‌های سیاستگذاری
استفاده از معافیت (Exemption)	سکو مشمول یک معافیت قانونی (برای مثال معافیت از قانون، تخفیف یا بخشودگی) می‌شود که شرکت‌های سنتی از آن برخوردار نیستند.	استفاده گسترده سکو از این معافیت، آسیب‌های اجتماعی به وجود می‌آورد که در زمان تصویب معافیت، پیش‌بینی نشده بود.	آیا باید این معافیت لغو شود؟ اگر بله، چگونه؟ آیا باید میان نوآوران جدید و بازیگران قدیمی تفاوت قائل شد؟
شکاف قانونگذاری (Gap)	سکو تهدیدی برای بازیگران سنتی است اما هیچ‌یک از قوانین و مقررات موجود، فناوری یا مدل کسب‌وکار او را پوشش نمی‌دهند.	نه آثار سکو بر رقبا و نه آسیب‌های اجتماعی ناشی از فعالیت او، توسط قانون مدیریت نمی‌شوند.	آیا به قانونگذاری جدیدی نیاز است؟ اگر بله، چگونه طراحی شود؟ آیا باید به قوانین فعلی افزوده شده یا به‌صورت مستقل طراحی شود؟
نوآوری به‌مثابه راه‌حل (Solution)	سکو با وجود محدود شدن به چارچوب‌های موجود قانونی، مدلی را ارائه می‌دهد که نسبت به وضعیت موجود، نتایج اجتماعی بهتری دارد.	قوانین و مقررات فعلی مانعی برای پیاده‌سازی فناوری یا مدل کسب‌وکار سکو است که پیامدهای اجتماعی برتری دارد.	آیا باید قانون فعلی اصلاح شود تا راه برای سکوها باز شود؟ یا اینکه باید قوانین سخت‌گیرانه‌تری برای شرکت‌های سنتی وضع شود؟ اگر اصلاح قانونی لازم است، چگونه باید انجام شود؟

از میان چهار اختلال سیاستی در جدول ۱، توسعه اوبر به‌عنوان نمونه‌ای از «دور زدن قانون» در نظر گرفته می‌شود؛ حالتی که در آن سکو با استناد به تفاوت مدل خود، از خلأ قانونی برای رشد سریع استفاده می‌کند. این وضعیت قانونگذاران را با چالش تصمیم‌گیری مواجه کرد؛ آیا باید اوبر را مشمول مقررات تاکسی‌ها دانست؟ یا نظام قانونی جدیدی برای سکوهایی با این ویژگی‌ها طراحی کرد یا اینکه اجازه داد بدون تنظیم‌گری فعالیت کنند.

از آنجا که چارچوب تنظیم‌گری موجود برای خدمات جابه‌جایی مسافر مبتنی بر سکو طراحی نشده، این عدم انطباق هم موجب فرار اوبر از مقررات سنتی شده و هم سیاستگذاران را ناگزیر ساخت تا چارچوب جدیدی برای تنظیم‌گری سکوها طراحی کنند؛ فرایندی که طی آن، یک اختلال سیاستی شناسایی و در نهایت به یک اصلاح نهادی منجر شد که واجد نکات سیاستی ارزشمندی برای سایر کشورهایی بوده که با ظهور سکوها با معضلات سیاستی مشابهی مواجه‌اند و در ادامه گزارش به آن پرداخته شده است. بنابراین تحول‌آفرینی یا اختلال در کسب‌وکارها صرفاً یک تغییر اقتصادی یا فنی نیست بلکه به دلایل ذیل، یک پدیده سیاسی-حقوقی است.

- باعث واکنش ذی‌نفعان با منافع تثبیت شده (مانند اتحادیه‌ها، شرکت‌های سنتی، یا نهادهای دولتی) می‌شود؛
- پای قانونگذاران، دادگاه‌ها و نهادهای تنظیم‌گر را به میدان می‌کشد؛
- نیاز به بازنگری در ساختارهای قانونی، حقوقی و نظارتی را مطرح می‌کند.

۳-۳. انواع شیوه‌های مواجهه قانونگذاری با کسب‌وکارهای جدید

با توجه به نکات مورد اشاره در بخش قبل، قانونگذاران و تنظیم‌گران با مجموعه‌ای از انتخاب‌ها در برابر کسب‌وکارهایی که تحول‌آفرین (مختل‌کننده نظم فعلی) محسوب می‌شوند، روبه‌رو هستند.

الف) جلوگیری از ورود یا فعالیت کسب‌وکار جدید: به دلیل نگرانی‌های مربوط به منافع عمومی یا فشار کسب‌وکارهای سنتی، ممکن است قانونگذاران و تنظیم‌گران مانع ورود یا ادامه فعالیت کسب‌وکار جدید یا یک سکو در بازار شوند.

ب) اجازه فعالیت بی‌قید و شرط به کسب‌وکار جدید: قانونگذاران و تنظیم‌گران می‌توانند هیچ اقدامی انجام نداده، به کسب‌وکار جدید



اجازه ورود آزادانه بدهند؛ در نتیجه، مدل کسب و کار سنتی و ساختار نظارتی و تنظیم‌گری پیشین رو به نابودی برود. **ج) انتخاب راه حل میانه بر اساس ساختارهای تنظیم‌گری پیشین:** می‌توانند یک راه میانه را دنبال کنند و گام‌های مثبتی برای ادامه حاکمیت قواعد و تنظیم‌گری‌های پیشین انجام داده و در عین حال شکل جدید کسب و کار را در نظام نظارتی و تنظیم‌گری موجود تطبیق دهند.

د) طراحی یک ساختار قانونی و تنظیم‌گری جدید: اگر قانونگذاران یا تنظیم‌گران تشخیص دهند که ساختار نظارتی موجود نمی‌تواند شکل جدید کسب و کار را در خود جای دهد، ممکن است نیاز به تدوین قوانین جدید داشته باشند. این دسته‌بندی چهارگانه از انواع مواجهه با اختلالات سیاستی کسب و کارهای جدید در قالب چهار راهبرد سیاستی در جدول ۲ آمده و با توجه به موضوع گزارش، مصادیق مرتبط با هر یک از چهار راهبرد در مورد اوبر نیز در این جدول ارائه شده است.

جدول ۲. انواع مواجهه با اختلالات سیاستی کسب و کارهای جدید [۱]

ابزار قانونی	راهبرد	مصادیق درباره اوبر
ممانعت (Block)	تفسیر قوانین موجود به گونه‌ای که شکل جدید کسب و کار را متوقف کرده و ساختارهای فعلی تنظیم‌گری و تجاری حفظ شوند.	فقط تاکسی‌های رسمی اجازه فعالیت دارند؛ اوبر به طور کامل از فعالیت منع می‌شود.
عبور آزاد (Free Pass)	اجازه دادن به نوآوری تجاری برای ادامه فعالیت بدون تغییر ساختار مقرراتی موجود؛ این رویکرد می‌تواند به حذف مدل کسب و کار سنتی و چارچوب‌های قانونی مربوط به آن منجر شود.	اوبر مجاز است وارد بازار شود، در حالی که قوانین موجود فقط شامل تاکسی‌های رسمی می‌شود. اوبر ارزان‌تر است و تاکسی‌ها را از بازار خارج می‌کند. ارزش مجوز تاکسی‌ها سقوط می‌کند و نهایتاً نظام تاکسیرانی سنتی از بین می‌رود.
قانونگذاری قدیمی (Old Regulation)	اجازه ورود شرکت جدید به بازار همراه با اعمال قوانین موجود. این روش هزینه‌های قانونی بیشتری به مدل جدید تحمیل کرده اما سعی دارد شرایط رقابتی نسبتاً برابر میان بازیگران سنتی و نوآور ایجاد کند.	با توجه به اینکه قوانین ایمنی موجود برای تاکسی‌ها و رانندگان، برای حفظ امنیت مسافران طراحی شده‌اند؛ اوبر مانند تاکسی تلقی شده و همان قوانین ایمنی برای خودرو و راننده اوبر هم اعمال می‌شود. این امر باعث افزایش هزینه‌های اوبر می‌شود، اما مانعی برای ورود اوبر به بازار نیست.
قانونگذاری پیشرو (New Regulation)	طراحی ساختارهای جدید قانونی و دسته‌بندی‌های حقوقی نو. مانند قانونگذاری قدیمی می‌تواند بی‌طرفانه باشد، اما لزوماً بی‌طرفانه نیست.	کنار گذاشتن نظام مجوزدهی به تاکسی و قوانین فعلی مربوط به رانندگان و وسایل نقلیه برای اوبر. تدوین قوانین جدیدی که به دغدغه‌های اساسی‌تری مانند ایمنی، حریم خصوصی یا آسیب‌های زیست‌محیطی برای سکوها می‌پردازند.

۴. نحوه ورود به بازار و اخذ مجوزهای قانونی فعالیت سکوهای جابه‌جایی مسافر در شهرهای دنیا

۴-۱. شهرهای آمریکای شمالی

بازار تاکسی‌ها در آمریکای شمالی بیش از یک قرن تقریباً به طور انحصاری تحت تنظیم‌گری دولت‌های محلی است. شهرها کنترل شدیدی بر تعداد، عملکرد و نیازهای عملیاتی ناوگان تاکسی محلی خود دارند. همان‌طور که پیش از این نیز اشاره شد، سکوهایمانند اوبر به چالش کشیدن این انحصار را آغاز کردند. اوبر از زمان آغاز به کار خود در سال ۲۰۰۹، با فعالیت در بیش از ۷۰ کشور و ۵۰۰ شهر در سراسر جهان، به یک غول فناوری تبدیل شده است. در طول مسیر، با موفقیت تحولات نظارتی را در صدها بازار تاکسی که توسط مقامات شهرداری کنترل

می‌شود، تحمیل کرده است. در بین ۱۰ شهر آمریکای شمالی شامل نیویورک، شیکاگو، تورنتو، لس‌آنجلس، مکزیکوسیتی، سانفرانسیسکو، واشنگتن‌دی‌سی، میامی، بوستون و آتلانتا به استثنای دو شهر واشنگتن‌دی‌سی و مکزیکوسیتی، اوبر در ابتدا با مقاومت شدید مقامات نظارتی محلی مواجه شد. با این حال، اوبر در نهایت در چارچوب قانون قرار گرفت. ورود تهاجمی اوبر به این بازارهای تاکسی عمدتاً بسته، باعث شد که دولت‌های محلی اساساً در رفتار نظارتی خود تجدید نظر کرده و در بسیاری از موارد، دامنه مرجع نظارتی محلی را دوباره تعریف کنند. چه چیزی باعث شد برخی از دولت‌های محلی اوبر را به‌طور کامل ممنوع کنند و برخی دیگر خدمات فراخوان سفر را در چارچوب‌های نظارتی جدید تطبیق دهند؟ چه چیزی برخی از شهرداران را به انجام مداخلات سیاسی و برخی از مقامات ایالتی را به دور زدن مقامات محلی وادار کرد؟ با استفاده از اسناد اولیه و منابع ثانویه، می‌توان فهمید که نتایج نظارتی در هر شهر تابعی از دو عامل است: راهبرد روابط دولتی اوبر اعم از مشارکتی و تقابلی و درجه‌ای که دولت‌های محلی اوبر را مکمل یا مضر برای بازار موجود می‌دانستند. نتیجه ورود اوبر به بازار حمل‌ونقل شهری به وقوع چهار سناریو در این شهرها منجر شد [۲]:

- ۱ **همکاری:** به موجب آن مقامات شهرداری و رهبران سیاسی با اوبر برای توسعه مقررات جدید برای اوبر همکاری کردند.
- ۲ **ممنوعیت محلی:** به موجب آن هم مقامات نظارتی محلی و هم رهبران سیاسی اوبر را از فعالیت منع می‌کردند.
- ۳ **میانجیگری محلی:** به موجب آن رهبران سیاسی محلی، به‌ویژه شهرداران وارد عمل شدند و برای حل و فصل مسائل بین اوبر و تنظیم‌کننده‌های محلی مذاکره کردند.

۴ **مداخله دولتی:** به موجب آن قانونگذاران ایالتی سازوکار نظارتی خود را تحمیل کرده یا تهدید به تحمیل می‌کنند.

در جدول ۳ روند ورود اوبر و واکنش اولیه در ۱۰ شهر آمریکای شمالی نسبت به فعالیت آن و وضعیت نهایی قانونی آن نشان داده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، الگوهای برخورد اولیه بسیار متفاوت بوده‌اند؛ برخی شهرها مانند سانفرانسیسکو و نیویورک در ابتدا صرفاً محدودیت‌هایی در تردد یا صدور مجوز برای رانندگان اعمال کردند، در حالی که شهرهایی نظیر شیکاگو و واشنگتن با رویکردهای سخت‌گیرانه‌تری وارد عمل شده و حتی دستورات توقف فعالیت اوبر را صادر کرده‌اند. در برخی موارد، ورود اوبر با حکم قضایی یا دستور قانونی برای توقف همراه بوده و در تعدادی از شهرها نیز فشار نهادهای صنفی تاکسیرانی نقش قابل توجهی داشته است.

با این حال، مطابق جدول ۳، در نهایت در اغلب شهرها، حرکت به سمت ساماندهی و تنظیم‌گری رسمی اوبر و سکوهایی شبیه به آن پیش رفته است. در برخی از نمونه‌ها، اوبر ذیل قوانین حمل‌ونقل شهری یا آیین‌نامه‌های ارائه خدمات حمل‌ونقل توسط بخش خصوصی قرار گرفت و مجوزهای لازم برای فعالیت را کسب کرد. برخی شهرداری‌ها نیز با تصویب مقررات جدید، چارچوب‌های مشخصی برای فعالیت اوبر تعریف کرده‌اند؛ مانند الزام به بیمه، تعیین تعداد مجاز خودروها یا اعمال استانداردهای ایمنی برای رانندگان. در نتیجه، تجربه این شهرها نشان می‌دهد که هر چند ورود اولیه اوبر با چالش‌های قانونی و اعتراضی همراه بود، اما بیشتر آنها به سمت رویکرد مدیریتی مبتنی بر تنظیم‌گری، نظارت و ادغام این خدمات در نظام رسمی حمل‌ونقل پیش رفته‌اند.

جدول ۳. نحوه ورود، واکنش اولیه و وضعیت نهایی قانونی اوبر در ۱۰ شهر آمریکای شمالی [۲]

شهر	سال ورود اوبر	نحوه ورود و واکنش اولیه	وضعیت نهایی قانونی اوبر
سانفرانسیسکو	ژوئن ۲۰۱۰	بدون مجوز؛ دستور توقف از سوی مقامات شهری و ایالتی	تحت تنظیم‌گری ایالتی به‌عنوان «خدمات شبکه حمل‌ونقل»
نیویورک	مه ۲۰۱۱	ورود قانونی اولیه، سپس اخطار و دستور قضایی برای توقف	تحت تنظیم‌گری شهری توسط کمیسیون تاکسی و لیموزین
شیکاگو	سپتامبر ۲۰۱۱	صدور مجوز اولیه، سپس جریمه و مقاومت قانونی	تحت تنظیم‌گری محلی به‌عنوان «خدمات شبکه حمل‌ونقل»



شهر	سال ورود اوبر	نحوه ورود و واکنش اولیه	وضعیت نهایی قانونی اوبر
بوستون	اکتبر ۲۰۱۱	ممنوعیت ایالتی اولیه؛ اعتراض عمومی موجب لغو ممنوعیت شد.	تحت تنظیم‌گری ایالتی
واشنگتن دی‌سی	دسامبر ۲۰۱۱	صدور مجوز به‌عنوان «حمل‌ونقل دیجیتال»	تنظیم‌گری شهری بدون نظام محدودیت تعداد تاکسی
لس‌آنجلس	فوریه ۲۰۱۲	دستور توقف فعالیت	تحت تنظیم‌گری ایالتی به‌عنوان «خدمات شبکه حمل‌ونقل»
آتلانتا	اوت ۲۰۱۲	جریمه و فشار از سوی شرکت‌های تاکسی	تنظیم‌گری ایالتی
تورنتو	سپتامبر ۲۰۱۲	بدون مجوز؛ شکایت حقوقی علیه اوبر	تنظیم‌گری شهری با صدور مجوز جدید برای شرکت‌های حمل‌ونقل خصوصی
مکزیکوسیتی	ژوئیه ۲۰۱۳	ورود با گفت‌وگوی مشورتی؛ اعتراض گسترده تاکسی‌ها	تنظیم‌گری شهری به‌عنوان «خدمات راننده خصوصی»
میامی	ژوئن ۲۰۱۴	اجرای جریمه و توقیف خودروها	تنظیم‌گری ایالتی با مجوز برای شرکت و نه راننده

در جدول ۴ نهادهای صادرکننده مجوز برای سکوهای جابه‌جایی مسافر در مجموعه‌ای از شهرهای منتخب نشان داده شده است. همان‌طور که دیده می‌شود، الگوهای صدور مجوز در همه شهرها دولت ایالتی یا نهادهای محلی است. در شهرهایی همچون سانفرانسیسکو و لس‌آنجلس مرجعیت مجوزدهی در سطح ایالتی متمرکز شده است؛ این تمرکز باعث ایجاد چارچوب مقرراتی یکپارچه‌تر در مقیاس فراتر از شهر می‌شود و ظرفیت هماهنگی میان شهرها را افزایش می‌دهد. الگوی دوم در شهرهایی مانند نیویورک، شیکاگو، تورنتو، مکزیکوسیتی و میامی-دید دیده می‌شود که مسئولیت مجوزدهی به شهرداری‌ها واگذار شده است. این اقدام، امکان تنظیم دقیق‌تر متناسب با ویژگی‌ها و نیازهای محلی و افزایش پاسخگویی مدیریت شهری را افزایش داده است. همچنین در ایالت کالیفرنیا، مقررات جامعی برای شرکت‌های خدمات تاکسی اینترنتی وضع شده که از طریق کمیسیون خدمات عمومی کالیفرنیا و قانون ۵ مجلس نمایندگان اجرا می‌شود. این قوانین شرکت اوبر را به‌عنوان یک شرکت شبکه حمل‌ونقل^۱ طبقه‌بندی کرده است [۳]. منظور از طبقه‌بندی اوبر به‌عنوان «شرکت شبکه حمل‌ونقل» آن است که شرکت از نظر حقوقی در زمره ارائه‌دهندگان خدماتی قرار می‌گیرد که از طریق یک سکوی دیجیتال، مسافران را به رانندگان متصل می‌کنند و ارائه خدمت حمل‌ونقل توسط رانندگان از طریق این سکوا انجام می‌شود. این عنوان، برخلاف دو الگوی پیش گفته، ناظر بر نوع و ماهیت فعالیت شرکت بوده و نه سطح یا نهاد صادرکننده مجوز؛ از این رو، ممکن است مجوز و نظارت بر یک شرکت شبکه حمل‌ونقل همچنان در سطح ایالت یا شهرداری انجام شود.

