

در نخستین نشست سیاست‌های بیمه‌ای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی ایجاد مختلف این مسئله بررسی شد. یک نگاه بر این باور است که رانندگان تاکسی‌های اینترنتی، «کارگران پلتفرمی» هستند که باید توسط پلتفرم بیمه شوند، نگاه دیگر معتقد است نباید به پلتفرم (سکوی ارائه خدمت) نقش کارفرما داد. به گزارش بازارکار از ایرنا، سلسله نشست‌های «پیوست عدالت» از زمان آغاز دولت چهاردهم و تحت نظارت «احمد میدری» وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی، به بررسی موضوعات مختلف رفاهی پرداخته است. یکی از این موضوعات مهم، عدالت در نظام بیمه‌ای است که به‌ویژه روی پوشش بیمه رانندگان تاکسی‌های آنلاین تمرکز دارد و به همین دلیل نخستین نشست از سلسله نشست‌های پیوست عدالت با هدف بررسی سیاست‌های بیمه‌ای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی برگزار بشد.

امروزه اقتصاد پلتفرمی به‌طور چشمگیری به ایجاد مشاغل جدید کمک و افراد زیادی را به کار مشغول کرده است اما چالشی که در این زمینه وجود دارد، عدم دسترسی کارگران پلتفرمی به نظام‌های سنتی اشتغال و تأمین اجتماعی است. این افراد که به‌عنوان کارگران پلتفرمی شناخته می‌شوند، در بسیاری از کشورها از حمایت‌های اجتماعی از جمله بیمه بیکاری، بازنشستگی و درمان بهره‌مند نیستند.

در نخستین نشست از این سلسله نشست‌ها، «فرشاد اسماعیلی» حقوقدان و پژوهشگر و «میثم سلیمانی» مدیر محتوای کارخانه نوآوری رسانه راه‌کار به بیان دیدگاه‌ها و راهکارهای مدنظر در این زمینه پرداختند.

حمایت‌های بیمه‌ای و اجتماعی، باید وضعیت نیروی کار را بهبود بخشد «فرشاد اسماعیلی» حقوقدان و پژوهشگر درباره چالش‌های موجود در نظام حقوقی و قانونی کشور در زمینه پوشش بیمه‌ای کارگران پلتفرمی، به ویژه رانندگان تاکسی‌های آنلاین اظهار کرد: در حال حاضر نوع جدیدی از شرایط کاری به وجود آمده که نیاز به تطابق سیستم حقوقی با این شرایط دارد. مصوبه این‌نامه اجرای بند چ ماده ۲۸ که در اول اسفند ۱۴۰۳ به تصویب رسید، به خودی خود نیاز به تقویت و اصلاح دارد. وی افزود: در دیدگاه اصلی در حوزه حقوق نیروی کار وجود دارد؛ یکی حقوق عمومی و دیگری حقوق خصوصی. به سادگی می‌توان گفت که اگر به روابط کار از منظر حقوق عمومی نگاه کنیم، می‌بینیم که کارفرما به دلایل مالکیت سرمایه، ماشین‌الات و ابزارهای دیجیتال در موقعیت برتری قرار دارد. در مقابل، نیروی کار پلتفرمی مانند رانندگان تاکسی اینترنتی، در وضعیت فرودست‌تری هستند. قرارداد کار این افراد به نوعی شبیه قراردادهای الحاقی است و کارگران مجبورند به شرایطی که کارفرما تعیین می‌کند ملحق شوند. **قانون باید ضمانت اجرایی داشته باشد**

این حقوقدان و پژوهشگر درباره اینکه بند چ ماده ۲۸ و این‌نامه‌ای که به تازگی تصویب شده، چقدر می‌تواند امنیت شغلی رانندگان را تأمین کند؟ افزود: از زمان «مرحوم نوربخش» (مدیرعامل اسبق سازمان تأمین اجتماعی) تاکنون در سازمان تلاش‌های قابل توجهی صورت گرفته که نباید نادیده گرفته شود. اما موضوع اصلی نیازمند گفت‌وگوی اجتماعی است که در ایران تقریباً غیرممکن است و بستر مناسبی برای آن وجود ندارد. یکی از ایرادات اصلی این قانون نداشتن ضمانت اجرایی است. قانونی که بدون الزام و ضمانت اجرا باشد، در واقع فقط روی کاغذ وجود دارد و هیچ تأثیری نخواهد داشت.

