

سازمان تأمین اجتماعی و نمایندگان مردم،

خدمت‌گزاران بورژوازی بزرگ

(وضعیت بیمه‌ی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی)

خیلی وقت نشده که تاکسی‌های اینترنتی جانشین آژانس‌های مسافری شدند ولی در همین فرصت، این پلتفرم‌ها توانستند سرمایه‌ی بزرگی را انباشت کنند و به جرگه‌ی سرمایه‌داران بزرگ ایران بپیوندند. البته این تمام ماجرا نیست؛ آن‌ها هم‌زمان تمام تلاش خود را کردند تا زیر بار قوانین کار در ایران نروند. این الگوی جدید که در اسنپ و تپسی به اوج خود رسیده، در آچاره و بسیاری از همین دست سکوه‌های اینترنتی نیز به شدت مورد استقبال قرار گرفت. در این الگوی جدید، سرمایه‌داران هر عنوانی برای خود انتخاب می‌کنند، جز آن‌چه طبق قوانین کار مسئولیتی در قبال نیروی کار داشته باشد. از سوی دیگر نیز، نیروی کار را با عناوینی چون «کاربر»، مصرف‌کننده‌ی پلتفرم دانسته و بین مسافر و خریدار و راننده یا خدمت‌گزار اپلیکیشن فرقی قائل نیستند. این‌که آیا رانندگان اسنپ، کارگرند یا نه، موضوعی است که نویسندگان دیگر به آن پرداخته‌اند.^۱ چیزی که اکنون می‌خواهیم به آن پردازیم، نقش مجلس شورای اسلامی و سازمان تأمین اجتماعی در برخورد با این موضوع است.

اما مسئله چیست؟ در سال‌های گذشته با توجه به وضعیت معیشتی و فشار اقتصادی بالا به طبقه‌ی کارگر و طبقه‌ی متوسط پایین و خرده بورژوازی ایران، عده‌ی زیادی از رانندگان تاکسی‌های خطی و البته رانندگان آژانس‌های قبلی، وابستگی شدیدی به پلتفرم‌هایی مانند اسنپ و تپسی برای کسب درآمد پیدا کرده‌اند. به این دو دسته تعداد بسیار زیادی از بازنشستگان و کارگران و کارمندان مختلف را نیز اضافه کنید که به صورت تمام‌وقت یا پاره‌وقت برای شرکت‌های اسنپ و تپسی و امثالهم مسافر جابه‌جا می‌کنند. در صورتی که این کسب‌وکارها همواره ادعای شفافیت دارند، با این وجود جمعیت بالای وابسته به این اپلیکیشن‌ها، همواره نادقیق و مخدوش اعلام شده است و این خود نشان‌دهنده‌ی این است که شفافیت یا عدم شفافیت ربطی به آمار دقیق و ابزارها و شاخص‌های شفافیت ندارد، بلکه کاملاً با منافع بورژوازی مرتبط است.

^۱ نیم‌نگاهی به تجربه‌ی مسافركشی در اسنپ، مجله‌ی کارخانه، ۱۴ دی ۱۴۰۲.

در زمانه‌ای که سازمان تأمین اجتماعی همواره داد سخن می‌دهد که در حال ورشکستگی است و به خاطر آن مجلس را مکلف کرد تا پنج سال به سن بازنشستگی در ایران اضافه کند و نیز بسیاری از قوانین کار را تغییر داده تا منافع سازمان را تأمین کند، در همین زمانه که سازمان تأمین اجتماعی، تعهدات درمانی خود را در قبال بیمه‌گزاران چنان کاهش داده که حتی با بیمه‌ی تکمیلی هم جبران نمی‌شود و دندانپزشکی و بسیاری از خدمات درمانی ساده‌ی دیگر، کاملاً غیرقابل دسترس شده‌اند، در همین زمانه می‌بینیم که سازمان تأمین اجتماعی و مجلس شورای اسلامی سال‌های سال است که نمی‌توانند صاحبان سرمایه‌های بزرگ اسنپ و تپسی را قانع کنند تا مسئولیت‌شان را در قبال قانون اساسی کشور و قانون کار قبول کنند.