1. Transportation Network Company (TNC)

جدول ۴. نهاد صدور مجوز اوبر در ۱۰ شهر آمریکای شمالی [۲]

شهر	نهاد صدور مجوز	زیرمجموعه نهاد
سانفرانسیسکو	California Public Utilities Commission	دولت ایالتی (State Government)
نیویورک	New York City Taxi and Limousine Commission	شهرداری شهر نیویورک (Municipality)
شیکاگو	Chicago Department of Business Affairs and Consumer Protection	شهرداری شیکاگو (Municipality)
بوستون	Massachusetts Dept. of Transportation	دولت ایالتی (State Government)
واشنگتن دی‌سی	District Department of For-Hire Vehicles (formerly DC Taxicab Commission)	شهرداری واشنگتن (Municipality)
لس‌آنجلس	California Public Utilities Commission	دولت ایالتی (State Government)
آتلانتا	مطابق روند نظارت بر شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل طبق قوانین ایالتی جورجیا	دولت ایالتی (State Government)
تورنتو	City of Toronto Municipal Licensing & Standards	شهرداری تورنتو (Municipality)
مکزیکوسیتی	Secretaría de Movilidad CDMX	شهرداری مکزیکوسیتی (Municipality)
میامی	Miami-Dade County Consumer Services / Regulatory & Economic Resources	شهرداری شهرستان میامی-دید (Municipality)

۴-۲. اتحادیه اروپا

۴-۲-۱. اوبر

اوبر با آغاز فعالیت در شهر پاریس، به‌طور رسمی به بازار اتحادیه اروپا وارد شد. سپس به سرعت فعالیت‌های خود را به سایر شهرهای اروپا گسترش داد. در ابتدا خدمات این سکو به خودروهای لوکس و رانندگان حرفه‌ای محدود می‌شد (خدمات UberBlack)، اما پس از معرفی خدماتی که از رانندگان غیرحرفه‌ای و فاقد مجوز استفاده می‌کرد (خدمات UberPop)، اوبر با چالش‌های قانونی متعددی روبه‌رو شد. پرونده C-۴۳۴/۱۵ دیوان دادگستری اتحادیه اروپا^۱ [۴] نقطه عطف مهمی در این زمینه به شمار می‌رود. در سال ۲۰۱۷، یک اتحادیه تاکسیرانی مستقر در بارسلونا،^۲ اوبر را به دلیل استفاده از رانندگان فاقد مجوز رسمی تاکسی در خدمات UberPop، به رقابت ناعادلانه متهم کرد. در مقابل، اوبر ادعا کرد که صرفاً ارائه‌دهنده خدمات فنی ذیل «خدمت در حوزه جامعه اطلاعاتی»^۳ بوده و تحت «دستورالعمل تجارت الکترونیکی (EC/۳۱/۲۰۰۰)»^۴ [۵] فعالیت می‌کند، بنابراین با ضوابط ساده‌تری نسبت به تاکسیرانی

1. The Court of Justice of the European Union (CJEU)

2. Asociación Profesional Elite Taxi

3. Information Society Service

4. Electronic Commerce Directive (2000/31/EC)



مواجهه است. در نهایت، دیوان دادگستری اتحادیه اروپا با رد ادعای اوبر، خدمات این سکو را «خدمت در حوزه حمل و نقل»^۱ شناسایی کرد. دلیل این امر، برخورداری اوبر از نفوذ قابل توجه^۲ در بازار عنوان شد. شواهد دیوان برای این نفوذ قابل توجه، دخالت اوبر در قیمت گذاری سفر و دریافت هزینه از کاربران، پرداخت دستمزد رانندگان، سازمان دهی عملکرد کلی خدمات و نظارت بر کیفیت رانندگان و خودروها معرفی شد. این رأی آثار مهمی به دنبال داشت که عبارت اند از:

۱. خروج اوبر از ماده (۵۶) معاهده عملکرد اتحادیه اروپا^۳ [۶] و دستورالعمل تجارت الکترونیکی [۵]؛
۲. قرارگیری اوبر ذیل بند «۱» ماده (۵۸) معاهده عملکرد اتحادیه اروپا [۶] (خدمات در حوزه حمل و نقل)؛
۳. اجازه به کشورهای عضو اتحادیه اروپا برای قانونگذاری و تعیین ضوابط فعالیت اوبر.

۴-۲-۲. سکوهایی با اثرگذاری محدود

در سال ۲۰۲۰، دیوان دادگستری اتحادیه اروپا در پرونده C-۱۹/۶۲ [۷] میان شرکت SC Star Taxi App SRL و شهرداری بخارست، رأیی صادر کرد که به تبیین وضعیت حقوقی سکوهایی فراخوان سفر پرداخت. این دعوی در پی آن مطرح شد که شهرداری بخارست فعالیت برنامه کاربردی Star Taxi را به دلیل نداشتن مجوز ویژه ارائه خدمات حمل و نقل، ممنوع اعلام کرد. در واکنش، شرکت Star Taxi با استناد به اینکه صرفاً یک واسطه فناورانه برای ارتباط کاربران با رانندگان تاکسی مجاز است، به دادگاه شکایت برد. دیوان اعلام کرد که چنین سکویی که کنترلی بر شرایط ارائه خدمات حمل و نقل ندارد، یک «خدمت در حوزه جامعه اطلاعاتی» محسوب می شود و تحت شمول دستورالعمل تجارت الکترونیکی اتحادیه اروپا [۵] قرار می گیرد. بر این اساس، این نوع خدمات با خدماتی مانند اوبر که در رأی پیشین دیوان (پرونده C-۱۵/۴۳۴) به دلیل مداخله فعال در فرایند حمل و نقل، خدمت حمل و نقل تلقی شده بودند، متفاوت اند. این رأی مرز روشنی میان نقش های صرفاً واسطه ای و نقش های عملیاتی سکوهایی دیجیتال ترسیم کرده و بر اهمیت تعیین دقیق سطح مداخله سکو در ارائه خدمت تأکید دارد.

۴-۳. برزیل

برزیل یک چارچوب نظارتی ملی برای شرکت های تاکسی اینترنتی مانند اوبر پیاده سازی کرده که براساس آن به شهرداری ها اختیار داده شده که جنبه های خاصی مانند کنترل قیمت ها و مجوزهای فعالیت ناوگان در این سکوها را تنظیم کنند [۸].

۴-۴. روسیه

در مسکو ارائه خدمات سکوهایی حمل و نقل از طریق سازمان تاکسیرانی و ارسال داده های سفر الزامی است. این مقررات با هدف حفظ کنترل بر یکپارچگی خدمات حمل و نقل وضع شده است [۹].

۴-۵. چین

دولت چین در سال ۲۰۱۵ مقررات سخت گیرانه ای را برای شرکت های تاکسی اینترنتی وضع کرد که ثبت خودرو به عنوان وسیله نقلیه تجاری و دریافت مجوز حرفه ای رانندگی را الزامی می کرد. این مقررات عملاً نوع همتا به همتای^۴ اوبر را غیرقانونی اعلام کرد. شهرهایی مانند پکن و شانگهای این قوانین را با جدیت اجرا کردند و جرمه هایی اعمال شد و تهدید به مسدودسازی خدمات صورت گرفت. با وجود تلاش برای بومی سازی فعالیت توسط اوبر، این شرکت نتوانست جایگاه قابل قبولی نزد نهادهای ناظر به دست آورد و با رقابت شدید شرکت بومی^۵ مواجه

1. Service in the Field of Transport
2. Decisive Influence
3. Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)
4. Peer-to-peer Model
5. Didi Chuxing

شد. در نهایت، اوبر در سال ۲۰۱۶ با واگذاری فعالیت‌های خود به شرکت دی‌دی و دریافت ۲۰ درصد از سهام آن، از بازار چین خارج شد؛ خروجی که به معنای پایان فعالیت مستقیم اما حفظ منافع مالی در این بازار بود [۹].

۴-۶. تایوان

در سال ۲۰۱۹ تایوان با تصویب یک قانون، سکوه‌های حمل‌ونقل را ملزم به فعالیت تحت چارچوب تاکسی‌های شهری^۱ کرد و آنها ملزم به رعایت استانداردهای رانندگان تاکسی‌های شهری شدند. براساس این بند، رانندگان باید در شرکت تاکسی اینترنتی ثبت‌نام شده باشند، گواهی‌نامه رسمی حمل‌ونقل دریافت و فقط از طریق کانال‌های مورد تأیید فعالیت کنند. واکنش اوبر در ابتدا مخالف با این قوانین بود که به جریمه‌های چند میلیون دلاری و خروج موقت از بازار منجر شد. در سال ۲۰۱۷ اوبر با تغییر نوع فعالیت خود به صورت قانونی بازگشت و سپس به برنامه تاکسی شهری پیوست. این شرکت بخشی از استقلال عملیاتی خود را کنار گذاشت تا بتواند براساس قوانین به فعالیت ادامه دهد و اکنون خود را در چارچوب خدمات محلی تاکسی معرفی می‌کند [۹].

۴-۷. آلمان

آلمان با اعمال قوانین سخت‌گیرانه حمل‌ونقل، اوبر را به عنوان یک ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل و نه صرفاً یک شرکت صاحب فناوری در نظر گرفته است. دادگاه‌های این کشور حکم عدم فعالیت رانندگان فاقد مجوز حرفه‌ای را دادند. بر این اساس، همه سفرها باید توسط رانندگان دارای مجوز «خودروی کرایه‌ای با راننده» و از طریق شرکت‌های حمل‌ونقل انجام شود. واکنش اوبر بازسازی کامل سیستم فعالیت خود در آلمان بود. این شرکت خدمات بدون مجوز را متوقف کرد و فقط از طریق شرکت‌های دارای مجوز «خودروی کرایه‌ای با راننده» و خدمات تاکسی اوبر^۲ که مسافران را به رانندگان رسمی متصل می‌کند، فعالیت خود را ادامه داد. اوبر با همکاری با ناوگان‌های دارای مجوز، الزام به گواهی‌نامه حرفه‌ای و کنار گذاشتن نوع هم‌تا به هم‌تا، توانست به فعالیت خود ادامه دهد [۱۰].

۴-۸. آرژانتین

اوبر در سال ۲۰۱۶ بدون دریافت مجوزهای لازم فعالیت خود را در بوئنوس آیرس^۳ آغاز کرد و از طریق خدمات UberPop رانندگان خصوصی^۴ را به کار گرفت. استفاده از رانندگان خصوصی امری بود که با قوانین محلی (مجاز بودن اپراتورهای دارای مجوز برای ارائه خدمات حمل‌ونقل) مغایرت داشت. دادگاه‌ها به سرعت این خدمات را غیرقانونی اعلام کردند، که این امر موجب اجرای مقررات دولتی و اعتراض اتحادیه‌های تاکسیرانی شد. اوبر در ابتدا با وجود احکام صادره به فعالیت خود ادامه داد، اما در نهایت تحت فشارهای فزاینده حقوقی خدمات خود را متوقف کرد. این شرکت بعدها با معرفی خدمت اصلاح‌شده UberX که از رانندگان دارای مجوز استفاده می‌کرد، به بازار بازگشت [۱۱].

۴-۹. فرانسه

فرانسه در سال ۲۰۱۴ قانونی به نام «قانون تونو» تصویب کرد که استفاده از رانندگان بدون مجوز را ممنوع و رعایت استانداردهای حرفه‌ای صدور مجوز را الزامی کرد. خدمات UberPop (شبیه خدمات سکوه‌های فراخوان سفر در ایران) که از رانندگان فاقد مجوز استفاده می‌کرد، در چارچوب این قانون غیرقانونی اعلام شد و با اعتراضات گسترده و پیگیری‌های قضایی مواجه شد. پس از صدور جریمه‌ها و فشارهای حقوقی، اوبر در سال ۲۰۱۵ ارائه خدمات UberPop را متوقف کرد و فعالیت خود را از طریق خدمات سازگار با قوانین مانند UberX و

1. Metropolitan Taxi Program (MTP)

2. UberTaxi

3. Buenos Aires

4. Private Drivers

UberBLACK ادامه داد؛ خدماتی که تنها توسط رانندگان دارای مجوز ارائه می‌شود [۱۲].

۱۰-۴. ژاپن

ژاپن دارای یکی از سخت‌گیرانه‌ترین نظام‌های قانونی برای حمل‌ونقل است و ارائه خدمات فراخوان سفر توسط رانندگان غیرحرفه‌ای را ممنوع کرده و این خدمات را به تاکسی‌های دارای مجوز محدود می‌کند. اوبر نتوانست خدمت متداول خود را در این کشور اجرا کند. از این رو، اوبر در شهرهایی مانند توکیو با شرکت‌های تاکسیرانی دارای مجوز همکاری کرد و خدمات خود را با برند تاکسی اوبر ارائه داد. در مناطق کم‌امکانات روستایی مانند «کیوتانگو» که دسترسی به حمل‌ونقل عمومی محدود است، اوبر برنامه‌های آزمایشی کوچکی را با مشارکت رانندگان محلی و با تأیید دولت اجرا کرد [۱۳].

۱۱-۴. جمع‌بندی

در جدول ۵ یک جمع‌بندی از تنوع رویکردهای قانونی کشورها در مواجهه با سکوهای فراخوان سفر ارائه شده است. در برخی کشورهای اروپایی، سکوهای فراخوان سفر به عنوان بخشی از نظام حمل‌ونقل تلقی شده و تحت مقررات سخت‌گیرانه‌ای نظیر نظارت بر قیمت‌گذاری، کیفیت خدمات، صلاحیت رانندگان و مجوزهای حرفه‌ای فعالیت می‌کنند. در کشورهایی مانند چین، تایوان و روسیه نیز با پذیرش اصل فعالیت سکوها، آنها را ملزم به ثبت رسمی ناوگان، استفاده از رانندگان دارای مجوز حرفه‌ای و تبعیت از چارچوب‌های تاکسیرانی شهری کرده‌اند؛ به نحوی که نقش حاکمیت در تنظیم‌گری و کنترل داده‌ها و عملکرد سکوها پررنگ است.

از سوی دیگر، تجربه کشورهایی نظیر فرانسه، آرژانتین و ژاپن نشان‌دهنده رویکردی محدودکننده‌تر است؛ جایی که خدمات مبتنی بر رانندگان غیرحرفه‌ای (مانند UberPop) یا به طور کامل ممنوع شده‌اند یا تنها در قالب خدمات رسمی تاکسی و با رانندگان مجاز اجازه فعالیت یافته‌اند. نقطه مشترک در تجارب کشورها بیانگر آن است که نظام تنظیم‌گری و نظارت بر سکوهای فراخوان سفر در تمامی کشورها تعیین تکلیف شده است. به بیان دیگر، فارغ از اینکه این رویکرد در برخی کشورها سخت‌گیرانه بوده (مانند فرانسه و ژاپن)، همه کشورها نهایتاً سکوها را ذیل یکی از چارچوب‌های موجود حمل‌ونقل عمومی یا تاکسیرانی تعریف کرده‌اند. به بیان دیگر، اصل تنظیم‌گری و شناسایی رسمی نقش سکو به عنوان بازیگر حمل‌ونقل نقطه اشتراک اغلب این تجربه‌هاست. بنابراین موضوع در قوانین اتحادیه اروپا مقداری بیشتر پیش رفته است. دیوان دادگستری اتحادیه اروپا میان سکوهایی که در فرایند ارائه خدمات حمل‌ونقل مداخله و اثرگذاری قابل توجهی مانند دخالت در قیمت‌گذاری سفر و دریافت هزینه از کاربران، پرداخت دستمزد رانندگان، سازمان‌دهی عملکرد کلی خدمات و نظارت بر کیفیت رانندگان و خودروها دارند (مانند اوبر) و سکوهایی که صرفاً نقش واسطه فناورانه ایفا می‌کنند، تفکیک قائل شده؛ به گونه‌ای که دسته نخست در حوزه خدمات حمل‌ونقل و دسته دوم در حوزه خدمات جامعه اطلاعاتی قرار می‌گیرند.

تفاوت اصلی با ایران دقیقاً در همین نقطه رخ می‌دهد. در ایران، سکوهای فراخوان سفر عملاً در یک وضعیت بینابینی و مبهم قرار دارند: نه کاملاً به عنوان «شرکت حمل‌ونقل» شناخته می‌شوند و نه صرفاً «سکوهای فناوری اطلاعات» تلقی می‌شوند. برخلاف بسیاری از کشورها که تکلیف مجوز راننده، جایگاه حقوقی سکو، مسئولیت در قبال قیمت، ایمنی و داده را شفاف کرده‌اند، در ایران هم‌زمان فعالیت گسترده وجود دارد اما مرز مسئولیت‌ها روشن نیست. این شکاف، مهم‌ترین تفاوت ایران با تجربه‌های بین‌المللی است و منشأ اصلی تعارض‌های مکرر میان سکوها، شهرداری‌ها، تاکسیرانی و سایر نهادهای ذی‌ربط به شمار می‌آید.

