یادداشت

بحران سلامت روان در کشور

حمید رجبی
روزنامه‌نگار

در روزهای اخیر خبرهای مختلف درباره مرگ خودخواسته دو جوان در کشور و همچنین اقدام به خودکشی یک جوان دیگر موجی از اندوه و ناگواری ایجاد و کام مردم را تلخ کرده است. ابتدا خبر مرگ احمد بالدی دانشجوی ۲۰ ساله که چند روز پیش در اعتراض به تخریب اغذیه‌فروشی خانوادگی‌شان در پارک زیتون اهواز خودسوزی کرد و در بامداد روز ۲۰ آبان جان باخت منتشر شد. سپس خبر مرگ خودخواسته فواد شمس، روزنامه‌نگار باسابقه کشور که دلیل یا دلایل آن هنوز مشخص نشده، اعلام شد. و در نهایت در روز پنجشنبه خبر خودسوزی شه‌اوو صفوی، کارمند آتش‌نشانی اهل سنندج منتشر شد که به دلیل پرداخت‌نشدن حقوق در چند ماه گذشته اقدام به خودسوزی کرد. در همین حال صحبت‌های معاون اول رئیس‌جمهور برای عده زیادی عجیب به نظر رسید. محمدرضا عارف، معاون اول دولت چهارم‌جهم، روز پنجشنبه در واکنش به خودکشی‌های اخیر در کشور در دیدار با جمعی از استانداران روشنایی اعلام کرد: «خوسوزی جوان اهوازی و خودکشی یک روزنامه‌نگار، پیام و سیگنالی جدی برای جامعه و حاکمیت است که اگر به آن بی‌توجهی شود، دامن‌گیر همه خواهد شد. حوادث تلخ اخیر نشانه بحرانی اجتماعی است که باید ریشه‌های آن را شناسایی و درمان کرد». صحبت‌های جناب معاون اول از آن جهت عجیب بوده که او دولت، خیلی دیر سیگنال خطر را متوجه شده‌اند. چرا که طبق آمار، میزان خودکشی‌ها در کشور مدت‌هاست که در حال افزایش است. بنابراین باید بررسی شود که حاکمیت درباره کاهش این ماجرای تلخ چه برنامه‌هایی دارد و چگونه می‌خواهد با آن روبه‌رو شود. چراکه موضوعی با این همه اهمیت، فورت رسیدگی دارد و نباید مسئولان فقط درگیر بازی با کلمات شوند. براساس داده‌های معتبر بین‌المللی و گزارش‌های رسانه‌های داخلی، در پنج سال اخیر نرخ خودکشی به ازای هر صد هزار نفر در ایران عدد هفت نفر است. با اینکه نرخ کلی خودکشی در ایران پایین‌تر از میانگین جهانی (حدود ۹ در صد هزار) است، اما افزایش آن در چند سال اخیر نگران‌کننده شده است. عوامل اصلی شامل مشکلات اقتصادی، فشارهای روانی، بیکاری و بحران‌های اجتماعی از سوی کارشناسان معرفی شده‌اند. همچنین نرخ تلاش برای خودکشی (تلاش‌های ناموفق) بسیار بالاتر از نرخ مرگ است و نشان‌دهنده بحران عمیق‌تر سلامت روان در این داستان چون خیابان و کوچه روغن شکسته عمل از همین دست است؛ بنابراین اگر کسی احیانا از ماجرای بررسی ایجاد برنامه بین‌المللی در مجلس و بررسی کار دولت در اجرای برنامه‌ها، باید دل داشتن آن کوزه شکسته روغن و چوبان قصه بیفتد. احتمالا راه دوری هم نرفته است. اینکه جناب سیف‌زاده وزیر اقتصاد، در مجلس و در بررسی لایحه افزایش برنامه هفتم توسعه گفته است «رشد هشت‌درصدی اقتصاد نیازمند رفع موانع کلان است»، به واقع خیلی محترمانه و طوری که به کسی برنخورد، خواسته بگوید که رسیدن به رشد هشت‌درصدی، با حیال‌های امکان‌پذیر نیست. موضوع این است که آیا وقتی ایشان می‌گوید «نازاری‌ها، نرم بالا، رشد اقتصادی پایین و تأثیر عوامل خارجی تنظیر جنگ و تحریم ازجمله موانع رشد هستند»، آیا یعنی نمایندگان مجلس از این بی‌خبرند و ایشان در برابر اولین بار به اینان اطلاع می‌دهد که مثلا کشور دچار تحریم است؟ اینکه ایشان به نمایندگان مجلس می‌گوید «صرف تصویب لایحه برنامه‌ها کافی نیست و اقدامات عملی و رفع موانع واقعی ضروری است»؛ یعنی نمایندگان از این ضرورت بی‌اطلاع هستند و نمی‌دانند که فقط با دستور نمی‌شود به رشد هشت‌درصدی رسید و اگر قرار باشد هم تحریم و موانع خارجی اعدام داشته باشد و هم به آن رشد هشت‌درصدی برسیم، یک نفر از آنهایی که کمان می‌کند چنین اتفاقی امکان تحقق دارد، بدون خیال‌پردازی و بدون ضربه‌زدن بر کوزه روغن، مستدل و نه براساس آمار و شعار، مثل آنهایی که می‌گویند با صادرات کوچه و خیار آن‌هم وقتی کشور آب برای خوردن هم ندارد، چه رسد به تولید خیار و کوچه، می‌خواهد برای ما توضیح دهد که از خیار برده‌اند که در این چهل‌چوب سال، چند بار درمورد خیال‌بافی که همه (از موافق و مخالف) اسیر آنیم نوشته‌ام، اما بادمان نرود که احوال نزدیک به نیچرلن خیال‌بافی، شده است درباره حتک شده اومیه و نابودی تالاب کاوخونی و قطع شبانه آب پایتخت و حالا هم یک خیال‌بافی دیگر به اسم تخلیه تهران... وقتی مرکز پژوهش‌های مجلس و سازمان برنامه و بودجه و همه مراکز مجرب دیگر می‌گویند در تمام برنامه‌های پنج‌ساله طی این نزدیک به نیچرلن، در بهترین حالت، فقط با ۳۰ درصد تحقق روبه‌رو بودیم، به زبان ساده دارد می‌گوید مراقب کوزه روغن باشید که هر بار نزنید آن را بشکند، دیگر خود دانید و کوزه روغن.

