

## اظهار نظر کارشناسی درباره:

### «طرح اصلاح قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری»

#### مقدمه

قانون بیمه رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۷۹ تاکنون دوبار طی سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ تغییراتی داشته است. طرح حاضر در پی تغییراتی جدید در عنوان قانون و نیز قرار دادن شغل رانندگی در شمول مشاغل سخت و زیان‌آور ارائه شده است. کمیسیون اجتماعی پس از دریافت نظرات و گزارش‌های کارشناسی با تغییراتی جدید، طرح فوق را تصویب و کمیسیون عمران به‌عنوان کمیسیون فرعی طرح را به دلایلی رد نموده است. در همین راستا ضمن همسنجی نظرات ارائه شده، با نگاهی به نقاط قوت و ضعف طرح، جمع‌بندی ارائه خواهد شد.

مخصوص سخن علنی

مشخصات لایحه

دوره دهم - سال اول

شماره ثبت:

۵۵

شماره چاپ:

۴۹۱

تاریخ چاپ:

۱۳۹۶/۲/۲۳

معاونت پژوهش‌های

اجتماعی - فرهنگی

دفتر: مطالعات

اجتماعی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۱۰۱۵۰۳۶-۱

تاریخ انتشار:

۱۳۹۶/۲/۳۱

### بررسی کارشناسی قانون بیمه رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۷۹

#### ۱. نامشخص بودن تعاریف از جمله تعریف راننده

در قانون بیمه رانندگان حمل و نقل بار و مسافر، مصوب ۱۳۷۹ و اصلاحات بعدی آن مفهوم «راننده» تعریف نشده است، بلکه این مفهوم در آیین‌نامه اجرای قانون بیمه اجتماعی رانندگان حمل و نقل بار و مسافر بین شهری مصوب ۱۳۸۰ تعریف شده است: «رانندگان خودروهای حمل بار و مسافر بین شهری که دارای گواهینامه رانندگی معتبر و متناسب با نوع وسیله نقلیه عمومی بین شهری بوده و دفترچه کار رانندگی آنها توسط سازمان صادر شده باشد». این تعریف از این جهت که شمار زیادی از رانندگان از جمله راکبان موتورسیکلت‌ها (به اصطلاح پیک موتوری‌ها)، رانندگان آژانس‌های تاکسی تلفنی، رانندگان وانت‌بارهای شخصی و غیره را دربر نمی‌گیرد از جامعیت کافی برخوردار نیست، از طرف دیگر بین مالک و راننده خودرو تمایزی قائل نشده است. همچنین وضعیت کمک‌رانندگان یا به اصطلاح «شاگردها» در این قانون مشخص نشده است که اساساً حق بیمه این افراد چگونه و با چه مکانیسمی باید پرداخت شود؟

#### ۲. نامشخص بودن مفاهیم کارفرما و بیمه شده

طبق ماده واحده قانون بیمه رانندگان، راننده مکلف است حق بیمه را رأساً پرداخت کند. این بدان معناست که راننده نقش کارفرما و بیمه شده را توأمان اجرا می‌کند. این حالت نامشخص بودن نقش کارفرما و کارگر و همچنین مشکلی که در بالا بدان اشاره شده یعنی زمانی که مالک خودرو دارای دفترچه کار و بیمه است و راننده واقعی بیمه نشده باقی می‌ماند، خود را بیشتر نشان می‌دهد. از طرف دیگر زمانی که شخصی دارای تعدادی خودرو در ناوگان مسافری و یا حمل بار است و چندین راننده را تحت پوشش دارد، آیا می‌تواند نقش کارفرمایی برای وی قائل شد و رانندگان را به‌صورتی غیر از قانون فوق بیمه نمود؟

## بررسی نقاط قوت و ضعف طرح

### نقاط قوت طرح

طرح فعلی در صورتی که مصوب گردد می‌تواند رانندگان را از مزایای بازنشستگی پیش از موعد برخوردار کند، از طرفی دیگر اصلاح عنوان قانون می‌تواند دایره شمول جامعه هدف را گسترده‌تر نماید.

