

ماهیت حقوقی سامانه‌های رایانه‌ای تسهیل
دسترسی به عرضه و تقاضای حمل‌ونقل
(سیاست‌های ایران و کشورهای دیگر)

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات ارتباطات و فناوری‌های نوین

کد موضوعی: ۲۸۰
شماره مسلسل: ۱۵۶۶۲
دی‌ماه ۱۳۹۶

به نام خدا

فهرست مطالب

چکیده.....	۱.....
مقدمه.....	۳.....
۱. تجربه کشورها در مقرراتگذاری فعالیتهای اقتصاد دسترسی در حوزه حمل و نقل.....	۱۰.....
۲. اقتصاد دسترسی در ایران و قوانین کشور در این زمینه.....	۲۵.....
جمع بندی.....	۳۲.....
پیشنهادها.....	۳۵.....
منابع و مأخذ.....	۳۷.....

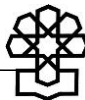


ماهیت حقوقی سامانه‌های رایانه‌ای تسهیل دسترسی به عرضه و تقاضای حمل‌ونقل (سیاست‌های ایران و کشورهای دیگر)

چکیده

تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات و کالاها یک بخش اقتصادی نوظهور است که به آن اقتصاد دسترسی می‌گویند. مقرراتگذاری شرکت‌های فعال در اقتصاد دسترسی، در بیشتر مناطق جهان با تعریف حقوقی آن شرکت‌ها انجام می‌شود. سیاست‌های اتخاذی پیرامون فعالیت‌های شرکت‌های فعال «تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای حمل‌ونقل»، بر سایر کسب‌وکارهای اقتصاد برنامه‌های کاربردی نیز اثرگذار است. این کسب‌وکارها فرصت‌های زیادی برای اشتغال‌زایی و افزایش بهره‌وری اقتصاد فراهم می‌آورند. تعریف حقوقی نوع فعالیت‌های شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری به یکی از بحث‌های حقوقی جاری در دنیا تبدیل شده است و دادگاه‌ها و مراجع حقوقی مختلف درباره ماهیت این کسب‌وکارها، نحوه ارتباط و مسئولیت آنها در برابر دیگر ذی‌نفعان مانند رانندگان و مسافران، مقررات متنوعی را تصویب کرده‌اند. مطالعه کشورهای هند، امارات متحده عربی، ترکیه و عربستان نشان می‌دهد حمایت از فعالیت شرکت‌های بومی و سرمایه‌گذاری خارجی در زمینه تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای حمل‌ونقل در دستور کار آن کشورها قرار گرفته است. سازوکار فعالیت این شرکت‌ها مقرراتگذاری و اجرای سیاست‌های مختلف را تسهیل می‌کند. در امارات این شرکت‌ها ملزم به افزودن همه رانندگان تاکسی به ناوگان خود

شده‌اند. در اتحادیه اروپا، فعالیت‌های چنین شرکت‌هایی به حکم دادگاه‌ها به استفاده از رانندگان تاکسی و دارندگان مجوز تاکسی محدود شده است و این شرکت‌ها در بیشتر مناطق این اتحادیه حق ندارند از افراد فاقد مجوز رانندگی تاکسی در فعالیت‌های روزمره تاکسیرانی خود استفاده کنند. طبق حکم دادگاه اتحادیه اروپا ماهیت حقوقی فعالیت این‌گونه شرکت‌ها خدمات تاکسیرانی است. البته همسفری در سفرهای موردی درون‌شهری و برون‌شهری که عرفاً فعالیت حرفه‌ای تلقی نمی‌شود با رعایت موازین امنیتی نه‌تنها مورد اعتراض نیست، بلکه تشویق نیز می‌شود. در کشور استرالیا دادگاه حکم کرده است که این شرکت‌ها ملزم به پرداخت مالیات مصوب برای این خدمات هستند. در انگلستان به حکم دادگاه رابطه میان شرکت‌های تسهیلگر دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات ترابری و رانندگان رابطه کارفرما و کارمند تشخیص داده شده است و قوانین کار این کشور در زمینه بیمه و مزایا بر رانندگان و دیگر کارمندان این شرکت‌ها اعمال خواهد شد. در ایران قوانین متعددی در زمینه حمل‌ونقل بار و مسافر به تصویب رسیده است که سازوکار فعالیت این شرکت‌های فناوری فرصت‌هایی برای اجرای مؤثرتر و کارآمدتر این قوانین فراهم آورده است، البته آسیب‌هایی نیز قابل شکل‌گیری است که باید مورد توجه قرار گیرد. حمایت از فعالان و سازماندهی حوزه اقتصاد دسترسی، نیازمند رفع برخی خلأهای قانونی است که در «طرح حمایت از مسئولیت شرکت‌های فراهم‌آور تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات و کالاها» تشریح شده است.



تسهیل دسترسی به عرضه و تقاضا با استفاده از برنامه‌های کاربردی اینترنتی نصب شده روی گوشی تلفن همراه مشتری و خدمت‌دهنده، خود به خدمت و بازاری متمایز تبدیل شده است. به این نوع خدمات، «خدمات تسهیل رایانه‌ای دسترسی» گفته می‌شود. خدمات رایانه‌ای تسهیل دسترسی، پیدا کردن مناسب‌ترین عرضه‌کننده یا متقاضی خدمت، مذاکره و تبادل خدمت را تسهیل می‌کنند. امروزه نمونه‌های بسیاری از این خدمات نرم‌افزاری، از یافتن راننده گرفته تا خدمات ارسال غذای خانگی به مشتریان و نمایش اطلاعات کسب‌وکارها روی نقشه در بازار شکل گرفته است. این خدمات که نوع ترابری آن در ایران در دستور کار سیاستگذاران قرار گرفته، زیرمجموعه‌ای از مفهوم اقتصاد برنامه‌های کاربردی است^۱ (GSR-16, 2016). اقتصاد برنامه‌های کاربردی به مجموعه فعالیت‌ها، محصولات و خدماتی گفته می‌شود که معمولاً از طریق برنامه‌های کاربردی مبتنی بر اینترنت پهن‌بند همراه به کاربران عرضه می‌شوند (GSR-16, 2016). از منظر پژوهشگران اتحادیه بین‌المللی مخابرات^۲ اقتصاد برنامه‌های کاربردی، حوزه‌ای است که اقتصاد دسترسی^۳ و خدمات عرضه شده روی خطوط مخابراتی^۴ را دربرمی‌گیرد (GSR-16, 2016 de Reuver, 2016).

خدمات عرضه شده در بستر خطوط مخابرات طبق تعریف کارشناسان اتحادیه

1. APP Economy

2. International Telecommunication Union (ITU)

۳. در این گزارش به جای عبارت اقتصاد تسهیمی (Sharing Economy) از اقتصاد دسترسی (Access Economy) استفاده می‌شود.

4. Over The Top: (OTT)

بین‌المللی مخابرات (Mnakti, 2016) به برنامه‌های کاربردی و خدماتی اطلاق می‌شود که بر بستر اینترنت اپراتورهای مخابراتی قابل دسترسی هستند و نمونه‌های آن شبکه‌های اجتماعی، موتورهای جستجو و وبگاه‌های گردآوری ویدئوی عموم جامعه و مانند آن را شامل می‌شود.

از جمله شرکت‌های معروف فعال در گسترش اقتصاد برنامه‌های کاربردی می‌توان به شرکت اوبر^۱ (شرکت مشابه شرکت‌های ایرانی تسهیل‌کننده دسترسی به عرضه و تقاضای استفاده از وسایل حمل‌ونقل)، گوگل (موتور جستجو) و اپل (تولیدکننده تلفن هوشمند) اشاره کرد. بسته به دیدگاه سیاستگذاران، مقرراتگذاری این بخش‌ها می‌تواند از جنبه‌های مختلفی همچون حفاظت از داده‌ها و تنظیم مقررات بررسی شود (McNamara, 2015; Katz, 2015). این شرکت‌ها به حجم زیادی از داده‌ها و اطلاعات مشتریان خود دسترسی دارند و قادرند فرآیند اجرای بعضی قوانین را تسهیل کرده یا مانع اجرای بعضی از آنها شوند (Tene, 2012) که در این گزارش این موارد بررسی خواهد شد.

در ایران سیاستگذاران و مراکز سیاست‌پژوهی اقتصاد دسترسی را بیشتر در موضوع خدمات تسهیل دسترسی به خودرو و وسایل ترابری، قرار داده‌اند، اما اقتصاد دسترسی نمونه‌های دیگری نیز دارد که برخی از آنها عبارتند از: ۱. تسهیل دسترسی به محل سکونت (شناسایی و اجاره کامل محل اقامت یا اشتراک اتاق‌های خالی منزل که قابل رقابت با صنعت هتل‌داری است، نمونه آن ایربی ان بی^۲ و اشتراک پارکینگ منزل که قابل رقابت با شرکت‌های پارکینگ است، مانند جاست پارک)، ۲. اشتراک سایر وسایل و

1. Uber

2. AIRBNB

3. Just Park



خدمات (مانند اشتراک دوچرخه و وسایل ورزشی گران قیمت نمونه آن اسپلینتر)^۱،^۳ فروش غذای خانگی (نمونه آن هومداین)^۲ و^۴ اشتراک دسترسی بی سیم به اینترنت خانگی (نمونه آن فون)^۳ هر کدام از این نمونه‌ها توانایی به جریان انداختن مقدار زیادی از نهاده‌های تولیدی بلااستفاده (مانند اوقات فراغت زنان خانه‌دار، جوانان بیکار و سایر نهاده‌های تولیدی بلااستفاده) را دارند که می‌تواند به رشد و توسعه اقتصادی چشمگیر منجر شود (Heylighen, 2017) (Malhotra, 2014). با این وجود، این تغییرات عمده نیازمند مقرراتگذاری و اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه است که در این گزارش بررسی می‌شود.

