

سائقو التطبيقات الذكية: عملٌ مُنهك وحقوقٌ مهضومة



تقرير



عمان، الأردن
سبتمبر 2022

إعداد:
المرصد العمالی الأردني / مركز الفینيق للدراسات
الاقتصادية والمعلوماتية



هذا التقرير من إصدار مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية ومؤسسة فريديريش ايبرت، مكتب عمان. جميع الحقوق محفوظة، لا يسمح بإعادة إصدار هذا التقرير أو أي جزء منه أو تخزينه أو استنساخه أو نقله، كلياً أو جزئياً، بأي شكل وبأية وسيلة، سواء بطريقة الكترونية أو آلية، بما في ذلك الاستنساخ الفوتوغرافي، أو التسجيل أو استخدام أي نظام تخزين المعلومات واسترجاعها، دون الحصول على إذن خطى مسبق من مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية ومؤسسة فريديريش ايبرت.

تنوية:

إن مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية ومؤسسة فريديرش ايبرت غير مسؤولين عن تصريحات الجهات الأخرى الواردة في سياق التقرير.



للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية
ECONOMIC & INFORMATICS STUDIES

مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية

مؤسسة بحثية علمية مستقلة تأسست كدار دراسات وأبحاث ودار قياس رأي عام في عام 2003. يعمل المركز على بناء نموذج تنموي قائم على مبادئ الديموقراطية وحقوق الإنسان، بالتركيز على اصلاح سياسات العمل وفق هذه المبادئ، إزالة القيود عن حرية التنظيم النقابي، تعزيز سياسات العمومية الاجتماعية وتطوير قواعد بيانات للفاعلين في العملية التنموية الشاملة والمستدامة، من خلال اعداد الدراسات والتقارير والأوراق البحثية والمؤتمرات والدافعة وتطوير قدرات الفاعلين في العملية التنموية.



للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية
ECONOMIC & INFORMATICS STUDIES

مؤسسة فريدرريش إيبرت (FES)

مؤسسة ألمانية غير ربحية، تقوم على مبادئ الديموقراطية الاجتماعية، تأسست في عام 1925 وافتتحت مكتبها في عمان سنة 1985. وتهدف لدعم الفعاليات السياسية والمنظمات غير الحكومية في مساعيها للإصلاح وللمشاركة الفعالة في الحياة السياسية على جميع مستوياتها ومساعدة صانعي القرار الاقتصادي والاجتماعي للتغلب على تحديات العولمة وإيجاد الحلول المؤدية إلى العدالة الاجتماعية والاستقرار، كما تهدف إلى مساعدة المؤسسات النسائية في جهودها من أجل تحسين مستوى مشاركة المرأة ومساواة النوع الاجتماعي في الحياة السياسية والاجتماعية والاقتصادية.



المرصد العمالي الأردني

يعمل المرصد على رصد واقع وآفاق تطور الحركة العمالية والنقابية الأردنية والدفع باتجاه تطوير التشريعات العمالية بالمشاركة مع الأطراف ذات العلاقة ووفق معايير العمل الدولي بما يسهم في تحسين ظروف العمل لجميع العاملين في الأردن. ويقوم المرصد بإعداد التقارير ونشرها حول واقع العاملين في الأردن ويتبع النشطة النقابية المختلفة سعياً لتسهيل تبادل الخبرات العمالية والنقابية بين الأردن والدول العربية والعالمية بهدف الاستفادة من تنوع تجارتها.

المرصد العمالي الأردني
Jordan Labor Watch

المقدمة والسياق

ظروف معيشية
وظيفية صعبة
يواجههاآلاف السائقين
العاملين على
تطبيقات النقل الذكية



يعاني السائقون، أو «الكتابن» العاملين على تطبيقات النقل الذكية منذ سنوات من ظروف عمل صعبة وتفوّل كبير على حقوقهم، أكان من حيث دخولهم التي يحصلون عليها من خلال عملهم على التطبيقات أو طبيعة عقود عملهم أو الحمايات الاجتماعية، أو حتى ضعف التمثيل النقابي، ما أجأهم إلى الاحتجاجات وتنفيذ الاعتصامات والإضرابات للمطالبة بإصلاح القطاع وإنصافهم.