در این بین سایت سازمان تأمین اجتماعی سعی می‌کند خود را دغدغه‌مند کارگران و رانندگان نشان دهد و در متنی با عنوان «بهره‌کشی با نقاب تکنولوژی» آورده است: «آیا تا به حال از خود پرسیده‌اید راننده‌ای که شما را به مقصد می‌رساند، اگر در همین سفر دچار حادثه شود، کدام چتر حمایتی از او پشتیبانی خواهد کرد؟ پاسخ ترسناک است: «هیچ». در حالی که غول‌های تاکسی اینترنتی با تکیه بر کلیدواژه‌های جذابی چون «تکنولوژی» و «اشتغال‌زایی»، خود را پرچمدار اقتصاد نوین و ناجی بازار کار معرفی می‌کنند، هزاران راننده در هزارتوی خلأهای قانونی رها شده‌اند. حقیقت تلخ ماجرا اینجاست که این پلتفرم‌ها با وجود درآمدهای نجومی، نه تنها ابتدایی‌ترین حق نیروی کار خود یعنی «بیمه» را به رسمیت نمی‌شناسند، بلکه رانندگان را مجبور کرده‌اند تا هزینه سنگین «کارفرما بودن» شرکت را نیز از جیب خود بپردازند. این وضعیت در حالی ادامه دارد که برخورداری از تأمین اجتماعی، نه یک امتیاز شغلی، بلکه حقی بنیادین است.

«اصل ۲۹ قانون اساسی» جمهوری اسلامی ایران، با صراحت تمام، برخورداری از تأمین اجتماعی را حقی همگانی دانسته و دولت را مکلف کرده است تا خدمات و حمایت‌های مالی را برای «یک‌یک افراد کشور» فراهم کند. البته در بند «ج» ماده ۲۹ قانون برنامه هفتم توسعه به رانندگان سکوه‌های مجازی «اجازه» داده شده تا خود را بیمه کنند، اما فعالان صنفی معتقدند واگذار کردن پرداخت تمام حق بیمه به خود راننده (بیمه خویش فرما)، راه حل عادلانه‌ای نیست و نمی‌تواند جای خالی مسئولیت‌پذیری کارفرما را پر کند. دقیقاً به همین دلیل است که مجلس شورای اسلامی اکنون با طرحی جدید وارد میدان شده تا این «مجوز» را به یک «قانون حمایتی و الزام‌آور» تبدیل کند.^۲

به نقل از ایلنا، طی هفته‌های ابتدایی مردادماه امسال «پرونده‌ی تعیین تکلیف وضعیت بیمه‌ای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی در کنار پرونده بیمه‌ی رانندگان تاکسی و کامیون‌داران روی میز کمیسیون‌های تخصصی مجلس قرار گرفته بود که به گفته‌ی برخی منابع آگاه در تأمین اجتماعی، گویا روز دوشنبه، با دستور رئیس مجلس شورای اسلامی بحث بیمه رانندگان تاکسی‌های اینترنتی از دستور کار مجلس خارج شده است. این که دلیل این کار چه بوده، هنوز مشخص نشده اما آن چه واضح است، افزایش نارضایتی رانندگان و میلیون‌ها نفری است که برای پلتفرم‌های تاکسی‌های اینترنتی کار می‌کنند.

^۲ <https://tamin24.ir/news/26004>

بنابر توافقات قبلی با وزارت کار و سازمان تأمین اجتماعی، قرار بود طرح بیمه‌ی رانندگانی که شاغل ثابت و روزانه هشت ساعت این مجموعه (۱۹۲ ساعت در ماه) مجموعه‌های پلتفرمی هستند، به مجلس فرستاده شود که پس از ارسال این طرح و حمایت برخی نمایندگان مجلس از آن، متأسفانه ابتدا در کنار بحث بیمه‌ی رانندگان تاکسی و کامیون‌داران به کمیسیون عمران ارجاع شده و سپس توسط رئیس مجلس از دستور کار نمایندگان «خانه‌ی ملت» خارج شده است.