سال‌هاست که بین نمایندگان سکوها و تأمین اجتماعی گفت‌وگوهای مداوم در جریان است بدون اینکه به نتیجه قطعی برسد

این پژوهشگر افزود: نقش دولت در این زمینه باید این باشد که به تعیین تکلیف بپردازد. تعیین تکلیف می‌تواند از طریق گفت وگوهای اجتماعی، تدوین آیین‌نامه‌ها و اجرای آنها به نحوی باشد که منافع همه ذینفعان در نظر گرفته شود. این کار باید توسط نهادهایی مانند شورای عالی کار که نمایندگان ذینفعان مختلف در آن حضور دارند و با یکدیگر مذاکره می‌کنند، انجام شود. سال‌هاست که بین نمایندگان این سکوها و تأمین اجتماعی گفت وگوهای مداوم در جریان است بدون اینکه به نتیجه‌ای قطعی برسد.

چرا باید به پلتفرم نقش کارفرما دهیم؟

«میثم سلیمانی» فعال حوزه دیجیتال نیز در پاسخ به سوالی مبتنی بر اینکه پلتفرم‌ها چه نقشی در تأمین اجتماعی کارگران یا نیروهای خود دارند، گفت: من با اصطلاح کارگران پلتفرمی مشکل دارم؛ یعنی با بحث کارگران پلتفرمی دوباره داریم فضای اقتصاد دیجیتال و اقتصاد نوآوری را که در این سال‌ها تلاش شده شکل بگیرد، به فضای کارفرما و کارگری می‌بریم. یعنی همان اشتباهات گذشته را دوباره تکرار می‌کنیم. وی ادامه داد: با این اصلاح، می‌گوییم آن فردی که اکنون در یک پلتفرم تاکسی اینترنتی مشغول به فعالیت است و با ماشین شخصی خود کار می‌کند، کارگر است و پلتفرم کارفرماست، در صورتی که پلتفرم به هیچ وجه نمی‌خواهد نقش کارفرما را بپذیرد. چرا باید به پلتفرم نقش کارفرما دهیم؟

عنوان کارگران پلتفرمی یعنی دوباره فضای اقتصاد دیجیتال به سمت فضای کارفرما و کارگری عقب‌گرد کند

وی توضیح داد: کارفرما یعنی اینکه فردی از صبح می‌رود، لباسش را می‌پوشد و سر کار می‌نشیند. این را از دوستان بیمه‌ای و کسانی که شرکت دارند و بازرسان بیمه ممکن است تجربه کرده باشند. یعنی فردی لباسش را می‌پوشد و به سر کار می‌رود، یک لیست بیمه‌ای فرود دارد که کارفرما باید آن را ارائه کند. ساعت کاری باید پر شود و همه این موارد وجود دارد. آیا ساختار تأمین اجتماعی ما و ساختار بیمه‌ای که در کشور وجود دارد، توانایی و انعطاف این را دارد که در فضای پلتفرمی وارد شود و چنین انعطافی نشان دهد؟

ساختار تأمین اجتماعی قدیمی است
وی افزود: بیمه تأمین اجتماعی و ساختار آن، آنقدر قدیمی است که فاصله زیادی برای تنظیم‌گری فضای اقتصاد دیجیتال کشور دارد. در قوانین مربوط به این حوزه، قوانین قدیمی به‌روز نشده‌اند، به خصوص در بیمه تأمین اجتماعی ما که سال‌ها طول می‌کشد تا وارد فضای اقتصاد پلتفرمی شوند.