جدول ۵. وضعیت قانونی فعالیت سکوه‌ای فراخوان سفر در کشورهای منتخب

منطقه مورد بررسی	نحوه فعالیت قانونی سکوه‌ای فراخوان سفر
اروپا	سکوه‌ای با تأثیرگذاری قابل توجه بر شبکه حمل‌ونقل (دخیل در قیمت‌گذاری سفر و دریافت هزینه از کاربران، پرداخت دستمزد رانندگان، سازمان‌دهی عملکرد کلی خدمات و نظارت بر کیفیت رانندگان و خودروها) مانند اوبر ذیل قوانین خدمات در حوزه حمل‌ونقل قرار دارند.
برزیل	شهرداری‌ها دارای اختیار تنظیم‌گری در حوزه صدور مجوز ناوگان و قیمت‌گذاری هستند.
روسیه	ارائه خدمات سکوه‌ای حمل‌ونقل از طریق سازمان تاکسیرانی بوده و ارسال داده‌های سفر از سوی سکوها الزامی است.
چین	ناوگان فعال در سکوها باید به‌عنوان وسیله نقلیه تجاری ثبت شده و رانندگان باید مجوز حرفه‌ای رانندگی دریافت کنند.
تایوان	سکوها موظف به فعالیت تحت چارچوب تاکسی‌های شهری هستند و رانندگان ملزم به رعایت استانداردهای رانندگان تاکسی‌های شهری شده‌اند.
آلمان	سکوها به‌عنوان شرکت خدمات حمل‌ونقل در سیستم حقوقی در نظر گرفته شده و صرفاً رانندگان دارای مجوز خودروی کرایه‌ای با راننده مجاز به فعالیت شدند.
آرژانتین	فعالیت خدمت UberPop که از رانندگان غیرحرفه‌ای (عموم مردم) استفاده می‌کرد، متوقف و به خدمت UberX مجوز فعالیت داده شد تا صرفاً رانندگان حرفه‌ای دارای مجوز امکان فعالیت داشته باشند.
فرانسه	با تصویب «قانون تونو» در سال ۲۰۱۴، خدمات UberPop (شبه خدمات سکوه‌ای فراخوان سفر در ایران) که از رانندگان فاقد مجوز استفاده می‌کرد، در چارچوب این قانون غیرقانونی اعلام شد. مدل کسب‌وکاری که توسط رانندگان دارای مجوز ارائه می‌شود مانند UberX و UberBLACK مجاز است.
ژاپن	ارائه خدمات فراخوان سفر توسط رانندگان غیرحرفه‌ای را ممنوع کرده و این خدمات را به تاکسی‌های دارای مجوز محدود می‌کند. اوبر در قالب تاکسی با برند اوبر تاکسی در ژاپن فعالیت می‌کند.
ایالات متحده آمریکا	سکوه‌ای فراخوان سفر پس از ورود اولیه بدون مجوز و مواجهه با مقاومت نهادهای شهری و شرکت‌های تاکسیرانی، به تدریج تحت چارچوب‌های تنظیم‌گری شهری و ایالتی به رسمیت شناخته شدند. این سکوها معمولاً تحت عنوان «شرکت‌های شبکه حمل‌ونقل» فعالیت می‌کنند و ملزم به اخذ مجوز، رعایت الزامات بیمه‌ای و ایمنی، ثبت رانندگان و اشتراک داده‌های عملکردی با نهادهای ناظر هستند. تنظیم‌گری در آمریکا ماهیتی غیرمتمرکز دارد و سیاست‌ها بسته به ایالت و شهر متفاوت بوده، اما اصل نظارت عمومی بر فعالیت سکوها در سراسر کشور برقرار است.

مأخذ: یافته‌های پژوهش.



۵. تجربیات جهانی در تعیین ضوابط ترافیکی و امنیت سفر برای سکوهای حمل و نقل

براساس تجربیات جهانی، به‌منظور تضمین امنیت سفر و کاهش آثار سوء ترافیکی و آلودگی هوا ناشی از فعالیت‌های سکوهای فراخوان سفر، این سکوها موظف به رعایت ضوابطی در حوزه رانندگان، ناوگان، اطلاعات سفر هستند که در ادامه به آنها پرداخته شده است.

۵-۱. ضوابط مربوط به رانندگان

در بسیاری از کشورهای اروپایی، رانندگان فعال در سکوهای فراخوان سفر نظیر اوبر ملزم به دارا بودن شرایط و مجوزهای خاصی هستند که مطابق با استانداردهای تاکسیرانی سنتی تعریف شده‌اند. این الزامات شامل گذراندن بررسی‌های پزشکی و پیشینه کیفری، تجربه رانندگی حداقل یک تا دو سال، داشتن گواهی نامه و اخذ مجوز رسمی تاکسی از مراجع مربوطه مانند سازمان‌های حمل و نقل الزامی است. در ادامه این موارد با جزئیات بیشتر تشریح شده است.

۵-۱-۱. پیشینه کیفری و وضعیت سلامت

در آلمان، بررسی پیشینه کیفری برای رانندگان الزامی است. پلیس فدرال آلمان یک گواهی سوء پیشینه صادر می‌کند که بخشی از فرایند صدور مجوز رانندگی حرفه‌ای به حساب می‌آید. این گواهی شامل تمام محکومیت‌های کیفری است و هر گونه سوء سابقه مرتبط با جرائم خشونت‌آمیز، جنسی یا مواد مخدر می‌تواند به رد درخواست فعالیت منجر شود. همچنین، در این کشور وضعیت سلامت جسمی و روانی رانندگان یکی از معیارهای مهم در صدور مجوز فعالیت برای رانندگان تاکسی و خدمات فراخوان سفر است. رانندگان باید گواهی سلامت پزشکی ارائه دهند که از توانایی بینایی، شنوایی و واکنش‌پذیری آنها حین رانندگی اطمینان حاصل شود. همچنین، غربالگری روانی و عدم وجود بیماری‌هایی که عملکرد رانندگی را مختل کند، الزامی است [۱۴].

در فرانسه، رانندگان موظف به ارائه گواهی سوء پیشینه هستند. بررسی‌ها توسط پلیس انجام می‌شود و تمرکز اصلی بر جرائم جدی مانند خشونت، سرقت، تجاوز و جرائم مرتبط با مواد مخدر است. رانندگانی که پیشینه کیفری سنگینی داشته باشند از دریافت مجوز فعالیت منع می‌شوند. این الزامات برای تضمین امنیت مسافران و عموم مردم وضع شده‌اند. علاوه بر این، رانندگان خدمات حمل و نقل باید توسط پزشک معتمد تأیید شوند. تمرکز اصلی بر روی شرایط قلبی، عصبی، بینایی و اعتیاد است. بررسی‌های سلامت به‌طور دوره‌ای انجام شده تا صلاحیت مداوم راننده برای کار تأیید شود. گواهی عدم سوء پیشینه روانی نیز بخشی از این فرایند است [۱۵].

در بریتانیا، بررسی‌های پیشینه کیفری توسط نهاد موسوم به «بررسی سوابق کیفری و منع اشتغال افراد نامناسب»^۱ انجام می‌شود. رانندگان باید گواهی سطح بالا را ارائه دهند که شامل اطلاعات دقیق در مورد هر گونه سابقه کیفری، حتی موارد منقضی شده، می‌شود. هر گونه محکومیت جدی می‌تواند مانع فعالیت فرد در سکوهای فراخوان سفر شود. این سیاست‌ها به‌ویژه در شهرهایی مانند لندن به‌صورت سخت‌گیرانه اجرا می‌شوند. همچنین، در این کشور ارائه گواهی سلامت پزشکی برای تمام رانندگان تاکسی و سکوها وجود دارد که شرایط آن شامل تست بینایی، بررسی وضعیت دیابت، بیماری‌های قلبی و سایر مشکلات جدی سلامت است. بررسی‌های سلامت به‌صورت دوره‌ای تجدید می‌شود [۱۶].

در بلژیک، دریافت گواهی عدم سوء پیشینه بخشی از الزامات قانونی برای رانندگان است. این گواهی از مقامات محلی (شهرداری‌ها) صادر می‌شود. در صورتی که فرد دارای سوابق کیفری در جرائم خشونت‌آمیز، جنسی یا مالی باشد، احتمال رد شدن تقاضای مجوز بسیار زیاد است. قوانین بلژیک نیز به‌طور منظم بازبینی و به‌روزرسانی می‌شوند [۱۷]. در سوئد، بررسی سابقه کیفری برای صدور مجوز رانندگی حرفه‌ای الزامی

1. Disclosure and Barring Service (DBS)

است. اداره حمل‌ونقل سوئد این بررسی‌ها را هماهنگ می‌کند و اطلاعات از پلیس سوئد دریافت می‌شود. تمرکز روی ایمنی عمومی است و هر گونه سابقه مرتبط با جرائم شدید می‌تواند باعث رد صلاحیت شود. این بررسی به صورت منظم برای حفظ امنیت در خدمات حمل‌ونقل تکرار می‌شود. در این کشور بررسی وضعیت سلامت بخشی جدانشدنی از فرایند صدور مجوز رانندگان است. رانندگان باید گواهی پزشکی ارائه دهند که شامل ارزیابی دید، شنوایی و وضعیت روانی آنهاست. همچنین کنترل دارویی و مصرف الکل نیز بخشی از آزمون‌های سلامت رانندگان است [۱۸] [۱۹].

در پرتغال نیز رانندگان موظف به ارائه گواهی عدم سوءپیشینه هستند که از وزارت دادگستری دریافت می‌شود. این گواهی نشان می‌دهد که فرد فاقد محکومیت‌های کیفری مؤثر است. در مواردی که سابقه کیفری وجود داشته باشد، بسته به نوع جرم، امکان رد شدن مجوز فعالیت وجود دارد. الزامات پرتغال مطابق با استانداردهای اتحادیه اروپا به روزرسانی شده‌اند [۱۸].

در فنلاند، بررسی پیش‌زمینه کیفری برای رانندگان حرفه‌ای یک الزام قانونی است. پلیس فنلاند مسئول صدور گواهی سوءپیشینه است. این بررسی شامل بررسی کامل سوابق کیفری به‌ویژه در زمینه‌های خشونت، رفتارهای جنسی و مواد مخدر است. در صورتی که سابقه جرم جدی وجود داشته باشد، درخواست فرد برای فعالیت در خدمات حمل‌ونقل رد خواهد شد. شایان ذکر است که این کشور الزامات سخت‌گیرانه‌ای برای سلامت رانندگان دارد. ارائه گواهی پزشکی الزامی بوده و پزشک باید تأیید کند که راننده از نظر جسمی و روانی برای این شغل مناسب است. کنترل‌های دوره‌ای نیز برای رانندگان مسن یا دارای سابقه بیماری در نظر گرفته شده است [۲۰]. در شیکاگو نیز رانندگان باید بررسی سوءپیشینه خود را ارائه کنند و آموزش ایمنی سالیانه ببینند [۹]. همچنین در اسپانیا برای فعالیت در این حوزه، رانندگان باید گواهی عدم سوءپیشینه نیز ارائه دهند و خودروها باید تحت استانداردهای فنی مشخصی باشند [۲۷].

۲-۵. تجربه رانندگی و محدودیت‌های سنی

در آلمان، افرادی که قصد فعالیت به‌عنوان راننده سکوه‌های فراخوان سفر را دارند، باید حداقل ۲ سال تجربه رانندگی داشته باشند. این شرط در کنار الزام داشتن گواهینامه رانندگی معتبر و کسب مجوز مخصوص حمل مسافر مطرح بوده که نیازمند ارائه سوابق کیفری، سلامت جسمی و روانی نیز است [۱۴].

در فرانسه، رانندگان سکوه‌های حمل‌ونقل اینترنتی باید دارای حداقل ۳ سال سابقه رانندگی باشند. این شرط برای تضمین ایمنی مسافران وضع شده است. همچنین، رانندگان باید آموزش‌هایی را بگذرانند و گواهی‌نامه حرفه‌ای حمل‌ونقل دریافت کنند که فرایند آن شامل آزمون‌ها و تأییدیه‌های قانونی است [۲۱].

در اتریش نیز مانند فرانسه، رانندگان نیازمند حداقل ۳ سال تجربه رانندگی هستند. همچنین باید گواهی‌نامه اتحادیه اروپا و گواهی سلامت ارائه دهند. این کشور اخیراً قوانین سخت‌گیرانه‌تری برای هماهنگ‌سازی خدمات حمل‌ونقل اینترنتی با تاکسی‌ها وضع کرده که تجربه رانندگی از شروط کلیدی آن است [۲۲].

در فنلاند، مقررات اندکی انعطاف‌پذیرتر هستند. رانندگان باید حداقل دو سال تجربه رانندگی داشته باشند ولی الزامات کمتری نسبت به برخی دیگر از کشورها دارند. با این حال، همچنان نیاز به دریافت مجوز فعالیت، بررسی سوابق کیفری و اثبات سلامت جسمی وجود دارد [۲۳]. در بمبئی، سیستم‌های هشدار اضطراری مسافران برای جلوگیری از رفتارهای پرخطر رانندگان سکوه‌های فراخوان سفر الزامی شده است [۹]. در شیکاگو رانندگان مجازند روزانه حداکثر ۱۲ ساعت فعالیت کنند و در نیویورک محدودیت ساعات کاری رانندگان (حداکثر ۱۰ ساعت در روز و ۶۰ ساعت در هفته) تعیین شده است [۹].

در آلمان، افراد برای فعالیت به‌عنوان راننده در شرکت‌های حمل‌ونقل برخط باید حداقل ۲۱ سال سن داشته باشند. همچنین باید حداقل به مدت ۲ سال دارای گواهینامه رانندگی معتبر آلمانی یا اتحادیه اروپا بوده باشند [۲۴]. این شرایط با هدف تضمین تجربه کافی رانندگی و ایمنی مسافران در نظر گرفته شده است.

دولت لهستان اخیراً مقررات سخت‌گیرانه‌تری را برای نظارت بر این فعالیت‌ها در نظر گرفته است. در این کشور، سن حداقل برای رانندگان



فعال در سکوهای حمل و نقل بر خط ۲۰ سال است. علاوه بر این، فرد باید دارای گواهینامه رانندگی باشد و معمولاً بررسی‌های امنیتی و تأیید سوابق نیز انجام می‌شود [۲۵].

در اتریش، رانندگان باید دست کم ۲۰ سال سن داشته و دارای گواهینامه رانندگی معتبر باشند [۲۶]. همچنین برای رانندگی با مسافران نیاز به گواهی نامه ویژه‌ای به نام «Führerschein zur Personenbeförderung» وجود دارد که مستلزم داشتن سابقه رانندگی سالم و انجام معاینات پزشکی است. در اسپانیا، رانندگان شرکت‌های حمل و نقل بر خط باید حداقل ۲۱ ساله باشند [۲۷]. افزون بر این، باید حداقل ۲ سال دارای گواهینامه رانندگی معتبر اسپانیایی یا اتحادیه اروپا باشند.

۳-۱-۵. اخذ مجوز رانندگان

در هلند، رانندگان سکوهای حمل و نقل مانند اوبر باید مجوز رسمی تاکسی دریافت کنند. این مجوز توسط سازمان ملی حمل و نقل صادر می‌شود. برای دریافت آن، راننده باید گواهینامه معتبر، گواهی سلامت جسمی، گواهی عدم سوء پیشینه و مدارک شرکت در دوره‌های آموزشی الزامی ارائه دهد. همچنین وسیله نقلیه مورد استفاده باید استانداردهای ایمنی و فنی مشخصی را داشته باشد و مجوز فعالیت تاکسی نیز به آن اختصاص یابد [۲۸].

در اتریش، از سال ۲۰۲۱، تمامی رانندگان سکوهای حمل و نقل مانند اوبر ملزم به دریافت مجوز رسمی تاکسی شده‌اند. برای این منظور، رانندگان باید در آزمون مهارت رانندگی حرفه‌ای شرکت و مجوز مربوط به خدمات حمل و نقل مسافر را دریافت کنند. داشتن گواهینامه معتبر، گواهی پزشکی و ثبت نام در دفتر محلی حمل و نقل نیز الزامی است [۲۹].

در سوئد، فعالیت به عنوان راننده سکوهای اشتراک سفر مستلزم دریافت مجوز تاکسی است. این مجوز توسط اداره حمل و نقل سوئد صادر می‌شود و نیازمند قبولی در آزمون نظری و عملی تاکسیرانی، بررسی سابقه کیفری، ارائه گواهی سلامت و ثبت نام رسمی وسیله نقلیه به عنوان تاکسی است [۱۸].

در پرتغال، رانندگان باید مجوز خاصی دریافت کنند. برای این منظور، راننده باید دوره آموزشی ویژه‌ای را بگذرانند، آزمون مرتبط را پشت سر گذاشته؛ گواهینامه رانندگی معتبر و گواهی عدم سوء پیشینه ارائه کند. همچنین، وسیله نقلیه باید شرایط فنی و استانداردهای مورد تأیید مقامات حمل و نقل را دارا باشد [۳۰].

در فنلاند، رانندگان فعال در سکوهای حمل و نقل باید مجوز تاکسی دریافت کنند. الزامات شامل داشتن گواهینامه رانندگی حرفه‌ای، شرکت در آزمون مهارت، بررسی سابقه کیفری، معاینه سلامت و ثبت رسمی خودرو به عنوان تاکسی می‌شود. این مجوز توسط اداره حمل و نقل و ارتباطات فنلاند صادر می‌شود [۳۱].