طبق عرف سیاستگذاری، تا پدیده‌ای به ابعاد و اندازه‌های لازم برای سیاستگذاری تبدیل نشود معمولاً در دستور کار قرار نمی‌گیرد و سیاست‌های کشورهای مختلف در مورد پدیده‌های مربوط به اقتصاد برنامه‌های کاربردی بیشتر واکنش به نمونه‌های خاص از یک پدیده بوده است (Gorke, 2015). دو مورد از بزرگ‌ترین پدیده‌های اقتصاد دسترسی، کسب‌وکارهای تجمیع تقاضای اماکن مانند ایربی ان بی (صنعت اشتراک منازل مسکونی) و کسب‌وکارهای تجمیع تقاضای ترابری مانند اوبر (اشتراک خودرو و کمک به شناسایی افراد هم‌مسیر) هستند. در ایران این کسب‌وکارها به‌علت تأخیر در گسترش اینترنت موبایل پهن‌بند با چند سال تأخیر (حدود ۸ سال) به مسئله سیاست‌پژوهی تبدیل شده‌اند، اما در کشورهای دیگر از جمله عربستان، ترکیه، امارات متحده عربی، هند، اتحادیه اروپا، انگلستان، فرانسه و استرالیا این خدمات مدت زیادی است به‌عنوان موضوع

-
1. Spinlister
 2. Home Dine
 3. Fon

سیاستگذاری مطرح شده‌اند. در نتیجه سیاستگذاری‌های صورت گرفته کشورهای یاد شده و استفاده از تجربه‌های آنها می‌تواند برای ایران مفید باشد. در ادامه بعد از معرفی کوتاه از مفهوم و فناوری فعالیت‌های اقتصاد دسترسی، سیاست‌های کشورها در زمینه جلوه‌های مختلف این فناوری مورد واکاوی قرار می‌گیرد.

– ماهیت و مفهوم اقتصاد دسترسی

در مجامع علمی ایران معمولاً برای اشاره به موج جدید کسب‌وکارهای مبتنی بر برنامه‌های کاربردی از عبارات اقتصاد اشتراکی (قادری، ۱۳۹۵)، مشارکتی (حاجی، ۱۳۹۵) یا شراکتی (گلرخ، ۱۳۹۴) (سه ترجمه برای Sharing Economy) استفاده شده است. استفاده از عبارت «اقتصاد شراکتی» با توجه به اینکه قبلاً ریتزمن، (۱۳۶۸) و توتونچیان (۱۳۸۱) و اخیراً مهر، (۱۳۹۳) از این عبارت به‌جای Share Economy (مفهوم سهیم کردن و شراکت دادن کارگران در سود کارخانه استفاده شده) پیشنهاد نمی‌شود. عبارت «اقتصاد مشارکتی» با توجه به معادل بودن عبارت Participation با مشارکت و استفاده از آن برای اشاره به Participatory Economics توصیه نمی‌شود (عبیری، ۱۳۸۶). گرچه مفهوم تسهیل مشارکت در فعالیت‌های اقتصادی هم از عناصر اصلی مفهوم Sharing Economy است. «اقتصاد اشتراکی» به نظام اقتصادی ناشی از مکتب کمونیسم (زاهدی وفا و پیغامی، ۱۳۸۸، پیرنیا، ۱۳۴۶، حجتی کرمانی، ۱۳۴۶) (لزوم اشتراکی بودن عوامل و فواید تولید میان همه آحاد جامعه) اشاره دارد. با توجه به موارد



فوق برای رفع ابهام و بیان تازگی می‌توان نواژه «اقتصاد تسهیمی»^۱ را به جای Sharing Economy مورد استفاده قرار داد. به صورت کلی این قبیل فعالیت‌های اقتصادی با تسهیل دسترسی به خدمت یا تقاضای خدمت هم، زمینه مشارکت بهینه‌تر در فعالیت‌های اقتصادی را برای افراد بیشتری فراهم می‌آورند و هم اشتراک‌گذاری و تسهیم منابع را تسهیل می‌کنند، اما «ایکارت» و «باردی»^۲ به این نکته اشاره کرده‌اند که در اقتصاد تسهیمی، موضوع اصلی اشتراک‌گذاری و تسهیم نیست، بلکه وجه تمایز این فعالیت‌های اقتصادی تسهیل دسترسی است و باید از عبارت اقتصاد دسترسی^۳ به جای اقتصاد تسهیمی استفاده کرد. به عبارت دیگر بسیاری از مصادیق این مفهوم مانند خدماتی که در آن یک شرکت نرم‌افزاری زمینه استفاده از خدمات افراد مختلف مثلاً غذای خانگی پخته شده توسط زنان خانه‌دار را فراهم می‌آورد، چیزی به اشتراک گذاشته نمی‌شود، بلکه دسترسی به اطلاعات خدمات برای افراد متقاضی تسهیل شده است، از این رو از عبارت اقتصاد دسترسی در این گزارش استفاده می‌شود. عبارت‌های دیگر هم در تحقیقات برای اشاره به همین مفهوم مورد استفاده قرار می‌گیرد که در جدول ذیل قابل مشاهده است.

۱. همانطور که در عبارت Knowledge Sharing کلمه Sharing تسهیم ترجمه شده و عبارت تسهیم دانش رایج است.

2. Eckhardt and Bardhi, 2015.

3. Access Economy

جدول مفاهیم مرتبط با اقتصاد دسترسی

منبع	عبارت
(Gansky, 2010)	The Mesh
(Lamberton, 2012)	Commercial Sharing Systems
(Barnes, 2017)	Collaborative Consumption
(Meijer, 2011)	Coproduction
(Bryson, 2017)	Co-creation
(Qu, 1-14)	product-service Systems
(Lawson, 2016)	Access Based Consumption
(Lancaster, 2017)	Consumer Participation
(Liu, 2016)	Online volunteering

هرکدام از این عبارتها به مفهومی اشاره دارند که برای نظریه‌پردازی در یک حوزه خاص مطرح شده‌اند، اما وجه مشترک همه آنها دو موضوع است (Belk, 2014): الف) بهره‌گیری از خدمات و کالاهای مصرفی به صورت مدل دسترسی غیرتملیکی و موقتی، ب) تکیه آنها بر اینترنت و به‌ویژه وب نسل دوم. وب نسل دوم کاربران را قادر می‌سازد محتوا عرضه کرده و با یکدیگر ارتباط برقرار کنند (Miller, 2016).

اقتصاد دسترسی به مدل‌های کسب‌وکاری اشاره دارد که در آنها انجام فعالیت‌ها به‌واسطه بسترهای تعاملی تسهیل شده‌اند (Goudin, 2016). این بسترها بازاری باز ایجاد می‌کنند که استفاده موقتی از کالاها یا خدمات عرضه شده به‌وسیله افراد را ممکن می‌سازند. اقتصاد دسترسی شامل سه گروه از افراد می‌شود (Ertz, 2016): ۱. عرضه‌کنندگان خدمات که منابع، دارایی‌ها، زمان یا مهارت‌های خود را به اشتراک می‌گذارند. این افراد می‌توانند عرضه‌کننده مقطعی خدمات باشند^۱ یا عرضه‌کنندگان خدماتی باشند که قابلیت حرفه‌ای

۱. مثلاً فروش وسایل مازاد با برنامه‌های کاربردی دیوار یا شیپور.



خودشان را عرضه می‌کنند (عرضه‌کنندگان حرفه‌ای خدمات)^۱،^۲. استفاده‌کنندگان از این خدمات و^۳ واسطه‌هایی^۴ که از طریق بسترهای برخط عرضه‌کنندگان را به کاربران متصل و تراکنش‌های آنها را تسهیل می‌کنند. تراکنش‌های اقتصاد دسترسی می‌تواند به صورت انتفاعی یا غیرانتفاعی انجام شود (Schor, 2016). در نتیجه وظایف و تکالیف هر سه گروه دخیل در این‌گونه فعالیت‌ها و انواع فعالیت‌های انتفاعی و غیرانتفاعی حول اقتصاد دسترسی باید در مقرراتگذاری لحاظ شود.

– آشنایی با فناوری و هزینه ورود به بازار تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضا

فناوری‌های اصلی که به کمک اقتصاد دسترسی آمده‌اند عبارتند از: فناوری مکان‌یابی (مانند گلوناس^۳ روسیه، جی پی اس^۴ آمریکا و بایدو^۵ چین که حسگر یا سنسور آنها در بیشتر تلفن‌های هوشمند نصب است)، خدمات پرداخت اعتباری و اینترنت بانک، پوشش اینترنت پهن‌بند موبایل و از همه مهمتر تلفن‌های هوشمند، زیرا این فناوری‌های ذکر شده در تلفن هوشمند مجتمع شده‌اند. در چند سال اخیر میزان استفاده از تلفن هوشمند و پوشش اینترنت پهن‌بند در ایران و سایر نقاط جهان گسترش زیادی داشته است و زیرساخت‌های ایجاد شده در گذشته را کاربردی‌تر کرده است. می‌توان با نصب برنامه‌های کاربردی شرکت عرضه‌کننده خدمات بر روی تلفن همراه مشتری از خدمات آن بهره برد. این برنامه‌های

۱. استفاده از برنامه‌های دیوار و شیپور توسط فروشندگان حرفه‌ای مانند بنگاه‌های املاک و فروشندگان حرفه‌ای کالاهای مختلف.

2. Intermediaries

3. GLONASS: Global Navigation Satellite System

4. GPS: Global Positioning System

5. BeiDou

کاربردی به کاربر یا خدمت‌گیرنده (مثلاً مسافر) و خدمت‌دهنده (مثلاً راننده) کمک می‌کند که طرفین از مکان و شرایط ارائه خدمت، دریافت یا عرضه، آگاهی داشته باشند و بخشی از تراکنش‌های مالی را نیز تسهیل می‌کند.

در حالی که برنامه‌های کاربردی اقتصاد دسترسی موجب جلب توجه همگانی شده‌اند، باید دقت داشت که فناوری پشت این برنامه‌های کاربردی چندان پیچیده نیست (Bryant, 2016). به‌طور نمونه با هزینه‌ای کمتر از چهار میلیون تومان می‌توان کد نوشته‌های رایانه‌ای لازم برای ایجاد برنامه کاربردی راه‌اندازی خدمات تاکسی اینترنتی مانند اوبر را خریداری کرد. تنها به مهارت‌های متوسط به بالای کدنویسی برای اختصاصی‌سازی و مهارت‌های مدیریتی و سازمانی برای اداره چنین کسب‌وکارهایی نیاز است. یعنی نگرانی از فاصله فناوری و پیچیدگی فناوری در اینجا مطرح نیست، اما این کسب‌وکارها به تعداد مشتری و عرضه‌کننده خدمت حساس هستند و سازوکار بازار این‌گونه فعالیت‌ها به‌صورتی است که پس از مدتی جز چند شرکت بزرگ سایر بازیگران از بازار خارج می‌شوند و بازار به سمت انحصار پیش می‌رود که مسائل مقرراتگذاری و ایجاد رقابت را پررنگ‌تر می‌سازد.