معاون حقوقی سازمان تأمین اجتماعی از ابهامات طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی می‌گوید

۴ درصد بحث برانگیز

سونیا سراب‌پور

در دو هفته گذشته موجی از گزارش‌ها در رسانه‌های مختلف منتشر شده که به طرح تازه سازمان تأمین اجتماعی برای بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی انتقاد دارند. طبق این گزارش‌ها در این طرح ۱۳.۵ درصد حق بیمه از رانندگان تاکسی‌های اینترنتی و چهار درصد از هزینه هر سفر از مسافران دریافت می‌شود. منتقدان این طرح آن را نشانه فشار مضاعف بر مردم و نارضایتی رانندگان و همچنین تلاشی برای جبران کسری منابع سازمان تأمین اجتماعی توصیف می‌کنند و نه گامی در جهت عدالت اجتماعی. این گروه ازجمله انجمن تجارت الکترونیک با استناد به بند «چ» ماده ۲۸ قانون برنامه هفتم توسعه می‌گویند بیمه رانندگان پلتفرم‌های حمل‌ونقل باید اختیاری باشد نه اجباری. در میانه این مناقشه محمدابراهیم جواهری، معاون حقوقی و مجلس سازمان تأمین اجتماعی این تفسیرها را نادرست می‌داند و تأکید می‌کند که قانون و آیین‌نامه دولت چنین برداشتی را تأیید نمی‌کند و «درهیچ صنفی بیمه اختیاری نیست». جواهری در گفت‌وگو با «شرق» منشأ ابهام‌ها و التهاب رسانه‌ای برای این طرح را نه در تصمیم سازمان، بلکه در رفتار پلتفرم‌ها می‌بیند.

با این حال همین ۱۳.۵ درصد برای رانندگان و چهار درصد با به قول شما دو تا شش درصد اضافه‌شدن به هزینه سفر، برای هر دو سنگین است. مخصوصا رانندگان تاکسی‌های اینترنتی که به شکل بارودوت در این سیستم کار می‌کنند و درآمدهای آنها متفاوت است. یک راننده ممکن است در ماه پنج میلیون درآمد داشته باشد یکی ۱۰ میلیون و دیگری ۴۰ میلیون. از طرفی یک راننده ممکن است در پلتفرم‌های مختلف تاکسی اینترنتی کار کند. با این طرح شما یعنی اگر یک راننده در سه تاکسی اینترنتی کار می‌کند، باید از او برای هر دریافت حقوق ماهانه از این سه پلتفرم، سه بار حق بیمه ۱۳.۵ درصدی کم شود؟ به نظر شما این روش بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی باعث نارضایتی گروه رانندگان نمی‌شود؟