بیمه‌های اجتماعی سال‌ها طول می‌کشد تا وارد فضای اقتصاد پلتفرمی شود

سلیمانی در ادامه تأکید کرد: درباره اقتصاد پلتفرمی این‌نامه اجرایی جدیدی تدوین شده که در برخی موارد از نظر دولت پیشرفته تلقی می‌شود. آقای اسماعیلی اعتقاد دارد که این آیین‌نامه الزام‌وار نیست، اما

در واقعیت ماده ۳ آن به‌وضوح الزاماتی را تعیین کرده است. بر اساس این ماده، اگر راننده‌ای تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی نباشد، شخصی که او را استخدام کرده موظف است یک سال حق بیمه او را پرداخت کند. این کارشناس حوزه اقتصاد دیجیتال افزود: در این شرایط اگر راننده خود را بیمه نکند، مسئولیت پرداخت جریمه بر عهده او یا کارفرمایش خواهد بود. ما در این شرایط با پلتفرم‌هایی مواجه هستیم که باید حق بیمه رانندگان را پرداخت کنند، زیرا آیین‌نامه این الزام را وضع کرده است.

اکنون در اسنپ و تپسی کار می‌کنند، بازنشسته هستند

سلیمانی تأکید کرد: طی صحبت‌هایی که با یکی از پلتفرم‌ها داشتیم، آنها اعلام کردند که ما می‌خواستیم پرداخت حق بیمه را به عنوان یک گزینه در نظر بگیریم. با رانندگان صحبت کنیم که به صورت خوداشتغالی این کار را انجام دهند، ولی الان با این وضعیت و با این آیین‌نامه اجرایی، کلاً از آن برنامه‌ای که داشتیم عقب‌نشینی می‌کنیم تا به راهکار بهتری برسیم. وی افزود: در تبصره ماده چهارم این آیین‌نامه آمده است که وزارت کشور موظف است برای شناسایی مشمولان، دسترسی به اطلاعات مورد نیاز را از طریق سامانه «سباس» در اختیار تأمین اجتماعی قرار دهد. بسیاری از افرادی که اکنون در اسنپ و تپسی کار می‌کنند، بازنشسته هستند و برای برخی از آنها این کار شغل دوم محسوب می‌شود. برخی نیز بیمه بیکاری دریافت می‌کنند، زیرا از کار اصلی‌شان اخراج شده‌اند.

این کارشناس حوزه اقتصاد دیجیتال ادامه داد: شما با ارائه اطلاعات به تأمین اجتماعی، ممکن است باعث قطع شدن بیمه بیکاری این افراد شوید. آیا می‌دانید چند درصد از افراد راننده در این پلتفرم‌ها شغل اصلی‌شان همین کار است؟ این موضوعات مشکلاتی را با خود به همراه دارد و من معتقدم که این مصوبه جدید چیزی جز یک روش جدید برای تأمین منابع مالی تأمین اجتماعی نیست.

وی افزود: این آیین‌نامه، نه به نفع پلتفرم است و نه به نفع رانندگان تاکسی‌های اینترنتی. علاوه بر این، من به مفهوم کارگر در اینجا اعتقادی ندارم، زیرا اگر بخواهیم به دقت بررسی کنیم، کسی که به عنوان راننده تاکسی یا مالک خودرو کار می‌کند، پیمانکار است. در تعریف دقیق، بحثی از کارگر و کارفرما وجود ندارد، بلکه پیمانکار است. برای فردی که این کار را انتخاب کرده، پلتفرم تنها به عنوان واسطه عمل می‌کند و کارفرما محسوب نمی‌شود.

درباره واژه «کارگران پلتفرمی»
اسماعیلی که به عنوان حقوقدان در این نشست حضور داشت،