۱. تجربه کشورها در مقرراتگذاری فعالیت‌های اقتصاد دسترسی در حوزه حمل‌ونقل

این گزارش به دلایلی کشورهای مختلفی را انتخاب کرده است که یکی از آنها در دسترس بودن اطلاعات مربوط به تصمیمات سیاستگذاری این کشورهاست. وضعیت نابسامان حمل‌ونقل شهری پیش از ورود کسب‌وکارهای اقتصاد دسترسی به کشور هند با نابسامانی حمل‌ونقل شهری و معضل ساماندهی سواری‌های شخصی در کشور ایران



شبهات دارد و از این رو سیاستگذاری پدیده اقتصاد دسترسی در حوزه حمل و نقل این کشور می‌تواند برای کشور ایران نیز نکات جالب توجهی داشته باشد. ترکیه، عربستان و امارات از جمله کشورهای مهم منطقه هستند که سیاستگذاری‌های آنها می‌تواند با توجه به نزدیکی منطقه‌ای برای ایران نکات آموزنده‌ای داشته باشد. تجربه اتحادیه اروپا برای تعریف ماهیت حقوقی این کسب و کارها در کشورهایی که نظام حمل و نقل شهری سامان یافته‌ای دارند مورد بررسی قرار می‌گیرد و کشورهای فرانسه و آلمان به عنوان تجربه حمایت از نوآوری در عین حمایت از شاغلین مورد مطالعه قرار گرفته است. کشور انگلستان به دلیل پرداختن به موضوع سیاست‌های تأمین اجتماعی و استرالیا برای بررسی موضوع مالیات، مورد مطالعه قرار گرفته‌اند.

۱-۱. هند: ماهیت حقوقی، فرصت‌ها و دشواری‌های سیاستگذاری این نوع فعالیت‌ها
در هند عرضه خدمات رایانه‌ای تسهیل دسترسی به مکان اقامت (مانند ایربی ان بی) با چالش جدی مواجه نشده است. مثلاً ایربی ان بی با کمک به افراد برای یافتن منزل مناسب و عقد قرارداد، مبالغ را بین طرفین منتقل و مالیات ۱۵ درصدی قیمت عرضه خدمات را اخذ و به صورت برخط به حساب دولت هند واریز می‌کند. البته اخیراً الزام بعضی رهنمودها در زمینه امنیت و سطح خدمت در دستور کار وزارت گردشگری هند قرار گرفته است. (Chaturvedi, 2017)

اما طبق قانون اساسی هند مسئله ترابری جاده‌ای و سیاستگذاری آن به صورت ایالتی انجام می‌شود و دولت‌های محلی در مورد مقررات حمل و نقل استقلال دارند. قانون وسایل نقلیه موتوری ۱۹۹۸ کشور هند قانون اصلی مقرراتگذاری وسایل نقلیه جاده‌ای

است. این قانون برخی مجوزها را برای وسایل ترابری الزام کرده و شرایط و نیازمندی‌های مجوزهای مختلف را تعیین کرده است. به‌علاوه این قانون به مقامات ایالتی اجازه داده که مقررات تاکسی را خودشان تعیین کنند. در اعمال این قانون دولت‌های ایالتی پروانه فعالیت تاکسی رادیویی برای تنظیم فعالیت تاکسی‌های رادیویی سنتی را تدوین کرده‌اند. ازسوی دیگر قانون فناوری اطلاعات سال ۲۰۰۰ این کشور چارچوب حقوقی فعالیت شرکت‌های فناوری اطلاعات و ارتباطات را مشخص کرده که تجارت الکترونیکی و جرائم سایبری را نیز دربرمی‌گیرد.

در هند شرکت اولاً^۱ که مرکز آن در شهر بمبئی قرار دارد از سوم دسامبر ۲۰۱۰ (نزدیک به هشت سال پیش) فعالیت در زمینه تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات تاکسی را آغاز کرد. سه سال بعد در سال ۲۰۱۳ شرکت آمریکایی اوبر هم فعالیتش را از شهر بنگلور^۲ آغاز کرد. همچنین این شرکت‌ها تاکسی‌های موتورسیکلت را هم ساماندهی کرده‌اند. هند در حال حاضر قانون ملی برای مقررات‌گذاری فعالیت شرکت‌هایی مانند اوبر، ندارد. اما تلاش‌هایی را آغاز کرده است. در اکتبر ۲۰۱۵ وزارت بزرگراه‌ها و حمل‌ونقل جاده‌ای^۳ یکسری رهنمودهای غیراجباری برای ایالت‌ها در مقررات‌گذاری شرکت‌هایی همچون اوبر و اولاً صادر کرد که خودشان را «تجمیع‌گران تقاضای ترابری برپایه فناوری اطلاعات»^۴ معرفی می‌کنند. به‌علاوه پیش‌نویس لایحه ترابری جاده‌ای و امنیت که در مراحل مشورتی قرار دارد برخی ملاحظات برای

1. Ola

2. Bangalore

3. Ministry of Road Transport and Highways: وزارت فرایالتی کشور هند.

4. "On-demand Information Technology-based Transportation Aggregators."



مقرراتگذاری تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری را هم دارد که تعریف حقوقی این موجودیت‌ها را هم دربرمی‌گیرد. چالش‌های حقوقی مقرراتگذاری شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری در هند به سه دسته تقسیم می‌شوند: چالش اول تعیین ماهیت کسب‌وکار و نحوه صدور مجوز و نوع مجوز قابل اعمال بر این شرکت‌هاست. چالش دوم سیاست‌های نرخ‌گذاری خدمت این شرکت‌ها و مقاومت آنها در مقرراتگذاری نرخ خدماتشان است. چالش سوم مقید کردن این شرکت‌ها به رعایت ملاحظات زیست‌محیطی است.

چالش اول - تعیین ماهیت حقوقی کسب‌وکار شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای

دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری در هند و مسائل امنیتی

چالش‌های حقوقی شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری در هشتم دسامبر ۲۰۱۴ در محدوده پایتخت این کشور (شهر دهلی) آغاز شد. در این تاریخ یک مسافر ۲۶ ساله زن کاربر اوبر توسط راننده‌اش مورد تجاوز قرار گرفت و دولت ایالتی دهلی یک ممنوعیت عمومی برای همه خدمات تاکسی مبتنی بر برنامه‌های کاربردی اعمال کرد. معاون وزیر ایالتی در آن تاریخ اعلام کرد که همه عرضه‌کنندگان شناسایی نشده ترابری و تاکسی مبتنی بر برنامه‌های کاربردی از ارائه چنین خدماتی منع می‌شوند، مگر اینکه مجوزهای لازم را از وزارت حمل‌ونقل ایالت دهلی اخذ کنند (Goitom, 2016).

در پایان دسامبر ۲۰۱۴ دولت ایالتی دهلی قوانین مجوز تاکسی رادیویی را به‌نحوی اصلاح کرد که شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات تاکسی هم بتوانند مجوز تاکسی رادیویی اخذ کنند و مقررات زیر را الزامی کرد:

- گردآورندگان تاکسی^۱ (تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری) باید همه قوانین مرتبط مانند قانون وسایل نقلیه موتوری ۱۹۹۸ و قانون فناوری اطلاعات سال ۲۰۰۰ را رعایت کنند.
- مجوز تنها به شرکت‌هایی داده می‌شود که طبق قانون ثبت شرکت‌ها (مصوب سال ۱۹۵۶) ثبت شده باشند و «اجباراً خدمات ترابری عمومی عرضه کنند».
- راننده باید بدون سوءسابقه باشد و شخصیت اخلاقی خوبی داشته باشد.
- دارندگان مجوز تاکسی رادیویی در مقابل کیفیت رفتار رانندگان، صلاحیت انتظامی و نحوه برخورد آنها با مشتریان مسئول شمرده می‌شوند.
- دارنده مجوز باید یک دفتر ثبت شده در دهلی داشته باشد و شماره تماس تلفنی و آدرس ایمیل خود را به اداره ترابری ارائه کند.
- شرکت‌های دارنده مجوز باید یک مرکز تماس یا درگاه وب راه‌اندازی کنند.
- دارندگان مجوز باید حداقل ناوگانی متشکل از ۲۰۰ تاکسی در اختیار داشته باشند و حداکثر تعداد تاکسی از ۴۰۰۰ خودرو تجاوز نکند.
- تاکسی باید به یک دکمه تماس مجهز شود تا در صورت هرگونه تنش، سیگنال لازم به مرکز کنترل دارنده مجوز و سپس نزدیک‌ترین ایستگاه پلیس ارسال شود. یک سامانه مکان‌یابی جهانی (GPS یا GPRS) باید در تمام طول مسیر (تا وقتی که در استخدام است) از واحد کنترل مرکزی تاکسی رادیویی برقرار باشد.
- شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری با بسیاری از مفاد این قوانین به مخالفت پرداختند؛ زیرا خودشان را عرضه‌کننده خدمات تاکسی رادیویی



قلمداد نمی‌کردند، بلکه خود را شرکت فناوری می‌دانستند. طبق یک گزارش سخنگوی اوبر اعلام کرد که «ما یک شرکت تاکسی رادیویی نیستیم و بنابراین اصلاحات وزارت ترابری در طرح تاکسی رادیویی به ما در خدمت‌رسانی به مسافران و رانندگان در دهلی کمکی نمی‌کند» و «قانون فناوری اطلاعات سال ۲۰۰۰ در مقررات‌گذاری واسطه‌ای مانند اوبر لحاظ نشده است». یعنی این مقررات ناقض مفاد قانون فناوری اطلاعات سال ۲۰۰۰ هند است یا مطابق آن وضع نشده است.

به‌رغم وجود ممنوعیت‌ها، شرکت اوبر فعالیت‌های خود را پس از توقیف کوتاه‌مدت دوباره از سر گرفت. وزارت ترابری هشدار داد که اگر رانندگان اوبر بدون مجوز فعالیت کنند، خودروهای آنها را توقیف خواهد کرد. در دسامبر ۲۰۱۴ با استناد به اینکه قبل از صدور مقررات به طرف‌های متأثر از مقررات فرصت شنیده شدن صدایشان داده نشده بود،^۱ دادگاه عالی دهلی شرایط را برای تعداد محدودی از تسهیلگران دسترسی رایانه‌ای به عرضه و تقاضای تاکسی (که شکایت کرده بودند) تعدیل کرد. البته حکم دادگاه در رفع ممنوعیت فعالیت آن شرکت‌ها شامل شرکت اوبر نمی‌شد و برای شرکت اولاً صادر شده بود. در هر حال به‌نظر می‌رسید چنین فعالیت‌هایی همچنان ممنوع باشد، چراکه تقاضای مجوز اوبر و دیگر شرکت‌ها رد می‌شد. در ژوئن ۲۰۱۵ دولت هند تقاضای این شرکت‌ها را بر این اساس رد کرد که نتوانسته‌اند نشان دهند که تعهدات مربوط به عدم فعالیت پس از هشتم دسامبر و قوانین و مقررات دیگر را رعایت کرده‌اند.

در هشتم ژوئیه ۲۰۱۵ دادگاه عالی دهلی حکم عدم صدور مجوز برای شرکت اوبر را ملغی کرد و به این وسیله راه برای فعالیت شرکت اوبر در دهلی فراهم شد تا زمانی

۱. به‌نظر می‌رسد سیاست‌هایی مشابه رهنمودهای قانون بهبود مستمر کسب‌وکار در ایران باشد، اما در هند همراه با ضمانت‌های اجرایی قوی‌تر در جریان است.