برای حل این مسئله هم راه‌حل‌هایی دیده شده است که اگر کسی یارد وقت است، مسافت کمی رانندگی می‌کند یا درآمد کمی دارد، چگونه حق بیمه از او کسر شود که فشار مضاعف بر دوشش نباشد. ممکن است در تهران یک راننده مسافتی برود که درآمد بالایی داشته باشد. ولی همان مسافت را در شهرستان ببرود. اما درآمدش کمتر باشد. به این ترتیب، رانندگان در ۱۰ سطح مختلف تقسیم‌بندی می‌شوند تا میزان پرداختی متناسب با درآمد و مسافت طی‌شده آنان باشد. مبنای قانونی این کار ماده ۳۵ قانون تأمین اجتماعی است که اجازه می‌دهد برای مشاغل خاص، «دستمزد مقطوع» تعیین شود. بنابراین، با هماهنگی ذی‌نفعان (ازجمله راننده‌ها و تشکل‌های صنفی)، قرار شد دستمزد مقطوع در ۱۰ سطح مختلف تعریف شود. شاخص تعیین‌کننده این سطوح، میزان درآمد، مسافت و کارکرد خواهد بود. این اطلاعات به صورت آنلاین از داده‌های پلتفرم‌ها استخراج می‌شود و راننده‌ها براساس کارکرد خود در یکی از سطوح قرار می‌گیرند، یعنی ۱۳.۵ درصد از راننده براساس اینکه کارکردش در کدام سطح قرار دارد از او کسر می‌شود. کارکرد در سطوح ۱۰گانه هم ممکن است هر شش ماه یک بار یا یک سال یک بار بازنگری شود. قرار نیست یک راننده با ۱۰ میلیون درآمد، سهم ۱۳.۵ درصد بیمه‌اش مانند راننده‌ای که ۴۰ میلیون درآمد دارد باشد. او ۱۳.۵ درصد از ۱۰ میلیون درآمدش را پرداخت می‌کند. رانندگان نگران این موضوع نباشند. این ابهامات در طرح باسخ داده شده است. البته باید توجه داشت که ملاک فقط «درآمد» نیست. ممکن است راننده‌ای درآمد بالایی داشته باشد، اما هزینه‌های جانبی او نیز زیاد باشد؛ مانند استهلاک خودرو، لاستیک، بنزین و سایر هزینه‌های نگهداری. بنابراین در مدل جدید، صرفا درآمد خام ملاک قرار نمی‌گیرد، بلکه نسبت درآمد به مسافت و کارکرد نیز لحاظ می‌شود تا عدد واقعی‌تر به دست آید. به همین دلیل ممکن است راننده‌ای که ۴۰ میلیون درآمد دارد، فقط معادل ۱۳.۵ درصد از ۱۵ میلیون تومان را به‌عنوان پایه محاسبه بپردازد که نه از کل درآمد ۴۰ میلیونی خود.

اگر راننده‌ای فصلی یا بارودوت باشد و مایل هم نباشد که از بیمه طرح جدید شما استفاده کند، با این حال آن هزینه سفر که می‌گویید دو تا شش درصد است از درآمد او کم می‌شود. این به معنی دریافت دوبه بدون ارائه خدمت از سمت تأمین اجتماعی نیست؟

من مسافر ممکن است در روز سه بار از تاکسی اینترنتی استفاده کنم یا در ماه ۵۰ سفر یا یکی از این پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی داشته باشم. در این ۵۰ سفر نقد راننده‌ای با این ویژگی به من می‌خورد که این سؤال مطرح شود که چرا من باید آن چهار درصد را پرداخت کنم؟ این مبلغ درواقع سهم بیمه‌ای است که از سوی کارفرما که مسافر است پرداخت می‌شود و به نفع راننده لحاظ خواهد شد. نه به‌عنوان هزینه اضافی بدون خدمت. اینها نگرانی‌هایی است که این دوستان ایجاد می‌کنند. توضیح ما این است که حتی اگر یک راننده فقط در بخشی از ماه فعالیت کند، باز هم مطابق قانون، سازمان تأمین اجتماعی موظف است در ازای هر روز کاری او خدمات درمانی کامل ارائه دهد. این مسئله به معنای سود برای سازمان نیست؛ درواقع، از نظر محاسبات بیمه‌ای، هزینه‌ها بیشتر متوجه سازمان است تا راننده یا دولت. با این حال، قانون‌گذار تصریح کرده است که اگر فردی حتی یک روز در ماه کار کند، باید برای همان یک‌روز از حقوق حق بیمه پرداخت شود. در نتیجه، اگر چهار درصدی که از هر سفر کسر می‌شود، بخشی از سازوکار پوشش بیمه‌ای رانندگان است، جالب است که برخی پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی امروز اعلام می‌کنند این طرح باعث افزایش قیمت سفرها و فشار بر مردم می‌شود؛ در حالی که همین شرکت بارها در جلسات مناظره نشان داده‌اند که ترجیح قیمت سفر را ۱۰ ۴۰۰ ۳۰ و حتی صدرصد بالا برده‌اند، بدون اینکه آن زمان دغدغه‌ای نسبت به فشار اقتصادی مردم داشته باشند. حلا در شرایطی که این طرح اجرا می‌شود، فقط دو تا شش درصد به بهای سفر اضافه می‌شود و در مقابل، هزاران راننده از پوشش بیمه‌ای برخوردار می‌شوند. چنین انتقادهایی مناقشه به نظر نمی‌رسد. برای مقایسه هزینه‌ها، می‌توان گفت همان طرح که در قیمت نهایی هر کلا، سهمی از هزینه‌های بیمه کارگران و کارفرما لحاظ می‌شود، در هزینه سفر هم این سهم وجود دارد. به‌عنوان مثال، وقتی قدرت آب معدنی یا مواد غذایی هم می‌خرد، بخشی از مبلغی که پرداخت می‌کند شامل سهم بیمه نیروی کار در زنجیره تولید و توزیع است. بنابراین، منطقی است که در «قیمت تمام‌شده سفر» هم حق بیمه راننده و سهم کارفرما لحاظ شود. بنابراین اگر از تمام سفرها این درصد سهم کارمبر کرفته شود، به دو درصد می‌رسد، اما اگر قرار باشد فقط راننده‌ها از سفرهایی این حق سهم که راننده از تحت بیمه است این میزان تا ۲ درصد هم می‌رود و اصلا به نفع راننده و مسافر نیست. همان‌طور که قیمت بلیت هواپیما شامل هزینه بیمه کارکنان شرکت هواپیمایی است، کرایه سفر تاکسی اینترنتی نیز باید بخشی از هزینه بیمه راننده را در خود داشته باشد. وقتی می‌گویند بیمه اختیاری باشد یعنی راننده سهم ۲۷ درصد را باید از جیبش پرداخت کند. من هنوز متوجه نمی‌شوم که چرا پلتفرم‌ها با این طرح مخالف هستند.

