

## کلاف پیچیده نرخ گذاری کرایه تاکسی‌های اینترنتی

مدت‌هاست که مدیریت شهری تهران به عنوان متولی مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در داخل شهر، به دنبال قانون مند کردن نرخ کرایه تاکسی‌های اینترنتی است، شرکت‌هایی که به پشتوانه بستر فعالیتشان در فضای مجازی، خود را تنها تابع اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی می‌دانند نه شهرداری‌ها.

به گزارش سایت خبری پرسون، دیگر کرایه‌های نجومی تاکسی‌های اینترنتی، مختص روزهای بارانی و برفی، شب‌های پرتراфик و... نیست؛ بلکه هر زمان و با هر مکانی که بخواهی از مسافربرهای اینترنتی استفاده کنی با نرخ کرایه‌هایی مواجه می‌شوی که واقعی نیستند و ارقام بیشتر از آن چیزی است که باید باشد که این مسئله سبب بروز اعتراضاتی از سوی شهروندان شده است؛ چراکه بسیاری از ناوگان حمل و نقل شبه عمومی شهر تهران یعنی همان تاکسی‌ها و حتی مسافربرهای شخصی که در خطوط مختلف فعالیت می‌کردند، دیگر در این تاکسی‌های اینترنتی فعال هستند و به ناچار در بسیاری از موارد نیز مجبور هستیم که با وجود داشتن انتقاد از نحوه قیمت گذاری کرایه‌ها، از این اپلیکیشن‌ها استفاده کنیم.

اعتراضات شهروندان به گوش مدیران شهری رسیده بگونه‌ای که مهدی چمران رئیس شورای شهر تهران عنوان می‌کند: تاکسی‌ها حق افزایش کرایه‌های خود به دلیل بارش باران و تغییر شرایط آب و هوایی را ندارند و هرگونه افزایش کرایه از سوی تاکسی‌های اینترنتی و معمولی در زمان بارش باران خلاف قانون و مقررات است و به قول معروف بی‌معرفتی است که در زمان بارش باران و در زمانی که مردم زیر باران قرار دارند وسایل حمل و نقل عمومی اعم از تاکسی معمولی و اینترنتی اقدام به افزایش کرایه بیشتر کنند.

چمران: نرخ تمام وسایل حمل و نقل عمومی باید توسط شوراها تعیین و به تصویب برسد

چمران در پاسخ به سوالی مبنی بر اینکه آیا شورا مسئولیت تعیین نرخ کرایه‌های تاکسی‌های اینترنتی را برعهده دارد یا خیر؟ اظهار می‌کند: نرخ تمام وسایل حمل و نقل عمومی باید توسط شوراها تعیین و به تصویب برسد و اینکه اعلام شود تاکسی‌های اینترنتی از وزارت کشور مجوز گرفته‌اند و اتحادیه آنها نرخ‌ها را مشخص می‌کند؛ درست نیست و اگر این چنین تاکسی‌هایی کرایه‌های خود را براساس قانون دریافت کنند ما به آنها کاری نداریم؛ اما چنانچه در حق مردم اجحاف کنند این اجازه را به آنها نخواهیم داد.

زاکانی: افزایش چند برابری نرخ کرایه تاکسی‌های اینترنتی ظلم است

همچنین علیرضا زاکانی شهردار تهران نیز در حاشیه جلسه هیات دولت درباره گرانی کرایه تاکسی‌های اینترنتی می‌گوید: موضوع این تاکسی‌ها دو وجهی است، یک وجه به وزارت صمت و یکی به شهرداری‌ها بر می‌گردد و تا وضعیت تاکسی‌های اینترنتی مشخص نشود و مسئولیت پذیری برای آنها به وجود نیاید، با این مشکل مواجه هستیم و بخشی از هزینه‌هایی که این تاکسی‌ها می‌گیرند، قابل قبول است ولی افزایش چند برابری کرایه‌ها ظلم است.