که مجوز وزارت حمل‌ونقل ایالتی دادگاه اعلام کرد شکایات دولت ایالتی برای عدم صدور مجوز دارای پایه حقوقی نیست؛ زیرا در تصمیم ۲۳ دسامبر ۲۰۱۴ دادگاه عالی حکم دولت در ممنوعیت فعالیت پس از هشتم دسامبر رد شده بود. به‌طور کلی دادگاه استدلال کرد که نفی کامل یا همگانی حق تداوم هرگونه تجارت، کسب‌وکار یا پیشه باید تنها در «استثنایی‌ترین استثنائات یا موارد کاملاً خاص»^۱ اعمال شود. دادگاه حکم داد که ایالت باید اجازه دهد که هر کس بدون هیچ‌گونه محدودیتی به حرفه یا کسب‌وکار خودش ادامه دهد. اما اگر این کار ممکن نیست و محدودیتی لازم است این محدودیت‌ها باید منطقی باشند. این محدودیت‌ها نباید از نیازمندی‌ها و منافع عمومی فراتر روند. در اوت ۲۰۱۵ درخواست مجوز اوبر باز هم رد شد، زیرا این قسمت را در فرم مجوز تأیید نکرده بودند که «از همه قوانین وضع شده پیروی خواهند کرد». گرچه سخنگوی اوبر اعلام کرد که این شرکت هنوز هیچ‌گونه اخطار رسمی دریافت نکرده است.

در ایالت‌های کارناتاکا^۲ و مهاراشترا^۳ وضعیت مشابهی در جریان است. دولت ایالت کارناتاکا هم ممنوعیت را برقرار کرد و حتی نسبت به توقیف خودروها اقدام کرد، اما در پی دعاوی شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری دادگاه عالی کارناتاکا دولت را از توقیف خودروها به‌دلیل عدم رعایت قوانین جدید منع کرده است. در حالی که اکثر حوزه‌های حقوقی در هند تلاش دارند فعالیت‌های شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری را به‌عنوان اپراتور تاکسی مقرراتگذاری کنند. کمیسیون پلیس حومه

1. "Rarest of rare or in exceptional circumstances."

2. Karnataka

3. Maharashtra



کلکته^۱ مرکز ایالات بنگال غربی رویکرد متفاوتی دارد و «تجمیع‌کننده تقاضای ترابری فناوری پایه»^۲ را به‌عنوان شرکت فناوری به رسمیت می‌شناسد.

چالش دوم – مقاومت شرکت‌های تسهیل‌رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری در مقابل مقرراتگذاری نرخ خدمات

شرکت‌های تسهیل‌رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری از الگوریتم‌هایی استفاده می‌کنند که در مواردی که تقاضای خودرو در یک منطقه از تعداد خودروهای موجود در آن منطقه پیشی می‌گیرد کرایه‌ها را به‌صورت خودکار افزایش می‌دهند تا خودروهای بیشتری به آن نقاط بروند. کارناتاکا در جنوب هند اولین ایالتی بود که تلاش کرد اقدام شرکت‌های تسهیل‌رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری را در افزایش خودکار نرخ کرایه در ساعات اوج تقاضا محدود کند. دولت استدلال کرده بود که مشتری در این موارد با قیمتی مواجه می‌شود که چندین برابر قیمت اعلام شده در تبلیغات این شرکت‌هاست. شرکت اوپر و رقیبش شرکت اولاه همواره در مقابل هرگونه تلاش دولت‌ها برای مقابله با افزایش قیمت‌ها مخالفت کرده‌اند و اصرار دارند که آنها مشوق‌هایی فراهم می‌آورند که رانندگان به مناطق پرتقاضا بروند تا مشتریان همواره به خودرو دسترسی داشته باشند. به‌علاوه آنها استدلال می‌کنند از آنجا که آنها رانندگان را استخدام نکرده‌اند و مالک خودروها هم نیستند، پس محدودیت‌های قیمتی تاکسی‌های سنتی نباید در مورد آنها اعمال شود.

1. Kolkata

2. "on-demand Transportation Technology Aggregator"

چالش سوم - چالش مقید کردن شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری به رعایت ملاحظات زیست‌محیطی

برای بهبود وضعیت هوا در شهر دهلی دادگاه عالی هند در ۱۶ دسامبر ۲۰۱۵ حکم داد که همه تاکسی‌ها (شامل شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری مانند اوبر و اولا) که در محدوده پایتخت هند (دهلی) فعالیت می‌کنند خودروهای خود را از سوخت دیزل به مصرف گاز فشرده تبدیل کنند (Transport Department, 2015). دادگاه به شرکت‌های اپراتور تاکسی تا اول مارس ۲۰۱۶ فرصت داد که این قانون را اجرا کنند. بنابه تقاضای دارندگان خودرو و تشکل‌های مرتبط، دادگاه محدودیت زمانی را دو بار افزایش داد، اما در نهایت تأکید کرد که دیگر تمدیدی صورت نخواهد گرفت.

هر دو تسهیلگر دسترسی به عرضه و تقاضای عمده (اوبر و اولا) از تغییر خودروهای دیزل به گازی حمایت کردند. این شرکت‌ها به دلیل اینکه از مکانیسم‌های نرم‌افزاری برای مدیریت ناوگان خود استفاده می‌کنند قادرند خود را به‌سادگی با چنین مقررات‌گذاری‌هایی منطبق کنند. با برخی تغییرات نرم‌افزاری رانندگان خودروهای دیزلی تنها در مسیرهای خارج شهر قادر به جذب مسافر خواهند بود. شرکت اولا همچنین با بانک‌ها برای اعطای وام به رانندگان خود مذاکره کرد. در حالی که شرکت‌های تاکسیرانی سنتی نتوانستند خود را با این تغییرات تطبیق دهند و در نهایت دادگاه با آنها این‌گونه مصالحه کرد که تاکسی دیزل جدید به ناوگان خود اضافه نکنند.



۲-۱. امارات متحده عربی: سیاست‌های نرخ‌گذاری جانبدارانه

در امارات متحده عربی از سال ۲۰۱۲ شرکت کریم^۱ که مقر آن در دوبی است،^۲ عرضه خدمات تجمیع تقاضای ترابری را آغاز کرد. در سال ۲۰۱۳ شرکت آمریکایی اوبر هم وارد بازار این کشور شد. در شهر ابوظبی ابتدا شرکت اوبر و سپس شرکت کریم منع فعالیت شدند، اما چند ماه پس از آغاز به کار دوباره شرکت کریم به شرکت اوبر هم اجازه فعالیت داده شد. شرکت کریم در ۳۰ شهر منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا از مراکش تا کراچی پاکستان فعالیت می‌کند. مرجع تنظیم مقررات راه و ترابری دوبی با شرکت کریم قراردادی منعقد ساخته تا کاربران نرم‌افزار کریم بتوانند به همه خودروهای تاکسی و همه لیموزین‌های (خودروهای اشرافی) این شهر (علاوه بر رانندگان سابق کریم) دسترسی پیدا کنند. اعلام شده بود تعرفه فعالیت‌های شرکت‌های اشتراک مسیر برای کاربران شرکت کریم بیشتر از تاکسی خواهد بود، اما میزان دقیق آن اعلام نشده بود، در صورتی که شرکت اوبر باید ۳۰ درصد بیشتر از تاکسی‌های معمولی برای مسیر مشابه از مسافران وجه اخذ کند. (Kerr, 2016) این شرکت‌ها دعاوی حقوقی رفع این محدودیت را دنبال می‌کنند.

۳-۱. ترکیه: نحوه محافظت از حقوق رانندگان و بومی‌سازی

دولت ترکیه در واکنش به اعتراض صنف تاکسی‌داران، خدمات تاکسی شرکت اوبر را ممنوع کرد؛ زیرا وزارت داخلی اعلام کرد که شرکت اوبر به جای اینکه برنامه به اشتراک‌گذاری و هم‌مسیری را دنبال کند، به دنبال عرضه غیرقانونی خدمات تاکسی است و وزارت اقتصاد

1. Careem

۲. سرمایه‌گذارانی از صندوق سرمایه‌گذاری شرکت مخابرات عربستان، گروه مسافرتی طیار عربستان و گروه سرمایه‌گذاری ابراج امارات در آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

ترکیه هم این شرکت را به فرار مالیاتی متهم کرد و در بازرسی از محلی که این شرکت معرفی کرده بود مقامات ترکیه‌ای متوجه شدند که شرکت اوبر دفتری در این کشور ندارد و تنها مشاوران و کارمندان مسئول آموزش رانندگان در اداره شرکت اوبر ترکیه مشغول به کار بودند. در نتیجه پلیس ترکیه جریمه رانندگان خودروهای شرکت اوبر در این کشور را آغاز کرد و جریمه‌های بالای سیصد دلار از رانندگان اوبر اخذ کرد که عملاً باعث تعطیلی کار شرکت اوبر در شهر استانبول شد (SABAH, 2016). البته در حال حاضر تاکسی شرکت اوبر از فرودگاه استانبول به مقاصد مختلف خدمت می‌دهد. در سفرهای بین‌شهری برنامه کاربردی کارپول^۱ در این کشور فعال است. شرکت کریم (فقط در فرودگاه) و ولت^۲ در داخل این کشور فعال هستند. شرکت ولت ترکیه‌ای و دارای مجوز است و سرمایه‌گذاری از لبنان هم در آن جذب شده است.

خدمات اشتراک خانه ایر بی ان بی در این کشور و برای جلب گردشگران خارجی فعال است و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۴-۱. عربستان: محدوده مشارکت و نحوه مواجه دولت با سرمایه‌گذاران

در عربستان سعودی ابتدا اشتغال در عرضه خدمات از طریق شرکت‌های اوبر و کریم برای همه افراد مقیم این کشور آزاد بود، اما پس از مدتی این کشور اشتغال و فعالیت افراد غیربومی را در این شرکت‌ها محدود کرد (VOANEWS, 2017). ابتدا مقامات وزارت حمل‌ونقل عربستان سعودی نسبت به فعالیت‌های غیرمجاز نرم‌افزارهای اشتراک مسیر مانند اوبر هشدار دادند و فعالیت این شرکت‌ها را به دلیل عدم اخذ مجوز از

1. Carpool

2. Volt



نهادهای مربوطه غیرقانونی اعلام کردند (Saudi Gazette, 2016). اما پنج ماه بعد، صندوق ثروت ملی عربستان سعودی ۳/۵ میلیارد دلار در شرکت اوبر سرمایه‌گذاری کرد و مقرر شد ۲۵۰ میلیون دلار از این مبلغ در منطقه خاورمیانه و بقیه در بازارهای دیگر مانند چین سرمایه‌گذاری شود (Somerville, 2016). در نتیجه هم‌اکنون شرکت‌های اوبر و کریم در عربستان سعودی با رانندگان عربستانی فعالیت می‌کنند. سیاستگذاران عربستانی انتظار دارند که این شرکت‌ها چند صد هزار شغل در این کشور ایجاد کنند.