با این حال من این منطق را نمی‌فهمم که راننده نمی‌خواهد بیمه شود ولی چهار درصد سهم هزینه سفر از او کسر می‌شود!

درموردش رفتند... سه گروه وجود دارند: ۱. گروهی که فقط به صورت بارودوت فعالیت می‌کنند و در هیچ شغل دیگری بیمه نیستند. این افراد هستند که عدم اشتغال داشته باشند و حتی ممنوعیت اشتغال در ادارات دولتی هم درموردشان آنها وجود دارد. بازنشستگان در صورتی می‌توانند کار کنند که ساعات کاری آنها کمتر از ۶۴ ساعت در ماه باشد.

طبق قانون اگر فرد بازنشسته‌ای بخواهد مجددا فعالیت کند، باید به شعبه تامین اجتماعی مراجعه و به صورت رسمی اعلام کند که قصد اشتغال در محل دیگری را دارد. در این صورت، با ارائه اظهارنامه و درخواست رسمی، پرداخت مستمری بازنشستگی‌اش متوقف می‌شود و می‌تواند تحت عنوان بیمه‌شده جدید حق بیمه پرداخت کند و مستمری دوم دریافت کند. با تمام این شرایط برخی بازنشستگان در تاکسی‌های اینترنتی مشغول به کار هستند و سازمان تأمین اجتماعی مانع به خاطر اسانیت و فضایی که وجود دارد بیمه این افراد را قطع نکرده است، اما گفته‌ایم که در طرح جدید این شرایط را قانونی کنیم. در متن قانون جدید پیش‌بینی شده که تمام بازنشستگان صندوق‌ها به بارودوت و چه تماموقت بدون قطع مستمری و معاف از حق سهم بیمه‌شده می‌توانند اشتغال داشته باشند؛ یعنی هم آن حق ۱۳.۵ درصد را پرداخت نکنند و هم حقوق مستمری‌شان قطع نشود و هم بتوانند فعالیت کنند.

اکنون تعدادی از بازنشستگان نیز در پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی مشغول به کار هستند. سازمان تأمین اجتماعی با توجه به شرایط موجود، بیمه این افراد را قطع نکرده است، اما در آینده لازم است وضعیت بیمه‌ای آنان به صورت شفاف و در چارچوب مقررات ساماندهی شود تا هم حقوق بازنشستگی حفظ شود و هم اشتغال مجددشان در مسیر قانونی قرار گیرد.

با این حال سهم چهار درصد از هزینه سفر پرداخت می‌شود!