رضا صدیقی، نماینده‌ی مردم تبریز و عضو کمیسیون اجتماعی مجلس، با ابراز بی‌اطلاعی از این اقدام به ایلنا می‌گوید: «اگر چنین اقدامی از سوی رئیس مجلس شورای اسلامی صورت گرفته باشد، ما و تعدادی از نمایندگان به دلیل مأموریت‌ها از آن مطلع نشده‌ایم. آن چه می‌دانیم این است که بخش قابل توجهی از نمایندگان به ویژه اعضای کمیسیون اجتماعی مجلس، با بیمه‌ی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی موافق بوده و آن را در این شرایط سخت اقتصادی، حق این شاغلان دانسته و کماکان پیگیر آن خواهند بود.»

با وجود این اظهارنظر، نمایندگان کارگری و همچنین برخی از فعالان این شائبه را مطرح کرده‌اند که نفوذ بالای شرکت‌های پلتفرمی که سود بسیار بالایی از فعالیت خود می‌برند، موجب تزلزل نهادهای تصمیم‌گیر شده است. این شرکت‌ها هنوز وجود رابطه‌ی کارگری-کارفرمایی با رانندگان ثابت خود را رد می‌کنند و اظهارات کارشناسان و حقوق‌دانان مطرح حوزه‌ی قانون کار درباره‌ی رابطه‌ی تبعی شغلی راننده و شرکت پلتفرمی خود را درست نمی‌دانند.

در رابطه با احتمال خارج شدن موضوع بیمه‌ی تاکسی‌های اینترنتی از دستور کار مجلس، امید محبی، رئیس انجمن صنفی کارگری رانندگان تاکسی‌های اینترنتی استان قم اظهار کرد: «متأسفانه آقای قالیباف به‌عنوان رئیس مجلس طرح بیمه‌ی رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را از دستور کار مجلس خارج کردند و این موضوع بسیار ما را متعجب کرد، از ایشان این توقع را نداشتیم.» وی افزود: «یکی از موارد مطرح‌شده که گویا در خارج شدن موضوع از دستور کار مؤثر بوده، ادعای برخی شرکت‌های پلتفرمی مبنی بر تعداد رانندگان فعال و ثابت این پلتفرم‌ها بوده که بنابر این ادعا، گفته شده تنها ۵ هزار نفر راننده‌ی این شرکت‌های پلتفرمی که حدود ۵ میلیون راننده برای مجموعه همه آن‌ها کار می‌کنند، (یعنی ۱ درصد) رانندگان ثابتی هستند که در ماه ۱۹۲ ساعت کار را پُر می‌کنند. این درحالی است که قانون کار ۱۷۶ ساعت کار در ماه را برای پُر شدن کامل بیمه‌ی کارگر کافی می‌داند. با این حال ما انبوهی از رانندگان را در کشور داریم که در بستر این پلتفرم‌ها به دلیل درآمد اندک بیش از ۱۹۲ ساعت در ماه کار می‌کنند، اما حق آنان امروز در مجلس ضایع شده است.»

محبی ادامه داد: «این موضوع برای ما سؤال است که چرا نمایندگان مجلس که برخی سال‌ها تجربه‌ی مدیریتی دارند، صرفاً به گزارش ادعایی یک یا چند شرکت ذی‌نفع اطمینان کرده و به هیچ‌وجه تلاشی برای راستی‌آزمایی ادعای وجود تنها ۵ هزار راننده ثابت در پلتفرم‌ها نکرده‌اند.» این فعال کارگری اضافه کرد: «هم رئیس مجلس و هم سایر نمایندگان که در این موضوع تردید دارند، می‌توانند به بسترهای فضاهای مجازی و حساب‌های کاربری این شرکت‌ها در شبکه‌های اجتماعی مراجعه کنند و ببینند چطور صدها هزار راننده در بخش نظرات، مطالبه‌ی موضوع بیمه‌ی خود را مطرح

کرده‌اند.» رئیس انجمن صنفی کارگری رانندگان تاکسی‌های اینترنتی قم تصریح کرد: «این کاملاً بدون برآورد آماری و با منطق اقتصادی عادی نیز قابل فهم است که انبوهی از رانندگان که حق کمیسیون ۱۷ تا ۲۵ درصدی به شرکت‌های پلتفرمی می‌پردازند، چقدر از نظر اقتصادی تحت فشار بوده و اغلب آنان شغل دومی ندارند و در نتیجه مجبور به کار بیش از ۸ ساعت در روز هستند. قطعاً خیل زیادی از این افراد بیش از ۱۹۲ ساعت در ماه (که این کف هم خلاف قانون کار و تأمین اجتماعی است) کار می‌کنند. دوستان مجلسی می‌توانند برای فهمیدن این موضوع به خانواده‌ها و آشنایان خود که قطعاً بسیار از این پلتفرم‌ها استفاده می‌کنند، مراجعه فرموده و بپرسند که این رانندگان چقدر از وضعیت خود ناراضی هستند.» وی تأکید کرد: «شخص رئیس محترم مجلس به همراه سایر نمایندگان آیا در جریان نیستند که تنها در دو ماه اخیر به خاطر موضوع قطع شدن سیستم جی.پی.اس بسیاری از رانندگان تحت فشار بوده و برخی کار را رها و بسیاری نیز به خاطر سخت بودن کار بدون این سیستم، سوخت و زمان بیشتری مصرف کردند تا به امرار معاش بپردازند؟» او افزود: «در چنین شرایطی چطور باور می‌کنند که حق کمیسیون ۱۷ تا ۲۵ درصد عادلانه است؟ این میزان حق کمیسیون در کدام کشور دنیا عادی است؟ اساساً آیا این نرخ‌ها در نهادی به تأیید رسیده است؟ مگر در همه‌ی کارهای قراردادی دیگر و نظام‌های تعرفه‌ای، اعداد به تایید وزارتخانه‌های مختلف از جمله وزارت صمت و... نمی‌رسد؟ چرا هرگز یک جلسه در وزارت صمت بابت تعرفه کمیسیون‌ها برگزار نشده است؟ این درحالی است که حتی تعرفه‌ی خدمات مربیان تعلیم رانندگی کشور نیز سال‌های سال است که در کمیسیون مربوطه در وزارت صمت با حضور نمایندگان طرفین و با توافق به تصویب می‌رسد.»^۳

احمد فاطمی، رئیس کمیته‌ی رفاه کمیسیون اجتماعی مجلس نیز از دو نگرش در مجلس درباره بیمه‌ی رانندگان اینترنتی خبر داد: «یک نگرش این است که در حقیقت رابطه‌ی بین رانندگان و پلتفرم‌ها، رابطه‌ی کارگر و کارفرما محسوب نمی‌شود. اما نگرش غالب این است که چون این رانندگان در قالب یک پلتفرم در فضای مجازی فعالیت می‌کنند، مشمول بیمه‌ی اجتماعی هستند. وی گفت: نگرش غالب بر شمول بیمه‌ی اجباری برای این رانندگان تأکید دارد. او اختلاف نظر دیگر در این زمینه را مرتبط با آمار رانندگان فعال عنوان کرد و افزود: صاحبان پلتفرم‌ها می‌گویند حدود ۴۰ تا ۵۰ هزار نفر هستند، اما آمارهای موجود نشان می‌دهد که بیش از ۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار نفر در این فضا فعالیت دارند. این اختلاف قرار است در وزارت کشور حل شود و خوشبختانه توافقی نیز حاصل شده است. کمیسیون اجتماعی مجلس و سازمان تأمین اجتماعی توافق کرده‌اند که نتیجه به صورت یک لایحه یا طرح به مجلس ارائه شود. اهمیت بیمه‌شدن رانندگان حمل‌ونقل اینترنتی پیش‌تر طی جلساتی جداگانه میان سازمان تأمین اجتماعی با نمایندگان مجلس شورای اسلامی، اتاق اصناف ایران، و اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.»^۴

همچنین «تبلیغات گسترده‌ای در شبکه‌های مجازی و برخی رسانه‌های همسو با کارفرمایان، در جهت تخریب اعتماد به این طرح و سازمان تأمین اجتماعی صورت می‌گیرد. رئیس انجمن صنفی رانندگان سکوه‌ای اینترنتی استان قم با

^۳ <https://tamin24.ir/news/23231>

^۴ <https://tamin24.ir/news/26337>

اشاره به تلاش تبلیغاتی به نفع شرکت‌های اینترنتی در فضای مجازی و رسانه‌ای به‌منظور ایجاد ابهام و بی‌اعتمادی به نهادهای بیمه‌گر، گفت: «رانندگان به دلیل برخی بدبینی‌ها به دستگاه‌های دولتی، قربانی موج‌سواری تبلیغات طرفداران و حامیان آگهی گیرنده از سکوهاى اینترنتی شده‌اند. علاوه بر تلاش سکوهاى اینترنتی برای انتقال فشار هزینه‌های اندک بیمه روی مسافران برای ایجاد نارضایتی، عملاً از برخی تریبون‌های همسو با آنها، ندای بی‌اعتمادی به صندوق تأمین اجتماعی شنیده می‌شود.» وی تصریح کرد: «اگر این رویه که هر کارفرما یا شرکتی که دچار مشکل با سازمان تأمین اجتماعی در مسائل بیمه‌ای شد، شروع به هزینه کردن برای تخریب وجهه و اعتبار این سازمان و اعتماد مردم به امانت‌داری این صندوق بزرگ کند، از فردا در حوزه‌ی بیمه‌ای سنگ روی سنگ بند نمی‌شود! توصیه‌ی بنده به نهادهای نظارتی و دولتی این است که در اسرع وقت باید جلوی این رویه گرفته شود، زیرا کارفرما و شرکتی که امروز در حوزه‌ی بیمه دست به چنین عملی می‌زند، فردا نیز ممکن است علیه اداره‌ی دارایی و مالیات چنین تبلیغاتی انجام دهد و تبلیغ کند که هرکس پول خود را طبق وظیفه‌ی مدنی خویش به صندوق بیمه‌گر اجتماعی کشور یا حساب مالیاتی کشور واریز کند، مغبون است و پول خود را حیف کرده است.»

محبی خاطر نشان کرد: «وقتی همین شرکت‌ها در صف تخفیف مالیاتی قرار می‌گیرند، خود را به‌عنوان سکوی اینترنتی شرکت حمل و نقل تعریف می‌کنند. ما چندین شرکت بزرگ در این حوزه داریم که برای استفاده از تسهیلات مالیاتی دست به چنین اقدامی زدند تا معافیت ارزش افزوده مالیاتی بگیرند. اما همین شرکت‌ها در حوزه بیمه‌ای خود را شرکت حمل و نقلی نمی‌دانند و ادعا می‌کنند که صرفاً یک شرکت اینترنتی رابط هستیم که نقش تسهیل‌گر دارد! این سخنان با رفتار این شرکت‌ها در تشکیل پرونده‌ی مالیاتی ذیل شرکت حمل و نقل در تضاد است.»^۵

اما در ادامه کشمکش برای بیمه تعداد بالای مزدبگیران تاکسی‌های اینترنتی، در هفته‌های اخیر طرح بیمه‌ی آنها دوباره در مجلس مطرح شد و تصویب شد. اما جالب این‌که در نهایت این مسافران و رانندگان بودند که قرار شد بهای بیمه‌ی رانندگان را پرداخت کنند و سرمایه‌داران بزرگ توانستند قوانین مورد نظر خود را توسط سازمان تأمین اجتماعی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی تصویب کنند و تنها تعهدی که این سرمایه‌داران بزرگ دادند لیست اسامی این نیروی کار است.

به این ترتیب «در هشتم مهرماه سال جاری، کلیات طرح بیمه‌ی رانندگان حمل‌ونقل بار و مسافر بین‌شهری با حمایت گسترده‌ی نمایندگان مجلس به تصویب رسید. از مجموع ۲۳۸ نماینده حاضر، ۲۱۸ نفر موافق این طرح و ۱۱ نفر مخالف آن بودند. هدف اصلی این طرح، برقراری پوشش بیمه‌ی تأمین اجتماعی برای تمامی رانندگان کشور است تا هیچ راننده‌ای بدون حمایت‌های بیمه‌ای نماند. مصطفی سالاری، مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی، در جلسه‌ی بررسی این طرح در مجلس گفت که در حال حاضر حدود ۷۰۰ هزار راننده بین‌شهری در کشور شناسایی شده‌اند. از این تعداد، ۵۰۰ هزار نفر تحت پوشش بیمه قرار دارند و به محض لازم‌الاجرا شدن قانون جدید، سازمان تأمین اجتماعی موظف به بیمه کردن ۲۰۰ هزار نفر دیگر است. این طرح پس از بررسی‌های دقیق، با اصلاحاتی در کمیسیون عمران مجلس تصویب شد. طبق این اصلاحات، رانندگان با پرداخت ۱۳.۵ درصد از دستمزد خود به عنوان حق بیمه، تحت

^۵ <https://tamin24.ir/news/26296>

پوشش قرار خواهند گرفت. همچنین ۱۳.۵ درصد دیگر از منابع جدید تأمین می‌شود. علاوه بر این، شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل کالا و مسافر موظف به واریز ۲.۵ درصد از کرایه‌ی بارنامه و ۴ درصد از کرایه‌ی مسافر به حساب ویژه‌ی برای بیمه‌ی رانندگان هستند. سازمان راهداری و پلتفرم‌های حمل‌ونقل مجازی نیز مسئولند تا اطلاعات رانندگان مشمول را به‌صورت برخط به سازمان تأمین اجتماعی ارسال کنند. این طرح به‌طور کلی به‌دنبال ایجاد سیستمی منسجم و شفاف برای بیمه رانندگان و ایجاد عدالت اجتماعی در این بخش است. در قوانین فعلی بیمه‌ی رانندگان، دولت سهمی از حق بیمه را که پیشتر پرداخت می‌کرد، حذف کرده و تمام بار آن را به دوش رانندگان انداخته است. در برخی محاسبات، سهم راننده به ۶۰ تا ۷۰ درصد کل حق بیمه رسیده است. اما در طرح جدید بیمه‌ی رانندگان که توسط سازمان تأمین اجتماعی تدوین شده، وضعیت تغییر کرده و سهم پرداختی رانندگان کاهش یافته است. طبق این طرح، رانندگان تنها ۱۳.۵ درصد از دستمزد خود را به‌عنوان حق بیمه می‌پردازند، و ۱۳.۵ درصد دیگر از منابع جدید تأمین خواهد شد. این منابع جدید شامل ۲.۵ درصد از کرایه‌ی بارنامه و ۴ درصد از کرایه مسافر است که به‌طور مستقیم به حسابی اختصاصی برای بیمه‌ی رانندگان واریز می‌شود. به گفته‌ی مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی، این حساب تنها برای بیمه‌ی رانندگان مشمول استفاده می‌شود و هیچ ریالی از آن برای گروه یا قشر دیگری هزینه نخواهد شد، بنابراین نگرانی از بابت انحراف منابع وجود ندارد. طرح بیمه‌ی رانندگان نتیجه جلسات کارشناسی متعددی است که با مشارکت نمایندگان جامعه رانندگان و کمیسیون‌های مجلس برگزار شده است. این طرح به‌گونه‌ای طراحی شده که رانندگان دارای بیمه پوشش پایداری خواهند داشت و رانندگان بدون بیمه نیز به‌طور فوری تحت پوشش قرار خواهند گرفت. مدیرعامل سازمان تأمین اجتماعی اعلام کرده که پس از تصویب این قانون، دیگر نیازی به انتظار برای جمع‌آوری کامل منابع نخواهد بود و از روز اول اجرای قانون، تمامی رانندگان بدون بیمه، بیمه خواهند شد. طرح بیمه‌ی رانندگان امید زیادی را در دل این قشر زحمتکش ایجاد کرد. فضل‌الله رنجبر، عضو کمیسیون اجتماعی مجلس، در توضیح این طرح گفته که با اجرای آن، حدود ۳۵۰ هزار راننده به جمع بیمه‌شدگان خواهند پیوست. از این تعداد، ۲۰۰ هزار راننده که تاکنون هیچ پوشش بیمه‌ای نداشتند، به‌زودی تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی قرار خواهند گرفت. علاوه بر این، ۱۵۰ هزار راننده که به دلیل محدودیت‌های مالی قبلاً مجبور به پیوستن به بیمه‌ی روستاییان و عشایر شده بودند، از این پس به صورت مستقل و با بیمه‌ای مناسب‌تر تحت پوشش قرار می‌گیرند.^۶