۲-۵. ضوابط ناوگان جابه‌جایی مسافر

بر خلاف تصور رایج که مسئولیت وسیله نقلیه به طور مستقیم بر عهده مالک یا راننده است، مطابق تجربیات جهانی، سکوها مسئولیت بیشتری نسبت به ایمنی، کیفیت خدمات و پایداری ناوگان پیدا کرده‌اند. در ادامه به ضوابط مرتبط با ناوگان فعال در این شرکت‌ها پرداخته شده است.

۱-۲-۵. استانداردهای ایمنی و آلاینده‌ی خودرو

در هلند، بر اساس مقررات، خودروهای تاکسی باید سالیانه تحت بازرسی قرار گیرند [۳۲]. این بازرسی‌ها توسط سازمان ملی راه و ترافیک انجام می‌شود که مسئول بررسی وضعیت فنی وسایل نقلیه است. در سوئد، بازرسی‌های منظم برای تاکسی‌ها به صورت سالیانه انجام می‌گیرد. این بازرسی‌ها شامل بررسی‌های فنی، وضعیت ایمنی و انطباق با استانداردهای زیست محیطی است [۱۸]. در جمهوری چک، وسایل نقلیه تاکسی باید سالی یک بار بازرسی شوند [۳۳]. در آلمان، بازرسی‌های منظم هر یک سال انجام می‌شود. در بلژیک، بازرسی تاکسی‌ها به صورت سالیانه انجام می‌شود. همچنین، با توجه به مقررات مناطق مختلف (به ویژه بروکسل)، ممکن است بازرسی‌های اضافه‌تری نیز در فواصل

زمانی مختلف انجام شده تا اطمینان حاصل شود که خودروها در شرایط مناسب برای حمل‌ونقل عمومی هستند. در لوکزامبورگ، بازرسی‌ها به صورت سالیانه انجام می‌شود [۳۴].

در نیویورک تعیین سقف برای مجوزهای جدید خودرو و استانداردهای بالاتر مصرف سوخت در ناحیه پرازدحام ترافیکی تعیین شده است. در شیکاگو وسایل نقلیه سکوها هر سال بازرسی شود [۹]. در تورنتو معاینه فنی سالیانه خودروها باید چک شود و خودروها نباید بیش از ۷ سال عمر داشته باشند [۹].

۲-۵. محدودیت سنی خودرو

در هلند، خودروهایی که برای خدمات حمل‌ونقل اینترنتی استفاده می‌شوند نباید بیش از ۱۰ سال از زمان ساخت آنها گذشته باشد [۳۵]. همچنین، در مورد فرانسه، حداکثر عمر مجاز برای خودروهای فعال در ناوگان تاکسی‌های اینترنتی ۶ سال است. باین حال اگر خودرو از نوع برقی یا هیبریدی باشد، امکان فعالیت تا ۱۰ سال نیز وجود دارد [۳۶]. در آلمان، قانون مشخصی در سطح ملی برای محدودیت سنی ناوگان وجود ندارد، اما بسیاری از ایالت‌ها یا شهرهای خود به‌طور مستقل محدودیتی بین پنج تا هفت سال برای سن خودروها تعیین می‌کنند. در مجارستان، خودروهای ناوگان سکوهای فراخوان نباید بیش از ۱۰ سال سن داشته باشند [۳۷]. همچنین، در اسلواکی، محدودیت سنی برای خودروهایی که در حوزه تاکسی اینترنتی فعالیت دارند حداکثر ۲۰ سال است [۳۸]. این مقررات در راستای ارتقای ایمنی جاده‌ای و کاهش انتشار آلاینده‌ها در مناطق شهری اعمال می‌شود.

۳-۲-۵. تجهیزات داخل خودرو

در جمهوری چک تمامی خودروهای فعال در حوزه تاکسیرانی اینترنتی باید به سیستم موقعیت‌یاب^۱ مجهز باشند. همچنین وجود تاکسی‌متر دیجیتال برای برخی خدمات الزامی است، مگر اینکه هزینه از پیش تعیین شده باشد. نصب علائم شناسایی مانند برچسب یا نشان شرکت در شیشه جلو یا عقب نیز الزامی است. کارت شناسایی راننده باید در معرض دید مسافر قرار گیرد [۳۹] [۴۰]. در بلژیک الزاماتی مانند نصب دستگاه‌های مالیاتی دیجیتالی^۲ بسته به ناحیه (به‌ویژه در بروکسل) وجود دارد. استفاده از تاکسی‌متر و چاپ رسید در برخی مناطق الزامی است. داشتن سیستم موقعیت‌یاب و ابزار ارتباطی بر خط نیز جزء تجهیزات اجباری محسوب می‌شود. نصب نشان شرکت یا سکوری خودرو معمول است [۴۱].

در اتریش، تاکسی‌های اینترنتی باید دارای تاکسی‌متر، دستگاه پرداخت الکترونیکی و تجهیزات ارتباطی مانند تلفن یا تبلت برای دریافت درخواست‌ها باشند. نصب پلاک شناسایی شرکت و کارت شناسایی راننده الزامی است. همچنین، خودرو باید دارای تأییدیه فنی مناسب و بیمه‌نامه ویژه باشد [۲۹].

در بلغارستان، رانندگان ملزم به داشتن تاکسی‌متر معتبر هستند. تجهیزات ایمنی مانند جعبه کمک‌های اولیه، مثلث هشداردهنده، خاموش‌کننده آتش و کارت شناسایی راننده در داخل خودرو الزامی است. همچنین وجود نشان مخصوص شرکت یا سکو در خودرو الزامی است [۳۰].

در هلند، خودروهای فعال در سکوهای فراخوان سفر باید دارای تاکسی‌متر تأیید شده، کارت شناسایی راننده قابل رؤیت و برچسب سازمان تاکسیرانی^۳ باشند. همچنین سیستم ثبت موقعیت و زمان حرکت و توقف خودرو الزامی است. علاوه بر این، رانندگان باید دارای ابزارهای پرداخت دیجیتال باشند [۲۸].

در آلمان، بسته به نوع خدمت (تاکسی سنتی یا سکوی فراخوان سفر)، الزامات متفاوت است. به‌طور معمول نصب تاکسی‌متر تأیید شده، کارت شناسایی راننده، تجهیزات ایمنی مانند جعبه کمک‌های اولیه و ابزارهای ارتباطی دیجیتال الزامی است. برای خدمات بر خط، وجود موقعیت‌یاب و دسترسی به سیستم مدیریت سفر^۴ نیز الزامی است [۴۲].

1. GPS

2. Fiscal Devices

3. Taxi Operating Organisation (TOO)

4. Dispatch System



۳-۵. ضوابط داده‌های سفر

نیویورک در حال حاضر مجموعه‌ای از مقررات وضع کرده که شامل الزامات برای داده‌های سفر و انتشار عمومی داده‌هاست [۹]. در لس‌آنجلس و سانفرانسیسکو مقررات جاری شامل ثبت داده‌های سفر در سطح ایالتی و الزام ارائه داده‌های سفر مربوطه وضع شده است [۹]. از سال ۲۰۱۴، شیکاگو جمع‌آوری داده‌های مربوط به هر سفر را الزامی کرده و از محدود شهرهایی است که این داده‌ها را به صورت عمومی در دسترس قرار می‌دهد [۹].

در تورنتو، از زمان قانونی شدن خدمات UberX در سال ۲۰۱۶، چارچوب جامعی برای تنظیم فعالیت این خدمات تدوین شده که شرکت‌ها را ملزم به دریافت مجوز و ارائه اطلاعات دقیق درباره سفرها، رانندگان و خودروها می‌کند [۹]. در مکزیکوسیتی، سیاست‌های جاری برای شرکت‌های حمل و نقل الکترونیکی الزام به ارسال داده‌های سفر است. این مقررات به حمایت از حمل و نقل پایدار در شهر کمک می‌کنند. علاوه بر این، این شهر به دنبال اجرای سیاست‌هایی نظیر نظارت داده‌محور بر خدمات سکوهای فراخوان سفر برای مقابله با ازدحام ترافیک است [۹]. در برزیل، شرکت‌ها ملزم به اشتراک گذاری داده‌ها با مقامات محلی شامل جزئیات سفر، اطلاعات صورت حساب و سوابق رانندگان شدند [۱۰].

دولت مصر در سال ۲۰۱۸ شرکت‌های تاکسی اینترنتی را ملزم به دریافت مجوز و ارائه اطلاعات کاربران به مراجع قانونی در صورت درخواست می‌کند. نسخه اولیه این قانون، دسترسی هم‌زمان به داده‌های سکو او بر پیشنهاد می‌داد که نگرانی‌هایی در زمینه حفظ حریم خصوصی ایجاد کرد. واکنش او بر مخالفت با الزامات اولیه به اشتراک گذاری داده‌ها بود، در نهایت، ارائه اطلاعات تنها در صورت درخواست رسمی پذیرفته شد. این شرکت با وجود تنش‌ها، به فعالیت خود در مصر ادامه داد، ۲۰ میلیون دلار در مرکز پشتیبانی محلی سرمایه‌گذاری کرده و رقیب منطقه‌ای خود، «کریم»، رانیز خریداری کرد تا جایگاه خود را در مصر و سایر بازارهای خاورمیانه تقویت کند [۱۰].

در آفریقای جنوبی، شرکت‌های حمل و نقل الکترونیکی همچنین موظف هستند که اطلاعات سفرها را با مقامات دولتی به منظور اطمینان از رعایت مقررات قانونی به اشتراک بگذارند [۸]. براساس قوانین اقتصاد مشارکتی^۱ که در سال ۲۰۲۳ در امارات متحده عربی وضع شده‌اند، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقل اینترنتی موظف‌اند اطلاعات کامل مربوط به رانندگان و خودروهای فعال در سامانه خود را جهت تأیید و نظارت مستمر به مراجع ذی‌ربط ارائه دهند. در شهر دبی، شرکت کریم ملزم شده تا سامانه خود را با سامانه سازمان راه‌ها و حمل و نقل یکپارچه کند تا امکان مدیریت رزرو تاکسی‌ها و لیموزین‌های شهری فراهم شود.

۴-۵. ضوابط ترافیکی، قیمت‌گذاری و عوارض بر سفرها

نیویورک در حال حاضر مجموعه‌ای از مقررات برای خدمات حمل و نقل الکترونیکی^۲ وضع کرده که شامل ضوابط اخذ عوارض برای ورود به نواحی فرودگاهی (۲/۵ دلار برای سفرهای انفرادی و ۱/۲۵ دلار برای سفرهای اشتراکی)، اخذ مالیات فروش (۸/۸۷۵ درصد برای هر سفر) و عوارض صندوق جبران خسارت کارگران (۲/۵ درصد برای هر سفر)، ارائه خدمات در جهت افزایش دسترسی معلولان، حمایت از حقوق رانندگان، تعیین سقف برای مجوزهای جدید خودرو و استانداردهای بالاتر بهره‌وری سوخت در منطقه ترافیکی است. این اقدام‌ها با هدف کاهش ازدحام ترافیک، بهبود عدالت خدماتی و تضمین شرایط کاری عادلانه برای رانندگان اجرا می‌شوند.

در لس‌آنجلس و سانفرانسیسکو مقررات جاری شامل دریافت هزینه‌های هر سفر برای افزایش دسترسی معلولان (۰/۱۰ دلار)، هزینه‌های دسترسی به فرودگاه (۳ الی ۵ دلار)، اخذ عوارض درآمد سالیانه (۰/۳۳ درصد کل درآمد سالیانه شرکت‌ها) است [۹]. در امارات متحده عربی، براساس مقرراتی مختص نرخ کرایه وضع شده که براساس آن، نرخ تاکسی‌های اینترنتی باید به صورت نرخ ممتاز^۳ و

1. Gig Economy
2. E-hail
3. Premium

معمولاً حدود ۳۰ درصد بالاتر از نرخ تاکسی‌های معمولی تعیین شود و این شرکت‌ها باید به‌طور کامل از ساختار تعرفه‌ای تأیید شده دولت پیروی کرده و از ارائه خدمات با نرخ کمتر از تاکسی‌های مجاز خودداری کنند. تعیین نرخ پویا^۱ صرفاً در چارچوب محدودیت‌های تعیین شده از سوی سازمان راه‌ها و حمل‌ونقل و مرکز حمل‌ونقل یکپارچه مجاز است [۴۳][۴۴][۴۵][۴۶].

در شیکاگو، خدمات تاکسی اینترنتی تحت نظارت اداره امور تجاری و حمایت از مصرف‌کنندگان^۲ قرار دارند که شرکت‌ها را موظف به دریافت مجوز سالیانه و پرداخت هزینه‌ای معین برای هر سفر به‌منظور تأمین مالی افزایش دسترسی معلولان (۰/۱۰ دلار)، زیرساخت‌ها (۰/۶۰ دلار) و مدیریت و نظارت (۰/۰۲ دلار) می‌کند. برای بهبود دسترسی پذیری، شرکت‌ها ملزم به ارائه خودروهایی مناسب برای افراد دارای معلولیت و پرداخت به صندوق دسترسی‌پذیری هستند [۹].

الزامات فعلی برای سکوه‌های برخط حمل‌ونقل در شهر پکن شامل ارسال داده‌های سفر، اختیار تنظیم قیمت و وضع استانداردهای آلاینده‌گی برای خودروهای جدید این شرکت‌هاست [۹].

در تورنتو برای ارتقا خدمات قابل دسترس، شرکت‌هایی که بیش از ۵۰۰ خودرو دارند، موظف‌اند خدمات مناسب برای استفاده‌کنندگان ویلچر را با زمان انتظار و قیمت مشابه ارائه دهند. علاوه بر این، شرکت‌ها باید ۴۰/۰ دلار هزینه کل هر سفر را به عوارض حمایت از معلولان اختصاص دهند [۹].

اگرچه خودروهای این شرکت‌ها هنوز ملزم به رعایت استانداردهای زیست‌محیطی نیستند، اما هدف گذاری انجام شده در شهر تورنتو آن بوده تا سال ۲۰۵۰ تمام خودروهای شرکت‌های تاکسی اینترنتی را به منابع انرژی تولیدکننده کم‌کربن^۳ مجهز کرده و با استفاده از داده‌های جمع‌آوری شده در حال بررسی تأثیرات ترافیکی و زیست‌محیطی این خدمات است [۹]. در مکزیکوسیتی الزام به اخذ مالیات (۵/۱ درصد به ازای هر سفر) برای حمایت از خودروهای با آلاینده‌گی پایین ایجاد شده است [۹].

به‌طور کلی در برزیل به شهرداری‌ها اختیار داده شده که جنبه‌های خاصی مانند کنترل قیمت‌ها و مجوزهای فعالیت ناوگان در این سکوها را تنظیم کنند [۸]. در سائوپائولو، سیاست‌های جاری شامل ارسال داده‌های سفر، قیمت‌گذاری برای استفاده از معابر جهت حمایت از زیرساخت‌ها و ارائه مشوق‌های مالی برای خودروهای با آلاینده‌گی پایین، انجام سفر اشتراکی (تا ۸۰ درصد تخفیف برای سفر اشتراکی چهارنفره) و رانندگان زن (تا ۵۰ درصد تخفیف برای هر سفر) است. این سیاست‌های نوآورانه به ترویج خدمات عادلانه و پایدار کمک می‌کنند [۱۰].

در هند، سیاست‌هایی برای تنظیم قیمت‌های افزایشی^۴ و اطمینان از رقابت عادلانه با تاکسی‌های معمول، در حال بررسی است. با این حال، اجرای این مقررات در ایالت‌های مختلف ناهماهنگ باقی مانده و نگرانی‌هایی در خصوص طبقه‌بندی رانندگان به‌عنوان پیمانکاران مستقل بدون حمایت‌های کافی از حقوق کارگران وجود دارد [۸].

سیاست‌های فعلی برای شرکت‌های خدمات حمل‌ونقل الکترونیکی در بمبئی شامل الزامات برای خودروهای جدید خدمات حمل‌ونقل الکترونیکی به استفاده از سوخت‌های دیزل پاک، هیبریدی یا الکتریکی است. این سیاست‌ها برای افزایش ایمنی و کاهش آلاینده‌گی اجرا می‌شوند. همچنین، سیاست‌های آتی این شهر شامل حضور اتومبیل‌های الکتریکی در ناوگان خودروهای این شرکت‌ها تا سقف ۴۰ درصد تا سال ۲۰۲۶، کرایه حداقلی برای مسافران، حمایت از دستمزدهای رانندگان و قیمت‌گذاری جامع برای کاهش ترافیک به‌منظور حمایت از حمل‌ونقل پایدار و رفاه رانندگان است [۹].

1. Surge Pricing

2. Department of Business Affairs and Consumer Protection (DBACP)

3. Low Carbon

4. Surge Pricing



الزامات ایجاد شده در شهر ملبورن شامل یکپارچه‌سازی مقررات برای خدمات تاکسی و حمل و نقل الکترونیکی، ارائه مشوق‌های مالی برای افزایش دسترسی معلولان (۵۰ درصد تخفیف در هر سفر و حداکثر تا ۴۱ دلار) و ارسال داده‌های سفر است. سیاستگذاران در ملبورن در نظر دارند در برنامه‌های آتی الزامات آلاینده‌گی برای خودروهای سکو، قیمت‌گذاری جامع برای کاهش ترافیک و حمایت از دستمزد رانندگان در نظر بگیرند [۹]. همچنین در کنیا، دولت حد بالای کرایه‌ها را تعیین و سقفی برای کمیسیون‌های دریافتی شرکت‌های تاکسی اینترنتی وضع کرده است.