### نقاط ضعف طرح

#### نامشخص بودن کارگاه پس از تصویب طرح

در صورت تصویب این طرح و قرار گرفتن رانندگی در شمول مشاغل سخت و زیان‌آور با توجه به اینکه براساس قانون<sup>۱</sup> «کارفرمایان کلیه کارگاه‌های مشمول قانون تأمین اجتماعی که تمام یا برخی از مشاغل آنها حسب تشخیص مراجع ذیربط سخت و زیان‌آور اعلام گردیده یا خواهند گردید، مکلفند ظرف دو سال از تاریخ تصویب این قانون نسبت به ایمن‌سازی عوامل شرایط محیط کار مطابق حد مجاز و استانداردهای مشخص شده در قانون کار و آیین‌نامه‌های مربوطه و سایر قوانین موضوعه در این زمینه اقدام نمایند»، نقش کارفرما را چه کسی برعهده خواهد گرفت و با توجه به نامشخص بودن کارگاه در قانون و یا دستکم عدم تطابق دو قانون تأمین اجتماعی و بیمه رانندگان، باید چگونه درخصوص ایمن‌سازی کارگاه اقدام شود؟

#### مسئله وصول ۴ درصد حق بیمه از رانندگان

در صورت تصویب طرح، رانندگان موظفند ۴ درصد حق بیمه سهم کارفرما را رأساً پرداخت نمایند، با توجه به اینکه پرداخت ۴ درصد حق بیمه مشاغل سخت و زیان‌آور به نسبت سنوات اشتغال در هنگام برقراری بازنشستگی دریافت می‌شود، به نظر می‌رسد با توجه به استطاعت مالی قشر راننده، چنین مبلغی در توان آنان نباشد.

#### عدم دقت کافی نسبت به تبعات سخت و زیان‌آوری شغل رانندگی

به‌موجب ماده (۵۲) قانون کار در کارهای سخت و زیان‌آور ساعات کار نباید از ۶ ساعت در روز و ۳۶ ساعت در هفته تجاوز نماید. همچنین با توجه به ماده (۶۱) این قانون، ارجاع کار اضافی به کارگرانی که کار شبانه یا کارهای خطرناک و سخت و زیان‌آور انجام می‌دهند ممنوع است. در صورت قبول طرح مورد نظر با توجه به صراحت قانونی، هزینه‌های کارفرما به‌شدت افزایش پیدا خواهد کرد. باید در نظر داشت که براساس ماده (۲) دستورالعمل کنترل ساعت کار مجاز رانندگان که توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور صادر شده است «رانندگی وسایل نقلیه عمومی بار، در راه‌ها فقط در مدت ۱۰ ساعت در شبانه‌روز مجاز خواهد بود، در صورتی که سفر وسیله‌ای بیش از ۱۰ ساعت پیش‌بینی گردد و مؤسسه مربوط به برنامه سفر آن را، یکسره تنظیم نموده باشد، باید راننده کمکی با وسیله نقلیه همراه نماید و نام راننده کمکی را در برنامه درج نماید».

برای مثال مسیر تهران- بندرعباس که در حال حاضر با دو راننده ممکن می‌شود، در این صورت، دو راننده باید به چهار راننده افزایش یابد.

۱. بند «۲» تبصره «۲» ماده واحده قانون اصلاح تبصره «۲» الحاقی ماده (۷۶) قانون اصلاح مواد (۷۲) و (۷۷) و تبصره ماده (۷۶) قانون تأمین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ و الحاق دو تبصره به ماده (۷۶) مصوب ۱۳۷۱، مصوب ۱۳۸۰/۷/۱۴.

## رواج بازنشستگی در سنین پایین

به موجب بند «۱۵» ماده (۲) قانون تأمین اجتماعی: بازنشستگی عبارت است از: عدم اشتغال بیمه شده به کار... با توجه به تعریف فوق نظر به اینکه بازنشستگی و یا اشتغال به کار در کارهای سخت و زیان‌آور هر سال ۱/۵ سال محاسبه می‌گردد. در نتیجه افراد با سن پایین با احراز شرایط بازنشستگی قادر به کار نخواهند بود (به هنگام درخواست بازنشستگی دفترچه کار مربوط باید تحویل تأمین اجتماعی گردد که رانندگی بدون دفترچه از نظر پلیس راه مشکلات خود را خواهد داشت) ضمن اینکه وزارت راه و شهرسازی به دلیل موارد پیش گفته به فرد بازنشسته برنامه نخواهد داد. مضاف بر آن، این موضوع را هم باید در نظر داشت که کنار گذاشتن رانندگان باتجربه و در عین حال نسبتاً جوان می‌تواند پیامدهایی از جمله کمبود نیروی کار را به وجود آورد.