چرا کم می‌شود؟ چون بازنشسته باید در حالت بنشیند و مجدد منضول به کار نشود. اما در پلتفرم‌ها به سمت کار در یک شغل پررویک می‌رود و همین هدرد مردن او را بالا می‌برد. بنابراین می‌گوییم به این دلیل باید این ۳ سهم تا شش درصد از هزینه سفر کم شود. ثانیا، اگر او به سر کار نمی‌رفت، کسی می‌توانست آن شغل را داشته باشد که نرخ ۲۷ درصد بیمه را پرداخت کند. پس با این کار به جریان بشتیبانی ما لطمه می‌زند. سوم اینکه سازمان، حقوق کسر سفر را ۱۰ ۴۰ ۳۰ و حتی صدرصد بالا برده‌اند، بدون اینکه آن زمان دغدغه‌ای نسبت به فشار اقتصادی مردم داشته باشند. حلا در شرایطی که این طرح اجرا می‌شود، فقط دو تا شش درصد به بهای سفر اضافه می‌شود و در مقابل، هزاران راننده از پوشش بیمه‌ای برخوردار می‌شوند. چنین انتقادهایی منطقی به نظر نمی‌رسد. برای مقایسه هزینه‌ها، می‌توان گفت همان طور که در قیمت نهایی هر کلا، سهمی از هزینه‌های بیمه کارگران و کارفرما لحاظ می‌شود، در هزینه سفر هم این سهم وجود دارد. به‌عنوان مثال، وقتی قدرت آب معدنی یا مواد غذایی هم می‌خرد، بخشی از مبلغی که پرداخت می‌کند شامل سهم بیمه نیروی کار در زنجیره تولید و توزیع است. بنابراین، منطقی است که در «قیمت تمام‌شده سفر» هم حق بیمه راننده و سهم کارفرما لحاظ شود. بنابراین اگر از تمام سفرها این درصد سهم کارمبر کرفته شود، به دو درصد می‌رسد، اما اگر قرار باشد فقط راننده‌ها از سفرهایی این حق سهم که راننده از تحت بیمه است این میزان تا ۲ درصد هم می‌رود و اصلا به نفع راننده و مسافر نیست. همان‌طور که قیمت بلیت هواپیما شامل هزینه بیمه کارکنان شرکت هواپیمایی است، کرایه سفر تاکسی اینترنتی نیز باید بخشی از هزینه بیمه راننده را در خود داشته باشد. وقتی می‌گویند بیمه اختیاری باشد یعنی راننده سهم ۲۷ درصد را باید از جیبش پرداخت کند. من هنوز متوجه نمی‌شوم که چرا پلتفرم‌ها با این طرح مخالف هستند.

با این حال من این منطق را نمی‌فهمم که راننده نمی‌خواهد بیمه شود ولی چهار درصد سهم هزینه سفر از او کسر می‌شود!

درموردش رفتند... سه گروه وجود دارند: ۱. گروهی که فقط به صورت بارودوت فعالیت می‌کنند و در هیچ شغل دیگری بیمه نیستند. این افراد هستند که عدم اشتغال داشته باشند و حتی ممنوعیت اشتغال در ادارات دولتی هم درموردشان آنها وجود دارد. بازنشستگان در صورتی می‌توانند کار کنند که ساعات کاری آنها کمتر از ۶۴ ساعت در ماه باشد.

طبق قانون اگر فرد بازنشسته‌ای بخواهد مجددا فعالیت کند، باید به شعبه تامین اجتماعی مراجعه و به صورت رسمی اعلام کند که قصد اشتغال در محل دیگری را دارد. در این صورت، با ارائه اظهارنامه و درخواست رسمی، پرداخت مستمری بازنشستگی‌اش متوقف می‌شود و می‌تواند تحت عنوان بیمه‌شده جدید حق بیمه پرداخت کند و مستمری دوم دریافت کند. با تمام این شرایط برخی بازنشستگان در تاکسی‌های اینترنتی مشغول به کار هستند و سازمان تأمین اجتماعی مانع به خاطر اسانیت و فضایی که وجود دارد بیمه این افراد را قطع نکرده است، اما گفته‌ایم که در طرح جدید این شرایط را قانونی کنیم. در متن قانون جدید پیش‌بینی شده که تمام بازنشستگان صندوق‌ها به بارودوت و چه تماموقت بدون قطع مستمری و معاف از حق سهم بیمه‌شده می‌توانند اشتغال داشته باشند؛ یعنی هم آن حق ۱۳.۵ درصد را پرداخت نکنند و هم حقوق مستمری‌شان قطع نشود و هم بتوانند فعالیت کنند.

اکنون تعدادی از بازنشستگان نیز در پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی مشغول به کار هستند. سازمان تأمین اجتماعی با توجه به شرایط موجود، بیمه این افراد را قطع نکرده است، اما در آینده لازم است وضعیت بیمه‌ای آنان به صورت شفاف و در چارچوب مقررات ساماندهی شود تا هم حقوق بازنشستگی حفظ شود و هم اشتغال مجددشان در مسیر قانونی قرار گیرد.

با این حال سهم چهار درصد از هزینه سفر پرداخت می‌شود!

چرا کم می‌شود؟ چون بازنشسته باید در حالت بنشیند و مجدد منضول به کار نشود. اما در پلتفرم‌ها به سمت کار در یک شغل پررویک می‌رود و همین هدرد مردن او را بالا می‌برد. بنابراین می‌گوییم به این دلیل باید این ۳ سهم تا شش درصد از هزینه سفر کم شود. ثانیا، اگر او به سر کار نمی‌رفت، کسی می‌توانست آن شغل را داشته باشد که نرخ ۲۷ درصد بیمه را پرداخت کند. پس با این کار به جریان بشتیبانی ما لطمه می‌زند. سوم اینکه سازمان، حقوق بازنشستگی این افراد را قطع نمی‌کند. بعضی بازنشسته ممکن است همچنان ۱۰ ۲۰ یا حتی ۵۰ میلیون تومان مستمری بگیرد و درعین‌حال شاغل هم باشد. پس از این منظر نیز سازمان متضرر می‌شود و به همین دلیل، آن چهار درصد به عنوان سهم بیمه‌ای جدید در نظر گرفته شده است.