۵-۵. ضوابط بیمه و شرایط کاری رانندگان

در ایالت کالیفرنیا قانون ۵ مجلس نمایندگان با هدف تغییر وضعیت رانندگان اوبر به افرادی که به صورت رسمی تحت استخدام هستند، مطرح شد تا آنان از مزایایی چون حداقل دستمزد، مرخصی با حقوق و بیمه بیکاری برخوردار شوند. واکنش اوبر مخالفت شدید با این قانون بود؛ این شرکت حدود ۲۰۰ میلیون دلار صرف تبلیغ و حمایت از «طرح پیشنهادی ۲۲» کرد که رانندگان شاغل در این سکو، به عنوان فرد تحت استخدام سکو به شمار نیایند. پس از تصویب این طرح در سال ۲۰۲۰، اوبر همچنان از نوع قراردادی مستقل خود استفاده کرد و مزایای محدودی را به رانندگان ارائه داد [۳]. علاوه بر این، سیاستگذاران در این شهرها، سیاست‌هایی نظیر حمایت از دستمزد رانندگان را در دستور کار قرار داده‌اند.

در تورنتو یک «صندوق خدمات قابل دسترس» با دریافت مبالغی از هر سفر تأسیس و حداقل کرایه ۳/۲۵ دلار برای محافظت از درآمد رانندگان و صنعت تاکسیرانی تعیین شد.

در برزیل، سیاست‌هایی برای حمایت از حقوق رانندگان و تضمین پرداخت عادلانه نیز در نظر گرفته شده است. هدف این است که مزایای نوآوری با حمایت از مصرف‌کنندگان و رقابت عادلانه با تاکسی‌های سنتی متعادل شود [۸].

دستورالعمل «بهبود شرایط کاری در کار سکوی» اتحادیه اروپا [۷] با هدف حمایت از حقوق کارگران فعال در سکوهایی دیجیتال، چارچوب قانونی جدیدی را برای بهبود وضعیت اشتغال در این بخش تعریف کرده است. این دستورالعمل بر «فرض قانونی رابطه استخدامی» تأکید دارد که در صورت اثبات وجود کنترل قابل توجه سکو بر شرایط کاری، رابطه استخدامی میان کارگر و سکو به رسمیت شناخته می‌شود. علاوه بر این، مقررات الزامی برای افزایش شفافیت در استفاده از الگوریتم‌ها و سیستم‌های تصمیم‌گیری خودکار در مدیریت فعالیت‌های کاری پیش‌بینی شده است. همچنین کارگران سکو حق دارند به تصمیمات گرفته شده توسط الگوریتم‌ها اعتراض کرده و درخواست بازنگری انسانی داشته باشند تا از عدالت و رعایت حقوق فردی آنان اطمینان حاصل شود. این دستورالعمل گام مهمی در جهت تأمین تعادل میان نوآوری دیجیتال و حفاظت از حقوق نیروی کار در اقتصاد سکو است.

۵-۶. پرداخت مالیات بر درآمد

در آلمان، رانندگان به عنوان افراد خویش فرما طبقه‌بندی می‌شوند و باید مالیات بر درآمد شخصی بپردازند. درآمدهای تا سقف ۱۱۶۰۴ یورو در سال، معاف از مالیات هستند. درآمدهای بین ۱۱۶۰۵ تا ۶۶۷۵۹ یورو مشمول نرخ تصاعدی بین ۱۴ تا ۴۲ درصد می‌شوند. اگر درآمد سالیانه راننده بین ۶۶۷۶۰ تا ۲۷۷۸۲۵ یورو باشد، نرخ مالیات ثابت ۴۲ درصد و برای درآمدهای بالاتر از ۲۷۷۸۲۵ یورو، نرخ ۴۵ درصد اعمال می‌شود [۴۷].

در هلند نیز رانندگان به عنوان خویش فرما تلقی می‌شوند و براساس دو سطح مالیاتی، مالیات پرداخت می‌کنند. در سال ۲۰۲۵، درآمد تا سقف ۷۵۵۱۸ یورو با نرخ ۳۶/۹۳ درصد مشمول مالیات است. اگر درآمد بالاتر از این میزان باشد، نرخ ۴۹/۵ درصد برای بخش بالاتر از آستانه اعمال می‌شود [۴۸].

سیستم مالیاتی در بلژیک نیز تصاعدی است. برای سال ۲۰۲۵، درآمدهای تا ۱۵۲۰۰ یورو با نرخ ۲۵ درصد مالیات می‌شوند، از ۱۵۲۰۱ تا ۲۶۸۳۰

یورو بانرخ ۴۰ درصد، از ۲۶۸۳۱ تا ۴۶۴۴۰ یورو بانرخ ۴۵ درصد و درآمدهای بالاتر از ۴۶۴۴۰ یورو بانرخ ۵۰ درصد مشمول مالیات هستند [۴۷]. برای رانندگانی که فعالیت‌های خود را از طریق سکوه‌های ثبت شده انجام می‌دهند و درآمد سالیانه آنها کمتر از ۶۵۴۰ یورو باشد، نرخ ثابت ۱۰ درصد در نظر گرفته شده، به شرطی که درآمد به‌طور کامل گزارش شده و به تأیید سکورسیده باشد. در فنلاند، رانندگان باید مالیات ملی و مالیات شهرداری بپردازند. نرخ مالیات ملی از ۱۲ درصد برای درآمدهای پایین شروع می‌شود و تا ۳۱/۲۵ درصد برای درآمدهای بالاتر ادامه می‌یابد. در کنار آن، نرخ مالیات شهرداری بین ۱۷.۵ درصد تا ۲۱ درصد متغیر است، بنابراین مجموع نرخ مالیات بر درآمد می‌تواند به حدود ۴۵ درصد برسد [۴۷]. رانندگان باید مالیات را به‌صورت پیش‌پرداختی براساس برآورد درآمد سالیانه پرداخت کنند که سیستم مالیاتی فنلاند از سکوها برای اطمینان از شفافیت اطلاعات درآمدی استفاده می‌کند. از منظر مالیاتی، رانندگان موظف به پرداخت مالیات بر درآمد و در برخی کشورها مالیات بر ارزش افزوده نیز هستند. اتحادیه اروپا از طریق مقررات DAC7 شفافیت مالیاتی را افزایش داده و سکوها را موظف به گزارش درآمد رانندگان به مقامات مالیاتی کرده است. به این ترتیب، حرفه رانندگی در سکوه‌های هوشمند نیازمند رعایت دقیق مقررات ملی و اتحادیه اروپاست و دیگر فعالیتی غیررسمی یا پاره‌وقت محسوب نمی‌شود. در جدول ۶، خلاصه‌ای از مطالب ارائه شده در این بخش شامل مهم‌ترین الزامات قانونی مربوط به سکوه‌های فراخوان سفر در کشورهای جهان در حوزه رانندگان، سکوها و ناوگان ارائه شده است.

جدول ۶. خلاصه‌ای از مهم‌ترین الزامات قانونی مربوط به سکوه‌های فراخوان سفر در کشورهای جهان

ردیف	کشور/شهر/ایالت	سیاست‌ها
۱	نیویورک [۹]	الزام به ارائه داده‌های سفر
		انتشار عمومی داده‌ها
		الزام به ارائه خدمات قابل دسترس برای معلولان
		محدودیت در ساعات کاری رانندگان
		اخذ عوارض بابت هر سفر برای حمایت از حمل‌ونقل همگانی
		تضمین حداقل دستمزد برای رانندگان
		محدودیت مدور مجوز برای خودروهای جدید
		الزامات مصرف سوخت کارا در مناطق پرتراфик
۲	کالیفرنیا [۳]	طبقه‌بندی اوبر به‌عنوان شرکت ارائه‌دهنده حمل‌ونقل
		الزام به بررسی پیشینه، بیمه و دریافت مجوز فعالیت رانندگان
		تلاش برای طبقه‌بندی رانندگان به‌عنوان کارکنان رسمی
۳	شیکاگو [۹]	الزام به ارائه داده‌های سفر
		انتشار عمومی داده‌ها
		اخذ عوارض به‌ازای هر سفر برای توسعه زیرساخت و بهبود دسترسی
		الزام ارائه خدمات قابل دسترس برای معلولان



سیاست‌ها	کشور / شهر / ایالت	ردیف
جمع‌آوری داده‌های سفر در سطح ایالتی	لس‌آنجلس و سانفرانسیسکو [۹]	۴
اخذ عوارض به‌ازای هر سفر برای دسترسی‌پذیری		
اخذ عوارض ورود به فرودگاه و ثبت داده‌های مرتبط		
اجرای سیاست‌های زیست‌محیطی در سطح ایالت		
الزام به ارائه داده‌های سفر	تورتو [۹]	۵
اخذ عوارض به‌ازای هر سفر جهت حمایت از دسترسی‌پذیری		
تعیین حداقل کرایه برای مسافران		
الزام به ارائه داده‌های سفر	مکزیکوسیتی [۹]	۶
اخذ عوارض به‌ازای هر سفر جهت حمایت از خودروهای کم‌مصرف		
اختیار شهرداری‌ها در تنظیم کرایه و مدور مجوز	برزیل [۸]	۷
الزام به اشتراک داده‌های سفر، صورت‌حساب و اطلاعات راننده		
استانداردهای ایمنی برای وسایل نقلیه		
بررسی سوابق رانندگان		
سیاست‌های حمایت از حقوق و دستمزد منصفانه رانندگان		
الزام به ارائه داده‌های سفر	سائوپائولو [۱۰]	۸
قیمت‌گذاری استفاده از جاده جهت توسعه زیرساخت‌ها		
مشوق‌های مالی برای خودروهای کم‌مصرف، قابل دسترس و رانندگان زن		
اخذ عوارض براساس کیلومتر پیموده شده		
الزام به اخذ مجوز و آموزش برای رانندگان		
سیاست‌های ارتقا ایمنی و شمول اجتماعی		
اخذ عوارض برای ورود به منطقه پرتراфик	لندن [۶۵]	۹
اخذ عوارض برای ورود به منطقه آلودگی هوا		

سیاست‌ها	کشور/شهر/ایالت	ردیف
فعالیت خدمات اینترنتی حمل‌ونقل از طریق سازمان تاکسیرانی	مسکو [۹]	۱۰
الزام به ارائه داده‌های سفر		
استانداردهای پایه‌ای برای وسایل نقلیه و رانندگان	اکرا [۹]	۱۱
الزام به ثبت خودروها به‌عنوان وسایل نقلیه تجاری	چین [۹]	۱۲
برخوردار از مجوز رسمی		
ممنوعیت انواع خدمات هم‌تا به هم‌تا		
الزام به ارائه داده‌های سفر	پکن [۹]	۱۳
اختیار قانونی برای تنظیم قیمت خدمات برای مسافران		
استانداردهای آکایندگی برای خودروهای جدید حمل‌ونقل اینترنتی		
الزام به اخذ مجوز محلی برای شرکت‌ها	هند [۸]	۱۴
رعایت استانداردهای خاص برای خودروها		
الزام بررسی سوءپیشینه رانندگان		
معاینه‌فنی منظم وسایل نقلیه		
بحث و بررسی درباره تنظیم نرخ‌گذاری لحظه‌ای		
اختلاف نظر در خصوص طبقه‌بندی حقوقی رانندگان و حمایت‌های کاری		
الزامات سیستم هشدار اضطراری برای مسافران	بمبئی [۹]	۱۵
الزامات برای استفاده از خودروهای پاک (دیزل پاک، گاز طبیعی/هیبرید، یا برقی) در ناوگان جدید		
الزام به ارائه داده‌های سفر	ملبورن [۹]	۱۶
ادغام خدمات تاکسی و حمل‌ونقل اینترنتی		
حمایت مالی از خودروهای قابل دسترس برای افراد دارای معلولیت		



سیاست‌ها	کشور / شهر / ایالت	ردیف
الزامات اخذ مجوز برای خودروها و رانندگان	کنیا [۸]	۱۷
معاینات فنی دوره‌ای خودروها		
تعیین سقف کرایه توسط دولت		
تعیین سقف برای کمپسیون سکوها		
الزام به پوشش بیمه برای رانندگان در حین سفر		
الزام به دریافت مجوز فعالیت براساس قانون حمل‌ونقل ملی	آفریقای جنوبی [۸]	۱۸
رعایت استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی		
الزام به اشتراک‌گذاری داده‌ها با مراجع دولتی		
محدودیت ساعات کاری رانندگان		
بازرسی‌های منظم خودروها		
الزام فعالیت تحت برنامه تاکسی شهری	تایوان [۱۰]	۱۹
رانندگان باید دارای مجوز رسمی تاکسی باشند.		
ارائه خدمات تنها از طریق کانال‌های تأیید شده		
فقط رانندگان دارای مجوز حرفه‌ای مجاز به فعالیت هستند	آلمان [۱۰]	۲۰
فعالیت اوبر تنها از طریق شرکت‌های حمل‌ونقل یا تاکسی‌داران رسمی		
ممنوعیت کامل نوع خدمت هم‌تا به هم‌تا		
الزام به دریافت مجوز	مصر [۱۰]	۲۱
الزام به ارائه داده‌های کاربران به مراجع در صورت درخواست رسمی		
الزام به داشتن مجوز رسمی برای ارائه خدمات	بوئنوس آیرس [۱۱]	۲۲
الزام به دریافت مجوز حرفه‌ای	فرانسه [۱۲]	۲۳
ممنوعیت استفاده از رانندگان غیرحرفه‌ای		

سیاست‌ها	کشور/شهر/ایالت	ردیف
ممنوعیت ارائه خدمات توسط رانندگان خصوصی	ژاپن [۱۳]	۲۴
محدودیت خدمات فقط برای تاکسی‌های دارای مجوز		
اجرای برنامه‌های آزمایشی در مناطق روستایی		
الزامی بودن قراردادهای مکتوب با رانندگان	امارات [۴۵] [۴۴] [۴۳] [۴۶]	۲۵
ضرورت ارائه آموزش‌های ایمنی و بهداشتی و پوشش بیمه برای رانندگان		
ایجاد سازوکارهای مشخص برای رسیدگی به شکایات و اختلافات کاری رانندگان		
الزام به همکاری با شرکت‌های دارای مجوز رسمی تاکسی یا لیموزین		
ضرورت ارائه اطلاعات مربوط به رانندگان و خودروها به مراجع نظارتی		
یکپارچه‌سازی سامانه خدمات با سیستم‌های رسمی رزرو عمومی		
تعیین نرخ کرایه به‌صورت ممتاز		
پایبندی به ساختارهای تعرفه‌ای تصویب شده توسط مراجع رسمی		
اعمال محدودیت‌های قانونی بر نرخ‌گذاری پویا		

۶. وضعیت ایران



طی سالیان گذشته، استفاده از سکوهای فراخوان سفر نظیر اسنپ و تپسی، در ایران افزایش چشمگیری داشته است. به‌طوری که براساس آمارنامه سالیانه شرکت اسنپ، این سکو در سال ۱۴۰۴ حدوداً ۱ میلیارد و ۵۲۶ میلیون سفر را ثبت کرده است [۵۴]. برآوردهای گزارش حاضر آن است که تعداد سفرهای انجام شده توسط دو سکو مورد اشاره که عمده سهم بازار را به خود اختصاص داده‌اند، به بیش از ۲ میلیارد سفر تا پایان سال ۱۴۰۶ خواهد رسید.

این رشد چشمگیر در استفاده از سکوهای فراخوان سفر، نشان‌دهنده تمایل فزاینده مردم به استفاده از این نوع خدمات به‌عنوان یکی از روش‌های اصلی حمل‌ونقل درون‌شهری است. این روند نه تنها در کلان‌شهرهایی مانند تهران تأثیرگذار بوده، بلکه در سایر شهرها نیز استفاده از این خدمات در حال افزایش است؛ به‌طوری که سهم سفر این سکوها در کلان‌شهرهایی مانند تهران نزدیک به ۱۰ درصد برآورد می‌شود.



با وجود موارد یاد شده، چارچوب حقوقی حاکم بر سکوها متناسب با توسعه کمی و کیفی این بازار به‌روزرسانی نشده است. در حال حاضر مبنای قانونی صدور مجوز فعالیت این سکوها ماده (۸۷) قانون نظام صنفی^۱ بوده و بر این اساس، این شرکت‌ها از اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی تحت نظارت اتاق اصناف ایران و با تأیید وزارت صنعت، معدن و تجارت مجوز دریافت کرده‌اند. با این حال، فعالیت این سکوها صرفاً یک کسب و کار مجازی نیست، بلکه دارای آثار مستقیم بر ایمنی سفر، نظم ترافیکی، بازار کار، محیط زیست شهری و تأمین مالی حمل و نقل عمومی بوده و از این منظر نیازمند چارچوبی با پشتوانه قانونی قوی‌تر و اختیارات نظارتی روشن‌تر است.