۵-۱. اتحادیه اروپا: تعریف وضعیت حقوقی

وضعیت تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری در اتحادیه اروپا چندان روشن نیست (Gesley, 2016). این کسب‌وکارها یا باید به‌عنوان عرضه‌کننده خدمات دیجیتال که در رهنمودهای اتحادیه اروپا «خدمات جامعه اطلاعات» نامیده می‌شوند، یا اپراتور ترابری محسوب شوند. خدمات جامعه اطلاعات را اتحادیه اروپا تنظیم مقررات می‌کند و از مزیت عرضه آزاد خدمات (یعنی از هر کشور اروپا که هستند بدون محدودیت اضافی به کشورهای دیگر خدمت بدهند)^۱ بهره‌مند خواهند شد (EP, 2006). اما فعالیت‌های ترابری را خود اعضای اتحادیه اروپا مقررات‌گذاری می‌کنند. خدمات جامعه اطلاعاتی خدماتی هستند که «معمولاً انتفاعی»^۲ از راه دور، با استفاده از تجهیزات الکترونیکی برای پردازش (شامل فشرده‌سازی دیجیتال) و ذخیره‌سازی داده و به درخواست فرد استفاده‌کننده» عرضه می‌شود.

۱. که در رهنمود خدمات شماره ۱۲۳ سال ۲۰۰۶ ذکر شده است.

پیرو شکایت انجمن رانندگان بارسلونای اسپانیا از فعالیت شرکت اوبر دادگاهی در اسپانیا از دادگاه اتحادیه اروپا حکم تفسیری پیرامون فعالیت این شرکت درخواست کرد و چهار سؤال پرسید (Dupont, 2015):

۱. آیا خدماتی که شرکت اوبر عرضه می‌کند باید تنها خدمت حمل‌ونقل محض تعریف شود، یا باید خدمات واسط الکترونیکی تعریف شود یا خدمات جامعه اطلاعاتی در مورد آن صدق می‌کند؟

۲. اگر خدمات شرکت اوبر را می‌توان به‌عنوان خدمات جامعه اطلاعاتی در نظر گرفت، آیا مزایای ماده (۵۶) معاهده فعالیت اتحادیه اروپا (که براساس آن اعضای اتحادیه حق ندارند مانع عرضه خدمات شرکتی که در یکی از آنها تأسیس شده شوند)، رهنمود خدمات شماره ۱۲۳ سال ۲۰۰۶ اتحادیه اروپا و رهنمودهای شماره ۳۱ تجارت الکترونیکی سال ۲۰۰۰ در مورد آنها قابل اعمال است؟

۳. آیا اتهام شرکت اوبر در نقض قانون رقابت ناعادلانه اسپانیا با بند «۹» رهنمود خدمات جامعه اطلاعاتی (که «طرح‌های اعمال حاکمیت»^۱ را حکمرانی می‌کند و مشخص ساخته که اعمال حاکمیت، مجوزدهی یا رژیم اجازه‌نامه‌ها نمی‌تواند محدودساز یا عدم تناسب‌ساز باشد یا مانع اصول آزادی تأسیس شود) در تناقض است؟

۴. با در نظر گرفتن میزان آزادی که ماده (۳) رهنمودهای تجارت الکترونیکی برای خدمات جامعه اطلاعاتی لحاظ کرده است، اگر خدمات شرکت اوبر را به‌عنوان خدمات جامعه اطلاعاتی در نظر بگیریم، در این صورت آیا محدودیت‌هایی که اسپانیا در حال حاضر بر شرکت اوبر اعمال کرده مجاز است؟

1. "Authorization Schemes"



یکی از اعضای مشورتی این دادگاه^۱ اعلام کرد که شرکت اوبر باید به‌عنوان شرکت حمل‌ونقل طبقه‌بندی شود و در نتیجه قوانین محلی حمل‌ونقل کشورها بر آن حاکم است (Kollewe, 2017). دادگاه اتحادیه اروپا نیز این فعالیت را مصداق فعالیت‌های حمل‌ونقل طبقه‌بندی کرد.

علاوه بر این کمیسیون اتحادیه اروپا مطالعاتی را آغاز کرده است که ابعاد مختلف موضوع را بررسی کنند تا مشخص شود که آیا اقدامات تنظیم مقررات در سطح اتحادیه اروپا لازم است یا خیر؟

۶-۱. آلمان و فرانسه: شهروندان یا رانندگان

در واکنش به تعدادی از شکوایه‌های حقوقی در آلمان و فرانسه، خدمات شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری به این صورت محدود شده است که آنها تنها می‌توانند از رانندگان حرفه‌ای مجوزدار استفاده کنند. (Lomas, 2015) و یا خدمات خودرویی لوکس عرضه کنند (Vasagar, 2015). در کشور آلمان افراد عادی نمی‌توانند برای عرضه خدمات از طریق خودرویی شخصی خود در نرم‌افزارهای تسهیل رایانه‌ای دسترسی به تقاضای ترابری ثبت نام کنند. (Copley, 2015)

۷-۱. انگلستان: ماهیت رابطه راننده و کارفرما و حق بیمه

قانون در کشور انگلستان دو نوع خدمات تاکسی را به رسمیت می‌شناسد: الف) خدمات

تاکسی سیاه و ب) خدمات مینی‌کب^۱ (Telegraph, 2016). اخذ مجوزهای تاکسی‌های سیاه نیازمند گذراندن آزمون‌های بسیار دشوار است، اما طبق قانون فقط این تاکسی‌های سیاه هستند که می‌توانند در خیابان مسافران را سوار کنند یا در مناطق پرتردد حضور داشته باشند، اما مینی‌کب‌ها تنها توسط سازمان‌های ثانویه باید استخدام شوند و مشتری با تماس با آن سازمان تاکسی دریافت خواهد کرد. علاوه بر این محدودیتی در تعداد مینی‌کب‌ها از سمت قانونگذار وضع نشده است. نرم‌افزار شرکت‌های تسهیل دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری مشکل عدم امکان تماس مشتری با سازمان را رفع کرده‌اند و به نحوی قانون انگلستان در ممنوعیت دست تکان دادن برای تاکسی را حل کرده‌اند. بنابراین خدمات شرکت اوپر در انگلستان از ابتدا در قالب مینی‌کب قابل طبقه‌بندی بود (Johnson, 2015) که البته طبق نظر کارشناسان (Johnson, 2015) باید مقداری مقررات‌زدایی از فعالیت و نحوه ورود به فعالیت تاکسیرانی در این کشور انجام شود.

از نظر حق و حقوق بیمه‌ای، شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری عموماً خود را تنها واسطه‌ای می‌دانند که میان دو فرد متقاضی و عرضه‌کننده خدمات، ارتباط برقرار می‌کنند، اما تعدادی از رانندگان به دلیل تداوم فعالیت در سامانه، این رابطه را کارگر و کارفرمایی تلقی می‌کردند. با شکایت از این شرکت‌ها به حکم دادگاه رابطه میان این شرکت‌ها با رانندگان، رابطه کارگر و کارفرما تعریف شد. سازمان حمل‌ونقل لندن در یک اطلاعیه وظایف این شرکت‌ها نسبت به کارکنان و مشتریان‌شان را مقررات‌گذاری کرد (TFL, 2016). طبق این مقررات بیمه وسیله نقلیه و بیمه استخدامی شخصی برای رانندگان اجباری شد. شرکت‌ها ملزم شدند اطلاعات راننده (مانند تصویر راننده، شماره

1. Minicab



گواهی و...) را از طریق مقتضی به مشتری اعلام کنند و اطلاعات دقیق از نرخ کرایه، مبدأ و مقصد به مشتری عرضه کنند. همچنین این شرکت‌ها ملزم شدند یک خط تلفن عرضه کنند که به نمایندگی از شرکت به آن پاسخگو باشند. شرکت تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری اوبر تلاش کرد که در دادگاه الزام به داشتن خط تلفن را ملغی کند، اما در دعوای حقوقی شکست خورد (Carson, 2016). به‌طور کلی فعالیت این شرکت‌ها در انگلستان زمان رسیدن تاکسی و هزینه آن را کاهش داده‌اند.

۸-۱. استرالیا: محاسبه مالیات

دادگاه استرالیا فعالیت‌های شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری را از نظر مالیاتی در حکم فعالیت‌های تاکسیرانی قرار داد و مالیات به نرخ تاکسی از آنها اخذ می‌شود (Howard, 2017). البته این شرکت‌ها در دادگاه خود را تسهیلگر اشتراک مسیر معرفی کرده بودند و فعالیتشان را مصداق تاکسیرانی نمی‌دانستند (Reilly, 2017).

۲. اقتصاد دسترسی در ایران و قوانین کشور در این زمینه

در ایران خدمات مختلفی در زمینه اقتصاد دسترسی از سوی کارآفرینان عرضه شده که خدمات عرضه‌کنندگان غذای خانگی و خدمات یافتن تاکسی و افراد هم‌مسیر از آن جمله است. این خدمات همان‌طور که در مقدمه و تعریف اقتصاد دسترسی ذکر شده‌اند بر اینترنت و دسترسی اینترنت تکیه بسیاری دارند و گسترش کاربرد اینترنت پهن‌بند موبایل و تلفن‌های هوشمند در شکوفایی این فعالیت‌ها نقش کلیدی ایفا کرده است.