وبناء على ذلك، ارتأى «المرصد العمالي الأردني» التابع لمركز الفينيق للدراسات بالتعاون مع مؤسسة «فريدرريش إبيرت الألمانية» تسليط الضوء على ظروف عمل هؤلاء السائقين والتحديات التي يواجهونها ومطالباتهم واحتياجاتهم.



مع السائقين وحظرهم من دخول التطبيقات في حال مطالبتهم بأي حق من الحقوق العمالية، وبالتالي توقفهم عن العمل.

كما أشار بعضهم إلى أن الجهات المعنية مثل وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري «لا يقفون بحزم حيال إفتقادات» الشركات على حقوق السائقين العمالية والوظيفية، ما أدى إلى تغول الشركات على السائقين وعدم إعطائهم أي حق من حقوقهم على اعتبار أنهم أصحاب عمل وليسوا عمالاً.

يتضمن التقرير عرضاً لظروف عمل سائق تطبيقات النقل الذكية، من حيث دخولهم التي يحصلون عليها وطبيعة عقود العمل التي من خلالها يعملون، وعدم شمولهم بالحماية الاجتماعية وغياب التمثيل النقابي لهم، إلى جانب الاحتجاجات والإضرابات التي نفذها المئات منهم، ومطالبهم التي يهتفون بها خلال الوقفات الاحتجاجية والإضرابات.

جاء إعداد هذا التقرير في سياق ملاحظة فريق «المرصد العمالـي الأردني» وجود ظروف معيشية ووظيفية صعبة يواجهها آلاف السائقين العاملين على تطبيقات النقل الذكية، ويرغمون على العمل بسبب القروض التي تكبدها لشراء مركباتهم والعمل عليها من خلال شركات وسيطة يتعاملون معها عن طريق تطبيقات إلكترونية، في حين هذه الشركات تلوي ذراعهم من خلال تهديدهم بحظر دخولهم إلى التطبيقات ليصبحوا بلا عمل، وبذلك لا يستطيعون دفع أقساط القروض أو حتى تغطية مصاريفهم وأسرهم.

ومن خلال تقاصي فريق «المرصد العمالـي الأردني» للظروف التي يواجهها السائقون، من خلال إجراء مقابلات مع عدد من سائق تطبيقات النقل الذكية، تبين أن هناك تحديات واسعة في بيئة العمل.

وتتمثل التحديات في: عدم وجود أمان وظيفي، وتدني دخولهم وساعات العمل الطويلة التي لا تناسب مع الجهد المبذول، إلى جانب سوء معاملة مدراء الشركات

خلفية احصائية

في حين، يعملآلاف السائقين في 26 تطبيق غير مرخص، وتسعى هيئة تنظيم قطاع الاتصالات إلى حجبها، غير أن القائمين عليها يعتمدون تغيير الخصائص الفنية الخاصة بها وبصمتها التعريفية، مثل عناوين الإنترنـت وأسماء «النطاقـات الموصـولة» المتعلقة بها باستمرار. وفي لقاء صحافي لرئيس رئـيس غرفة تجارة الأردن جمال الرفاعـي، يقول إن عمل التطبيقات غير المرخصة يؤثـر سلـباً على شركـات التطـبيقات الذكـية المرـخصـة والتـكـسي الأـصـفـر، ويـؤـكـدـ أنـ الشـركـاتـ المرـخصـةـ لنـ تكونـ قادرـةـ علىـ الـوفـاءـ بـالتـزـامـاتـهاـ المـالـيـةـ فيـ ظـلـ منـافـسـةـ غيرـ شـرـيفـةـ منـ قـبـلـ تـطـبـيقـاتـ بلاـ تـراـخيـصـ.

وعن أسباب لجوء هذه التطبيقات إلى العمل دون تراخيص، يوضح الرفاعـي أنها قد تكون غير مـحقـقةـ شـروـطـ التـرـخيصـ، أوـ لـتجـنبـ تـكـلـفـةـ التـرـخيصـ العـالـيـةـ.