مطرح شد مبنی بر اینکه این پلتفرم‌ها خود را به‌عنوان تسهیلگر مطرح کرده اند که این ادعا آنجا رد شد یعنی این پلتفرم‌ها تسهیلگر نیستند. هلند یکی از کشورهایی است که بیشترین مخاطب پلتفرم «اوبر» را دارد. آنجا بحثی در دادگاه آمستردام مطرح شد و طی مباحث مفصلی به نفع رانندگان رأی صادر شده که این‌ها کارگران اوبر هستند. دلایل دادگاه این‌ها بوده: عملکرد شخصی، یعنی عکس پروفایل برای فرد گذاشته می‌شود، کسی که راننده اوبر است و تعهد شخصی دارد یعنی به شخص راننده وابسته است و فرد دیگری نمی‌تواند آن کار را انجام دهد. یعنی قلب محسوب می‌شود اگر فرد دیگری آن کار را انجام دهد. در کشور ما هم پلتفرم‌ها اجازه نمی‌دهند اگر کسی ثبت‌نام کند و عکسی بگذارد که نشان دهد راننده است، نمی‌تواند کار را به فرد دیگری واگذار کند. این از ویژگی‌های قانون کار و کارگری است. همان سه رکن تبعیت اقتصادی، تبعیت حقوقی، تبعیت شخصی.

این حقوقدان ادامه داد: دومین دلیل دادگاه تابعیت قانونی است. یعنی اوبر کرایه را دریافت و سهم خودش از آن کسر می‌شود، یعنی بین دو نفر مسافر و راننده پول رد و بدل نمی‌شود. کسی که پول دستمزد را پرداخت می‌کند، به هر شکلی در هر کشوری این کار را انجام می‌دهد. بعد دیگر این ویژگی‌ها، مربوط به اختیارات است؛ یعنی اختیاراتی که آن راننده و اختیاراتی که آن پلتفرم دارد. شما می‌گویید باید تابع شرایط اراده و اقتصاد آزاد و عدم مداخله دولت باشد و چه ربطی به تأمین اجتماعی دارد؟ باید به این نکته توجه کنیم که در پلتفرم‌های رانندگان اینترنتی قیمت را چه کسی تعیین می‌کند؟ کارگر در آن مداخله ندارد، نه در میزان آن و نه در درصد آن و این‌ها همه غیرقابل مذاکره است. این‌ها ویژگی‌های حقوق کار هستند. دادگاه آمستردام در هلند این رابطه را تحت اقتدار کارفرمای مدرن شناسایی کرده و رأی صادر کرده که تمام ارکان رابطه کارگری و کارفرمایی را دارد.

رانندگان تاکسی‌های اینترنتی باید بیمه شوند

اسماعیلی افزود: مسئله این نیست که راننده تاکسی اینترنتی کارگر باشد یا نه، موضوع بر سر عنوان نیست، ما می‌گوییم باید این افراد بیمه شوند. آیا سازمان تأمین اجتماعی فقط کارگر بیمه می‌کند؟ افرادی تحت پوشش قانون تأمین اجتماعی هستند که کارگر نیستند ولی بیمه دارند. پرسش این است که آیا ما می‌خواهیم تعداد زیادی از رانندگان پلتفرمی که در حال کار هستند را بیمه کنیم یا نه؟ عنوان کارگر یا راننده یا سفیر یا سوار بر مرکب یا هرچه می‌خواهد باشد.

وی تصریح کرد: پلتفرم‌ها به جای پرداختن به روابط کاری، به شرایط جدید کار می‌پردازند. چرا؟ چون برای آن‌ها هزینه‌بر است. هزینه چیست؟ درصدی از مبلغ سفر که در ایران نرخش از میانگین جهانی بیشتر است. قانون سال ۸۸ برای رانندگان شهری می‌گوید شما مکلف به بیمه کردن آن‌ها هستید اما برای رانندگان جدید پلتفرمی می‌گوید

و این کار را به خود می‌دهد. یعنی کارگر نیست و باید بیمه شود. این یک تناقض است.

در نخستین نشست سیاست‌های بیمه‌ای رانندگان تاکسی‌های اینترنتی مطرح شد:

اسماعیلی پژوهشگر و حقوقدان اظهارکرد: بیمه تجاری با بیمه اجتماعی تفاوت‌هایی دارد.

بیمه تجاری بر منطق سود و زیان است. اگر کارگر پلتفرمی، مریض شود نمی‌تواند با بیمه تجاری به درمان بپردازد. در مقایسه با بیمه اجتماعی که چک سفید امضا است، اگر شما بیمه‌شده تأمین اجتماعی باشید، در بیمارستان‌های ملکی تأمین اجتماعی هر چقدر که درمان است.