در مورد هر کدام از فعالیت‌های اقتصاد دسترسی در کشور می‌توان به قوانین

متعددی اشاره کرد. اما در اینجا تنها قوانین و مقررات مربوط به ترابری و حمل‌ونقل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

یکسری قوانین به‌صورت عام فعالیت‌های تجارت الکترونیکی را مقرراتگذاری می‌کنند که این قوانین بر فعالیت‌های اقتصاد دسترسی هم حاکم است. اقتصاد دسترسی در حوزه‌های مختلفی ورود پیدا می‌کند که هرکدام از فعالیت‌های اقتصاد دسترسی در کشور قوانین متعدد خاص خودش را دارد، اما در اینجا پس از بررسی قوانین و مقررات عام ناظر بر فعالیت صنفی تجارت الکترونیکی، تنها قوانین و مقررات مربوط به ترابری و حمل‌ونقل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۲. قوانین و مقررات عام ناظر بر ساماندهی فعالیت صنفی تجارت الکترونیکی

قانون تجارت الکترونیکی اولین و مهمترین قانونی است که فعالیت کسب‌وکارها در فضای مجازی را مقرراتگذاری می‌کند. در این قانون برخی حداقل‌ها برای اعتبار معامله و اسناد الکترونیکی مشخص شده است. ایجاد و نگهداری زیرساخت‌های حفظ حقوق مشتریان و طرفین معامله تجارت الکترونیکی در این قانون تکلیف شده‌اند. از جمله در این قانون حمایت از «داده پیام»^۱های شخصی مورد اشاره قرار گرفته است. در قانون تجارت الکترونیکی هیچ نهادی برای نظارت بر اعمال تکالیف مربوط به حمایت از داده‌های شخصی مشخص نشده است و در این قانون تنها مسئولیت نظارت و مقرراتگذاری بر اطلاعات مربوط به سوابق پزشکی به وزارت بهداشت و سازمان برنامه و بودجه محول شده است. وزارت بهداشت تاکنون آیین‌نامه تکلیف شده را به تصویب



هیئت دولت نرسانده است. از لحاظ فنی نظارت بر حمایت از داده‌ها نیازمند مداخله یک سازمان دارای توانمندی و تجربه نظارتی قوی همچون سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی است. موضوع حمایت از داده‌ها یک مسئله فرابخشی است که به همه کسب‌وکارهای فعال در امر تجارت الکترونیکی مرتبط است، اما در کسب‌وکارهای فعال در اقتصاد دسترسی این مسئله اهمیت و شدت بیشتری پیدا می‌کند. مطالعات قبلی نیز خلأ قانون حمایت از داده‌ها را نشان داده است.

دریافت مجوز کسب‌وکارها در قانون نظام صنفی مقرراتگذاری شده است. در ماده (۸۷) این قانون ذکر شده است که فعالیت اصناف در فضای مجازی نیازمند اخذ مجوز از صنف مربوطه است. برای حمایت از کسب‌وکارهای نوپای اینترنتی اتحادیه کسب‌وکارهای اینترنتی در اتاق اصناف تشکیل شده است. کسب‌وکارهای حوزه اقتصاد دسترسی نیز می‌توانند از این اتحادیه مجوزهای لازم را کسب کنند. ماهیت این کسب‌وکارها نرم‌افزاری و مدل درآمدی آنها از نوع بازمهندسی فرآیندهای کسب‌وکار در حوزه‌های مختلف است.

به بیان دیگر مطابق آخرین اصلاحات قانون نظام صنفی کشور (مصوب ۱۳۹۲) فرد صنفی به این صورت تعریف شده است:

ماده (۲)

فرد صنفی: هر شخص حقیقی یا حقوقی که در یکی از فعالیت‌های صنفی اعم از تولید، تبدیل، خرید، فروش، توزیع، خدمات و خدمات فنی سرمایه‌گذاری کند و به‌عنوان پیشه‌ور و صاحب حرفه و شغل آزاد، خواه به شخصه یا با مباشرت دیگران محل کسبی

دایر یا وسیله کسبی فراهم آورد و تمام یا قسمتی از کالا، محصول یا خدمات خود را به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم و به‌صورت کلی یا جزئی به مصرف‌کننده عرضه دارد، فرد صنفی شناخته می‌شود.

شرکت‌های فعال در اقتصاد دسترسی، وسیله کسبی رایانشی از نوع رایانش ابری پدید آورده‌اند که داده‌های خام را از متقاضی و عرضه‌کننده خدمات دریافت و به‌صورت خدمت به آنها عرضه می‌کنند. این اطلاعات ممکن است درباره مکان مسافر و راننده باشد یا مربوط به فروشنده ملک و خریدار آن باشد.^۱ اطلاعات ممکن است کاملاً به‌صورت خوداظهاری از سوی طرفین ارسال شود و هیچ‌گونه ممیزی اولیه درباره صحت اطلاعات صورت نگیرد یا شرکت عرضه‌کننده نرم‌افزار اقتصاد دسترسی برخی اطلاعات را اعتبارسنجی کرده باشد.

مثلاً در حال حاضر اطلاعات برخی اصناف ایرانی روی نقشه اطلاعات مکانی شرکت گوگل ثبت شده است و متقاضیان و افرادی که نیازمند این اطلاعات هستند با نصب نرم‌افزار نقشه و با جستجوی اطلاعات می‌توانند از خدمات مورد نیازشان بهره‌مند شوند. مشخص است که این‌گونه فعالیت‌های صنفی به حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات و فضای مجازی مربوط می‌شود. اما در گردآوری و پردازش اطلاعات باید ملاحظات مربوط به هر حوزه اقتصادی رعایت شود، یعنی انجام چنین فعالیت‌هایی نباید اجرا و اعمال قانون را در آن حوزه مختل کند یا موجب تسهیل قانون‌شکنی شود. علاوه بر این در مقررات حاکم بر فعالیت‌های صنفی در حوزه حمل‌ونقل، نهادهای به‌صورت متکثر از سوی قانونگذار تعیین شده‌اند.

۱. مثلاً در نرم‌افزارهای دیوار و شیپور.



۲-۲. قوانین مربوط به وظایف شهرداری و شوراهای شهر

قوانین مربوط به نقش شهرداری‌ها در مقرراتگذاری حمل‌ونقل کشور در سال‌های گذشته تغییرات زیادی داشته است. در حالی که در بند «۱۷» قانون تشکیل شهرداری‌ها و انجمن شهرها و قصابات مصوب (۱۳۲۸/۰۵/۰۴) «تدوین مقررات انتظامی برای عبور و مرور وسایط نقلیه در شهر و تصویب نرخ کرایه وسایط نقلیه» از جمله اختیارات شورای شهر تعیین شده بود، اما در بند «۱۵» ماده (۴۵) قانون شهرداری‌ها و اصلاحات بعدی آن، تنها «تصویب نرخ کرایه وسایط نقلیه در شهر» برعهده شورای شهر است. در بند «۲۷» ماده (۷۱) «قانون شوراها قانون تشکیلات، وظایف و انتخاب شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» (مصوب ۱۳۷۵) و اصلاحیه‌های بعدی آن نیز «تصویب نرخ کرایه وسایط نقلیه درون شهری» از جمله وظایف شورای اسلامی شهرها تعریف شده است. بدین ترتیب طبق قوانین ایران، نرخ کرایه حمل‌ونقل نمی‌تواند به صورت اختیاری از سوی شرکت‌ها مشخص شود و هر فردی که در زمینه حمل‌ونقل شهری فعالیت می‌کند باید مقررات مصوب شورای شهر مربوطه را رعایت کند و فعالیت‌های شرکت‌های فناوری نیز نباید نقض مقررات وضع شده را تسهیل کنند.

از سوی دیگر، به موجب قوانین و مقررات موضوعه مانند ماده (۹) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و ماده (۳۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، نهاد متولی مدیریت امور حمل‌ونقل در شهرها، شهرداری‌ها هستند. اما طبق «قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران، مصوب ۱۳۵۹/۳/۲۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲»، امور تاکسیرانی توسط شهرداری‌ها اداره خواهد شد. آیین‌نامه‌های

اجرایی مربوط به این قانون نیز توسط سازمان شهرداری‌های کشور با هماهنگی وزارت کشور تهیه و پس از تصویب هیئت وزیران به مورد اجرا گذارده خواهد شد. یعنی شهرداری‌ها در زمینه امور مربوط به تاکسیرانی غیر از مبلغ کرایه تاکسی باید مجری مصوبات هیئت وزیران نیز باشند. از جمله مصوبات مهم که نحوه اداره امور تاکسیرانی را در شهرها مقررانگذاری کرده، «آیین‌نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده‌واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران، مصوب ۱۳۵۹/۳/۲۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران» است. در ماده (۳) این آیین‌نامه تأکید شده است که تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی، همچنین کلیه امور حمل‌ونقل عمومی مسافر درون‌شهر، در حیطه نظارت و مسئولیت شهرداری است. در تبصره «۱» ماده (۲) این آیین‌نامه انواع سرویس‌های تاکسی شهری که با عناوین، رنگ‌ها و فرم‌های گوناگون نظیر نارنجی و فرودگاه و موقت که با وسایل نقلیه سواری یا خودروی مناسب دیگر یا آژانس مشغول به کار هستند مشمول این آیین‌نامه در نظر گرفته شده‌اند که امتیاز بهره‌برداری از آنها برای این منظور توسط شهرداری صادر می‌شود. این آیین‌نامه در ماده (۶) برخی شرایط اولیه برای شخص راننده تاکسی را ذکر کرده است. از جمله اینکه شغل دیگری نداشته باشد، شرایط اخلاقی لازم، عدم سوءپیشینه و اعتیاد به مواد مخدر در راننده باید احراز شود و گواهینامه پایه دو نیز داشته باشد. شرایط کاری نیز در این آیین‌نامه مشخص شده است و مثلاً مدت زمان کار کردن راننده و رعایت نظافت نیز در این آیین‌نامه مورد تأکید قرار گرفته است. همچنین ملاحظات رقابتی نیز در این آیین‌نامه وجود دارد که حداکثر تعداد خودروی هر شرکت را نسبت به رقبا محدود می‌سازد. بنابراین فعالیت‌های شرکت‌های فناوری نباید



به گونه‌ای باشد که نقض این مقررات تسهیل شود یا در اجرای مفاد قوانین و مقررات خللی وارد آید. از سوی دیگر هیئت وزیران از این اختیار قانونی برخوردار است که برخی شرایط را برای امکان فعالیت شرکت‌های فعال در زمینه اقتصاد دسترسی تغییر دهد. در حال حاضر مسئولیت اجرای این مقررات بر عهده شهرداری‌ها است و شهرداری‌های مختلف کشور به شیوه‌های گوناگون اجرای این قوانین و مقررات را دنبال می‌کنند.

۲-۳. قوانین مربوط به قوه مجریه و هیئت وزیران

در ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، مصوب ۱۳۷۴ آمده است که «شهرداری‌ها، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذیربط موظفند نحوه تردد وسایل نقلیه موتوری و سیستم حمل‌ونقل شهری را به صورتی طراحی و ساماندهی کنند که ضمن کاهش آلودگی هوا جوابگوی سفرهای روزانه شهری باشد». یعنی اجازه مقرراتگذاری حمایتی برای راه‌اندازی سامانه‌هایی که موجب بهینگی ترافیک می‌شوند از سال ۱۳۷۴ به دولت داده شده است.

