

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۷/۱۵

شماره: ۹۸-۰۷-۱۴۹۳

بسمه تعالی

## جناب آقای دکتر رحمانی وزارت محترم صنعت، معدن و تجارت

با سلام

احتراماً پیرو آیین نامه مربوط به تاکسی های اینترنتی که در چند روز گذشته توسط شما به امضا رسیده است و در اختیار انجمن قرار گرفته با توجه به بندهای اشاره شده در این آیین نامه، انجمن صنفی کسب و کارهای اینترنتی نظرات خود را در این خصوص به اطلاع شما می‌رساند.

با توجه به قانون تجارت الکترونیک مصوب سال ۸۲ و با اشاره به راه اندازی مرکز توسعه تجارت الکترونیک این انجمن استنباط می‌کند که چنین آیین نامه‌ای فقط می‌بایست از طریق مراحل قانونی داخل مرکز توسعه تجارت الکترونیک طی شده و ابلاغ شود.

همچنین با توجه به قانون نظام صنفی، تدوین آیین نامه از طریق دو وزارتخانه خلاف قانون بوده و با توجه به وجود اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی و اتحادیه آژانس های حمل و نقل مسافر که هر دو ذیل قوانین صنفی فعالیت می‌کنند این آیین نامه نمی‌تواند بر قانون صنفی ارجعیت داشته باشد.

اطلاعات مربوط به مسافر و داده های سفر از اطلاعات شخصی و حریم خصوصی افراد بوده و تجمیع این اطلاعات در سامانه ای در وزارت کشور برخلاف قوانین جرائم رایانه‌ای بوده و موضوع دسترسی و استفاده از این اطلاعات محرمانه شرکت ها جزء اسرار تجاری هر شرکت می‌باشد.

ارسال اطلاعات دفاتر و مدل فعالیت شرکت ها به وزارت کشور هیچگونه منع قانونی ندارد و این شرکت ها می‌توانند برای کمک به مدیریت شهری این اطلاعات را در اختیار شهرداری ها قرار دهند، اما فراموش نکنیم که در تمام دنیا شهرداری ها با در اختیار قراردادن اطلاعات داده‌های شهری در قالب بستری باز به توسعه شهری کمک می‌کنند و استارت‌آپهای زیادی در راستای این اطلاعات در دنیا شکل گرفته است و خواهد گرفت. اما ارسال این اطلاعات به وزارت کشور کاملاً موضوعی خلاف قانون و روال حرفه ای خواهد بود.

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۷/۱۵

شماره: ۹۸-۰۷-۱۴۹۳

آیا کسب و کارهای دیگر هم باید اطلاعات خود را در آینده برای وزارت کشور یا وزارت خانه های متبوع ارسال نمایند؟ برای مثال اطلاعات تمام اقامتگاهها و زمان ورود و خروج مسافران باید به سامانه‌ای در وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی ارسال شود چون متولی صنعت گردشگری است؟ آیا این روش برای تجمیع اطلاعات تنها روش درست و کامل نظارتی است؟

برای مثال ماده ۲ تبصره ۴ به موضوعی اشاره دارد که به خودی خود برای تمام استارت‌آپ‌ها و کسب و کارها مهم است ولی در کنار آن در تبصره ۳ اصلاحیه اشاره نشده که نتیجه افشای این اطلاعات در مقابل سرمایه‌گذاری گسترده یکی از شرکت‌ها چگونه جبران خواهد شد.

چرا روش‌های دیگری که بدون نیاز به راه‌اندازی چنین سامانه‌ای می‌تواند نظارت را برای شهرداری‌ها فراهم نماید به کار گرفته نمی‌شود؟ دسترسی به اطلاعات بانک‌های اطلاعاتی باید فقط با مجوز قضایی صورت پذیرد، چه اطلاعات مسافر و چه اطلاعات راننده نمی‌تواند به سادگی در دسترسی هر کسی قرار گیرد و این اطلاعات فقط با حکم قضایی قابل دریافت هستند.

یکی از مواردی که به درستی در این آیین‌نامه اشاره شده تبصره بند ۱ ماده ۴ این آیین‌نامه است. ای‌کاش تمام موارد این آیین‌نامه در قالب نظارت در جهت توسعه حمل و نقل و کاهش آلودگی هوا و ترافیک به این گونه تنظیم شده بود که تاکسی‌های اینترنتی را در مواردی محدود کند و برای توسعه شهر اهمیت داشته باشد.

