

بیمه رانندگان پلتفرمی اجرایی شد

با تصویب آیین نامه‌ای جدید، بیمه رانندگان آنلاین آغاز شده، اما چالش اصلی، تعیین مرز میان الزام قانونی و انتخاب داوطلبانه است؛ تصمیم بر سر اجباری یا اختیاری بودن بیمه اقتصاد گیگ، همچنان محل مباحثه بین دولت و کارشناسان است



مضاعفی بر صندوق تأمین اجتماعی وارد و حقوق بیمه‌شدگان فعلی را تهدید کند.

الزام هوشمندانه در دل اقتصاد گیگ

با بررسی دیدگاه‌های کارشناسی، به نظر می‌رسد اجرای بیمه اجباری در صورت طراحی هوشمندانه و متناسب با ویژگی‌های اقتصاد گیگ می‌تواند گزینه‌ای مناسب‌تر باشد. یزدانی با تکیه بر مسئولیت اجتماعی دولت، هشدار می‌دهد رها کردن این جمعیت گسترده می‌تواند به بروز بحران‌هایی چون فقر سالمندی و فشار مضاعف بر نظام رفاهی بینجامد. در عین حال، فاطمی به درستی بر تفاوت بنیادین ساختار اقتصاد گیگ با الگوهای سنتی کارفرما-کارمند تأکید دارد و تحمیل نسخه‌ای واحد به این بازار متنوع را توصیه نمی‌کند.

راه حل بهینه، اجرای بیمه اجباری همراه با طراحی انعطاف‌پذیر است؛ الگویی که با استفاده از داده‌های واقعی، سطح تعهد را بر اساس میزان فعالیت شاغلان تعیین کرده، مدل‌های پله‌ای یا ترکیبی ارائه دهد و نقش پلتفرم‌ها را از یک ناظر به یک شریک تسهیل‌گر ارتقا بخشد. همچنین نقش دولت در حمایت مالی از این فرایند برای تضمین مشارکت حداکثری، حیاتی است.

در نهایت، بیمه اجباری اگر با منطق مشارکتی، انعطاف در طراحی و ملاحظات اقتصادی همراه شود، نه تنها از نیروی کار در برابر ریسک‌های زندگی محافظت می‌کند بلکه از تحمیل هزینه‌های سنگین آتی بر نظام رفاهی کشور نیز جلوگیری خواهد کرد.

مضاعفی بر صندوق تأمین اجتماعی وارد و حقوق بیمه‌شدگان فعلی را تهدید کند.

در سوی مقابل، فرشید یزدانی، پژوهشگر حوزه رفاه و تأمین اجتماعی، با تأکید بر مسئولیت اجتماعی دولت، خواهان اجرای بیمه اجباری است. او می‌گوید: «دولت طبق قانون اساسی موظف است زمینه بیمه شدن تمام شاغلان را فراهم کند. این اقدام نه فقط به نفع رانندگان بلکه به سود کل جامعه در بلندمدت خواهد بود.»

یزدانی تأکید می‌کند که پلتفرم‌ها باید به عنوان بازیگران مسئول، سهم خود را در تأمین بیمه ایفا کنند. با این حال، تحقق این الگو مستلزم گفت‌وگوی اجتماعی میان دولت، پلتفرم‌ها، رانندگان و حتی مسافران است. او همچنین بر ضرورت ارائه مشوق‌های مالی از سوی دولت برای تشویق رانندگان به مشارکت بیمه‌ای تأکید می‌کند.

هر دو کارشناس بر نقض این آیین‌نامه در توجه به تنوع شغلی رانندگان، از جمله دانشجویان پاره‌وقت یا بازنشستگان شاغل موقت، تأکید دارند. یزدانی در همین رابطه خاطرنشان می‌کند بدون داده‌های دقیق از وضعیت شغلی رانندگان، نمی‌توان نظامی عادلانه طراحی کرد. او همچنین معتقد است آیین‌نامه فعلی از شفافیت کافی درخصوص اجباری یا اختیاری بودن بیمه برخوردار نیست و نیازمند بازنگری اساسی است.