طبق بند «۴» ماده (۱۸) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، مصوب ۱۳۸۰، «وزارتخانه‌های کشور و راه و ترابری مکلفند نسبت به تهیه آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی و امور حمل‌ونقل و عبور و مرور اقدام نمایند تا پس از تصویب هیئت وزیران به اجرا گذارده شود». طبق بند «۲» ماده (۱۸) این قانون، جداول مربوط به تخلفات رانندگی و تغییرات بعدی با پیشنهاد وزارت کشور و تصویب هیئت وزیران خواهد بود. در ماده (۲۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ تهیه جداول به پیشنهاد وزارتخانه‌های کشور، دادگستری و راه و ترابری و تصویب هیئت وزیران صورت می‌گیرد.

طبق ماده (۲۰۳) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، حمل مسافر با وسایل نقلیه‌ای که دارای پلاک شخصی بوده و پیش‌تر مجوز لازم برای جابه‌جایی مسافر از وزارت راه و ترابری یا شهرداری دریافت نکرده باشند، ممنوع است مگر در شرایط اضطراری و با اجازه پلیس راه یا راهنمایی و رانندگی و در جداول جریمه مصوب شماره ۲۰۸۱ با عنوان «حمل مسافر با وسایل نقلیه شخصی یا غیرمجاز» برای این کار تعیین شده است. طبق این ماده وزارت راه و ترابری و شهرداری‌ها اختیارات قانونی لازم برای ساماندهی هم‌مسیری را در اختیار دارند.

حق بیمه خودروهایی که دارای کاربری مسافرکشی هستند نیز ۲۰ درصد بیشتر از خودروهای سواری شخصی است. بنابراین شرکت‌های فناوری که در زمینه تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای حمل‌ونقل فعالیت دارند می‌توانند شرایط اجرای چنین مقرراتی را فراهم کنند.

جمع‌بندی

آینده اقتصاد دسترسی در دنیا توسط مراکز قانونگذاری، دادگاه‌ها و مراکز سیاست‌پژوهی در حال شکل‌گیری است. بسته به سیاست انتخابی و تعریفی که از این شرکت‌ها از سوی مراکز سیاست‌پژوهی و سیاستگذاران صورت بگیرد، وضعیت حقوقی و چالش‌های کاملاً متفاوتی در پیش روی این‌گونه فعالیت‌ها خواهد بود. از نظر فنی به دلیل اینکه این‌گونه کسب‌وکارها جزئی از اقتصاد برنامه‌های کاربردی هستند، هرگونه ملاحظات حقوقی که برای این کسب‌وکارها لحاظ می‌شود باید اثر اتخاذ آن سیاست در دیگر کسب‌وکارهای اقتصاد برنامه‌های کاربردی اندیشیده شود تا از دوباره‌کاری و تداخل قوانین جلوگیری شود. در اینجا انتظار می‌رود که سیاستگذاران با بهره‌گیری از تجربیات دیگر کشورها و



ملاحظات وضعیت کشور ایران سیاستی را اتخاذ کنند که هم منافع عمومی مردم و اقتصاد در افزایش بهره‌وری و منطقی‌سازی اندازه بازار و افزایش رفاه عمومی حاصل شود و هم فعالان سنتی از ادامه فعالیت باز نمانند. مسائل امنیتی، حقوقی، مالیاتی و اشتغال‌زایی همه در کنار هم باید مدنظر قرار گیرد.

تجربه کشورهای اتحادیه اروپا نشان می‌دهد که استفاده از کسب‌وکارهای تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری می‌تواند موجب بهبود کیفیت حمل‌ونقل شود. اما در این کشورها تنها دارندگان مجوز تاکسی می‌توانند با این شرکت‌ها همکاری کنند. ماهیت این شرکت‌ها در اتحادیه اروپا خدمات حمل‌ونقل تعیین شده است.

در کشور عربستان شهروندان عربستانی می‌توانند به‌عنوان راننده با شرکت‌های تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری همکاری کنند. در کشور امارات تعرفه این شرکت‌ها بالاتر از نرخ تاکسی مقرراتگذاری شده است تا مانع از تأثیرگذاری این فعالیت‌ها بر تاکسی‌های سنتی شود. در هندوستان رویکرد به این نوع کسب‌وکارها اعمال سیاست‌های زیست‌محیطی را تسهیل کرده است، اما در مورد قیمتگذاری نرخ خدمات، این شرکت‌ها با دولت هند همکاری ندارند. وضعیت مالیاتی این‌گونه شرکت‌ها در استرالیا به‌عنوان تاکسی مورد بررسی قرار گرفته است.

در ایران با توجه به اینکه تقاضای بازار تاکسیرانی شهرهای بزرگ از ظرفیت تاکسی‌های رسمی بیشتر است، استفاده از سواری شخصی تبدیل به بخش خاکستری اقتصاد کشور شده است و بسیاری از افراد طبقات آسیب‌پذیر جامعه فعالیت در این بخش را شغل خود قرار داده‌اند و با وجود منع قانونی به‌دلیل گذران معیشت چاره‌ای جز اشتغال به این کارها ندارند. از سوی دیگر عدم ساماندهی فعالیت‌های اقتصاد

خاکستری و جذب آنها در بازارهای رسمی موجب آسیب‌های اجتماعی متعددی شده است که فعالیت‌های شرکت‌های فناوری در کشور می‌تواند بسیاری از آسیب‌های اجتماعی را مهار یا وقوع جرم را به شدت کاهش دهد. همچنین مالیات و حقوق دولتی از فعالیت‌های رسمی شده راحت‌تر اخذ می‌شود و مقرراتگذاری و اعمال مقررات در آینده با تکیه بر این شرکت‌ها روان‌تر، ساده‌تر و سریع‌تر خواهد بود.

به دلیل تأکید قانونگذار بر ساماندهی وسایل حمل‌ونقل موتوری در راستای کاهش ترافیک، شرکت‌های اقتصاد دسترسی در این حوزه باید مورد حمایت قرار گیرند. یکی از موانع مقررات مربوط به تعداد راننده است که در ماده (۱۳)، «آیین‌نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران، مصوب ۱۳۵۹/۳/۲۸ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران» توسط هیئت دولت تعیین شده است. این می‌تواند مانع رسمیت یافتن فعالیت شرکت‌های تسهیل دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری در شهرهای بزرگ کشور شود. همچنین امکان هم‌مسیری واقعی به صورت ضمنی از سوی قانونگذار در ماده (۲۰۳) آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به رسمیت شناخته شده است، یعنی قوه مجریه می‌تواند برای رفع مشکل ترافیک در ساعات اوج ترافیک یا ساعات مشخص مجوزهای لازم را برای افراد متقاضی صادر کند و شرکت‌های اقتصاد دسترسی امکان مدیریت این موضوع را فراهم ساخته‌اند.

استفاده سایر اقشار جامعه از خدمات تسهیل دسترسی به عرضه و تقاضای ترابری باید منوط به انتخاب شغل رانندگی و احراز نیازمندی‌های این شغل باشد تا فعالیت رانندگان و مسافربرهای شخصی ساماندهی پیدا کند. این موارد در حوزه اختیارات قوه



مجریه است و با توجه به تأکید قانونگذار به ساماندهی تردد وسایل نقلیه موتوری برای کاهش آلودگی هوا اجازه اجرای این سیاست قبلاً به دولت داده شده است. به بیان دیگر در حوزه حمل و نقل قوانین لازم از سوی مجلس شورای اسلامی تصویب شده و دولت اختیارات قانونی لازم برای ساماندهی اقتصاد دسترسی را در این حوزه دارد. اما وظیفه شرکت‌های فعال در زمینه تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضا نسبت به دولت و جامعه و حمایت از این شرکت‌ها در مورد سوءاستفاده از خدماتشان از سوی اشخاص ثالث نیازمند قانونگذاری از طرف نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی است که در قسمت پیشنهادها مطرح می‌شود.

پیشنهادها

طرح حمایت از مسئولیت شرکت‌های فراهم‌آور تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات و کالاها با مواد زیر پیشنهاد می‌شود:

ماده (۱)

در این قانون عبارات زیر با این معانی به کار می‌روند:

– تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضای خدمات، محصولات یا

کالاها (تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی): فرد صنفی که وسیله‌ای رایانشی ایجاد کرده و از آن برای تسهیل دسترسی به اطلاعات و انجام معاملات مربوط به عرضه یا تقاضای کالاها، محصولات یا خدمات استفاده می‌کند و اطلاعات به صورت خدمت به متقاضیان عرضه می‌شود.

ماده (۲)

تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی مجاز نیستند اطلاعات مربوط به خدمتی که منع قانونی دارد، یا فردی که به تشخیص مراجع قانونی ذیصلاح صلاحیت عرضه یا دریافت خدمت را ندارد در سامانه‌های خود لحاظ کنند و باید به صورت مستمر اطلاعات تسهیلگر امر غیرقانونی را در سامانه‌های خود رصد کرده و ویرایش کنند و سامانه‌های خود را به گونه‌ای اصلاح کنند که نظارت و برخورد با منابع اطلاعات مجرمانه برای نهادهای ذیربط قابل رهگیری باشد.

ماده (۳)

در مواردی که فعالیت تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی شامل دریافت وجه از مشتریان و عرضه‌کنندگان خدمات می‌شود، این افراد صنفی لازم و کافی است کلیه حقوق قانونی را به صورت خودکار و الکترونیکی محاسبه و به حساب مراجع ذیصلاح واریز کنند.

ماده (۴)

آیین‌نامه حفاظت از داده‌های موضوع این قانون حداکثر ۶ ماه پس از تصویب این قانون توسط وزارت ارتباطات با همکاری وزارت دادگستری تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

ماده (۵)

تسهیلگران رایانه‌ای دسترسی در صورت رعایت مفاد قانون و مقررات مربوطه، در مورد استفاده ناصحیح از سامانه خود مسئول نیستند.

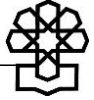
مفاد طرح فوق می‌تواند به عنوان طرح مجزا یا در قالب اصلاح قوانین موجود مانند قانون تجارت الکترونیکی مدنظر مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.