في بداية ظهور تطبيقات النقل الذكية، كان عدد السائقين العاملين على التطبيقات المرخصة 13 ألف سائق، الغالبية الكبرى منهم يعملون في تطبيقي «أوبر» و«كريـمـ»، والـبـقـيـةـ يـعـملـونـ عـلـىـ أـربـعـةـ تـطـبـيقـاتـ (جيـنيـ، بـتراـ رـايـدـ، قـوـكـ، وـوـصـلـتـ).

وفي الوقت الحالي، بدأ عدد السائقين يقل إلى أن أصبح 9500 سائق في الستة تطبيقات المذكورة، وفق ما تؤكد الناطقة باسم هيئة تنظيم قطاع النقل البري عبلـةـ الوـشـاحـ فيـ مقـاـبـلـةـ معـ «ـالـمـرـصـدـ العـمـالـيـ الأـرـدـنـ».ـ لـرـبـماـ يـؤـشـرـ تـرـاجـعـ أـعـدـادـ السـاـقـيـنـ إـلـىـ أـمـرـيـنـ وـهـمـ ماـ يـتـعـرـضـ لـهـ السـاـقـيـنـ مـنـ اـنـتـهـاـتـ جـعـلـهـمـ يـتـوقـفـونـ عـنـ الـعـلـمـ، أوـ بـسـبـبـ سـوـءـ مـعـاـلـةـ الشـرـكـاتـ مـعـ عـنـ الـعـلـمـ، وـهـذاـ يـعـدـ فـصـلـاـ تعـسـفـيـاـ.

يؤكد الناطق باسم اللجنة الموحدة للتطبيقات الذكية لورنس الرفاعـيـ، أنـ ماـ بـيـنـ 3ـ إـلـىـ 10ـ سـاـقـيـنـ تـحـجزـ سـيـارـاتـهـمـ بـشـكـلـ يـوـمـيـ، وـهـنـاكـ تـرـاجـعـ وـاـضـحـ فيـ أـعـدـادـ السـيـارـاتـ المـرـخصـةـ لـلـعـلـمـ.



خلفية تشريعية

وتلزم الفقرة «د» من المادة الخامسة بتقديم أساس آلية احتساب واضحة لأجور نقل الركاب يتم اعتمادها من الهيئة، غير أن شركات تطبيقات النقل الذكية لا تتلزم بأسس وتسعيرة واضحة.

وتسنوي هيئه تنظيم قطاع النقل البري من كل شركة يسمح لها بالنقل عبر التطبيقات الذكية رسما سنويا، يبلغ 100 ألف دينار عن الترخيص أو تجديده إذا كان عدد سياراتها لا يتجاوز 3 آلاف، و70 دينارا عن كل سيارة تزيد على ذلك، كما تستوفي مبلغ 400 دينار عن التصريح من كل مركبة تعمل على تلك التطبيقات.

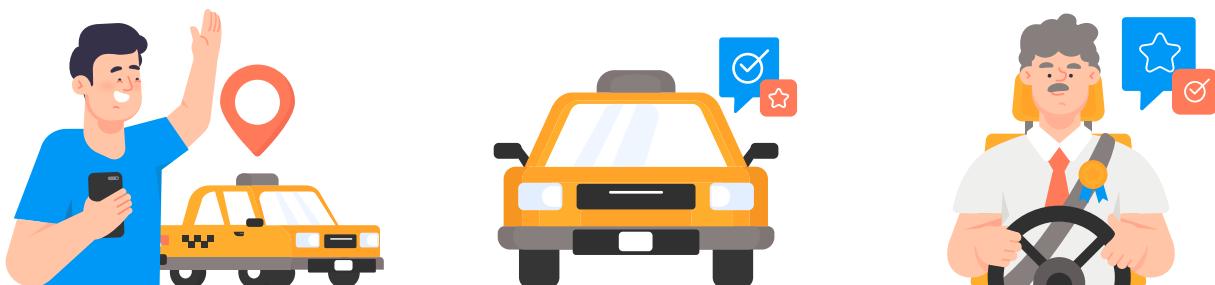
كما حظرت المادة الثالثة من النظام، نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية إلا بعد الحصول على الترخيص والتصريح.

