

## پاسخ اسنپ به صحبت‌های مدیر سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران

روز گذشته نشست اندیشکده حکمرانی دانشگاه شریف با موضوع نظارت و قانون‌گذاری تاکسی‌های اینترنتی، بدون دعوت از نمایندگان تاکسی‌های اینترنتی و به صورت کاملاً یکجانبه، برگزار شد. از همین رو اسنپ توضیحات خود را در قالب متن زیر ارائه می‌دهد:

- بر اساس قانون و مقررات صنفی، تاکسی‌های اینترنتی مجوز فعالیت خود را از اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی دریافت کرده‌اند و نیاز به هیچ مجوز دیگری ندارند. این اتحادیه زیر نظر اتاق اصناف، مرکز اصناف و وزارت صنعت معدن تجارت فعالیت می‌کند. بنابراین اتحادیه مرجع صدور مجوز تاکسی‌های اینترنتی است و برخلاف ادعای معاونت حمل و نقل شهرداری، اتحادیه اقدام به جذب راننده نکرده است. همچنین برخلاف ادعای مطرح شده درباره فعالیت تاکسی‌های اینترنتی در خلأ قانونی، قانون در این باره کامل روشن و شفاف است و از کامل‌ترین قوانین کشور به شمار می‌رود.
- طبق نظر وزیر ارتباطات در کمیسیون امور زیربنایی، ایشان برای نظارت بر تاکسی‌های اینترنتی موافق تشکیل هیأتی از معاونت علمی، وزارت ارتباطات، وزارت صنعت معدن تجارت و وزارت کشور هستند. بنابراین صحبت از خلق مجوز توسط شهرداری -آن هم به واسطه سلب مسئولیت از سایر نهادها- کاملاً بی‌مورد است.
- ضمن رد ادعای نظارت‌گریزی از سوی تاکسی‌های اینترنتی، باید اعلام کنیم این شهرداری است که برخلاف صلاحیت قانونی خود عمل می‌کند. چراکه طبق قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی، نهادهای عمومی غیردولتی (مانند شهرداری) در صورت ایجاد اختلال در یک کسب‌وکار خصوصی مجاز به رقابت با آن کسب‌وکار نیستند.
- مسئله مقابله با آلودگی هوا همواره از دغدغه‌های اصلی اسنپ به شمار می‌رود و از همین رو ماه‌هاست که ارائه برگه معاینه فنی را برای عضویت در ناوگان اسنپ اجباری کرده‌ایم و در حال حاضر تمامی کاربران راننده سالی یک بار موظف به ارائه برگه معاینه فنی هستند. همچنین در نظر داریم از کاربرانی که به صورت تمام‌وقت در اسنپ فعالیت می‌کنند و یا سن خودروی‌شان به بیش از ۱۰ سال می‌رسد ۲ بار در سال معاینه فنی دریافت کنیم.