مبلغ چهار درصد از کرایه سفر در سراسر کشور ثابت است. آیا این طور است که راننده و مسافر در تهران و یک شهرستان کوچک، سهم مساوی پرداخت کنند؟ برخی منتقدان این طرح اعلام می‌کنند که در این طرح این احتمال وجود دارد که پول از مسافر و راننده که درآمد و محروم در دیگر شهرستان کوچک گرفته شود و صرف راننده‌های شده که دارای یک یا دو شغل اتاکسی و ساکن کلان‌شهر است. به نظر شما اجرای مدل واحد برای شرایط نابرابر، در عمل به تبعیض نارواعلیه رانندگان و مسافران محروم و قشر کم‌درآمد منجر نشود و اصولا عدالت اجتماعی در این طرح دیده شده است؟

اولا که این نرخ ثابت نیست و بین دو تا شش درصد متغیر است. تعیین دقیق این میزان برای شهرستان باید فوری دفاشته باشد به تصمیم هیئت وزیران و ایین‌نامه اجرائی مربوطه بسنگی دارد. از طرفی هم درپیاش میزان ۱۳.۵ درصد براساس همان ۱۰ سطوح است که تعیین شده که در آن به شکل کامل عدالت اجتماعی در نظر گرفته شده است. به بیان ساده‌تر، دریافت بین دو تا شش درصد براساس منابعی که درپافت می‌کند تلوراتس دارد. این عدد را هم هیئت وزیران طبق یک ایین‌نامه تعیین می‌کند. برای روش‌ترشدن موضوع، فرض کنید شما یک بطری آب معدنی می‌خرید، در شهر تفت یزد ممکن است قیمت آن متفاوت از شمال تهران باشد؟

به قیمت در تهران یا قیمت در شهرستان فرق دارد یا قیمت در یک شهرستان با شهرستان دیگر فرق دارد.

فرق خیلی شگرف و زیادی نمی‌کند. طبق سیمه کارگر و کارفرما در قیمت تمام‌شده به صورت ثابت نهفته است. طبق بر اینکه‌ها اشباه تصور می‌کنند که تفاوت جغرافیایی باعث بی‌عدالتی می‌شود، درحالی‌که نرخ دو تا شش درصد با هدف ایجاد عدالت نسبی طراحی شده است. یعنی بسته به شرایط منطقه، درآمد و هزینه‌ها راننده، ضریب نهایی متناسب تعیین می‌شود.

در نهایت مبلغ به قول شما دو تا شش درصد از کرایه سفر، به طور یکسان از مسافر و راننده‌ها در تهران و مسافر و راننده‌ها در شهری کوچک و محروم کسر می‌شود. اما معلوم نیست که چه اتفاقی می‌افتد که جامعه هدف آن طرح مردم کم‌درآمد و محروم باشند و چرا چه دهک درآمدی محسوب می‌شود. درحالی‌که قرار بود اعدالت اجتماعی این دو مسافر و راننده کاملا متفاوت است.

اصلا این موضوع برای به دهک ندارد. هزینه بیمه از محل درپاخت کرایه سفر بین دو تا شش درصد متغیر است و در نهایت این میزان براساس میزان وصولی که اس‌ای و طبق ایین‌نامه هیئت وزیران تعیین می‌شود که در این ایین‌نامه شرایط درآمدی راننده، کارکرد و... دیده می‌شود. هم راننده‌ای قرار است با توجه به شرایط اقتصادی متفاوت یک هزینه متفاوت پرداخت کنند. این راننده‌ای همان‌طور که کفته در سطوح ۱۰گانه‌ای که در طرح در نظر گرفته‌ایم جای می‌گیرند و بر این اساس حق بیمه باید پرداخت کنند.

با این همه این هزینه پرداخت‌شده از سمت رانندگان و مسافران بر اینکه راننده‌ای که یک منبع جدید درآمدی برای تأمین اجتماعی باشد می‌شود. طبق یک حساب سرانگشتی با اجرای این طرح تأمین اجتماعی بالای ۷۰۰ میلیارد تومان درآمد خواهد داشت. بسیاری معتقدند تأمین اجتماعی با این طرح به دنبال کسری بودجه خود و پرداخت پول بازنشستگان است. چه سازوکاری برای شفافیت استفاده از این منابع به نفع رانندگان وجود دارد؟ چگونه تضمین می‌دهید این هزینه‌های دریافتی برای خود رانندگان مورد استفاده قرار بگیرد؟

سؤالی دارم، اگر سازمان تأمین اجتماعی بخواهد درآمدی کسب کند، آن را می‌خواهد در جیب مدیرانش بگذارد؟ اینن منابع را ایجاد می‌کند برای مردم، بازنشستگان و کارگران.