پیشنهادهای او این است که بیمه اجباری با محوریت نقش آفرینی پلتفرم‌ها و در قالب الگویی انعطاف‌پذیر و چندلایه طراحی شود. به گفته یزدانی، این مدل باید شامل مشارکت مالی سه‌جانبه بین پلتفرم، دولت و راننده باشد و بر اساس

خطر فقر دوران سالمندی، از کار افتادگی یا بیماری قرار می‌دهد.

ویژگی‌های معمول این مشاغل شامل انعطاف‌پذیری زمانی، دور کاری، فقدان دفتر کار، تقلیل هزینه‌های کاری از سوی نیروی کار و نبود قرارداد رسمی است. در ایران نیز شرکت‌های متعددی در اقتصاد پلتفرمی فعالیت دارند. برآورد نشان می‌دهد در سال ۱۴۰۰ نزدیک به شش میلیون نفر در هشت پلتفرم بزرگ مشغول به کار بوده‌اند. گرچه برخی افراد در چند پلتفرم هم‌زمان فعالیت دارند که این آمار نیز بیانگر رشد فزاینده این نوع اشتغال و آسیب‌پذیری بالای آن در برابر ریسک‌های اجتماعی و اقتصادی است.

الزام قانونی یا انتخاب فردی؟

فرشاد فاطمی، دانشیار اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف، با اشاره به تفاوت ساختار کاری رانندگان ایرانی با نمونه‌های جهانی مانند اوبر، تصریح می‌کند که این افراد کارمند پلتفرم‌ها محسوب نمی‌شوند. او در گفت‌وگویی با آیین‌نو اظهار داشت: «رانندگان از آزادی عمل بالایی برخوردارند. آن‌ها زمان، مسیر و میزان فعالیت خود را انتخاب می‌کنند؛ بنابراین مدل بیمه کارمندی برای آن‌ها مناسب نیست.»

فاطمی پیشنهاد می‌دهد که بیمه در قالب خویش فرما ارائه شود و پلتفرم‌ها صرفاً نقش تسهیل‌گر ایفا کنند؛ مثلاً با رضایت رانندگان، اطلاعات مربوط به درآمد و ساعات کاری را در اختیار سازمان تأمین اجتماعی قرار دهند یا بخشی از حق بیمه را پرداخت کنند تا انگیزه مشارکت افزایش یابد. او هشدار می‌دهد که تحمیل بیمه اجباری بدون بازطراحی قراردادهای می‌تواند فشار

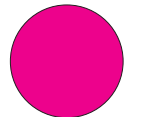
اقتصاد گیگ به بخشی از اقتصاد اطلاق می‌شود که بر فعالیت شرکت‌ها در بستر اینترنت و اپلیکیشن‌های خدمات‌محور استوار است. در این الگو، افراد نیروی کار خود را از طریق پلتفرم‌ها و اپلیکیشن‌ها به صورت حضوری یا دور کار عرضه می‌کنند. به دلیل حذف واسطه‌ها، برخی آن را الگویی مقرون‌به‌صرفه، تقویت‌کننده روابط انسانی و کاهش‌دهنده انحصار و سلسله‌مراتب در بازار کار می‌دانند. در مقابل، منتقدان معتقدند فقدان حقوقی مانند دستمزد ثابت، بیمه و مرخصی، این نوع اشتغال را به بستر برای گسترش بی‌ثباتی در بازار کار تبدیل کرده است. در اقتصاد گیگ، سه ضلع اصلی شامل نیروی کار، مشتری (درخواست‌دهنده خدمت) و پلتفرم‌های واسطه نقش‌آفرینی می‌کنند. گروه‌هایی چون رانندگان، کارگران خدماتی، و نیروی کار متخصص در حوزه‌هایی همچون عکاسی، تولید محتوا، طراحی گرافیک، توسعه وب و آموزش آنلاین، در زمره فریلنسرها قرار می‌گیرند.