اما موضوع نرخ گذاری شرکت‌های مسافربری اینترنتی سال‌هاست که به یک کلاف پیچیده تبدیل شده که هر روز نیز بر پیچیدگی آن اضافه می‌شود؛ چراکه شرکت‌های مسافربری اینترنتی معتقدند چون در بستر فضای مجازی فعالیت می‌کنند، تابع قوانین مربوط به قیمت گذاری شهرداری‌ها نیستند؛ چراکه مجوز فعالیت شان را از اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی دریافت کردند و تابع قوانین این اتحادیه هستند؛ اما حالا مدیریت شهری با ارائه مستندات قانونی اعلام می‌کند که باید نرخ گذاری این مسافربرهای اینترنتی توسط پارلمان محلی یا همان شورای شهر انجام شود و خواستار ورود شهرداری تهران به این مسئله در جلسه هیات دولت هستند تا گره نرخ گذاری مسافربرهای اینترنتی باز شود.

جعفر تشکری هاشمی رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر در مورد فعالیت تاکسی‌های اینترنتی و نرخ کرایه‌ها، می‌گوید: شروع این مسئله به ابتدای فعالیت این تاکسی‌ها بر می‌گردد و انحرافی که از ابتدا نسبت به قوانین موضوعه اتفاق افتاد، چراکه قوانین و مقررات متعددی هست که مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در محدوده شهر و حریم را بر عهده شهرداری می‌داند، از جمله: ماده ۹ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب مجلس در سال ۱۳۸۶، ماده ۲ آیین نامه اجرایی همین قانون مصوب هیئت وزیران در سال ۱۳۸۷ و ماده ۳ آیین نامه اجرایی قانون الحاق یک تبصره به ماده واحده قانون راجع به تمرکز امور مربوط به تاکسیرانی شهر تهران زیر نظر شهرداری تهران که در سال ۱۳۷۴ به تصویب هیئت وزیران رسیده است.

به گفته عضو شورای شهر تهران، نکته قابل توجه این است که در تبصره ذیل همین ماده تصریح شده که شهرداری می‌تواند برای اشخاص حقوقی واجد شرایط، مجوز حمل و نقل عمومی مسافر درون‌شهری صادر کند و این اشخاص به نمایندگی از شهرداری به حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری اقدام می‌کنند. همچنین در تبصره ذیل ماده ۲ این آیین نامه بیان شده است که موضوع آیین نامه تنها منحصر به تاکسی‌ها نیست و خودروهایی که در آن‌اس نیز فعالیت می‌کنند، مشمول این آیین نامه خواهند شد.

وی ادامه می‌دهد: این موضوع در ماده ۱۶ آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۳۱) و ماده (۳۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در سال ۱۳۹۱ به

تصویب هیئت وزیران رسیده است هم به عنوان وظیفه شهرداری بر شمرده شده است و گفته شده که شهرداری ها موظفند فعالیت های مربوط به حمل و نقل بار و مسافر در حریم شهرها را در قالب شرکت یا مؤسسه حمل و نقل تعاونی و خصوصی ساماندهی و بر آنها نظارت کنند.

فعالیت های حمل و نقل مسافر در محدوده شهرها طبق قانون زیر نظر شهرداری است

رئیس کمیسیون حمل و نقل شورای شهر تهران تأکید می‌کند: با این توضیحات مفصل، مشخص است که مقصود قانون گذار این بوده است که کلیه فعالیت های حمل و نقل مسافر در محدوده شهرها چه با ناوگان سبک و چه با ناوگان سنگین زیر نظر شهرداری اتفاق بیفتد و تفاوت خاصی برای بستر ارائه خدمات ایشان تعیین نشده است.