در حوزه ناوگان، اگرچه دستورالعمل سال ۱۳۹۸ شرایطی مانند دارا بودن بیمه شخص ثالث، معاینه فنی معتبر، رعایت سقف سنی خودرو و ثبت مشخصات وسیله نقلیه در سامانه‌های مربوطه را پیش‌بینی کرده، اما برخی الزامات مانند نصب علامت مشخصه روی خودرو، رعایت سن فرسودگی و الزام به پلاک بومی استانی اجرا نشده است. افزون بر این، دامنه شمول دستورالعمل به جابه‌جایی درون شهری محدود شده و درباره فعالیت این سکوها در محورهای برون شهری سکوت دارد، در حالی که در عمل بخشی از سفرها در جاده‌های بین شهری انجام می‌شود. این خلأ به‌ویژه از منظر ایمنی سفر و تعیین مسئولیت نهادهای متولی حمل و نقل جاده‌ای، نیازمند بازنگری تقنینی و تعیین تکلیف صریح است. در خصوص رانندگان، شرایطی نظیر داشتن گواهینامه معتبر، نداشتن سوء پیشینه مؤثر و انجام تست اعتیاد در دستورالعمل پیش‌بینی شده، اما اجرای برخی از این موارد، به‌ویژه تست اعتیاد، عمدتاً به صورت مقطعی و غیر مستمر بوده و سازوکار پایدار و نظام‌مند برای پایش سلامت و صلاحیت حرفه‌ای رانندگان شکل نگرفته است. همچنین خلأهایی نظیر الزام به شرکت در آزمون‌های روان‌شناسی، آموزش‌های استاندارد اجباری و امکان استعلام بر خط و مستمر وضعیت رانندگان از سوی مراجع انتظامی همچنان در چارچوب فعلی به‌طور کامل پوشش داده نشده است؛ در حالی که اتکای صرف به خودتنظیم‌گری سکوها و نظام امتیازدهی کاربران نمی‌تواند جایگزین نظارت حاکمیتی در حوزه ایمنی و امنیت عمومی شود.

در حوزه داده‌های سفر، ثبت اطلاعات هر سفر در سامانه مشترک اطلاعات سفر (سماس) و امکان دسترسی مراجع ذیصلاح پیش‌بینی شده، اما حدود دسترسی دستگاه‌ها، نحوه صیانت از حریم خصوصی کاربران و قواعد استفاده ثانویه از داده‌ها نیازمند شفاف‌سازی و تقنین در سطحی بالاتر از دستورالعمل اجرایی است. با توجه به حجم گسترده داده‌های مکانی و رفتاری تولید شده، تنظیم‌گری این حوزه باید به گونه‌ای باشد که هم الزامات امنیتی و نظارتی را تأمین کرده و هم حقوق شهروندان در حوزه حریم خصوصی را تضمین کند.

در زمینه قیمت‌گذاری و عوارض، الگوی فعلی مبتنی بر قیمت‌گذاری الگوریتمی و پویا بوده و دولت نرخ ثابت تعیین نمی‌کند، اما موضوع اخذ عوارض برای توسعه حمل و نقل عمومی و کاهش آلودگی هوا که در تبصره «۲» ماده (۳) دستورالعمل ۱۳۹۸ پیش‌بینی شده، به دلیل فقدان قانون مصوب مجلس با آرای ۴۷۰ و ۴۷۱ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری ابطال شده است. این تجربه نشان داد که تحمیل تعهدات مالی پایدار بر سکوها بدون تصریح قانونگذار امکان‌پذیر نیست و برای ایجاد سازوکار عادلانه مشارکت این سکوها در هزینه‌های مدیریت شهری، نیاز به تقنین صریح و شفاف است.

در حوزه بیمه و شرایط کاری رانندگان، رابطه میان راننده و سکو در قالب پیمانکاری مستقل تعریف شده و رابطه کارگر و کارفرما به معنای کلاسیک قانون کار به رسمیت شناخته نشده است. در نتیجه، پوشش‌های بیمه‌ای و حمایتی به صورت فراگیر و الزام‌آور برقرار نیست و رانندگان در صورت تمایل به بیمه شدن، صرفاً از بیمه‌های خویش‌فرما استفاده می‌کنند.

به عنوان جمع‌بندی، تجربه چند سال اخیر نشان می‌دهد که دستورالعمل اجرایی سال ۱۳۹۸ به دلیل جایگاه ضعیف در سلسله مراتب حقوقی، فقدان ضمانت اجرایی کافی و پوشش ندادن تحولات جدید بازار، پاسخگوی ابعاد فعلی فعالیت سکوها و فراخوان سفر نیست. مطالعات تطبیقی نیز بیانگر آن است که ضوابط امنیتی، انتظامی و ترافیکی در اغلب کشورها توسط نهادهای حاکمیتی ذیصلاح و در قالب مقررات الزام‌آور

۱. ماده (۸۷): فعالیت افراد صنفی در فضای مجازی (سایبری) مستلزم اخذ پروانه کسب از اتحادیه مربوطه است.

تبصره: چگونگی صدور مجوز و نحوه نظارت بر این گونه فعالیت‌های صنفی به موجب آیین‌نامه اجرایی است که توسط اتاق اصناف ایران با همکاری دبیرخانه هیئت عالی نظارت و وزارتخانه‌های اطلاعات و ارتباطات و فناوری اطلاعات تهیه می‌شود و پس از تأیید هیئت عالی نظارت حداکثر ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب وزیر صنعت، معدن و تجارت می‌رسد.

تعیین می‌شود و خودتنظیم‌گری سکوها به تنهایی کفایت نمی‌کند. از این‌رو، بازنگری در قوانین و مقررات مرتبط، ارتقای سطح تنظیم‌گری از دستورالعمل به قانون مصوب، تعیین تکلیف فعالیت‌های برون‌شهری و موتورسیکلتی، پیش‌بینی سازوکار پایدار تأمین مالی حمل‌ونقل عمومی و تقویت الزامات ایمنی و حمایتی رانندگان، به‌عنوان یک ضرورت سیاستی برای انطباق نظام حقوقی با واقعیت‌های اقتصاد سکوی کشور قابل طرح است.

۷. جابه‌جایی به‌عنوان خدمت؛ رویکردی پیش‌رو در حوزه قانونگذاری سکوها‌های فراخوان سفر

در سند «راهبرد حمل‌ونقل پایدار و هوشمند» [۴۹] که توسط کمیسیون اروپا در سال ۲۰۲۰ منتشر شد، بر نقش فزاینده سکوها‌های دیجیتال، به‌ویژه خدمات رزرو بر خط تاکسی و سامانه‌های یکپارچه حمل‌ونقل تحت عنوان «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت» تأکید شده است. این سند، ضمن تأیید ظرفیت بالقوه چنین سکوهایی در بهبود دسترسی و کارایی شبکه حمل‌ونقل، آنها را ابزاری مؤثر برای کاهش تراکم ترافیک، آلودگی هوا و وابستگی به خودروی شخصی در شهرها معرفی می‌کند. کمیسیون خواستار تدوین چارچوب‌های مقرراتی هماهنگ برای تضمین رقابت منصفانه، شفافیت، ایمنی کاربران و دسترسی عادلانه به داده‌ها شده و بر ضرورت ادغام راهکارهای داده‌محور در اکوسیستم جابه‌جایی به‌عنوان خدمت برای تحقق اهداف زیست‌محیطی و پایداری شهری تأکید دارد.

در اعلامیه منتشر شده کمیسیون اروپا درباره عملکرد مطلوب و پایدار حمل‌ونقل مسافر محلی [۵۰]، بر ضرورت تحول دیجیتال در بخش حمل‌ونقل و نقش فزاینده سکوها‌های بر خط، از جمله خدمات درخواست تاکسی، تأکید شده است. کمیسیون این خدمات را ابزاری مؤثر برای ارتقای کارایی سفرهای درون‌شهری، کاهش وابستگی به خودروی شخصی و تسهیل جابه‌جایی ترکیبی^۱ در قالب سامانه‌های «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت» می‌داند و خواستار ادغام آنها در سیاست‌های شهری با هدف کاهش تراکم ترافیک و بهبود کیفیت هوا شده است. با این حال، سند به چالش‌های ناشی از گسترش چنین سکوهایی نیز اشاره دارد، به‌ویژه در حوزه وضعیت شغلی رانندگان، نبود شفافیت در شرایط کاری و لزوم تضمین حقوق اجتماعی فعالان این بخش. بر همین اساس، کمیسیون بر لزوم تنظیم مقرراتی متوازن تأکید دارد که هم نوآوری را تقویت کرده و هم از استانداردهای عادلانه کاری، ایمنی مسافران و دسترسی عمومی به داده‌های مرتبط پشتیبانی کند.

در ادبیات مطالعات مربوط به حمل‌ونقل شهری، مفهوم جابه‌جایی به‌عنوان خدمت به‌طور فزاینده‌ای مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، هنوز تعریف جامع و مورد اجماعی از جابه‌جایی به‌عنوان خدمت در ادبیات موجود ارائه نشده است. علت اصلی این امر، نوظهور بودن این مفهوم و تحولات سریع در حوزه حمل‌ونقل و فناوری است. با این حال، تعاریف گوناگون و ویژگی‌های اصلی این مفهوم توسط پژوهشگران مختلف مطرح شده‌اند.

به‌طور کلی جابه‌جایی به‌عنوان خدمت به‌عنوان ادغام شیوه‌های^۲ مختلف حمل‌ونقل در قالب یک بستر یکپارچه و قابل دسترس در زمان درخواست تعریف می‌شود. این خدمت از طریق یک سکوی دیجیتال به کاربران امکان می‌دهد تا شیوه‌های مختلف سفر را برنامه‌ریزی، رزرو و پرداخت کنند. این سامانه معمولاً به‌صورت یک رابط دیجیتال آنی^۳ یا یک سکوی دیجیتال یکپارچه عمل می‌کند که از طریق برنامه‌های تلفن همراه یا واسطه‌های مبتنی بر وب در دسترس قرار می‌گیرد. سکوی مذکور مجموعه‌ای گسترده از شیوه‌ها و خدمات حمل‌ونقل ارائه شده توسط تأمین‌کنندگان مختلف خدمات حمل‌ونقل را در خود جمع می‌کند. کاربران می‌توانند با مراجعه به این سکوی یکپارچه، مسیر و شیوه سفر دلخواه خود را انتخاب کنند.

1. Multimodal
2. Modes
3. Real Time



ویژگی‌های کلیدی و عناصر اصلی که اغلب در تعاریف و پیشینه پژوهش بر آنها تأکید شده است، عبارت‌اند از:

۱. **رویکرد کاربر محور:**^۱ مبتنی بر نیازها و ترجیحات مسافران طراحی شده است.
۲. **ماهیت شیوه‌های سفر چندوجهی:**^۲ ادغام طیف وسیعی از شیوه‌های سفر، مانند قطار، اتوبوس، تاکسی، کشتی، اجاره خودرو، هم‌سواری خودرو،^۳ خودروی اشتراکی،^۴ اشتراک مسیر،^۵ دریافت خودرو از طریق سکو،^۶ دوچرخه اشتراکی^۷ و اسکوترهای برقی جابه‌جایی به عنوان خدمت. همچنین می‌تواند در آینده در شهرهای هوشمند با فناوری‌های پیشرفته وسایل نقلیه مانند خودروهای الکتریکی اشتراکی،^۸ وسایل نقلیه متصل^۹ و خودروهای خودران^{۱۰} همگام شود.
۳. **ادغام:**^{۱۱} شامل سطوح مختلفی از ادغام، نظیر اطلاعات، رزرو، پرداخت و ارائه خدمات می‌شود. یک رابط کاربری یکپارچه، برنامه‌ریزی سفرهای ترکیبی و پرداخت را به صورت هماهنگ و کارآمد ممکن می‌کند.
۴. **روش‌های پرداخت:**^{۱۲} ویژگی‌هایی نظیر پرداخت یک‌باره، که در آن خدمات حمل‌ونقل، به جای پرداخت‌های جداگانه برای هر شیوه حمل‌ونقل از طریق یک پرداخت واحد خریداری می‌شود. این رویکرد معرف بسته‌های تحرک یکپارچه است. جابه‌جایی به عنوان خدمت اغلب به عنوان سامانه‌ای مبتنی بر پرداخت بدون وجه نقد توصیف می‌شود.
۵. **طرح‌های اشتراکی:**^{۱۳} ارائه گزینه‌های پرداخت متنوع، مانند پرداخت به ازای هر سفر^{۱۴} و بسته‌های اشتراکی دوره‌ای (هفتگی، ماهیانه، فصلی یا سالیانه). طرح‌های ماهیانه معمولاً رواج بیشتری دارند.
۶. **شخصی‌سازی:**^{۱۵} فراهم‌سازی گزینه‌های برنامه‌ریزی سفر متناسب با ترجیحات کاربر (مانند مقرون به صرفه بودن، نوع وسیله نقلیه، زمان انتظار) براساس تحلیل رفتارها و الگوهای سفر کاربران.
۷. **اهداف اجتماعی:**^{۱۶} شامل اهدافی نظیر بهبود شرایط ترافیکی، کاهش وابستگی به مالکیت خودروهای شخصی، کاهش آثار کربنی، مقابله با تغییرات اقلیمی، ارتقای کیفیت هوای محلی و کاهش ازدحام ترافیکی، آلودگی صوتی و کمبود فضای پارکینگ.
۸. **امنیت و حریم خصوصی:**^{۱۷} اگرچه در ادبیات اولیه کمتر مورد توجه قرار گرفته، اما حفاظت از داده‌های سفر و اطلاعات شخصی کاربران از اهمیت حیاتی برخوردار است [۵۱، ۵۲].

۱-۷. سطوح مختلف ادغام در رویکرد جابه‌جایی به عنوان خدمت

ادغام در سیستم‌های جابه‌جایی به عنوان خدمت اغلب از طریق سطوح متمایز توصیف می‌شود که نمایانگر گذار از خدمات مجزا به سوی سکوهایی یکپارچه‌ی عمیق هستند و اهداف متنوعی را دنبال می‌کنند. یکی از چارچوب‌های پراستناد، رویکردی توپولوژیک^{۱۸} است که سطوح

1. User-centric Approach
2. Multimodal Mobility Nature
3. Car-pooling
4. Car-sharing
5. Ride-pooling
6. Ride-sourcing
7. Bike-sharing
8. Shared Electric Vehicles (SEVs)
9. Connected Vehicles (CVs)
10. Autonomous Vehicles
11. Integration
12. Payment Methods
13. Subscription Plan
14. Pay-as-you-go
15. Personalization
16. Societal Goals
17. Security and Privacy
18. Topological Approach

ادغام جابه‌جایی به عنوان خدمت را از سطح ۰ تا ۴ طبقه‌بندی می‌کند:

الف) سطح صفر: عدم ادغام

این سطح ابتدایی‌ترین وضعیت را نشان می‌دهد که در آن شیوه‌های سفر به صورت مستقل و مجزا ارائه می‌شوند. در این حالت، هیچ سکو یا سامانه‌ای برای پیوند میان شیوه‌های مختلف سفر وجود ندارد و کاربران باید هر شیوه را به صورت جداگانه مدیریت کنند. این سطح، وضعیت رایج حمل‌ونقل در سطح جهانی پیش از پیاده‌سازی مفهوم جابه‌جایی به عنوان خدمت را بازتاب می‌دهد.

ب) سطح ۱: ادغام اطلاعات

در این سطح، اطلاعات مربوط به شیوه‌های مختلف سفر یکپارچه می‌شود. این امر امکان برنامه‌ریزی سفرهای ترکیبی را از طریق یک کانال یا سکو مشترک برای کاربران فراهم می‌کند. ویژگی بارز این سطح، نیاز به سکو یا کاربر پسند و واحد است که مسیریابی و دسترسی به اطلاعات را برای کاربران تسهیل کند.

ج) سطح ۲: ادغام رزرو و پرداخت

این مرحله قابلیت مهم رزرو و پرداخت مستقیم شیوه‌های سفر گوناگون از طریق همان سکو یکپارچه را فراهم می‌کند. هدف این سطح، ارائه فرایند پرداختی آسان و یکپارچه است. ویژگی‌هایی نظیر پرداخت آنی و طرح‌های اشتراکی در این سطح برجسته‌اند.

د) سطح ۳: ادغام خدمات

این سطح از ادغام صرف رزرو و پرداخت فراتر رفته و به تلفیق واقعی خدمات می‌پردازد. در این مرحله معمولاً قراردادها و مسئولیت‌ها میان ارائه‌دهندگان جابه‌جایی به عنوان خدمت و اپراتورهای حمل‌ونقل به صورت یکپارچه تنظیم می‌شود. یکی از ویژگی‌های اصلی این سطح، بسته‌ها یا طرح‌های اشتراکی است. این بسته‌ها می‌توانند امکان یارانه‌دهی متقابل بین گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل را برای ارائه‌دهندگان فراهم کنند. همچنین، قابلیت تنظیم این بسته‌ها مطابق با نیازهای کاربران و شخصی‌سازی برنامه‌ریزی سفر براساس ترجیحات و رفتارهای سفر نیز از اهمیت برخوردار است.

ه) سطح ۴: ادغام اهداف اجتماعی

بالاترین سطح در این چارچوب توپولوژیک، ادغام اهداف اجتماعی در سامانه جابه‌جایی به عنوان خدمت را در بر می‌گیرد. این اهداف می‌توانند شامل بهینه‌سازی طراحی شهری، کاهش تراکم ترافیکی و ترویج استفاده از شیوه‌های حمل‌ونقل دوست‌دار محیط زیست باشند. بهبود شرایط ترافیکی و مزایای زیست‌محیطی به عنوان ویژگی‌های کلیدی جابه‌جایی به عنوان خدمت در این سطح لحاظ شده‌اند.

شایان ذکر است که چارچوب‌های دیگری نیز در مطالعات پیشنهاد شده‌اند. برای نمونه، یک طبقه‌بندی جایگزین سطوحی از صفر (بدون ادغام) تا ۵ (ادغام کامل عملیاتی، اطلاعاتی و تراکنشی) را شامل می‌شود. سطح ۵، افزون بر جنبه‌های اطلاعاتی و تراکنشی، ابعاد عملیاتی سیستم حمل‌ونقل را نیز در بر می‌گیرد که نشان‌دهنده سطحی عمیق‌تر از ادغام عملکردی درون سیستم است.