## ایجاد تبعیض میان مشاغل سخت و زیان‌آور

در شرایطی که اشتغال در محیط‌های آزرستی، کار در معادن، کار در ارتفاعات بیش از ۳۰ متر و غیره، در قانون، سخت و زیان‌آور شناخته نشده است و سخت و زیان‌آوری آنان مستلزم آلاینده‌سنجی و طرح در کمیته‌های بدوی و استانی می‌باشد، طرح موضوع رانندگان استثنایی است بر قاعده کلی که نابرابری محسوسی را نمایان می‌سازد و می‌تواند زمینه یک تبعیض در جامعه را به وجود آورد.

## جمع‌بندی و پیشنهاد

### ۱. حرکت در مسیر اجرای قانون مشاغل سخت و زیان‌آور از مجراهای قانونی

قانون اصلاح تبصره «۲» ماده (۷۶) و اصلاحات بعدی آن در خصوص مشاغل سخت و زیان‌آور، تشخیص مشاغل سخت و زیان‌آور را (جزء «۵» بند «ب» تبصره «۲») به آیین‌نامه‌ای که توسط دولت مصوب می‌گردد، محول نموده است. بدیهی است که مطابق آیین‌نامه مذکور هر شغل و یا شاغلی می‌تواند توسط دولت، سخت و زیان‌آور منظور شده و بنابراین نیازی به قانونگذاری جدید وجود ندارد.

### ۲. همسنجی پیشنهادهای کمیسیون اجتماعی و عمران و نظر مرکز پژوهش‌های مجلس

جدول ۱. همسنجی پیشنهادهای کمیسیون اجتماعی و عمران و نظر مرکز پژوهش‌های مجلس

نظر مرکز پژوهش‌های مجلس	کمیسیون عمران	کمیسیون اجتماعی	طرح
دایره شمول قانون طی اصلاحیه سال ۱۳۸۷ تغییر و رانندگان حمل بار و مسافر درون شهری به آن اضافه گردید. طرح پیشنهادی صرفاً تغییراتی در شکل است و نه در محتوا.	تغییری نداده است.	تغییری نداده است.	۱. عنوان قانون به «قانون بیمه‌های اجتماعی» تغییر می‌یابد.
عین نظر کمیسیون اجتماعی است با این تفاوت که نیازی به این تبصره نبوده، زیرا جزء «۴» و همچنین جزء «۵» بند «ب» قانون اصلاح تبصره «۲» ماده (۷۶) موضوع مشاغل سخت و زیان‌آور تکلیف را برای ذینفعان اعم از کارفرمایان و بیمه‌شدگان روشن نموده است. بنابراین پیشنهاد می‌شود که قانون بیمه رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر بین شهری و درون شهری و راهداران و رانندگان وزارت راه و شهرسازی در جاده‌های کشور مشمول مشاغل سخت و زیان‌آور می‌باشند.	کمیسیون عمران قسمت تبصره را به سبب ایجاد مشکلات اجرایی و مغایرت با قانون کار رد نموده است.	کمیسیون اجتماعی موضوع تبصره «۶» طرح را به جزء «۴» و «۵» بند «ب» قانون اصلاح تبصره «۲» ماده (۷۶) موضوع مشاغل سخت و زیان‌آور که در حال حاضر مجری است، محول نموده است.	۲. متن زیر به عنوان تبصره «۶» به ماده واحده قانون الحاق و شماره تبصره «۶» و به تبصره «۷» تغییر می‌یابد. تبصره «۶»- رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر بین شهری و درون شهری و راهداران و رانندگان وزارت راه و شهرسازی در جاده‌های کشور مشمول مشاغل سخت و زیان‌آور می‌باشند. مشمولان این قانون مکلف به پرداخت چهار درصد (۰/۴) سهم کارفرما به صورت نقد و یا اقساط هستند.

۳. نظر به اینکه قانون اصلاح تبصره «۲» ماده (۷۶) در جزء «۴» بند «ب» و همچنین جزء «۵» نحوه پرداخت حق بیمه و همچنین شرایط احراز مشاغل سخت و زیان‌آور تعیین نموده است، بنابراین نیازی به طرح مذکور برای مشاغل خاص نمی‌باشد. از این منظر رد کلیات طرح پیشنهاد می‌شود.