تشکر هاشمی ادامه می دهد: بستر ارائه خدمات یک ابزار برای دسترسی مسافر به وسیله است، همان طور که قبلاً آژانس ها با تلفن با مشتریان خود در ارتباط بودند، امروز و به مدد پیشرفت فناوری، ارتباط از طریق یک سکوی نرم افزاری برقرار می شود و تفاوت ماهوی در اصل عمل در حال انجام، اتفاق نیفتاده است.

لزوم قیمت گذاری سامانه های تاکسی اینترنتی توسط شورای شهر با دو مستند قانونی

وی در مورد چرایی نرخ گذاری توسط شورای شهر نیز با تأکید بر اینکه برای لزوم قیمت گذاری سامانه های تاکسی اینترنتی توسط شورای شهر نیز دو مستند قانونی وجود دارد، می افزاید: اول بند ۱۵ ماده ۴۵ قانون شهرداری مصوب مجلس در سال ۱۳۳۴ و دوم بند ۲۷ ماده ۸۰ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران است که در هر دو قانون تصریح شده که وظیفه تصویب نرخ کرایه وسایط نقلیه درون شهری با شوراهای اسلامی شهرهاست.

تاکسی‌های اینترنتی اقدام به اخذ مجوز فعالیت از اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی کردند

عضو شورای شهر تهران می‌گوید: اما از زمان آغاز فعالیت این سامانه های تاکسی اینترنتی با توجه به این که آنها حاضر به قرار گرفتن در چارچوب های مشخص شده برای شرکت‌های فعال در زمینه حمل و نقل مسافر درون شهری نشدند، اقدام به اخذ مجوز فعالیت از اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی کردند و خود را خارج از شمول قوانین فوق دانستند. این موضوع در سال ۱۳۹۸ و با تصویب دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر مشمول قانون نظام صنفی کشور در کلانشهرها توسط هیئت وزیران رسمیت بیشتری پیدا کرد.

به گفته وی، در این دستورالعمل تنها وظیفه نظارت که در قالب پایش فعالیت ارائه دهندگان خدمات هوشمند حمل و نقل مسافر توسط شهرداری جهت حصول اطمینان از اجرای قوانین و مقررات حمل و نقل و نظام صنفی از طریق اجرای مفاد این دستورالعمل تعریف شده است، بر عهده شهرداری گذاشته شده و مقرر شده بود که این امر از طریق انعقاد قراردادی بین شرکت و شهرداری انجام شود که تیپ این قرارداد و موارد مربوط به آن طی آرای ۴۷۰ و ۴۷۱ هیئت عمومی دیوان عدالت اداری ابطال شد و عملاً این کار هم انجام پذیر نشد.

تشکر هاشمی ادامه می دهد: انحراف مهمی که به واسطه این دستورالعمل نسبت به قوانین مصوب مجلس ایجاد شد، این بود که در بند «الف» ماده ۶، دستورالعمل مرجع تعیین نرخ کرایه را خود شرکت های ارائه دهنده خدمات هوشمند مسافر تعیین کرده و عملاً در تعارض و تناقض با قانون شهرداری و قانون تشکیلات شوراهای قرار دارد.

پیگیری برای تغییر دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر

وی در پاسخ به این سوال که چه زمانی می‌توان این رویه را اصلاح کرد، می افزاید: قدم اصلی برای اصلاح این وضعیت، تغییر دستورالعمل نظارت بر چگونگی فعالیت ارائه‌دهندگان خدمات هوشمند مسافر است که این امر در حال پیگیری است. چرا که پشتوانه عدم تمکین این شرکت ها در برابر مدیریت شهری، با استناد به همین دستورالعمل است و اگر دولت با اصلاح دستورالعمل فرصت بازگشت به قانون را فراهم کند، شرکت ها نیز ملزم به پذیرش موضوع خواهند بود. از آنجا که موضوع در هیئت وزیران پیگیری و تصویب می شود، حتماً از کلیه ظرفیت های موجود از جمله حضور شهردار تهران در جلسات هیئت دولت باید استفاده شود.