احمد میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، با اشاره به لایحه‌ای برای تحت پوشش بیمه قرار دادن شاغلان فضای مجازی و رانندگان تاکسی‌های اینترنتی گفت: «آیین‌نامه‌ای در این زمینه به تصویب رسیده و در مراحل قانونی قرار دارد. این طرح با بهره‌گیری از تجربیات و پیشنهادات دانشگاهیان، اساتید و فعالان حوزه تدوین شده است.»

بر اساس این مصوبه، سازمان تأمین اجتماعی می‌تواند برای گسترش پوشش بیمه‌ای با صاحبان پلتفرم‌های مجازی توافق کند تا درصدی از درآمد آن‌ها به عنوان حق بیمه پرداخت شود. در صورتی که راننده نیز موافقت داشته باشد، این مبلغ به عنوان سرانه بیمه‌پردازی منظور خواهد شد. همچنین مقرر شده سازمان تأمین اجتماعی دستمزد مبنای بیمه را به صورت مقطوع و مطابق ماده ۳۵ قانون تأمین اجتماعی تعیین کند.

طبق این آیین‌نامه، رانندگان فاقد بیمه در پلتفرم‌های حمل‌ونقل آنلاین باید با نرخ ثابتی بیمه شوند. با این حال، برخی کارشناسان با اشاره به ساده‌انگاری در تدوین این مقررات، نسبت به نادیده گرفتن تنوع شرایط کاری رانندگان انتقاد دارند. در همین راستا، هیأت وزیران در اسفند سال گذشته مصوبه‌ای را تصویب کرد که براساس آن، رانندگان تاکسی‌های اینترنتی و حمل‌ونقل بار می‌توانند با پرداخت حق بیمه از خدمات سازمان تأمین اجتماعی بهره‌مند شوند. در این مصوبه، سازمان مجاز است بر پایه توافق با صاحبان پلتفرم‌ها و با موافقت رانندگان، ایشان را تحت پوشش بیمه قرار دهد.

بخش زیادی از شاغلان در این حوزه، از جمله رانندگان پلتفرم‌ها، در گروه درآمدی پایین قرار دارند. نبود بیمه، درآمد ثابت یا پوشش حمایتی، این گروه را در معرض



نازنین رزاقی مهر
روزنامه نگار

پوشش بیمه‌ای رانندگان پلتفرمی، گامی بلند در کاهش آسیب‌پذیری نیروی کار اقتصاد دیجیتال به

شمار می‌رود، اما نیازمند

چارچوب‌های

انعطاف‌پذیر

و مشارکت

سه‌جانبه دولت،

پلتفرم‌ها و

رانندگان است

تجربه جهانی در بیمه اقتصاد گیگ

موضوع بیمه کارگران پلتفرمی، به‌ویژه در اقتصادهای دیجیتال، یکی از چالش‌های نوظهور در دنیای کار است. با رشد

سریع مشاغل پلتفرمی، پرسش‌هایی جدی درباره تعریف رابطه شغلی، مسئولیت‌پذیری کارفرمایان و چگونگی طراحی نظام‌های رفاهی مناسب برای این نوع کارگران مطرح شده است. نخستین موضوع، ابهام در تعریف رابطه میان کارگر و پلتفرم است. اغلب پلتفرم‌ها کارگران را «شاغل مستقل» معرفی می‌کنند تا از مسئولیت‌هایی مانند پرداخت بیمه، بازنشستگی و حداقل دستمزد معاف شوند. اما در عمل، بسیاری از این افراد وابستگی اقتصادی شدید به پلتفرم دارند و فاقد چانه‌زنی جمعی‌اند؛ شرایطی که آن‌ها را به کارکنان واقعی اما بدون حقوق رسمی بدل کرده است.

دومین چالش، تقسیم مسئولیت پرداخت حق بیمه است. پلتفرم‌ها بیمه را وظیفه شخصی کارگران می‌دانند و از پذیرش هزینه‌های اضافی سر باز می‌زنند. در سوی دیگر، کارگران - به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه - اغلب توان مالی برای پرداخت حق بیمه کامل را ندارند. این تضاد طراحی نظام پایدار بیمه‌ای را دشوار می‌سازد.