افزون بر این، برخی مطالعات با استفاده از شاخص‌هایی به ارزیابی میزان ادغام در سامانه‌های موجود جابه‌جایی به عنوان خدمت پرداخته‌اند و طرح‌های آزمایشی را براساس سطح ادغام در زمینه‌های بلیت‌دهی، پرداخت و فناوری اطلاعات و ارتباطات طبقه‌بندی کرده‌اند. این طبقه‌بندی‌ها شامل ادغام کامل، پیشرفته، متوسط، پایه و جزئی (برخورداری نسبی از ادغام در حوزه‌های بلیت و پرداخت) هستند. این رویکرد شاخص محور ایزاری برای ارزیابی سیستم‌های عملیاتی بر پایه میزان یکپارچگی عملکردی و فنی را فراهم می‌کند [۵۱، ۵۲].

۲-۷. عوامل مؤثر در پذیرش جابه‌جایی به عنوان خدمت

ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی و خصوصیات سفر به عنوان عوامل تأثیرگذار در پذیرش یا عدم پذیرش جابه‌جایی به عنوان خدمت شناسایی شده‌اند. این عوامل در خدماتی نظیر مدل مبتنی بر عامل فضایی برای پذیرش و اشتراک جابه‌جایی به عنوان خدمت استفاده شده تا احتمال پذیرش جابه‌جایی به عنوان خدمت توسط افراد پیش‌بینی شود.



الف) ویژگی‌های اجتماعی-اقتصادی

- **سن:** افراد جوان و میانسال به‌عنوان گروه‌های اصلی پذیرنده اولیه جابه‌جایی به‌عنوان خدمت شناسایی شده‌اند. این در حالی است که افراد مسن تمایل کمتری به پذیرش آن نشان می‌دهند.
 - **سطح تحصیلات:** افرادی که دارای مدرک کارشناسی یا بالاتر هستند، تمایل بیشتری نسبت به پذیرش جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند. سطح کلی سواد نیز به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه نقش مهمی در تعیین ظرفیت پذیرش جابه‌جایی به‌عنوان خدمت ایفا می‌کند.
 - **سطح درآمد:** کاربران با درآمد بالا معمولاً تمایل بیشتری به پذیرش جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند. با این حال، یک مطالعه نشان داده که افراد با درآمد پایین نیز آمادگی بیشتری برای پیوستن به MaaS داشته‌اند. این در حالی است که افراد با درآمد بالا تمایل کمتری رانسبت به پذیرش این سیستم نشان داده‌اند. جوانان علی‌رغم تمایل به استفاده اولیه، ممکن است به‌دلیل محدودیت بودجه با موانعی در اشتراک روبه‌رو شوند. مسئله مقرون به‌صرفه بودن، یکی از نگرانی‌های مهم در این سیستم است.
 - **شغل:** شاغلان تمام‌وقت و دانشجویان به‌عنوان گروه‌هایی با تمایل بالاتر به جابه‌جایی به‌عنوان خدمت شناخته شده‌اند و در مقابل، افرادی که در خانه کار می‌کنند، تمایل کمتری دارند.
 - **محل سکونت:** ساکنان مناطق شهری معمولاً گرایش بیشتری به استفاده از جابه‌جایی به‌عنوان خدمت نسبت به ساکنان مناطق روستایی یا نواحی حاشیه‌ای دارند.
 - **ترکیب خانوار:** خانوارهای دارای فرزند خردسال، تمایل کمتری به استفاده از جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند.
 - **جنسیت:** یک مطالعه نشان می‌دهد مردان ممکن است تمایل کمتری به پیوستن به جابه‌جایی به‌عنوان خدمت داشته باشند.
 - **مالکیت خودرو:** افرادی که خودروی شخصی ندارند، نگرش مثبت‌تری به جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند. در مقابل، خانوارهایی که مالک خودرو یا گواهینامه هستند، تمایل کمتری به خرید خدمات جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند. برخی مطالعات نشان داده‌اند که کاربران علی‌رغم استفاده از جابه‌جایی به‌عنوان خدمت، تمایلی به کاهش استفاده از خودرو شخصی نداشته‌اند. غالب بودن استفاده از خودروهای شخصی ممکن است نشانه‌ای از مقاومت بیشتر در برابر پذیرش جابه‌جایی به‌عنوان خدمت باشد.
- ب) خصوصیات سفر**
- **ترکیبی بودن:** افرادی که از شیوه‌های مختلف سفر استفاده می‌کنند (سفر ترکیبی)، آمادگی بیشتری برای پذیرش جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند.
 - **میزان استفاده از حمل‌ونقل همگانی:** کسانی که از حمل‌ونقل همگانی استفاده زیادی دارند، گروه‌های هدف بالقوه جابه‌جایی به‌عنوان خدمت به‌شمار می‌روند.
 - **آشنایی و تمایل به استفاده از شیوه‌های سفر اشتراکی:** افرادی که با شیوه‌های سفر اشتراکی آشنا هستند یا آمادگی استفاده از آنها را دارند، احتمال بیشتری برای پذیرش جابه‌جایی به‌عنوان خدمت دارند. تجربه استفاده از برنامه‌های کاربردی حمل‌ونقل^۱ و آشنایی با مفاهیم خدمت‌محور^۲ (مانند اشتراک خودرو) بر پذیرش تأثیر مثبت دارد.

۳-۷. محدودیت‌ها و نقاط ضعف رویکرد جابه‌جایی به‌عنوان خدمت

جابه‌جایی به‌عنوان خدمت، با وجود ظرفیت بالا برای بهبود هماهنگی بین شیوه‌های حمل‌ونقل، با مجموعه‌ای از چالش‌های سیاستی و اجرایی روبه‌رو است. مهم‌ترین مسئله، یکپارچه‌سازی داده، پیش‌سپارش (رزرو) و پرداخت میان شرکت‌ها و سکوها و نهادهای مختلف است؛ زیرا بدون استانداردهای مشترک و تبادل پذیری میان سامانه‌ها، تجربه «یک خدمت واحد» در عمل شکل نمی‌گیرد [۵۱، ۵۲].

1. Mobility App
2. Servitization

از منظر اقتصادی، پایداری مدل کسب‌وکار جابه‌جایی به عنوان خدمت هنوز قطعی نیست. معمولاً به حجم بالای کاربران و در برخی موارد حمایت مالی عمومی نیاز دارد؛ بنابراین اگر تقاضا کمتر از انتظار باشد یا همکاری بین نهادی ضعیف باشد، پروژه از نظر مالی آسیب‌پذیر می‌شود. علاوه بر این، خطر تمرکز بازار در دست چند بازیگر بزرگ وجود دارد که می‌تواند رقابت را کاهش دهد و نوآوری را محدود کند [۵۱، ۵۲].

براساس مطالعات پیشین، جابه‌جایی به عنوان خدمت لزوماً به کاهش سفرهای خودرویی منجر نمی‌شود. اگر سکوه‌ای ارائه‌دهنده این خدمات، بیش از حد بر خدمات مبتنی بر خودرو تکیه کنند، ممکن است به جای تقویت حمل‌ونقل عمومی، به افزایش وابستگی به خودرو یا حتی جابه‌جایی تقاضا از شیوه‌های پایدارتر به سمت شیوه‌های وابسته به خودرو منجر شود. بنابراین، موفقیت جابه‌جایی به عنوان خدمت فقط به فناوری وابسته نیست، بلکه به طراحی سیاستی درست، اولویت‌دادن به حمل‌ونقل عمومی و فعال و تنظیم دقیق مشوق‌ها بستگی دارد [۵۳].

۸. جمع‌بندی و ارائه پیش‌نویس قانونی

ارائه خدمات فراخوان سفر در ایران از طریق سکوهایی مانند اسنپ و تپسی، الگوی سفرهای درون‌شهری را تغییر داده و تعداد قابل توجهی از سفرهای روزانه شهروندان از طریق این سکوها انجام می‌شود. این امر در کنار ایجاد رضایت عموم مردم به دلیل ایجاد شیوه‌ای جدید برای سفر و امکان تازه‌ای برای کسب درآمد، چالش‌هایی نیز همچون افزایش ازدحام ترافیک و تشدید هزینه‌های خارجی (همچون افزایش مصرف سوخت و آلودگی هوا) و آسیب‌های اجتماعی مرتبط با امنیت سفر و مهاجرت به شهرهای بزرگ را ایجاد کرده است. در ایران، شرایط تنظیم‌گری و نظارت بر این سکوها همچنان محل مناقشه بوده و نوعی بلا تکلیفی در روابط بین ذی‌نفعان به چشم می‌خورد.

در سال ۱۳۹۸ سندی با عنوان «دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر» توسط وزیر کشور و صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شد. این دستورالعمل، ضوابطی همچون استانداردهای خودرو و رانندگان، ثبت اطلاعات در سامانه‌ای مشترک و سازوکار نظارت و برخورد با تخلفات را مشخص کرد. با این حال، ارزیابی سیاستی از اجرای این دستورالعمل نشان‌دهنده متروک ماندن آن بوده که به منزله شکست در اجرای آن است. این شکست عمدتاً به دلیل سلسله‌مراتب قانونی ضعیف و کمبود اختیارات اعطا شده به ناظران است. سایر دلایل کلیدی شامل عدم اجرای ماده مرتبط با الزامات ناوگان مورد استفاده و رانندگان، ابطال عوارض سکوها توسط دیوان عدالت اداری (آرای ۴۷۰ و ۴۷۱ هیئت عمومی)، غفلت از تنظیم‌گری پیک‌های موتورسیکلت، سکوت درباره سفرهای برون‌شهری توسط سکوها و خلأهایی چون آزمون روان‌شناسی و استعلام برخط وضعیت رانندگان از فراجاست. نتایج کلیدی این گزارش شامل موارد زیر است.

۱ تجربیات جهانی نشان داد کسب‌وکارهای تحول‌آفرین مانند اوبر به دلیل نوآوری‌های دیجیتال، بازارهای سنتی را مختل کرده و اغلب از خلأهای قانونی برای دور زدن قوانین و مقررات موجود استفاده می‌کنند. اوبر با مدل بدون مالکیت ناوگان و استخدام کاربران مستقل، مجوزهای تاکسی، نرخ‌های ثابت و نظارت متمرکز را نادیده گرفت و از استقبال عمومی برای رشد سریع بهره برد.

۲ توصیه اسناد سیاستی بین‌المللی آن است که قانونگذاران نباید به سمت دوراه‌حل متضاد «جلوگیری کامل فعالیت سکوهایی مانند اوبر و «اعطای آزادی بی‌قیدوشرط» به آنها حرکت کنند؛ زیرا این رویکردها یا نوآوری را سرکوب کرده یا ساختارهای سنتی را نابود می‌کنند. در برابر چنین کسب‌وکارهایی راه‌حل میانه با «تطبیق مدل این کسب‌وکارها در چارچوب‌های موجود» (مانند الزام به اخذ مجوز توسط رانندگان و ایمنی ناوگان) تعادل ایجاد می‌کند. همچنین در صورت ناکارآمدی مقررات سنتی و چارچوب‌های موجود، طراحی «**ساختار قانونی جدید**» ضروری است؛ این فرایند از دور زدن قوانین سنتی جلوگیری کرده و به اصلاح نهادی پایدار منجر می‌شود.

۳ ارزیابی تجربیات اتحادیه اروپا در مورد سکوه‌ای فراخوان سفر نشان داد، سکوهایی مانند اوبر که به دلیل «اثر بزرگ بر شبکه حمل‌ونقل» در امور قیمت‌گذاری سفر و دریافت هزینه از کاربران، پرداخت دستمزد رانندگان، سازمان‌دهی عملکرد کلی خدمات و نظارت بر عملکرد



رانندگان و کیفیت خودروها نقش دارند، باید در دسته «خدمات در حوزه حمل‌ونقل» قرار گیرند.

۴ در کشورهایی مانند چین، تایوان و روسیه با پذیرش اصل فعالیت سکوها، آنها را ملزم به ثبت رسمی ناوگان، استفاده از رانندگان دارای مجوز حرفه‌ای و تبعیت از چارچوب‌های تاکسیرانی شهری کرده‌اند؛ به نحوی که نقش حاکمیت در تنظیم‌گری و کنترل داده‌ها و عملکرد سکوها پررنگ است.

۵ در کشورهایی نظیر فرانسه، آرژانتین و ژاپن خدمات مبتنی بر رانندگان غیرحرفه‌ای (مانند UberPop) یا به‌طور کامل ممنوع شده‌اند یا تنها در قالب خدمات رسمی تاکسی و با رانندگان مجاز اجازه فعالیت یافته‌اند.

۶ در ایران، سکوهای فراخوان سفر عملاً در یک وضعیت بینابینی قرار دارند که نه کاملاً به‌عنوان «شرکت حمل‌ونقل» شناخته شده و نه صرفاً «سکوهای فناوری اطلاعات» تلقی می‌شوند. برخلاف بسیاری از کشورها که تکلیف مجوز راننده، جایگاه حقوقی سکو، مسئولیت در قبال قیمت، ایمنی و داده را شفاف کرده‌اند، در ایران هم‌زمان فعالیت گسترده وجود دارد، اما مرز مسئولیت‌ها روشن نیست. این شکاف، مهم‌ترین تفاوت ایران با تجربه‌های بین‌المللی است و منشأ اصلی تعارض‌های مکرر میان سکوها، شهرداری‌ها و سایر نهادهای ذی‌ربط به شمار می‌آید. بررسی تجربیات اتحادیه اروپا نشان می‌دهد که مفهوم «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت» با یکپارچه‌سازی انواع شیوه‌های سفر در بستری دیجیتال، ابزاری راهبردی برای گذار به حمل‌ونقل پایدار است. بهره‌گیری عملیاتی از این رویکرد در مدیریت سکوهای فراخوان سفر، با اصلاح الگوهای جابه‌جایی و ترویج سفرهای اشتراکی، می‌تواند کمک شایانی به کاهش آثار سوء این سکوها در حوزه‌های آلودگی هوا، ازدحام ترافیک و مصرف سوخت کند.

براساس بررسی تجربیات بین‌المللی در این گزارش و نشست‌های متعدد کارشناسی تارسیدن به اشباع نظری، ارائه پیش‌نویس قانونی برای سکوهای فراخوان سفر با محورهای زیر پیشنهاد می‌شود.

■ **تعیین دقیق مرزهای نظارتی و حاکمیتی:** تعیین مسئولیت نظارت و تنظیم‌گری در حوزه‌های ترافیک، آلودگی هوا و ایمنی سفر در مدیریت محدوده شهری با «وزارت کشور» و محدوده خارج از شهرها با «سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای».

■ **هوشمندسازی فرایند احراز صلاحیت:** الزام سکوها به اعلام برخط صلاحیت‌های فردی رانندگان (عدم سوء پیشینه، اعتیاد و سلامت روان) و صلاحیت فنی ناوگان (معاینه فنی ویژه و بیمه) از طریق ایجاد اتصال پایدار میان سامانه‌های قوه قضائیه، فراجا و نهادهای متولی.

■ **برقراری نظام دریافت عوارض و مشوق‌های سبز:** پیش‌بینی دریافت «عوارض ازدحام ترافیک و تردد» از سکوها برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی، هم‌زمان با در نظر گرفتن تخفیفات گسترده برای فعالیت در قالب «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت»، سفرهای اشتراکی و استفاده از خودروهای برقی و پاک.

■ **حکمرانی داده‌محور از طریق سامانه مرکزی:** تکلیف وزارت کشور به راه‌اندازی «سامانه مشترک اطلاعات سفر» برای ثبت و تبادل برخط داده‌ها میان بخش خصوصی و بخش‌های مختلف حاکمیت، به گونه‌ای که نظارت بر فعالیت سکوها، تأمین امنیت سفر و محاسبه عوارض مستقیماً بر پایه داده‌های این سامانه صورت پذیرد.

■ **پیش‌بینی سازوکار اختصاصی رسیدگی به تخلفات:** تشکیل کمیسیون پنج نفره (متشکل از نمایندگان دولت، فراجا و بخش خصوصی) برای رسیدگی تخصصی به تخلفاتی نظیر عدم ثبت اطلاعات یا به کارگیری رانندگان فاقد صلاحیت و وضع ضمانت اجراهای بازدارنده مانند جریمه‌های نقدی (تا یک درصد درآمد سالیانه) و تعلیق پروانه فعالیت.

■ **تثبیت ضمانت اجرای قانون:** در نظر گرفتن مجازات تعزیری برای مقامات و یا کارکنان دستگاه‌های اجرایی در صورت استنکاف از انجام تکالیف قانونی، به‌منظور تضمین اجرای دقیق دستورالعمل‌ها و جلوگیری از ترک فعل مسئولان.

با توجه به آنچه در گزارش بیان شد، پیش‌نویس قانون تنظیم‌گری و نظارت بر فعالیت سکوها، ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل مسافر و بار درون شهری و مسافر برون شهری، به شرح زیر پیشنهاد می‌شود.

ماده (۱): مسئولیت نظارت بر فعالیت سکوها، ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل مسافر و بار درون شهری و مسافر برون شهری در

حوزه‌های شدآمد (ترافیک)، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر (ناوگان، رانندگان و مسافران) در محدوده شهرها و حریم برعهده وزارت کشور و در محدوده خارج از شهرها برعهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.