در ماده ۶ در خصوص موضوع نرخ کرایه نیز به مواردی اشاره شده است که نویسنده آیین‌نامه در زمان حال از آنها مطلع بوده و شاید هر مدل و روش دیگری در آینده بتواند در قیمت تمام شده سفر نقش داده باشد و باید پذیرفت در این دست پلتفرم‌ها این راننده و مسافر هستند که قیمت را تایید می‌کنند و اشاره به روشهایی برای اطلاع به مشتری در این بین نمی‌تواند راه‌حالی مناسبی باشد چرا که در هر صورت مسافر قبل از تایید سفر حتما قیمت سفر را مشاهده نموده و تایید کرده است. در چنین مواردی آیین‌نامه صرفاً باید تاکسی‌های اینترنتی را از افزایش قیمت پس از تایید مسافر منع کند.

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۷/۱۵

شماره: ۹۸-۰۷-۱۴۹۳

همچنین در خصوص موارد مربوط به خسارت که در قرارداد پیشنهادی به آن اشاره شده چرا باید هر شرکت برای توسعه شهر به شهر سفته پرداخت کند؟ آیا در دنیای پیشرفته امروز روشی بروزتر برای جبران خسارت وجود ندارد؟ آیا امکان ارائه سفته به این میزان برای همه شرکتها به شهرداری ها وجود دارد؟ حتی اگر نیاز به تامین چنین ضمانتی باشد باید این ضمانت توسط اتحادیه مربوطه برای صدور مجوز اخذ شود. چرا که در آیین نامه به اتحادیه به عنوان مرجعی برای دریافت و رسیدگی به گزارشها و شکایات اشاره شده است. دریافت تضمین از نهادی که حکم بازرس را دارد نمی تواند روندی درست و کامل برای نظارت بر تاکسی ها باشد.

در خصوص موضوع مربوط به درصد پرداختی باید توجه داشت که این درصد در هیچ صورت نمی تواند بیشتر از سهم ارزش افزوده شرکت ها باشد لذا فقط و فقط در صورتی قابل اجراست که وزارت امور اقتصادی و دارایی با معافیت این صنف از پرداخت ارزش افزوده موافقت کرده باشد و دیگر هیچ مطالبه ای در خصوص ارزش افزوده از این شرکتها نداشته باشد. کاهش از ۲ درصد به ۱,۵ درصد در صورت عدم پذیرش وزارت دارایی برای عدم پرداخت ارزش افزوده به خودی خود موضوع اصلی این آیین نامه را زیر سوال برده است چرا که این آیین نامه و قرارداد پیوست آن نمی تواند خارج از چهارچوب قانون مالیات بر ارزش افزوده باشد.

در این آیین نامه مواردی لحاظ گردیده که متأسفانه بیشتر در جهت سخت کردن کار برای این دست شرکت ها تدوین شده و نه نظارت بر شهر و رفاه حال شهروندان، برای مثال موارد مربوط به تخلفات رانندگی و بیمه و ... همه مواردی است که در مجاری قانونی دیگر در کشور در حال اجراست، و فقط با الزام رانندگان به داشتن معاینه فنی می شود از کمیسیون ایمنی و ... چشم پوشی نمود.

برای مثال در قرارداد پیشنهادی موضوعی به عنوان تعلیق اشاره شده که چنین دیدگاهی به یک کسب و کار آنلاین کاملاً نادرست بوده و نشان دهنده این موضوع است که مراحل فنی و کاشناسی درستی برای چنین آیین نامه ای طی نشده است. چنین اقدامی به صورت مشخص نابود کردن تمام سرمایه گذاری ها و گروه های استارتاپی است که در حال حاضر در این زمینه در حال فعالیت هستند و مردم و شهر از خدماتشان بهره می برند.

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۷/۱۵

شماره: ۹۸-۰۷-۱۴۹۳

در خصوص ماده ۸ و نبود سازوکار نظارتی بر کسب و کارهای اینترنتی چگونه می شود مسئولیت نظارت بر این قرارداد بر سازمان نظارت بر تاکسیرانی گمارده شود. آیا این اطمینان وجود دارد که تمام سازمان ها در تمام شهرهای کوچک و بزرگ با یک دیدگاه یکپارچه به نظارت نگاه کرده و نظرات مشخصی داشته باشند؟ فراموش نکنیم که تشکیل اتحادیه کشوری ذیل قانون صنفی مربوط به همین دست از اقدامات نظارتی و کنترلی است و کسب و کارهای آنلاین را نمی شود به فعالیت در شهر محدود کرد.

**با تشکر**

**شایان شلیله**

**دبیر انجمن صنفی کسب و کار اینترنتی**