- برخلاف ادعای مطرح شده درباره عدم پشتیبانی تاکسی‌های اینترنتی از رانندگان، اسنپ خود را در قبال کاربران راننده‌اش مسئول می‌داند و ضمن تسهیل شرایطی برای فعالیت این عزیزان، برخی از امکانات مورد نیازشان را (از جمله کالا و خدمات) با شرایط و هزینه مناسب در اختیارشان قرار می‌دهد.
- یکی از افتخارات ما عرضه خدمات مناسب به مردم عزیز کشورمان است و اظهارنظر برخی مسئولان شهرداری درباره نوع خودروهای فعال در تاکسی‌های اینترنتی کاملاً غیرواقع‌بینانه است. در شرایط فعلی کشور که با تحریم‌های شدید و یکطرفه مواجه‌ایم، چطور از مردمی که گاهی آخرین محل درآمدشان تاکسی‌های اینترنتی است انتظار داریم که خودروی غیر از پراید داشته باشند، آن هم در حالی که قیمت پراید به ۵۰ میلیون تومان می‌رسد.
- علی‌رغم توافقات سال گذشته با سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری درباره کمک به برنامه‌ریزی ترافیکی، تمامی مذاکراتمان به دلیل سنگ‌اندازی‌های معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران بی‌نتیجه ماند. تا حدی که طرح ترافیک اختصاص داده شده به هزار راننده اسنپ ظرف ۲ روز پس از اعطای آن پس گرفته شد. در آن زمان با وجود آنکه مسئولیت پرداخت عوارض شهرداری با مالک خودروست، اعلام آمادگی کرده بودیم که شرایط پرداخت قسطی عوارض شهرداری را برای ناوگانمان فراهم کنیم.
- تعیین هرگونه عوارض نیاز به پشتوانه قانونی دارد و شهرداری نمی‌تواند به هر بهانه‌ای خود را به عنوان شریک به تاکسی‌های اینترنتی تحمیل کند. طبق ماده ۵۰ قانون مالیات بر ارزش افزوده برقراری هرگونه عوارض برای ارائه خدمات که در این قانون تکلیف مالیات و عوارض آنها معین شده ممنوع است. مشخص نیست که مدیر سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری بر چه اساس مدعی وصول ۲ درصد از کرایه هر سفر تاکسی‌های اینترنتی شده‌اند. ضمن آنکه اعداد اعلام شده از سوی ایشان کاملاً غلط است و مبنای واقعی ندارد.
- به موجب مصوبه شورای شهر، سالانه از هر تاکسی مبلغ مشخصی اخذ می‌شود و مشخص نیست چرا در مقابل این مبلغ مدعی وصول درصدی از هر سفر یک تاکسی اینترنتی شده‌اند. با اخذ هرگونه وجه بدون ضابطه قانونی مخالفیم و این برخورد می‌تواند منجر به هرج و مرج شود. تصور کنید که با تحمیل یک هزینه مازاد (آن هم به صورت غیر قانونی) چه اثر توری‌ای بر حمل و نقل شهری بر جای گذاشته می‌شود.

- سیستم قیمت گذاری تاکسی‌های اینترنتی کاملاً پویاست و بر اساس میزان عرضه و تقاضا انعطاف پذیر است. این قیمت گذاری مورد تأیید و پذیرش مردم و همچنین شورای رقابت است و مشخص نیست برخی با چه منطقی مدعی نداشتن ضابطه شده‌اند. در حالی که همانطور که شاهدیم هزینه سفر تاکسی‌های فرودگاه به تهران گاهی به یک میلیون تومان هم رسیده است، آن هم درست زیر نظر تاکسیرانی. پاسخ مدیر سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران به این موضوع چیست؟
- شهرداری، علی‌رغم اطلاع از قوانین و مقررات، صرفاً با استناد به ماده ۹ قانون توسعه حمل و نقل قصد نتیجه‌گیری داشتند. طبق قوانین موخر، صدور مجوز کسب توسط اتحادیه کافی است و هیچ مجوز دیگری برای فعالیت تاکسی‌های اینترنتی مورد نیاز نیست. بنابراین نظارت شهرداری بر افراد صنفی فعال در این حوزه موقوف به تصویب دستورالعملی توسط وزارت کشور و صنعت معدن تجارت خواهد بود که این دستورالعمل در حال تهیه است.
- متأسفانه در حال حاضر شهرداری تهران و سایر شهرداری‌های کشور درصدد مقابله با تاکسی‌های اینترنتی هستند و تلاش می‌کنند مانع فعالیت آنها شوند. طی سه سال گذشته بارها شاهد برخورد نامناسب ماموران شهرداری با کارمندان و رانندگان تاکسی‌های اینترنتی بوده‌ایم که در برخی از شهرها منجر به تشکیل پرونده در مراجع قضائی شده است.
- تاکسی‌های اینترنتی از دل مردم برآمده‌اند و با وجود ضعف‌ها و قوت‌هایشان مورد پذیرش مردم بوده‌اند. ما نیز قضاوت را به وجدان آگاه مردم می‌سپاریم و ایمان داریم که آنها بهترین قاضی درباره عملکردمان هستند. در نهایت امیدواریم همواره خواست و منافع مردم مبنای همه تصمیمات و اظهارنظرها باشد.