ماده (۲): وزیر کشور و وزیر راه و شهرسازی مکلف‌اند آیین‌نامه نحوه فعالیت و نظارت بر سکوهای مذکور را ظرف حداکثر سه ماه با در نظر گرفتن موارد ذیل تدوین و ابلاغ نمایند:

۱ صلاحیت‌های فردی و حرفه‌ای رانندگان شامل تابعیت جمهوری اسلامی ایران یا پروانه کار برای اتباع خارجی، دارا بودن گواهی عدم سوء پیشینه مؤثر کیفری معتبر، دارا بودن گواهینامه رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه و اخذ گواهی عدم اعتیاد و قبولی در آزمون‌های روان‌شناسی متناسب با میزان و محدوده فعالیت؛

۲ صلاحیت‌های مرتبط با ناوگان حمل‌ونقل شامل رعایت سن فرسودگی، دارا بودن گواهی معاینه فنی خودرو مختص ناوگان فعال در سکوها، دارا بودن بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر و تعیین شهرهای مستلزم همخوانی شماره پلاک و وسیله نقلیه و استان محل فعالیت؛

۳ مسئولیت سکوها در قبال احراز صلاحیت فردی و حرفه‌ای رانندگان و صلاحیت‌های فنی و انتظامی ناوگان؛

۴ در نظر گرفتن تخفیف در پرداخت عوارض ازدحام شدآمد (ترافیک) موضوع ماده (۳) این قانون برای سفرهای اشتراکی، حمل‌ونقل فعال، پاک و عمومی (نظیر دوچرخه، اسکوتر اشتراکی، ون و مینی‌بوس)، سفرهای انجام شده در چارچوب «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت»، سفرهای انجام شده با ناوگان دارای معاینه فنی برتر، برقی، گازسوز، دارای پلاک بومی و مجهز به تجهیزات پایش رفتار راننده و سفرهای تجمیع‌کننده بار؛ تا سقف ۵۰ درصد از عوارض قانونی.

تبصره «۱»: «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت (Mobility-as-a-Service)» عبارت است از ارائه خدمات جابه‌جایی از طریق یک سکوی برخط که با تجمیع و یکپارچه‌سازی خدمات حمل‌ونقل عمومی، خصوصی یا اشتراکی، امکان برنامه‌ریزی، پیش‌سفارش (رزرو)، سفارش و پرداخت سفر را در یک بستر واحد برای کاربران فراهم می‌کند.

تبصره «۲»: قوه قضائیه و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مکلف‌اند امکان استعلام برخط احراز صلاحیت‌های مذکور در جزءهای «۱» و «۲» این ماده و آیین‌نامه مربوطه را برای سکوها فراهم نمایند و به محض تغییر در وضعیت استعلام پیشین راننده و ناوگان، وضعیت جدید صلاحیت استعلام‌شوندگان را به سکوها اعلام نمایند.

ماده (۳): شهرداری‌ها با رعایت قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها (مصوب ۱۴۰۱) مکلف به دریافت «عوارض ازدحام ترافیک» از مبلغ کرایه سفر سکوها در محدوده شهرها و حومه هستند. نرخ دریافت عوارض، علاوه بر ضوابط مقرر در بند «الف» تبصره «۱» ماده (۲) قانون یاد شده، به تناسب شرایط ترافیکی هر شهر و با در نظر گرفتن تخفیف‌های جزء «۴» ماده (۲) این قانون، توسط وزارت کشور ابلاغ می‌شود. شهرداری‌ها مکلف‌اند عوارض دریافتی را صرفاً برای توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی غیر ریلی همان شهر صرف نموده و وفق جزء «۳» بند «الف» تبصره «۱» ماده (۲) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مصوب ۱۴۰۱، از دریافت عوارض مضاعف یا بهای خدمات از سکوها و استفاده‌کنندگان از سکوها خودداری کنند.

ماده (۴): سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مکلف است به تناسب فراوانی تعداد وسایل نقلیه عمومی موجود در راه‌های مختلف کشور، حداقل ۵ و حداکثر ۱۵ درصد از مبلغ کرایه سفر سکوها را در محدوده راه‌های کشور به‌عنوان «عوارض تردد» وصول و به حساب خزانه‌داری کل کشور واریز نماید. وجوه حاصله به‌صورت صد درصد تخصیص یافته در اختیار سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای قرار می‌گیرد تا صرفاً برای ارتقای ایمنی راه‌های کشور به مصرف برسد.

ماده (۵): وزارت کشور مکلف است با رعایت قانون مدیریت داده‌ها و اطلاعات ملی مصوب ۱۴۰۱، نسبت به راه‌اندازی سامانه مشترک اطلاعات سفر به‌منظور ثبت و تبادل برخط اطلاعات سفر میان سکوها، شهرداری‌ها، پلیس راهنمایی و رانندگی و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای براساس آیین‌نامه موضوع این قانون و از محل منابع حاصل از این قانون اقدام نماید. عوارض دریافتی موضوع ماده (۳) و (۴) این قانون و نظارت بر فعالیت سکوها باید مبتنی بر داده‌های این سامانه باشد. شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای موظف‌اند با



اشتراک‌گذاری داده‌های مربوط به زیرساخت‌ها و ناوگان حمل‌ونقل و زمان‌بندی خدمات حمل‌ونقل عمومی، امکان ایجاد سکوهاى ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل عمومی و اشتراکی بر پایه مفهوم جابه‌جایی به‌عنوان خدمت را فراهم کنند.

ماده (۶): تخلفات موضوع این ماده، در کمیسیونی متشکل از پنج عضو شامل افرادی امین، خبره و وثیق که با حکم وزیر کشور، راه و شهرسازی، دادگستری و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به مدت دو سال تعیین می‌شوند به همراه نماینده اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی با دعوت وزارت کشور و در محل این وزارتخانه رسیدگی می‌شود.

تبصره «۱»: جلسات کمیسیون با حضور حداقل سه عضو رسمیت دارد و تصمیم‌گیری در خصوص احراز تخلف و تعیین مجازات صرفاً با کسب رأی موافق حداقل سه عضو حاضر در جلسه معتبر است.

تبصره «۲»: کمیسیون موظف است به شکایات و تخلفات گزارش شده از سوی شهرداری‌ها، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در حوزه‌های شدآمد (ترافیک)، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر (ناوگان، رانندگان و مسافران) شامل استفاده از وسیله نقلیه یا راننده فاقد شرایط این ماده و آیین‌نامه مربوطه، عدم ایفای مسئولیت سکوها در قبال احراز صلاحیت‌های رانندگان و ناوگان، عدم ثبت اطلاعات سفر و مشخصات راننده و خودروی به‌کارگیری شده یا تأخیر در ثبت اطلاعات در سامانه مشترک اطلاعات سفر، عدم پرداخت عوارض ازدحام ترافیک و عوارض تردد حسب مورد به شهرداری شهر مربوطه یا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، عدم رعایت ضوابط شهرداری‌ها برای فعالیت در فرودگاه، پایانه و ایستگاه راه‌آهن و عدم انجام سایر تکالیف مندرج در این قانون و آیین‌نامه آن، رسیدگی نماید.

تبصره «۳»: در صورت احراز تخلف در هر مورد، سکوها برای بار اول به تذکر کتبی و از بار دوم به بعد، متناسب با نوع و تکرار تخلف، به پرداخت جریمه نقدی معادل یک‌دهم درصد تا یک درصد از مجموع درآمد سکوی مزبور از محل کرایه سفرها در سال مالی گذشته، به تشخیص کمیسیون محکوم می‌شوند. در صورت تکرار تخلف در هر مورد بیش از سه بار، کمیسیون مجاز است پروانه فعالیت سکوی متخلف را از یک ماه تا یک سال تعلیق نماید. تشخیص تناسب تخلف و مجازات‌های اعلامی با کمیسیون است.

ماده (۷): هر یک از مسئولان ذی‌ربط دستگاه‌های اجرایی که از اجرای این قانون و آیین‌نامه آن استنکاف کنند، به مجازات درجه ۶ تعزیری موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شوند.



- [1] Biber, E., Light, S. E., Ruhl, J. B., & Salzman, J., "Regulating business innovation as policy disruption: From the model T to Airbnb," *Vanderbilt Law Review*, 2017.
- [2] Spicer, Z., Eidelman, G., & Zwick, A. "Patterns of local policy disruption: Regulatory responses to Uber in ten North American cities," *Review of Policy Research*, 2019.
- [3] J. Kaltner, "Employment status of Uber and Lyft drivers: Unsettlingly settled," *Hastings Womens LJ*, vol. 29, p. 29, 2018.
- [4] Asociación Profesional Elite Taxi v Uber Systems Spain, SL. 2017. Accessed: July 09, 2025. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:62015CJ0434>.
- [5] "Directive - 2000/31 - EN - e-commerce directive - EUR-Lex." Accessed: July 09, 2025. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2000/31/oj/eng>.
- [6] "Treaty on the Functioning of the European Union | EUR-Lex." Accessed: July 09, 2025. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=legisum:4301854>.
- [7] Star Taxi App SRL v Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul București prin Primar General and Consiliul General al Municipiului București. 2020. Accessed: July 09, 2025. [Online]. Available: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex>.
- [8] D. Oviedo, D. Perez Jaramillo, and M. Nieto, "Governance and Regulation of Ride-hailing Services in Emerging Markets: Challenges, Experiences and Implications," 2021.
- [9] M. Joshi, N. Cowan, O. Limone, K. McGuinness, and R. Rao, "E-hail regulation in global cities," *N. Y. US NYU Rudin Cent. Transp.*, 2019.
- [10] A. M. Lombardo, "The Uber challenge: A comparative analysis of regulatory schemes governing transportation app firms," *Sw J Intl L*, vol. 28, p. 176, 2022.
- [11] Reuters, "Anti-Uber protests flare in Argentina as ride-hailing app prepares IPO," 2019.
- [12] Center for Ethical Organizational Cultures, Uber Collides with Controversy. [Online]. Available: <https://harbert.auburn.edu/binaries/documents/center-for-ethical-organizational-cultures/cases/uber.pdf>.
- [13] Reuters, "Two to Tango, please - Uber finally makes inroads in ageing Japan." [Online]. Available: <https://www.reuters.com/article/technology/two-to-tango-please-uber-finally-makes-inroads-in-ageing-japan-idUSKCN0YP00N>.
- [14] Uber, "Become a driver with a partner fleet in Germany." [Online]. Available: <https://www.uber.com/de/en/drive/requirements/get-a-license>.
- [15] Avo'casier, "Mandatory erasure of criminal records for VTC drivers." [Online]. Available: <https://avo-casier.fr/leffacement-du-casier-judiciaire-obligatoire-pour-les-chauffeurs-vtc>.
- [16] Unlock, "Applying for a licence to become a taxi driver." [Online]. Available: <https://unlock.org.uk/advice/apply>.

[ing-licence-become-taxi-driver.](#)

[17] Uber, “Get a license in Belgium.” [Online]. Available: <https://www.uber.com/be/en/drive/requirements/get-a-licence>.

[18] Uber, “How do you want to start with Uber?” [Online]. Available: <https://www.uber.com/se/en/drive/requirements>.

[19] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in Sweden: A Detailed Blueprint.” [Online]. Available: <https://www.grepixit.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-sweden-a-detailed-blueprint.html#gsc.tab=0>.

[20] Traficom, “Taxi driving licence.” [Online]. Available: <https://www.traficom.fi/en/transport/road/professional-drivers/taxi-driving-licence>.

[21] Cabinet ROUZADE, “How to Become A VTC Driver.” [Online]. Available: <https://rouzade.com/en/kak-stat-voditelem-vtc>.

[22] Uber, “Driver requirements.” [Online]. Available: <https://www.uber.com/us/en/drive/requirements>.

[23] Uber, “Uber requirement for drivers in Finland.” [Online]. Available: <https://www.uber.com/fi/en/drive/requirements>.

[24] Iiamexpat, “Driving in Germany.” [Online]. Available: <https://www.iamexpat.de/expat-info/driving-germany>.

[25] LiveCareer, “How to become an Uber driver? Requirements to be met.” [Online]. Available: <https://www.livecareer.pl/zawody/jak-zostac-kierowca-ubera>.

[26] Oesterreich, “Identity card for passenger transport by car (taxi).” [Online]. Available: https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/persoennliche_dokumente_und_bestaetigungen/fuehrerschein/Seite.040103.

[27] InsuranceNavy, “Uber Driver Requirements for 2025.” [Online]. Available: <https://www.insurancenavy.com/uber-driver-requirements>.

[28] Netherlands Chamber of Commerce, “Step-by-step plan for starting a taxi company.” [Online]. Available: <https://business.gov.nl/starting-your-business/starting-situations/step-by-step-plan-for-starting-a-taxi-company>.

[29] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in Austria: The Definitive Guide.” [Online]. Available: <https://www.appicial.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-austria-the-definitive-guide.html#gsc.tab=0>.

[30] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in Portugal: Step-by-Step Roadmap.” [Online]. Available: <https://www.grepixit.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-portugal-step-by-step-roadmap.html#gsc.tab=0>.

[31] Appicial Applications, “How to Start a Taxi Business in Finland: The Definitive Guide.” [Online]. Available: <https://www.appicial.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-finland-the-definitive-guide.html#gsc.tab=0>.

[32] ExpatriHOLLAND, “Dutch APK Vehicle Test.” [Online]. Available: <https://expatinfoholland.nl/help-guides/transport-mobility/dutch-apk-vehicle-testing>.

[33] European Commission, “Czechia RWC models.” [Online]. Available: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test/czechia-rwc-models_en.

- [34] AXA, “The vehicle technical inspection in Luxembourg: how does it work?” [Online]. Available: <https://axa.lu/en/blog-car-technical-inspection-luxembourg>.
- [35] Uber, “Vehicle Requirements in the Netherlands.” [Online]. Available: <https://www.uber.com/nl/en/drive/requirements/vehicle-requirements>.
- [36] Bolt, “Category requirements in France.” [Online]. Available: <https://bolt.eu/en/support/articles/4405563358866>.
- [37] Bolt, “Vehicle requirements in Hungary.” [Online]. Available: <https://bolt.eu/en/support/articles/4414600585490>.
- [38] Bolt, “Vehicle requirements in Slovakia.” [Online]. Available: <https://bolt.eu/en-sk/support/articles/4406099189394>.
- [39] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in Czech Republic: A Complete Guide.” [Online]. Available: <https://www.grepixit.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-czech-republic-a-complete-guide.html#gsc.tab=0>.
- [40] Prague morning, “New Taxi Rules: Foreign Drivers Face Stricter Licensing in Czechia.” [Online]. Available: <https://praguemorning.cz/new-taxi-rules-foreign-drivers-face-stricter-licensing-in-czechia>.
- [41] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in Belgium: A Step-by-Step Plan.” [Online]. Available: <https://www.grepixit.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-belgium-a-step-by-step-plan.html#gsc.tab=0>.
- [42] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in Germany: A Complete Guide.” [Online]. Available: <https://www.grepixit.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-germany-a-complete-guide.html#gsc.tab=0>.
- [43] GREPIX, “How to Start a Taxi Business in UAE: A Complete Guide.” [Online]. Available: <https://www.grepixit.com/blog/how-to-start-a-taxi-business-in-uae-a-complete-guide.html#gsc.tab=0>.
- [44] Reuters, “Abu Dhabi to introduce new regulations for ride-hailing apps.” [Online]. Available: <https://www.reuters.com/article/technology/abu-dhabi-to-introduce-new-regulations-for-ride-hailing-apps-idUSKCN11P1DV/#:~:text=According%20to%20the%20new%20Abu>.
- [45] Watson, “Uber is officially back in Abu Dhabi.” [Online]. Available: <https://whatson.ae/2018/11/uber-is-back-in-abudhabi/#:~:text=The%20transport%20firm%20is%20resuming,cent%20more%20than%20standard%20taxis>.
- [46] UAE Stories, “UAE Rolls Out New Laws to Protect Gig Economy Workers.” [Online]. Available: <https://uaestories.com/laws-to-protect-gig-economy/#:~:text=their%20earnings,the%20type%20of%20work%20involved>.
- [47] Worldwide Tax Summaries, “Individual - Taxes on personal income.” [Online]. Available: <https://taxsummaries.pwc.com/finland/individual/taxes-on-personal-income>.
- [48] Leiden International Centre, “Dutch law in 2025: This Is What’s Changing in The Netherlands.” [Online]. Available: <https://www.leideninternationalcentre.nl/get-advice/blogs/dutch-law-in-2025-this-is-whats-changing-in-the-netherlands-next-year>.
- [49] Communication from The Commission to The European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of The Regions, “Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future.” 2020. Acce.
- [50] Commission Notice on well-functioning and sustainable local passenger transport-on-demand (taxis and PHV)



2022/C 62/01. 2022. Accessed: July 09, 2025. [Online]. Available: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TX-T/?uri=oj:JOC_2022_062_R_0001.

[51] Dimitriou, D., et al., Transport Trends and Economics 2018-2019-Mobility as a Service. 2020.

[52] Araghi, Y., et al., Drivers and Barriers of Mobility-as-a-Service in urban areas. Proceedings of the 8th Transport Research Arena TRA, 2020.

[53] Alyavina, E., A. Nikitas, and E. T. Njoya, Mobility as a service (MaaS): A thematic map of challenges and opportunities. Research in Transportation Business & Management, 2022. 43: p. 100783.

[۵۴] آمارنامه سالیانه اسنپ در سال ۱۴۰۴، قابل دسترس از:

<https://snapp.ir/1404-annual-report>.

عنوان: تنظیم‌گری سکوها‌های فراخوان سفر؛ تجربه‌های بین‌المللی و پیش‌نویس قانونی



DOI: <https://doi.org/10.22034/mrc.report.21901>

Permanent Link: https://report.mrc.ir/article_11972.html

Publisher : Islamic Parliament Research Center of Iran

گزیده سیاستی

تصویب قانون تنظیم‌گری سکوهای فراخوان سفر به منظور تعیین تنظیم‌گر ترافیکی و امنیت سفر برای سکوها، برقراری عوارض ازدحام و نظام‌مند کردن فعالیت این سکوها در سفرهای شهری و برون‌شهری ضروری است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir