ویلیام جیمز

هنر عاقل بودن عبارت است از هنر آگاهی از اینکه از چه چیزهایی چشم‌پوشی کنید.

گفتگو
Interview

ادامه از صفحه ۷

به دنبال چیدن یک میوه رسیده هستند

تصور می‌کنند می‌توانند رقبا را کنار بزنند و شرکت‌هایی که ایجاد کرده و یا حامی آنها هستند، کار را در دست بگیرند که این تصور صددرصد اشتباه است! تصور ما این است که حتی اگر این امر در آینده اتفاق بیفتد نیز درآمدزایی خاصی برای شهرداری نخواهد داشت، مگر اینکه مباحثی را که در این چند سال داشته‌اند، مطرح کنند؛ مانند بحث‌هایی مثل دریافت پول از تاکسی‌ها که بر فرض مبلغی معادل ۵۰ یا ۱۰۰ تومان و یا بیشتر می‌گیرند و رانندگان را شارژ می‌کنند. تصور آنها این است که نهایتا یک میلیون ماشین یا ۲میلیون ماشین به این شکل ساماندهی شوند و ماهی فلان مبلغ دریافت کنند که سالی فلان رقم بشود و اینطور تصور می‌کنند که این عدد، رقم قابل توجهی باشد.

● با توجه به اینکه شهرداری علاوه بر بحث مجوز، بحث نظارت را هم مطرح کرده است، شما راهکارتان در این باره چیست؟ بالاخره شهرداری باید نظارت داشته باشد و اصلا این امر لازم است یا خیر؟

ما روی نظارت هیچ مشکلی نداریم و این امر را نیز اعلام کرده‌ایم. آیین‌نامه‌ای باید از سوی وزارت کشور و وزارت صمت نوشته می‌شد که هنوز هم ننوشته‌اند؛ اگر چنین آیین‌نامه‌ای نوشته و تدوین و تصویب شود، در صورت ابلاغ، حتما به آن توجه خواهیم کرد، چراکه ما با بحث‌های نظارتی کاملا هماهنگ هستیم. البته ممکن است بحث‌هایی از سوی شهرداری در حوزه‌های مختلف از جمله شرایط خودرو مطرح شود که در این زمینه چالش‌های اساسی با وزارت صمت دارند، مانند سن خودرو و .... علت این است که آنها متأسفانه تاکسی‌های آنلاین را به عنوان تاکسی در نظر می‌گیرند، در صورتی که شرایط تاکسی متفاوت است، تاکسی یک خودروی عمومی است که راننده باید یک تایم خاصی را همیشه در خط حضور داشته باشد و شرایط تاکسی‌های آنلاین به این شکل نیست. با این حال، بارها در این باره بحث کردیم و نهایتا فکر می‌کنیم اگر نیت، کمک به شهر و شهروندان باشد، ما هم به آن عمل می‌کنیم.

نکته مهمی که مدیریت شهری به آن توجه ندارد، بحث افرادی است که در این شرکت‌ها به صورت نیمه‌وقت و پاره‌وقت فعالیت می‌کنند و به نوعی باری را از روی دوش حمل‌ونقل شهرداری برداشته‌اند، همینطور در زمینه امرار معاش خانواده نیز قدم بسیار بزرگی توسط این سامانه‌ها برداشته شده است که شهرداری خیلی به این مسائل توجه ندارد که باعث تأسف است. بنده خودم عکس‌العمل معاون حمل‌ونقل شهرداری را دیدم که در زمینه بحث طرح آلودگی هوا و اعتراض گروهی از راننده‌های تاکسی اینترنتی بود، راننده‌ها اعلام می‌کردند این شرایط برای ما شرایط خوبی نیست و این مبلغی که شما در نظر گرفتید، مبلغ زیادی است، ایشان هم با یک حالتی می‌گفتند شما بروید به شرکت‌هایتان بگویید بیایند از ما مجوز بگیرند تا ما ۸۰ درصد به شما تخفیف بدهیم! متأسفانه چنین دیدی وجود دارد و اصلا کل شهروندان برای آنها مهم نیستند، یعنی فقط دنبال این هستند که حرف خود را به کرسی بنشانند که چنین مسائلی واقعا آزاردهنده است و نمی‌دانم چنین دیدگاهی می‌تواند برای نظارت برنامه‌ای داشته باشد یا نه!

● دقیقا می‌خواهند روی چه چیزی نظارت داشته باشند، ابعاد این نظارت را تشریح کرده‌اند؟

از بحث قیمت‌ها در نظر بگیرید تا عرض کردم بحث سن خودرو و ...، اما همه به خاطر پول است. به عنوان مثال، در یکی از شهرها می‌گفتند آقا شما چه کار دارید، ما از راننده می‌خواهیم چند ده هزار تومان یا مثلا صدهزار تومان بگیریم، شما چرا آنقدر پایین و بالا می‌کنید؟! گفتیم چرا پول می‌گیرید؟ این افراد که سوءپیشینه و اماکن شهرداری گرفته‌اند، کلاس هم که پیش ما می‌آیند، این پول برای چیست؟! می‌گویند شما چه کار دارید؟ بگذارید بگیریم؛ یعنی فقط کلمه نظارت وجود دارد، ولی در حقیقت می‌خواهند مجوزی صادر کرده، قانونگذاری کنند، محدودیت بگذارند و نرخ‌افزایی کنند؛ یعنی به دنبال همان وضعیت سابق هستند.

سال‌ها نتوانستند روی تاکسی‌های آژانس‌های درون‌شهری و مؤسسات اتومبیل کرایه فشار بیاورند و البته آنها هم به خواسته‌های شهرداری تن ندادند، حالا با وجود تاکسی‌های اینترنتی، احساس کردند می‌توانند به وسیله تهدید کردن و دادستانی، برای فیلتر کردن اقدام کنند؛ البته به شکر خدا دادستانی با آنها همراه نشد و گفت باید آیین‌نامه نوشته شود. پس در حقیقت می‌خواهند فقط با کلمه نظارت بیایند و همان کار خود را که دادن مجوزها و بحث‌های درآمدی است، دنبال کنند. شما ببینید در طول این سال‌ها چه کاری کرده‌اند؟ آیا راننده‌ها راضی هستند؟ آیا مردم راضی هستند؟ یک برف یا باران می‌آید، چه اتفاقی در شهر می‌افتد؟ برنامه آنها چیست؟ آنها ۸۰هزار تاکسی را در شهر تهران نتوانستند درست ساماندهی کنند! ده‌ها سؤال وجود دارد.

نسخه کامل را در شنبه پرس بخوانید

تکنولوژی دنده عقب ندارد!

محمد رازینی، مدیرعامل سابق اسنپ و مدیرعامل سیناونچرز

بحث نظارت تاکسیرانی بر تاکسی‌های آنلاین از چه زمانی آغاز شد؟ تاکسیرانی چه زمانی آنلاین‌ها را جدی گرفت و خطری را احساس کرد که به موجب آن تصمیم گرفت، ناظر این کسب‌وکارها باشد؟ در این میان چه جلسات و مناقشاتی بین آنلاین‌ها و تاکسیرانی وجود داشته است؟ آیا آنلاین‌ها پیشنهادهایی برای بهترشدن اوضاع داشته‌اند؟ آیا تلاش کرده‌اند که از میزان حساسیت‌ها کم کنند؟ برای چنین اقداماتی چه راه‌حل‌هایی به تاکسیرانی و سایر سازمان‌ها و نهادهای مدعی این حوزه، ارائه کرده‌اند و چرا در نهایت این مشکل هنوز حل نشده و پابرجا باقی مانده است؟ محمد رازینی، مدیرعامل سابق اسنپ از همان ابتدای مسئولیتش در رأس پیکان این مذاکرات بوده است. رازینی در گفت‌وگو با «شنبه» تاریخچه‌ای از سیر مذاکراتشان با تاکسیرانی و سایر نهادهای مرتبط گفته است و البته از دلایلی که شهرداری و تاکسیرانی می‌خواهند چنین نظارتی داشته باشند.

● به عنوان سوال نخست، در مورد تاریخچه بحث بین تاکسی‌های آنلاین و تاکسیرانی توضیح بدهید و اینکه این بحث از کجا و چگونه آغاز شد؟

زمانی که مجموعه اسنپ کارش را شروع کرد، به دلیل ابعاد کوچک کار در ابتدای فعالیت، خیلی در بازار حمل‌ونقل جدی گرفته نمی‌شد، اما به مرور زمان و با توجه به بزرگ‌ترشدن و مزیت‌هایی که در حمل‌ونقل برای مردم ایجاد کرد، مورد استقبال هرچه بیشتر مردم قرار گرفت و روزبه‌روز رشد بیشتری را تجربه کرد. بنابراین دامنه فعالیت‌هایش هرروز بزرگ‌تر شد. با بزرگ‌ترشدن اسنپ، دوران بی‌اعتنایی به این کسب‌وکار آنلاین سپری شد و نهادهای سنتی بازار به آن حساس شده بودند و مزاحمت‌هایی از طرف نهادهای سنتی مانند اتحادیه آژانس‌های کرایه اتومبیل، سازمان نظارت بر تاکسیرانی و... برای اسنپ ایجاد شد.

● راهکارهای اسنپ در مقابل این حساسیت‌ها چه بود؟

به‌طور معمول هم همیشه تکنولوژی با مقاومت‌های اولیه مواجه می‌شود و کسب‌وکارهای سنتی احساس می‌کنند که به آنها حمله شده و البته این مسائل برای ما قابل پیش‌بینی بود. بنابراین همزمان با این مقاومت‌ها و مزاحمت‌ها، ما با مسئولان ذیربط در اتاق اصناف، اتحادیه اتومبیل‌های کرایه، تاکسیرانی و... جلساتی را برگزار و اعلام کردیم که برای بهترکردن تجربه شهروندان از سفر و حمل‌ونقل درون‌شهری، آمادگی همکاری با این نهادها و بازیگران سنتی بازار را داریم، اما آنها همکاری لازم را با ما نداشتند و کماکان در مقابل اسنپ، جبهه می‌گرفتند.

نکته دیگر این بود که وقتی اسنپ موفقیت‌هایی را به دست آورد و به نوعی سر زبان‌ها افتاد، مسئولان و افراد حاضر در این نهادها به این فکر افتادند که خودشان تاکسی آنلاین داشته باشند. اما آنها در محاسباتشان اشتباه کرده بودند، چون فکر می‌کردند که صرفا با داشتن یک اپلیکیشن می‌توانند عقب‌افتادنشان از تاکسی آنلاین حاضر در بازار را جبران کنند. در واقع به قدرت صنفی و نهادی خودشان اتکا کرده بودند. در حالی که این مسائل نمی‌تواند زمینه‌ساز موفقیت باشد. بنابراین به دلایل فنی، مشکل اپریشن و اینکه ساختار سنتی و کند شهرداری تهران با کسب‌وکار آنلاین همخوانی نداشت، راه‌اندازی تاکسی آنلاین نتوانست کمکی به آنها بکند و آنها در این زمینه موفق نبودند.

> اگر تاکسیرانی موفق شود نظارت بر تاکسی‌های آنلاین را به دست بیاورد و به تبع آن سازمان‌ها و نهادهای دیگر هم بخواهند بر کسب‌وکارهای آنلاین مرتبط با خودشان نظارت کنند، شاید موفقیت اندکی به دست بیاورند اما در نهایت آنلاین‌ها در قالب کاری سنتی‌ها قرار نخواهند گرفت. البته آسیب‌های جدی می‌بینند و بعضا شاید از بازار کنار بروند

● مهم‌ترین دلیل مخالفتشان چه بود؟

ما کماکان مذاکراتی را با شهرداری، سازمان نظارت بر ترافیک و سازمان نظارت بر تاکسیرانی داشتیم. جلساتی برگزار می‌شد و افراد مختلف نظراتشان را ارائه می‌کردند، اما دیدگاه مسئولان تاکسیرانی کاملا یک‌جانبه و غیرقابل تغییر بود. آنها معتقد بودند که حمل‌ونقل را نمی‌توان به یک شرکت استارتاپی برون‌سپاری کرد چون تبعات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی دارد. بنابراین معتقد بودند که هرگونه فعالیتی در این زمینه باید مستقیما زیر نظر تاکسیرانی باشد. در این میان نه‌تنها در تهران، بلکه در شیراز، اصفهان و مشهد هم تاکسیرانی شرایطی را تعیین کرد که به موجب آن هر شرکت آنلاین تاکسی باید به‌طور کلی بیزینس‌مدل خود را تغییر می‌داد و به یک شرکت سنتی با طرح کسب‌وکار سنتی تبدیل می‌شد و هیچ مزیتی نسبت به نوع سنتی خود نداشت.

ما و تپسی با این موضوع مخالفت کردیم و بیش از ۲۰ بار در این زمینه جلساتی برگزار کرده و پیشنهادهایمان را مطرح کردیم. بعد از فشارهای زیادی که ایجاد شد، تنها به این دلیل که حذف کلی این اپلیکیشن‌ها به دلیل استقبالی که مردم از آنها کرده بودند، برای نهادهای مدعی، تبعات و هزینه داشت، از حذفشان صرف‌نظر کردند. در نهایت مقرر شد که موضوع نظارت به شورای عالی حمل‌ونقل ترافیک که زیر نظر وزارت کشور است، ارجاع داده شود.

● شما برای رفع تنش‌ها چه پیشنهادهایی ارائه می‌کردید؟

ما جلسات مختلفی را با شهرداری‌های شهرهای مختلف برگزار کردیم. حرف و خواسته ما هم خیلی ساده بود. تنها خواسته ما این بود که آنها تاکسی‌های آنلاین را به‌عنوان رقیب خود نبینند، بلکه ما را به‌عنوان راهکاری بدانند که برای پرکردن خلأهای موجود در حمل‌ونقل عمومی کشور به کار گرفته می‌شود. حتی در آن زمان به رئیس سازمان حمل‌ونقل پیشنهاد دادیم که به موازات تاکسیرانی تهران، معاونتی ایجاد شود که مختص تاکسی‌های آنلاین باشد. این معاونت هم ضوابطی را که مورد قبول عقلاست، ابلاغ کند و نظارت بر اجرای درست این ضوابط را بر عهده بگیرد. ما در همان زمان هم سوءپیشینه رانندگان را بررسی می‌کردیم و تلاشمان این بود که تحت لوای قانون حرکت کنیم. ضمن اینکه همچنان تاکید می‌کردیم که ما رقیب کسی نیستیم بلکه همکار هستیم، اما سازمان‌ها و نهادهای مقابل ما، دیدگاه رقابتی داشتند و بنابراین هیچ‌گاه به تعاملی بین طرفین نرسیدیم و نتیجه روشنی به دست نیامد، چون شهرداری سرسختانه اصرار داشت که ما رقیبشان محسوب می‌شویم. در برهه دیگری ما پیشنهاد دادیم که با وجود اینکه اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی را داریم و بنابراین هر نظارتی که نیاز باشد از طرف این اتحادیه انجام و پیگیری می‌شود، اما چون جنس کار ما از نوع حمل‌ونقل است، شهرداری‌ها ضوابطی را قرار دهند و امکان نظارت بر خودرو و راننده فراهم شود و همه این مسائل تحت عنوان یک دستورالعمل کلی ابلاغ شود و هر کسی در قالب این ضوابط فعالیت کند. در نهایت هم بازار به این صورت پیش می‌رفت که دو بازیگر اصلی هر کدام سهمشان را از بازار می‌گرفتند، اما جای نگرانی هم نبود چون در هر صورت این دو مجموعه و سایر اپلیکیشن‌های تاکسی آنلاین نمی‌توانند همه بازار را در اختیار بگیرند و در نهایت سهم تاکسی‌های سنتی هم محفوظ می‌ماند، اما طرف مقابل اصرار داشت که خودروها و راننده‌های سنتی به رانندگان شخصی ارجحیت دارند. حتی ما را به دامپینگ متهم کردند که با ارائه قیمت پایین، بازار را مخدوش می‌کنیم. در حالی که یکی از مزیت‌های رقابتی ما همین قیمت پایین‌تر است. همچنین کاهش مصرف سوخت، کاهش ترافیک و افزایش امنیت سفر با پایش مسیر سفر راننده و... از دیگر مزیت‌های ما بود که با به‌کارگیری ماشین‌های شخصی محقق می‌شد.

● چرا این مناقشه در یک نقطه‌ای به پایان نمی‌رسد و این مشکل حل نمی‌شود؟

بعد از مدت‌ها مذاکره و صحبت و جلسات و طرح پیشنهادهای مکرر، مسئولان شهرداری به جای اینکه به راه‌حلی برای رفع این مشکل بپردازد، گفتند که درآمد رانندگان تاکسی کم شده و این مشکل را آنلاین‌ها ایجاد کرده‌اند. در حالی که ما یک پلتفرم هستیم و حمل‌ونقل‌چی نیستیم. آنها حتی به راننده‌ها ابلاغ کردند که حق استفاده از پلتفرم آنلاین‌ها را ندارند و در صورت استفاده، جواز و پروانه کسبشان باطل می‌شود. بنابراین این مسئله موجب کاهش درآمد راننده‌های تاکسی شده بود. جالب است که در این مورد هم ما پیشنهاد دادیم که حاضر هستیم برای رفع مشکلات راننده‌های تاکسی‌ها، در پلتفرممان امکانی را فراهم کنیم که رانندگان تاکسی‌ها را در اولویت قرار دهیم و در هنگام درخواست سفر، این درخواست در ابتدا برای رانندگان تاکسی‌ها ارسال شود، اما با وجود چنین پیشنهادهای صلح‌آمیزی، این جنگ بی‌پایان تمام نشد و همچنان هم برجای مانده است. در این مدت که در حال مذاکره بودیم، به هیچ‌وجه از طرف شهرداری‌ها، همکاری لازم صورت نگرفت، چون شهرداری‌ها به دنبال انقیاد بر تاکسی‌های آنلاین هستند. من مخالفتی با نظارت شهرداری ندارم اما شهرداری‌ها هم باید این بازیگران جدید بازار را با همه ویژگی‌ها و سازوکارهای جدیدشان قبول کنند.

● نکته‌ای که وجود دارد، این است که شهرداری و تاکسیرانی با همه قدرتی که دارند، هنوز نتوانسته‌اند به خواسته‌شان برسند؛ چرا؟

در آن دوره که اوج مناقشات و چک‌وچانه‌زدن بر سر این موضوع بود، من در بطن این مذاکرات قرار داشتم و شاهد کمک بخش‌های مختلفی از ارکان مختلف دولت بودم. اگر آن حمایت‌ها نبود، شهرداری خیلی وقت پیش تاکسی‌های آنلاین را تعطیل می‌کرد.

● شما اصولا با بحث نظارت مشکلی ندارید؟

من موافقم که شهرداری به‌عنوان متولی حمل‌ونقل، بر حمل‌ونقل نظارت داشته باشد از جمله بر تاکسی‌های آنلاین اما به شرط و شروط مشخص. نخست اینکه ما را رقیب خودشان نبینند بلکه به‌عنوان یک راه‌حل برای بازار حمل‌ونقل به ما نگاه کنند. ضمن اینکه شهرداری خودش را در جایگاه رگولاتور بداند و نه رقیب. اما امثال شهرداری، ضوابطی دارند که به‌شدت بر آنها اصرار دارند و انگار این ضوابط قابل تغییر نیست.

● به نظر شما، انتخاب مردم در نهایت چه خواهد بود. آنها تجربه خدمات تاکسی‌های آنلاین را دارند. آیا به تاکسی‌های سنتی برمی‌گردند؟

یک نکته مهم در این میان وجود دارد و آن این است که خاصیت تکنولوژی این است که وقتی وارد یک کشور و زندگی مردم می‌شود، دیگر دنده عقبی نمی‌توان برایش متصور شد. وقتی مردم تجربه استفاده از خدمات تاکسی‌های آنلاین را کسب کرده‌اند، دیگر این تاکسی‌ها و این خدمات را کنار نمی‌گذارند و به تاکسی‌های سنتی برنمی‌گردند. اما اگر این فشارها کماکان وجود داشته باشد و چنین طرحی تصویب شود و تاکسیرانی ناظر تاکسی‌های آنلاین شود، قطعا این کسب‌وکارها تعطیل می‌شوند. جالب است که این مسئولان نمی‌خواهند توجه کنند که وقتی بعد از گذشت چندین دهه از ارائه خدمات تاکسی‌های سنتی، تاکسی‌های آنلاین ایجاد شده و مردم از آنها استقبال کرده‌اند و این امر نشان می‌دهد که حتما خلأ و کمبودی در این زمینه وجود داشته که مردم به این شدت از آنلاین‌ها استقبال می‌کنند. الان مردم استاندارد جدیدی از حمل‌ونقل را تجربه کرده‌اند و وقتی تاکسی‌های سنتی این روند را مشاهده کردند و متوجه شدند که در حال باختن این عرصه به آنلاین‌ها هستند، در رفتار و کردارشان تغییراتی دادند؛ آنها دیگر کولر روشن می‌کردند، ظاهرشان را مرتب می‌کردند و فهمیدند که بهتر است و باید با مردم حرف بزنند؛ یعنی وجود ما موجب بهبود کیفیت خدمات تاکسی‌های سنتی هم شد. اما اگر ما در قالب سازوکار تاکسی‌های سنتی قرار بگیریم، قطعا از بین می‌رویم.

● مذاکرات الان به کجا رسیده است؟

تا زمانی که من در حال مذاکره بودم، ضوابطی تهیه و بیش از ۱۰ بار ویرایش شد. این ضوابط الان در شورای عالی حمل‌ونقل و ترافیک کشور در حال بررسی است. حتی این طرح چندین بار قرار شد که برای تصویب به هیات دولت برود اما با کمک و حمایت آقایان آذری جهرمی و سورنا ستاری، از این کار ممانعت به عمل آمد.

● به نظر شما تلاش‌ها برای متوقف‌کردن تاکسی‌های آنلاین نتیجه می‌دهد؟

الان مسئله مهم اتفاقی است که با وجود کسب‌وکارهای آنلاین در اقتصاد کشور ایجاد شده است. با وجود اکوسیستم استارتاپی کشور، کسب‌وکارهای دانش‌محور ایجاد شده‌اند که منشأ تحولاتی بوده‌اند و بنابراین چنین مسیری، مسیر قابل بازگشتی نیست و تلاش‌ها برای متوقف‌کردن چرخ این تحولات در درازمدت اثربخش نخواهد بود. در واقع هر مقام دولتی و هر دستگاه و سیستمی که بخواهد جلوی حرکت این موج را بگیرد، شاید بتواند وقفه‌ای کوتاه‌مدت ایجاد کند، اما به‌طور قطع در درازمدت موفق نخواهد بود. اگر تاکسیرانی موفق شود نظارت بر تاکسی‌های آنلاین را به دست بیاورد و به تبع آن سازمان‌ها و نهادهای دیگر هم بخواهند بر کسب‌وکارهای آنلاین مرتبط با خودشان نظارت کنند، شاید موفقیت اندکی به دست بیاورند اما در نهایت آنلاین‌ها در قالب کاری سنتی‌ها قرار نخواهند گرفت. البته آسیب‌های جدی می‌بینند و بعضا شاید از بازار کنار بروند اما موج دیگری از آنلاین‌ها باز روی کار می‌آیند، چون مردم طعم و تجربه استفاده از آنلاین‌ها را دارند و نمی‌توان مردم را به عقب برگرداند.

با وجود همه این شرایط ما کماکان معتقدیم که با نظارت اصولی مشکلی نداریم و مثلا وجود اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای فضای مجازی اتفاق خوبی است و بهتر است که از طریق همین اتحادیه و در همکاری و همفکری با افراد دارای صلاحیت و افراد آگاه به سازوکار آنلاین‌ها، ضوابطی با حضور صاحبان کسب‌وکارهای آنلاین تعیین شود و به همه ابلاغ شود تا نه‌تنها تاکسی‌های آنلاین، بلکه سایر کسب‌وکارهای آی‌تی‌محور نیز تکلیفشان را بدانند.

تاکسی‌های اینترنتی پلتفرم هستند

محمدجعفر نعناکار، مدیرکل حقوقی سازمان فناوری اطلاعات ایران

در مورد تاکسی صحبت می‌کنیم یا پلتفرم تجمیع داده مسافر و راننده؟ اول باید نگاهمان به این مقوله را مشخص کنیم. «تاکسی اینترنتی، تنها اسمش تاکسی اینترنتی است و در واقع یک پلتفرم تجمیع داده مسافر و راننده است. بنابراین با این نگاه به تاکسی‌های آنلاین، سازمان‌های دیگری با صلاحیت بیشتری نسبت به شهرداری باید بر این حوزه نظارت کنند. پس در مورد این کسب‌وکارها باید توجه کنیم که آیا روی پلتفرم صحبت می‌کنیم یا روی تاکسی. اگر روی تاکسی صحبت می‌کنیم، شهرداری بهترین جا برای نظارت است ولی اگر روی پلتفرم صحبت می‌کنیم، احتمالا جاهای بهتری نسبت به شهرداری وجود دارد که صلاحیت بیشتری داشته یا فهم بهتری از مقوله فناوری دارند. اگر هم سازمان دارای صلاحیتی الان نداریم، یک سازمان برای حل این مشکل ایجاد شود.» محمدجعفر نعناکار، مدیرکل حقوقی سازمان فناوری اطلاعات ایران ضمن اینکه می‌گوید باید اول مشخص کنیم که در مورد تاکسی صحبت می‌کنیم یا پلتفرم، در گفت‌وگو با «شنبه» به مسائل قانونی و حقوقی نظارت تاکسیرانی بر تاکسی‌های آنلاین پرداخته و با استناد به مواد و بندهایی از قانون، معتقد است که می‌توان از حقوق تاکسی‌های آنلاین دفاع کرد.

> به جای شهرداری، نهادها یا سازمان‌های دیگری هم می‌توانند ناظر باشند. ضمن اینکه نظر من این است که تاکسی اینترنتی پلتفرم است و بیشتر در حوزه آی‌تی در حال فعالیت است و تکنولوژی‌محور است. بنابراین جاهای دیگری هستند که صلاحیت بیشتری نسبت به شهرداری و تاکسیرانی برای نظارت بر این پلتفرم‌ها دارند

● مدیرعاملان تاکسی‌های آنلاین مخالف طرح نظارت تاکسیرانی بر کسب‌وکارشان هستند و شهرداری و تاکسیرانی هم دلایلی را ذکر می‌کنند؛ در حال حاضر به لحاظ حقوقی و قانونی، چه نیازی به مجوز یا نظارت دیگری وجود دارد؟

یک نکته وجود دارد و آن مربوط به سیستم حقوقی است که در ایران مطرح است. ما در دنیا دو سیستم حقوقی عمده و رایج‌تر داریم؛ یکی رویه‌های عرف‌محور و دیگری رویه‌های کدمحور. ایران جزو کشورهایی است که برای انجام همه اقدامات، باید قانون نوشته، سند و مکتوبه‌ای روی میز مجری وجود داشته باشد. این یک نکته مهم است و باید مدنظر باشد. از طرفی در رژیم حقوقی ایران دو نکته مهم وجود دارد؛ نکته اول اینکه بخش خصوصی آزاد است هر فعالیتی را انجام دهد مگر اینکه قانونا محدود یا منع شده باشد، یعنی این بخش را هر کسب‌وکاری می‌تواند اختیار کند. نکته دوم اینکه بخش دولتی ممنوع است از انجام هر کاری مگر اینکه به موجب قانون برایش جوازی صادر شده باشد. واقعیت این است که بحث رگوله‌کردن نظارت در بسیاری از کشورهایی که به لحاظ رژیم حقوقی مانند ایران عمل می‌کنند، از حالت مجوزدهی و پروانه‌دهی به سمت و سوی پروتکل‌گذاری تغییر مسیر و رویه داده است. یعنی نهادهای ناظر و دولتی پروتکلی را تعیین می‌کنند و المان‌ها و عناصری را مشخص کرده و سپس کسب‌وکارها ذیل همین پروتکل فعالیت می‌کنند. مادامی که زیر چتر این پروتکل عمل می‌کنند، مجاز هستند که به کارشان ادامه دهند و اگر از این پروتکل تخطی کنند، باید پاسخگو باشند.

● این پروتکل را چه کسانی باید تعیین کنند و چه کسی باید بر انجام درست این پروتکل نظارت بکند؟

پروتکل را حاکمیت باید تعیین کند تا حقوق عامه حفظ شود و این از وظایف حاکمیت است. اما اینکه چه کسی باید بر روند انجام صحیح پروتکل نظارت بکند، جای سوال و مناقشه است. در مورد تاکسی‌های آنلاین چند سناریو مطرح است؛ یکی اینکه برخی می‌گویند طبق قانون مربوط به حمل‌ونقل و تاکسی که از قدیم تصویب شده، شهرداری باید بر روند کار این کسب‌وکارها نظارت بکند. این قانون هم همه تاکسی‌ها را دربرمی‌گیرد و البته به صورت اخص به نوع دیگری از تاکسی که امروز از آن به‌عنوان پلتفرم تاکسی آنلاین یاد می‌کنیم، اشاره نشده چون در آن زمان اصلا چنین چیزی مطرح نبوده است.

دیدگاه دیگری هم وجود دارد که می‌گوید اتحادیه جدید کسب‌وکارهای مجازی باید بر این حوزه نظارت بکند. نظرات دیگری هم وجود دارد. مثلا برخی معتقدند که نهادهای رگوله‌ای که وجود دارد مانند کمیسیون تنظیم یا فرضا سازمان فناوری اطلاعات به موجب بند ۲۶، ۲۷ یا سازمان‌های دیگر. برخی هم معتقدند که می‌توان از ظرفیت سازمان‌های مردم‌نهاد یعنی NGOها که در قانون آیین دادرسی هم پیش‌بینی شده‌اند، استفاده کرد؛ یعنی سازمان‌های مردم‌نهادی می‌توانند تشکیل شوند و نظارت کرده و مسائل را پیگیری کنند.

به نظر من قبل از همه اینها و قبل از رسیدن به جواب که کدام یک از موارد بالا می‌تواند حل کننده مسئله باشد، اول باید مشخصا کنیم که ماهیت تاکسی‌های اینترنتی چیست؟! کاری که خود ما بیش از یک ماه است که شروع کرده‌ایم این است که به پلتفرم‌های بزرگ داخل کشور گفته‌ایم که با همکاری هم توصیه‌نامه‌ای تنظیم بکنیم؛ یعنی براساس توصیه‌نامه‌ای که خود پلتفرم‌ها مفاد و حدودش را می‌دانند، شش ماه و یک سال عمل کنیم و اگر عمومیت پیدا کرد، به قانون تبدیل می‌شود.

یادمان باشد که تاکسی‌های اینترنتی پلتفرم هستند. بنابراین باید بررسی شود که آیا به بستر فناوری اطلاعات این کسب‌وکارها توجه داریم یا به ماشین و مسافر. وقتی براساس نگاه کارشناسی این مقوله بررسی شود، در آن صورت می‌توانیم رویه درست را اتخاذ کنیم.

● این توصیه‌نامه شامل چه مواردی است؟

این توصیه‌نامه حتی برای تاکسی‌های اینترنتی هم ارسال شده است. ما سه محور را از آنها خواسته‌ایم که بتوانیم این توصیه‌نامه را تنظیم بکنیم؛ یکی حقوق و تکالیف صاحبان پلتفرم‌هاست یعنی اگر تاکسی اینترنتی پلتفرم دارد، چه حقوق و تکالیفی را باید نسبت به پلتفرمش رعایت بکند. دوم حقوق و تکالیف کاربران است که دو بخش است؛ یکی رانندگان و دیگری مسافران. سوم هم مربوط به نحوه نگه‌داشت پایش داده‌هایی است که در این پلتفرم‌های جمع‌آوری می‌شود. چون یک بحث مهم که بسیار هم مطرح است، مربوط به حریم خصوصی و صیانت از داده‌هاست.