چرا هزینه‌ای را که باید تأمین اجتماعی خودش تأمین کند، رانندگان و مسافران تاکسی‌های اینترنتی با تعریف یک طرح جدید از سمت شما پرداخت کنند؟

این‌گونه نیست. قرار نیست هزینه‌ای که رانندگان و مسافران برای طرح بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی پرداخت می‌کنند صرف امور دیگری شود. اگر هم این‌جور باشد که برخی ادعا می‌کنند، مگر این پول جمع‌آوری‌شده کجا می‌رود؟ برای خود این افراد خدمات می‌کند. ما با این پول که به دنبال ساخت ساختمان یا ایجاد به صنعت جدید نیستیم، این پول به قشر کارگر و بازنشسته برمی‌گردد. بااین‌حال، برای رفع هرگونه شائبه، در متن قانون تصریح شده که تمام مبالغ حاصل از اجرای این طرح در حساب‌های جداگانه و تفکیک‌شده (برون‌شهری و درون‌شهری) نگهداری می‌شود.به‌طور مثال، حساب مربوط به رانندگان برون‌شهری از درون‌شهری جداست و حوزه تاکسی‌های اینترنتی نیز کاملا مستقل از ناوگان اتوبوسرانی عمل می‌کند. در این طرح مقرر شده حساب‌های مربوط به حق بیمه رانندگان به صورت جداگانه نگهداری شود. وجوه واریزی در حساب‌های تفکیک‌شده قرار می‌گیرد و سازمان تأمین اجتماعی موظف است هر سه ماه یک بار میزان وصولی‌ها و نحوه هزینه‌کرد آن را به کمیسیون عمران و اجتماعی مجلس گزارش دهد. بر اساس قانون، این مبالغ صرفا باید برای ایجاد رفاه بیمه رانندگان (ازجمله رانندگان تاکسی‌های اینترنتی و سایر اقشار مشابه) هزینه شود. همچنین اگر سازمان تأمین اجتماعی در مصرف این منابع تخلف کند، برای مدیران آن مجازات کیفری بین شش ماه تا دو سال حبس در نظر گرفته شده است. محکمتر از این وجود دارد؟

قوانین و ضمانت‌های اجرائی دیگر هم در طرح‌های مختلف در نظر گرفته شده بود. اما دیده‌ایم که چندان کارایی نداشته و به خاطر تجربه‌های گذشته این موضوع مطرح می‌شود که بسیاری از مردم این طرح جدید در مسیرهای دیگری استفاده شود یا مانند صندوق‌های دیگر بازنشستگی یا ورشکستگی روبه‌رو شود.

در پاسخ باید گفت که چنین تصوری نادرست است. اینها ابهاماتی است که ایجاد می‌کنند و برای اینکه این طرح اجرا نشود حاضر به تخریب وجهه سازمان شده‌اند و عملا امنیت روانی مردم را به هم می‌ریزند. تکرار می‌کنم برخلاف آنچه بعضی از پلتفرم‌ها مطرح می‌کنند، این منابع برای منافع شخصی مدیران سازمان نیست، بلکه برای رفاه رانندگان هزینه می‌شود.

تاکسی‌های اینترنتی اعلام می‌کنند آنها هم خواهان بیمه رانندگان هستند. اما نگرانی آنها بابت دقیق‌نبودن این طرح و ایجاد نارضایتی بین کاربران مسافر و راننده است.

به نظر می‌رسد نگرانی این پلتفرم‌ها از این بابت است که با این سهم بیمه از هزینه سفر (دو تا شش) دیگر آنها نمی‌توانند تعرفه سفر را آن‌طور که می‌خواهند افزایش دهند. شاید ترس‌شان این است که صنوف دیگر فرار بیمه‌ای می‌کنند و احتمال دارد ما به سراغ آنها هم برویم. در این طرح تمام نگرانی‌ها دیده شده و برای وجوه جمع‌آوری‌شده هم سازوکار حسابرسی دقیق و دیجیتال دارد. در واقع نگرانی اصلی آنها نه در افزایش دو درصدی کارگر، بلکه از شفاف‌شدن نظام مالی و بیمه‌ای است. وقتی سازمان تأمین اجتماعی بتواند همه رانندگان را بیوشش دهد، طبیعتا امکان فرار بیمه‌ای در بخش‌های دیگر هم کاهش پیدا می‌کند.