منابع و مأخذ

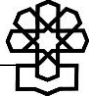
۱. پیرنیا، ح. فکر علمی و حکومت متحد جهانی، بورس، ۱۳۴۶.
۲. توتونچیان، ا. تعاون از دیدگاه اسلام و مبانی نظری آن، تعاون، ۱۳۸۱.
۳. حاجی، م. متن کامل پنل اقتصاد مشارکتی، بازیابی از <http://way2pay.ir/>، 60610، ۱۳۹۵.
۴. حجتی کرمانی، ع. اسلام آیین زندگی (۱۵)/ مشخصات اقتصادی اسلامی: اسلام و توزیع ثروت. درس‌هایی از مکتب اسلام، ۱۳۴۶.
۵. ریتزمن، م. اقتصاد شراکتی: غلبه بر رکود تورمی، (ع. یاسری: مترجم) بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مرکز آموزش بانکداری، ۱۳۶۸.
۶. زاهدی وفا، م. ه. و پیغامی، ع. پول و زمان در نظریه توزیع اقتصاد اسلامی، دو فصلنامه علمی-تخصصی مطالعات اقتصاد اسلامی، ۱۳۸۸.
۷. عبیری، غ. نظام‌های تصمیم‌گیری و عوامل تعیین‌کننده. بانک و اقتصاد، ۱۳۸۶.
۸. قادری، ب. اقتصاد اشتراکی چیست؟ بازیابی از <http://isconference.ir/fa/blogShow.aspx?id=5902>، ۱۳۹۵.
۹. گلرخ، ع. اقتصاد شراکتی مدل نوینی بر بستر اقتصاد دیجیتال، بازیابی از روزنامه دنیای اقتصاد: <http://donya-e-eqtasad.com/news/942249>، ۱۳۹۴.
۱۰. مهر، آ. بررسی فقهی جایگاه اقتصاد شراکتی در توزیع درآمد بین عوامل تولید، پژوهش‌های مالیه اسلامی، ۱۳۹۳.
11. Barnes, S. J. (2017). Understanding collaborative consumption: Test of a theoretical model. *Technological Forecasting and Social Change*.
12. Belk, R. (2014). You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online. *Journal of Business Research*, 1595-1600.
13. Bryant, C. (2016). BMW Is Readying a Rival to Uber and Ride-Sharing Services in Germany. Retrieved from <https://skift.com/2016/03/14/bmw-is-readying-a-rival-to-uber-and-ride-sharing-services/>
14. Bryson, J. A. (2017). Towards a multi-actor theory of public

- value co-creation. *Public Management Review*, 640-654.
15. Carson, N. (2016). Uber wins right to legal challenge over TfL regulations. Retrieved from <http://www.standard.co.uk/news/transport/uber-wins-right-to-legal-challenge-over-tfl-english-test-for-drivers-a3334816.html>
 16. Chaturvedi, A. (2017). India may become next country to impose strict guidelines on room aggregators like Oyo, Airbnb. Retrieved from <http://economictimes.indiatimes.com/small-biz/startups/india-may-become-next-country-to-impose-strict-guidelines-on-room-aggregators-like-oyo-airbnb/articleshow/57456931.cms>
 17. Eckhardt, G., and Bardhi, F. (2015). The sharing economy isn't about sharing at all. *Harvard business review*.
 18. Copley, C. (2015). Berlin court upholds ban on Uber ride-share service. Retrieved from <http://www.reuters.com/article/us-uber-germany-idUSKBN0N71WN20150416>
 19. Dalton, D. (2017). The future of the sharing economy is in the hands of the courts. Retrieved from <https://capx.co/the-future-of-the-sharing-economy-is-in-the-hands-of-the-courts/>
 20. de Reuver, M. C. (2016). The digital platform: a research agenda. *Journal of Information Technology*.
 21. Dupont, R. (2015). European Court of Justice to rule on the type of service Uber provides. Retrieved from <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=840f9e63-3b54-43ca-a4d3-6db8418477e8>
 22. EP. (2006). DIRECTIVE 2006/123/EC Of The European Parliament and Of The Council. Retrieved from Official Journal of the European Union: eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006L0123&from=EN
 23. Ertz, M. F. (2016). Collaborative Consumption: Conceptual Snapshot at a Buzzword. *Journal of Entrepreneurship Education*.
 24. expat drivers have been banned from. (2017). Retrieved from



- <http://life-in-saudi-arabia.blogspot.com/2016/10/expat-drivers-have-been-banned-from.html>
25. Gansky, L. (2010). *The mesh: Why the future of business is sharing*. Penguin.
 26. Gesley, J. (2016). *Legal Challenges for Uber in the European Union and in Germany*. Retrieved from <https://blogs.loc.gov/law/2016/03/legal-challenges-for-uber-in-the-european-union-and-in-germany/>
 27. Goitom, H. (2016). *India's Regulatory Approach To Uber*. Retrieved 2017, from *The Library of Congress*: <https://blogs.loc.gov/law/2016/07/indias-regulatory-approach-to-uber/>
 28. Gorke, F. (2015). *Governing the Sharing-Sharing Economy on the Verge of Becoming a Public Policy*. Bachelor's thesis, University of Twente.
 29. Goudin, P. (2016). *The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy*. EPRS.
 30. GSR-16. (2016). *THE RACE FOR SCALE: MARKET POWER, REGULATION AND THE APP ECONOMY*. ITU.
 31. Heylighen, F. (2017). *Towards an Intelligent Network for Matching Offer and Demand: from the sharing economy to the Global Brain*. *Technological Forecasting and Social Change*, 74-85.
 32. Howard, B. (2017). *Australian Court Ruling Defines UberX as a Taxi Service*. Retrieved from <http://www.america-herald.com/taxi-service/28563/>
 33. Johnson, B. (2015). *Uber is doing a terrific job – but it has to play by the rules*. Retrieved from <http://www.telegraph.co.uk/technology/uber/11911100/Uber-is-doing-a-terrific-job-but-it-has-to-play-by-the-rules.html>
 34. Katz, V. (2015). *Regulating the sharing economy*, Berkeley Tech.
 35. Kerr, S. (2016). *Uber's Dubai future threatened by new*

- regulations. Retrieved from <https://www.ft.com/content/31e0510c-870d-11e6-a75a-0c4dce033ade>
36. Kollewe, J. (2017). New Uber blow as European legal adviser says service should be licensed like taxis. Retrieved from <https://www.theguardian.com/technology/2017/may/11/uber-cabs-taxis-us-app-ecj>
 37. Lamberton, C. P. (2012). When is ours better than mine? A framework for understanding and altering participation in commercial sharing systems. *Journal of Marketing*, 109-125.
 38. Lancaster, K. K. (2017). The productive techniques and constitutive effects of 'evidence-based policy' and 'consumer participation' discourses in health policy processes. *Social Science & Medicine*, 60-68.
 39. Lawson, S. J. (2016). Freedom from ownership: An exploration of access-based consumption. *Journal of Business Research*.
 40. Liu, H. K.,-L. (2016). Online and Virtual Volunteering. In *Handbook of Volunteering, Civic Participation, and Nonprofit Associations*. Palgrave Macmillan.
 41. Lomas, N. (2015). Uber Pulls Out Of Three German Cities After Court Ban Shrinks Driver Pool. Retrieved from <https://techcrunch.com/2015/11/02/uber-retrenches-in-germany/>
 42. Malhotra, A. A. (2014). The dark side of the sharing economy... and how to lighten it. *Communications of the ACM*.
 43. McNamara, B. (2015). Airbnb: A not-so-safe Resting place. *J. on Telecomm. & High Tech*.
 44. Meijer, A. J. (2011). Networked Coproduction of Public Services in Virtual Communities: From a Government-Centric to a Community Approach to Public Service Support. *Public Administration Review*.
 45. Miller, S. R. (2016). Decentralized, Disruptive, and on Demand: Opportunities for Local Government in the Sharing Economy.



- Ohio State Law Journal Furthermore.
46. Mnakri, M. (2016). "Over-The-Top" Services: Enablers of Growth & Impacts on Economies. ITU.
 47. Qu, M. S. (2016). State-of-the-art of design, evaluation, and operation methodologies in product service systems. Computers in industry.
 48. Reilly, C. (2017). Uberx is a taxi service (and taxable), Australian court rules. Retrieved from <https://www.cnet.com/news/uber-x-a-taxi-service-according-to-australian-federal-court-tax-gst/>
 49. SABAH. (2016). Turkish Finance Ministry chases Uber on tax evasion. Retrieved from <https://www.dailysabah.com/economy/2016/12/30/turkish-finance-ministry-chases-uber-on-tax-evasion>
 50. Saudi Gazette. (2016). Saudi official says Uber-style taxi services are 'illegal'. Retrieved from <http://english.alarabiya.net/en/business/aviation-and-transport/2016/01/04/Saudi-official-asserts-smart-taxis-like-Uber-are-illegal-.html>.
 51. Schor, J. (2016). Debating The Sharing Economy. Journal of Self-Governance & Management Economics.
 52. Somerville, H. (2016). Uber raises \$3.5 billion from Saudi Arabia's sovereign wealth fund. Retrieved from <http://www.reuters.com/article/us-uber-saudi-idUSKCN0YN5UY>
 53. Telegraph. (2016). What is Uber and what should I think about the controversies? Retrieved from <http://www.telegraph.co.uk/better/technology/what-is-uber-and-what-should-i-think-about-the-controversies/>
 54. Tene, O. A. (2012). Big data for all: Privacy and user control in the age of analytics. Nw. J. Tech. & Intell. Prop.
 55. TFL. (2016). Changes to private hire regulation. Retrieved from <https://tfl.gov.uk/info-for/taxis-and-private-hire/new-private-hire-regulations#on-this-page-2>.
 56. Transport Department. (2015). Delhi gov. Retrieved from

<http://delhi.gov.in/wps/wcm/connect/f9c68480499d268a87b99f018ef168b1/Taxi.compressed.pdf?MOD=AJPERES&lmod=-1512797399>.

57. Vasagar, J. (2015). Uber hit by ride-sharing injunction in Germany. Retrieved from <https://www.ft.com/content/18ee1614-cd7f-11e4-a15a-00144feab7de>.
58. Voanews. (2017). Saudi Employment Goals Get Lift from Uber, Careem. Retrieved from <http://www.voanews.com/a/saudi-employment-uber-careem/3667608.html>.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۱۵۶۶۲

عنوان گزارش: ماهیت حقوقی سامانه‌های رایانه‌ای تسهیل دسترسی به عرضه و تقاضای حمل‌ونقل (سیاست‌های ایران و کشورهای دیگر)

نام دفتر: مطالعات ارتباطات و فناوری‌های نوین (گروه ارتباطات و فناوری اطلاعات)

تهیه و تدوین: ابوالقاسم رجبی

مدیر مطالعه: حسن پوراسماعیل

ناظر علمی: حسین افشین، مهدی فقیهی

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

اظهار نظر کننده: رضا نیازی، مهدی عبدالملکی

واژه‌های کلیدی:

۱. تاکسی تلفنی
۲. شرکت‌های تجمیع‌کننده تقاضای ترابری
۳. حمل‌ونقل
۴. محیط زیست
۵. اشتراک مسیر
۶. هم‌مسیری
۷. خودروهای تک‌سرنشین
۸. اقتصاد دسترسی
۹. اقتصاد اشتراکی
۱۰. اقتصاد شراکتی
۱۱. اقتصاد مشارکتی
۱۲. تسهیل رایانه‌ای دسترسی به عرضه و تقاضا



تاریخ انتشار: ۱۳۹۶/۱۰/۱۹