سومین مشکل، ناهماهنگی زیرساخت‌های بیمه‌ای سنتی با ماهیت متغیر اقتصاد گیگ است. نظام‌های رفاهی موجود بر مبنای اشتغال رسمی و درآمد پایدار طراحی شده‌اند، درحالی‌که کارگران پلتفرمی اغلب به صورت پروژه‌ای، با درآمد متغیر و در چند پلتفرم هم‌زمان فعالیت می‌کنند. نبود داده‌های دقیق درباره این گروه نیز سیاست‌گذاری مؤثر را با مشکل مواجه کرده است.

با وجود این چالش‌ها، برخی کشورها گام‌هایی در جهت بهبود وضعیت برداشته‌اند. در آرژانتین، دولت از دسامبر ۲۰۲۴ طرحی برای ارائه پوشش بیمه‌ای رایگان به کارگران حوزه تحویل کالا و غذا آغاز کرد. این پوشش شامل بیمه حوادث شخصی و مسئولیت مدنی است و بدون نیاز به اتصال به پلتفرم خاصی ارائه می‌شود. هدف، ایجاد برابری بیمه‌ای میان کارگران صرف‌نظر از پلتفرم یا محل جغرافیایی است.

پیش‌تر نیز در سال ۲۰۲۰، وزارت کار آرژانتین پیش‌نویس قانونی را ارائه کرده بود که پلتفرم‌ها را ملزم به اعلام درآمد و پرداخت حق بیمه به نهادهای مالیاتی می‌کرد. این قانون حقوقی مانند شفافیت پرداخت، پوشش بیمه‌ای و مقررات مربوط به اخراج را نیز دربر می‌گرفت. در سایر کشورها نیز تلاش‌هایی برای سامان‌دهی وضعیت کارگران پلتفرمی صورت گرفته است. اسپانیا با تصویب «قانون رابدر» در سال ۲۰۲۱، این کارگران را به عنوان کارکنان شرکت‌ها به رسمیت شناخت. فرانسه، ایتالیا و شیلی نیز با رویکردهای متفاوتی - از بیمه حوادث تا مدل‌های ترکیبی - در حال ارتقای وضعیت رفاهی این کارگران هستند.

تجربه جهانی نشان می‌دهد گرچه چالش‌های بیمه‌ای اقتصاد پلتفرمی پیچیده و چندوجهی است، اما با سیاست‌گذاری منعطف، نوآوری فناوریانه و گفت‌وگوی اجتماعی می‌توان راه‌حلی عادلانه برای حفاظت از این نیروی کار نوظهور یافت.



کارگران آنلاین؛ بازندگان اقتصاد دیجیتال بی‌حمایت

میلیون‌ها کارگر مشاغل دیجیتال بدون قرارداد و بیمه، در برابر آسیب‌های شغلی و بیکاری کاملاً بی‌پناه مانده‌اند؛ اقتصاد نوظهور، چهره بی‌رحمی از بی‌عدالتی را نمایان کرده است

حق تشکیل تشکیلات صنفی از اصول حقوق بشر است. در قانون اساسی ایران نیز اصل ۲۶ به آن اشاره دارد. اما در عمل، کارگران پلتفرمی از این حق محرومند و نه سندیکا دارند، نه اتحادیه و نه نماینده. این خلأ حقوقی موجب شده پلتفرم‌ها نیروی کاری ارزان، بی‌صدا و انعطاف‌پذیر داشته باشند که هر لحظه می‌توانند آن را حذف کنند. تشکیلاتی تنها ابزاری برای چانه‌زنی نیست بلکه ابزاری برای حفظ کرامت انسانی و هویت شغلی است.