آری! چیزی که سازمان تأمین اجتماعی و نمایندگان مجلس چنین با ذوق و شوقی به‌عنوان دستاورد و خبر خوش برای رانندگان می‌خوانند، شکست دیگری است برای کارگران در مقابل سرمایه‌داری بزرگ، و نشان می‌دهد که سازمان تأمین اجتماعی و مجلس شورای اسلامی و دیگر ارکان دولت مستقر بورژوازی همواره هموارساز راه بورژوازی بوده و خواهند بود. این موضوع البته مختص ایران نیست. «تجربه‌ی بین‌المللی، به‌ویژه در اتحادیه اروپا، نشان می‌دهد که رها کردن شاغلان پلتفرمی در وضعیت «خوداشتغالی صوری» به شکاف‌های عمیق در پوشش حمایت اجتماعی منجر شده است. بر اساس یک تحلیل، از حدود ۲۸ میلیون خوداشتغال در اتحادیه‌ی اروپا، ۱۶٫۸ میلیون نفر در صورت بیکاری اصلاً تحت پوشش بیمه‌ی بیکاری قرار ندارند؛ رقمی بسیار بالاتر از جمعیت کارگران رسمی که تقریباً همه از این حمایت

^۶ <https://tamin24.ir/news/26125>

برخورد دارند. همچنین ۵۳ میلیون نفر از بیمه‌ی بیماری و ۴۲ میلیون نفر از پوشش حوادث و بیماری‌های شغلی محروم‌اند. در گزارش دیگری نیز تصریح شده به طور متوسط در سراسر اتحادیه اروپا، حدود ۵۴٫۵ درصد از خوداشتغال‌ها نسبت به بیمه‌س بیکاری بی‌پوشش‌اند، ۳۷٫۸ درصد به بیمه بیماری دسترسی ندارند و ۴۶٫۱ درصد از مزایای زایمان محروم‌اند، در حالی که این نسبت‌ها برای کارگران تمام‌وقت و دائمی بسیار پایین (حدود ۰٫۱ درصد) است. این داده‌ها نشان می‌دهد که خوداشتغال‌ها در مقایسه با کارگران مزدبگیر به مراتب کمتر از حمایت‌های اجتماعی برخوردار هستند.^۷

چه رانندگان اسنپ و تپسی و امثال آن و چه مزدبگیران آچاره و این دست برنامه‌ها، طیف متنوعی را شامل می‌شوند. جدای از کسانی که تمام‌وقت در آن‌ها کار می‌کنند، طیف متنوعی از کارگران و کارمندان نیز در آن‌ها مشغول‌اند. این تنوع فرصت را برای بهره‌کشی بیش‌تر و بیش‌تر این سرمایه‌داران بزرگ فراهم می‌کند. اما چیزی که به صورت مشخص می‌توان بر آن دست گذاشت، نزدیکی طبقاتی تمام این نیروهای مزدبگیر به طبقه‌ی کارگر است و اهمیت اتحاد آنها. موضوعی که می‌تواند در موضع آگاهانه‌ی این نیروها در مقابل این سرمایه‌ی بزرگ با حمایت از منافع طبقه‌ی کارگر مستحکم‌تر شود و با حمایت کارگران دیگر بخش‌ها تقویت یابد. این موضع‌گیری آگاهانه می‌تواند طبقه‌ی سرمایه‌دار را با هر عنوانی که برای خود می‌گذارد و با هر ترفند و فریبی و پوشش قانونی و حقوقی مختلف در مقابل طبقه‌ی کارگر قرار دهد و جبهه‌ی قدرتمند طبقاتی را برای رفع این مناسبات قوی‌تر کند. به‌خصوص این‌که با توجه به تکنولوژی جدید، نقش انگلی سرمایه‌داران بزرگ هر روز بیشتر از پیش آشکار می‌شود. به عبارت دیگر، در اسنپ و تپسی و آچاره و... نیازی به باج دادن به این بورژوازی انگلی نیست. پیمان طبقاتی نیروهای کار مزدبگیر وابسته به اسنپ، از رانندگان تا برنامه‌نویسان و امثال آن می‌تواند تمام منافع ناشی از این تکنولوژی‌ها را به خود این نیروی کار برگرداند و مانع انباشت این ثروت برای بهره‌کشی بیشتر این انگل‌ها از کارگران شود.

⁷ <https://tamin24.ir/news/26759>