وی اظهار داشت: بیمه تجاری چنین ابعادی ندارد. بیمه اجتماعی چک سفید امضا است، می‌گوید بازنشسته می‌کنم و بیمه بیکاری به تو می‌دهم. در بیمه اجتماعی سهم کارگر پلتفرمی کمتر است. در بیمه تجاری، خودش بیمه می‌کند. نقش پلتفرم اینجا چیست؟ بنابراین، ما مدافع بیمه اجتماعی هستیم. اگر راننده پلتفرمی فردا بلای سرش بیاید، می‌تواند از درمان رایگان استفاده کند و ناگهان هزینه‌های عجیب و غریبی به او تحمیل نشود.

وی ادامه داد: نظام بیمه‌ای که اکنون پیشنهاد می‌شود، نظام بیمه اجتماعی خوداشتغال هم نیست. ما می‌گوییم نظام بیمه اجباری باشد، مانند کارگران ساختمانی به صورت مشارکتی انجام شود و دولت، کارفرما، تأمین اجتماعی و پلتفرم همه سهمی در پرداخت حق بیمه داشته باشند. ما با طیف غلظتی از طبقه کارگر رانندگان تاکسی پلتفرمی مواجه هستیم که اگر به فکر درمان، بازنشستگی و فرسودگی آن‌ها نباشیم، این‌ها بعداً تبعات فاجعه‌باری دارد و نباید فقط به فکر درآمد پلتفرم‌ها و افزایش درآمد آن‌ها باشیم.

سلیمانی در ادامه این نشست بیان کرد: وقتی به مقوله کارگران ساختمانی و کابل کارگران پلتفرمی نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که نگاه سنتی به مسئله کار و اقتصاد دیجیتال، اقتصاد نوآوری و اقتصاد پلتفرمی داریم. تا زمانی که این نگاه را تغییر ندهیم و فضای کاری را بهبود نبخشیم، مشکل همچنان پابرجا خواهد بود.

تا زمانی که نگاه سنتی به اقتصاد دیجیتال داریم، نمی‌توانیم فضای کار را بهبود ببخشیم

وی ادامه داد: به تأمین اجتماعی به چشم یک «چک سفید امضاشده» نگاه می‌کنید؟ اگر یک بار به بیمارستان‌هایی مانند بیمارستان میلاد، شریعت رضوی یا شهدای یافت‌آباد سر بزنید، متوجه خواهید شد که بیمه تأمین اجتماعی، با وجود هزینه‌ها و حق بیمه‌هایی که دریافت می‌کند، در بسیاری از مواقع عملکرد مناسبی ندارد. اگر می‌دانستیم این هزینه‌ها چگونه و کجا صرف می‌شود و کیفیت خدمات چگونه است، با خیالی آسوده‌تر این کار را انجام می‌دادم.

وی افزود: بسیاری از ما برای بیمه تکمیلی هزینه می‌کنیم، اما برای بیمه تأمین اجتماعی گرانی داریم، زیرا بدون بیمه تکمیلی، استفاده از خدمات بیمارستانی در موارد خاص ممکن نیست. باید نگران آینده فرزندان افرادی باشیم که در فرایندهای پیچیده تأمین اجتماعی گرفتار می‌شوند. وی معتقد است: این پلتفرم‌ها نیستند که قلدری می‌کنند یا از ما پول اضافه می‌گیرند، بلکه تأمین اجتماعی است که مانند داروغه بالای سر ما ایستاده تا سهمی از ترانکش‌ها بگیرد.

اقتصادی

ویژه اطلاع رسانی اشتغال
www.bazarekar.ir

و باید ۱۰ سال گذشته نیز بیمه انجام می‌دهد.