مشکل این است که برخی پلتفرم‌های اینترنتی می‌خواهند خود را خارج از چارچوب قانونی کشور ببینند؛ در حالی‌که چنین میزی ممکن نیست. برخی هم قانونی بنویسیم که یک گروه از پرداخت بیمه رانندگان و سایر تعهدات معاف باشند. فقط چون فعالیت‌شان مبتنی بر فناوری است

اگر نظرخواهی و جلسات مشورتی با فعالان این حوزه برگزار شده، چرا نسخه نهایی طرح قبل از تصویب عمومی منتشر نمی‌شود تا جامعه ذی‌نفع بتوانند دربارهاش نظر بدهد؟

این موضوع در اختیار مجلس است و ما نمی‌توانیم در آن دخالت کنیم. البته پس از تصویب، طرح در سامانه مربوطه بارگذاری و اطلاع‌رسانی می‌شود.

درست است ولی دیگر امکان تغییر در آن در صورت بازخورد منفی از سوی رانندگان وجود ندارد!

به هر حال در فرایند بررسی طرح، نمایندگان بخش‌های مختلف در جلسات حضور داشته‌اند و نظرات خود را ارائه داده‌اند. اما اگر منظورتان این است که مصوبه باید عین طرح اولیه (پلتفرم) باشد که خلاف حق و حقوق رانندگان و امنیت روانی اجتماعی است. خیر مصوبه این‌طور نهایی نشده. بنابراین، با قانون‌گذار در دوراندیشی تشخیص داده که برخی از آن نظرات با منافع و امنیت اجتماعی رانندگان در تضاد است و براساس مصلحت عمومی تصمیم گرفته است.

درکتف‌وکوهای رسمی اشاره شده که در طرح بیمه رانندگان تاکسی اینترنتی، سهم رانندگان ۱۳.۵ درصد و چهار درصد هم سهم از کرایه هر سفر پرداخت می‌شود. اما هیچ فرمول شفافی برای تبدیل این دو رقم ارائه نشده. پس چه مبنایی این درصدها محاسبه شده‌اند؟

فرمول کاملا شفاف است. مطابق ماده ۲۸ قانون تأمین اجتماعی، نرخ حق بیمه ۲۷ درصد است که در این زمینه کارگر بخشی از حق بیمه را پرداخت می‌کند و بخش دیگر به عهده کارفرماست. درمورد بیمه رانندگان نیز، براساس قانون برنامه هفتم توسعه، مبلغ کل حق بیمه باید در بلندمدت به ۲۷ درصد برسد؛ با براساس نرخ مصوب در بندهای مربوطه، با براساس مبلغی مازاد بر حداقل حقوق مصوب سالانه. همین موضوع موجب شد خیلی رانندگان از بیمه سقف دو تا شش درصد براساس منابعی که درپافت می‌کنند، باید ماشاءالله با هم افزایش پیدا کند. واقعیت این است که در وضع موجود اگر رانندگان بخواهند بیمه شوند، نرخ بسیار بالاست و عملا بسیاری از آنها همان بیمه‌شدن ندارند. در واقع طبق قانون رانندگان تاکسی‌های اینترنتی باید بیمه شوند اما با نرخ ۲۷ درصد پرداخت شدن. برای حل این مسئله و کاهش فشار مالی بر رانندگان و ایجاد انگیزه این ۲۷ درصد را پرداخت کنند، اعلام کردیم که نصف این ۲۷ درصد را خودش پرداخت کند. البته انجمن‌های صنفی کارگری با این مدل موافق نیستند و معتقدند سهم راننده باید کاملا صفر شود تا بتوانند بیشتر جذب و مایلق را پلتفرم‌ها رانندگان کنند. حتی برخی از انجمن‌ها و نمایندگان صنفی در حال فکوکوگو و حتی مصاحبه با رسانه‌ها هستند تا مجلس را تحت فشار بگذارند که چرا سهمی از بیمه برعهده پلتفرم‌ها قرار داده نشده است. در مدل پیشنهادی فعلی، سهم راننده ۱۳.۵ درصد تعیین شده و ۱۳.۵ درصد دیگر (برای رسیدن به سقف ۲۷ درصد) باید از محل دیگری تأمین شود. این محل طبق قانون و با استناد به ماده ۲۸ قانون تأمین اجتماعی، از طریق افزودن درصدی جزئی به «رسید سفر» یا «برنامه الکترونیکی» تعیین می‌شود. درواقع، صاحب کالا یا مسافر (به‌عنوان مشتری یا کارفرما) موظف می‌شود این درصد اضافی را پرداخت کند تا این سهم به‌عنوان سهم دوم بیمه لحاظ شود.

همان چهار درصد هزینه از سفر منظورتان است؟

براساس محاسبات اولیه، میزان این افزایش باید حدود سه تا چهار درصد باشد (برای مسافر هزینه‌ای تا چهار درصد و برای بازیری حدود نیم تا ۲.۵ درصد). با این حال، قانون‌گذار برای جلوگیری از خطای محاسباتی، محدوده‌ای بین دو تا شش درصد را برای سازمان تعیین کرده است؛ چراکه مبلغ دست در برخی موارد، رقم دریافتی بیش از میزان مورد نیاز یا کمتر از آن باشد. بنابراین، این