• راهی به سوی عدالت شفاف

قوانین کار باید به‌روزرسانی و مشاغل پلتفرمی در آن به رسمیت شناخته شوند. رابطه کارگر و پلتفرم باید شفاف و قانونی تعریف شود. پلتفرم‌هایی با درآمد‌های میلیاردی باید مسئولیت اجتماعی خود را پذیرفته و کارگران را بیمه کنند. کارگران باید بدانند چگونه می‌توانند از تصمیمات نرم‌افزاری اعتراض کنند. دولت نیز باید از ایجاد اتحادیه‌ها و انجمن‌های صنفی حمایت کند، نه اینکه آنها را تهدید ببیند.

کارگران پلتفرمی با موتورسیکلت و اپلیکیشن‌شان، شاه‌رگ اصلی اقتصاد دیجیتالند که بدون حمایت حقوقی، امنیت و صدای مستقل در حاشیه‌اند. تا وقتی امکان تشکیلاتی و حمایت قانونی فراهم نشود، این اقتصاد نوظهور نه نوآورانه که بی‌رحم خواهد بود. باید ساختارها تغییر کند و صدای این کارگران شنیده شود؛ نه فقط به خاطر عدالت، که به خاطر بقای این اقتصاد.



• خاموشی اعتراض و ممنوعیت تشکیلات

کارگران رسمی می‌توانند در صورت بروز مشکل به مراجع قانونی مراجعه کنند، اما کارگران پلتفرمی چنین امکانی ندارند. آن‌ها نه قراردادی دارند، نه طرف دعوایی مشخص. اعتراضات پراکنده‌شان با تعلیق و حذف مواجه می‌شود. یک راننده تاکسی اینترنتی می‌گوید: «ما نه صنف داریم، نه اتحادیه. اگر اعتراض کنیم، سریع می‌کن همکاری‌تون تعلیق شده!» حتی ایجاد گروه‌های هماهنگی هم به دلیل ترس از حذف کارگران ناکام مانده است.

در دنیای امروز که اقتصاد دیجیتال روزبه‌روز گسترده‌تر می‌شود، میلیون‌ها کارگر پلتفرمی بدون بیمه، قرارداد یا هرگونه حمایت قانونی به فعالیت می‌پردازند. آن‌ها که نقش اصلی را در تأمین خدمات آنلاین دارند، در مواجهه با بیماری، بیکاری یا آسیب‌های شغلی کاملاً تنها و بی‌پناه هستند؛ زیرا نه کارفرمای رسمی دارند و نه توسط دولت به عنوان کارگر شناخته می‌شوند.

• واقعیت تلخ کارگران پلتفرمی

در این فضای پلتفرمی که با سرعت رشد می‌کند، کارگرانی فعالیت می‌کنند که نه قرارداد رسمی دارند، نه بیمه، و از کوچک‌ترین حمایت‌های اجتماعی بی‌بهره‌اند. یکی از رانندگان پیک موتوری می‌گوید: «بعضی روزها بیش از ۱۲ ساعت توی خیابونم، نه بیمه دارم، نه قرارداد. اگر به روزم بزم می‌خورم خراب بشه، دیگه پولی درنمیاد.» بسیاری از این کارگران برخلاف تصور عمومی، شغل پلتفرمی را به عنوان تنها منبع درآمدشان انتخاب کرده‌اند، اما حقوق و مزایایی نصیبشان نمی‌شود. در ساختار پلتفرمی، قرارداد کاری از بین رفته یا عمداً مبهم است. پلتفرم‌ها خود را «واسطه» معرفی می‌کنند، نه کارفرما و کارگران را «همکار» می‌خوانند. راننده تاکسی اینترنتی با صدایی تلخ می‌گوید: «هیچی دست ما نیست. نه می‌تونیم قیمت رو انتخاب کنیم، نه ساعت کاری. اگر چند تا سفر رو لغو کنیم یا نمره پایین بگیریم، ممکنه حذف بشیم.» این وضعیت نشان‌دهنده نوعی بهره‌کشی مدرن است که در آن حقوق پایه‌ای کارگر نادیده گرفته شده است.