تأمین اجتماعی یک سازمان زیانده

سلیمانی تأکید کرد: تأمین اجتماعی همه تلاش خود را می‌کند تا قانونی که باید اجرا کند را اجرا نکند. اگر ۱۷ یا ۱۸ وظیفه برایش بشمارید، چه تعداد از آن وظایف را در قبال من به عنوان بیمه شده انجام می‌دهد؟ حقوق پدر و مادر شما یا هر کس دیگری که اکنون بازنشسته شده است را از حق بیمه من که دهه شصتی هستم پرداخت می‌کند. وقتی شما با سازمانی زیان‌ده مواجهید، چگونه می‌خواهید سود کنید؟ اگر یک نظرسنجی درباره تأمین اجتماعی بگذاریم، چند درصد از رضایت مردم جلب می‌شود؟ نکته اصلی اینجاست که دولت می‌توانست این شغل را به رسمیت بشناسد. متأسفانه سیستم بیمه ما به دلیل وجود نهادی مانند سازمان تأمین اجتماعی و تک نهادی بودن آن، ما را عقب‌مانده نگه داشته است.

سلیمانی تصریح کرد: اکنون پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی مانند آنچه در هلند، انگلیس، آمریکا و دبی وجود دارد، با بیمه تجاری کار می‌کنند. بیمه تجاری می‌گوید در زمان‌های مختلف اگر کسی تصادف کند یا هر مشکل دیگری پیش بیاید، ما پوشش می‌دهیم. در کشور ما، مثلاً اسنپ با بیمه‌های مختلف قرارداد بسته است. اگر دولت، سازمان تأمین اجتماعی و نهادهای ناظر اجازه دهند و فشار را از روی پلتفرم‌های مختلف بردارند، خودشان راه‌حل‌های خود را پیدا می‌کنند.

این کارشناس حوزه اقتصاد دیجیتال ادامه داد: ما اکنون اقتصاد اشتراکی و اقتصاد اجتماعی داریم که می‌توانیم با هر کدام از این‌ها نمونه‌هایی را نام ببریم. وقتی تصادف می‌شود، حتی بیمه تجاری برای زمانی که گوشی شما روشن است و منتظر مسافر هستید، یک گزینه دارد؛ زمانی که مسافر را سوار می‌کنید، یک گزینه دیگر و حتی زمانی که خاموش کرده‌اید، برای افرادی که تعداد سفر مشخصی انجام داده‌اند و وفاداری‌شان به پلتفرم ثابت شده است، حقوق پایه و حقوق بازنشستگی در نظر گرفته می‌شود. اگر من الزام داشته باشم که حق بیمه کارفرما را پرداخت کنم، می‌توانم مدل‌های مختلف بیمه را برای کسانی که با من کار می‌کنند اجرا کنم.

وقتی این شغل به رسمیت شناخته شود و راننده خودش را بیمه کند، مطمئن باشید پلتفرم‌ها حاضرند سهم خود را ایفا کنند

وی افزود: بیمه تجاری در بسیاری از موارد، این مدل به پلتفرم‌ها اجازه می‌دهد ویژگی‌هایی برای رانندگان تاکسی در نظر بگیرند. به خصوص باید تعیین شود چه کسی شغل اولش راننده تاکسی است چرا که من مطمئناً پلتفرم‌های تاکسی اینترنتی حاضرند برای رانندگان اصلی خود حق بیمه را کامل پرداخت کنند، بدون اینکه راننده نیازی به پرداخت داشته باشد. بنابراین، اگر با دخالت‌های بی‌جا و موارد غیرضروری وارد شویم، از جمله این آیین‌نامه، باعث می‌شویم که حتی آن امتیازاتی که

بین پلتفرم و راننده تاکسی اینترنتی به صورت حرفه‌ای برقرار است، تحت فشار قرار گیرد. بسیاری از مزایای در نظر گرفته شده برای رانندگان اصلی و وفادار آن مجموعه، در بسیاری از موارد بیشتر از بیمه است.

سلیمانی تصریح کرد: وقتی این شغل به رسمیت شناخته شود و راننده خودش را بیمه کند، مطمئن باشید پلتفرم‌ها حاضرند سهم خود را ایفا کنند. وقتی که با این رویکرد وارد فرایند کارگری و کارفرمایی شویم، بار سنگین جدی به پلتفرم‌ها اضافه خواهیم کرد.

بیمه تأمین اجتماعی چک سفید امضا است

اسماعیلی پژوهشگر و حقوقدان اظهارکرد: بیمه تجاری با بیمه اجتماعی تفاوت‌هایی دارد.

بیمه تجاری بر منطق سود و زیان است. اگر کارگر پلتفرمی، مریض شود نمی‌تواند با بیمه تجاری به درمان بپردازد. در مقایسه با بیمه اجتماعی که چک سفید امضا است، اگر شما بیمه‌شده تأمین اجتماعی باشید، در بیمارستان‌های ملکی تأمین اجتماعی هر چقدر که درمان کنید، رایگان است.

وی اظهار داشت: بیمه تجاری چنین ابعادی ندارد. بیمه اجتماعی چک سفید امضا است، می‌گوید بازنشسته می‌کنم و بیمه بیکاری به تو می‌دهم. در بیمه اجتماعی سهم کارگر پلتفرمی کمتر است. در بیمه تجاری، خودش بیمه می‌کند. نقش پلتفرم اینجا چیست؟ بنابراین، ما مدافع بیمه اجتماعی هستیم. اگر راننده پلتفرمی فردا بلای سرش بیاید، می‌تواند از درمان رایگان استفاده کند و ناگهان هزینه‌های عجیب و غریبی به او تحمیل نشود.

وی ادامه داد: نظام بیمه‌ای که اکنون پیشنهاد می‌شود، نظام بیمه اجتماعی خوداشتغال هم نیست. ما می‌گوییم نظام بیمه اجباری باشد، مانند کارگران ساختمانی به صورت مشارکتی انجام شود و دولت، کارفرما، تأمین اجتماعی و پلتفرم همه سهمی در پرداخت حق بیمه داشته باشند. ما با طیف غلظتی از طبقه کارگر رانندگان تاکسی پلتفرمی مواجه هستیم که اگر به فکر درمان، بازنشستگی و فرسودگی آن‌ها نباشیم، این‌ها بعداً تبعات فاجعه‌باری دارد و نباید فقط به فکر درآمد پلتفرم‌ها و افزایش درآمد آن‌ها باشیم.

سلیمانی در ادامه این نشست بیان کرد: وقتی به مقوله کارگران ساختمانی و کابل کارگران پلتفرمی نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که نگاه سنتی به مسئله کار و اقتصاد دیجیتال، اقتصاد نوآوری و اقتصاد پلتفرمی داریم. تا زمانی که این نگاه را تغییر ندهیم و فضای کاری را بهبود نبخشیم، مشکل همچنان پابرجا خواهد بود.

تا زمانی که نگاه سنتی به اقتصاد دیجیتال داریم، نمی‌توانیم فضای کار را بهبود ببخشیم

وی ادامه داد: به تأمین اجتماعی به چشم یک «چک سفید امضاشده» نگاه می‌کنید؟ اگر یک بار به بیمارستان‌هایی مانند بیمارستان میلاد، شریعت رضوی یا شهدای یافت‌آباد سر بزنید، متوجه خواهید شد که بیمه تأمین اجتماعی، با وجود هزینه‌ها و حق بیمه‌هایی که دریافت می‌کند، در بسیاری از مواقع عملکرد مناسبی ندارد. اگر می‌دانستیم این هزینه‌ها چگونه و کجا صرف می‌شود و کیفیت خدمات چگونه است، با خیالی آسوده‌تر این کار را انجام می‌دادم.

وی افزود: بسیاری از ما برای بیمه تکمیلی هزینه می‌کنیم، اما برای بیمه تأمین اجتماعی گرانی داریم، زیرا بدون بیمه تکمیلی، استفاده از خدمات بیمارستانی در موارد خاص ممکن نیست. باید نگران آینده فرزندان افرادی باشیم که در فرایندهای پیچیده تأمین اجتماعی گرفتار می‌شوند. وی معتقد است: این پلتفرم‌ها نیستند که قلدری می‌کنند یا از ما پول اضافه می‌گیرند، بلکه تأمین اجتماعی است که مانند داروغه بالای سر ما ایستاده تا سهمی از ترانکش‌ها بگیرد.