وتعود التطبيقات غير المرخصة في الأردن، مخالفة واضحة للمادة 24 من قانون السير، الذي يفرض عقوبات على مستعملي المركبات الخصوصية مقابلأجر تصل إلى حجز المركبة والحبس.

في عام 2018 صدرت في الجريدة الرسمية تعليمات أساس وشروط ترخيص شركات النقل العاملة بالتطبيقات الذكية تحت اسم «نظام تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية»، وعلى أثر صدور النظام جرى ترخيص ستة تطبيقات للنقل الذكي، غير أن هناك 26 تطبيقا ما يزالوا غير مرخصين.

وتشترط المادة السادسة من النظام على مقدم الخدمة: أن لا يتجاوز عمر السائق 60 عاماً، وأن تكون السيارة مملوكة له أو لأي من أقاربه حتى الدرجة الثانية، الأمر الذي دفع الغالية العظمى من السائقين للقتراض لشراء سيارات، وفق ما يؤكده الرفاعي.

أما المادة السابعة من النظام، فتشترط أن تكون المركبة مرخصة ومؤمنة تأمينا إلزاميا وفقا لأحكام نظام التأمين الإلزامي للمركبات، إضافة إلى تأمين مسؤولية يغطي المسؤولية عن الأضرار التي تلحقها السيارة ويزيد على التغطيات التأمينية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي للمركبات والتعليمات الصادرة بمقتضاه، وأن لا يتجاوز عمرها خمس سنوات من تاريخ سنة الصنع.



ظروف العمل والانتهاكات:

في حين، يقول الرفاعي إن الدخل الذي يحصل عليه السائقون لا يكفي لتغطية مصاريفهم وأسرهم؛ «لو افترضنا أنني بدأت العمل عند السادسة صباحاً وحتى منتصف الليل، وحصلت 50 ديناراً، تأخذ الشركة نحو 16 ديناراً، وكل الوقود قد تصل إلى 20 دينار، يتبقى فقط 14 دينار، الدخل لا يستحق كل هذا العناء».

أولاً: الأجور وساعات العمل

تضفاوت الدخول التي يحصلها سائقو تطبيقات النقل الذكية وفق ساعات العمل وعدد الطلبات أو الرحلات التي يقوم بها السائق والمسافة التي يقطعها في كل رحلة، غير أن الدخل يبقى متذبذباً ولا يتتناسب مع الجهد المبذول.

ثانياً: عقود العمل

نوع العقود بين السائقين والشركات هي عقود إلكترونية، تشبه إلى حد كبير إذن الدخول إلى التطبيقات المتواجدة في أي هاتف، وهذا العقد عبارة عن 40 صفحة لا تستطيع الانتقال إلى الصفحة التالية إلا بالنقر على خيار السماح، ويكون نص العقد وفقاً لقوانين دول أجنبية وليس الأردن أو الدول العربية.

ويلاحظ أن العقود مصوغة لتصب في مصلحة الشركات أكثر من السائقين، إذ لا يوجد خيار آخر داخل التطبيقات إلا السماح بالموافقة على العقود، وإلا فلا يستطيع السائقين الدخول إلى التطبيقات والعمل عليها، وهذا يعتبر توقيعاً قسرياً يستغل حاجة السائقين للعمل.

يقول محي الدين، «العقد عبارة عن عقد إذعان، غير معترف به في القانون الأردني، ترسله الشركة عبر الهاتف ولا يوجد أمام السائق سوى أن يضفط على (موافق) ليستطيع دخول التطبيق وبالتالي العمل».

ثالثاً: غياب كامل للحماية الاجتماعية والأمان الوظيفي

لا يتمتع السائقون بأيّ من الحقوق العمالية أو أي نوع من الحمايات الاجتماعية، ويعاملون على أنهما أصحاب عمل، غير أن الواقع وما يتعرض له سائقو تطبيقات النقل الذكية يختلف تماماً.

يؤكد أبو مشرف أن عمله لا يضمن له أي نوع من الحمايات الاجتماعية ولا حتى أياً من الحقوق العمالية

يقول السائق محمد أبو مشرف (40 عاماً) لـ«المرصد العمال» إنه لا يوجد دخل ثابت يحصل عليه خلال عمله مع التطبيق ولا حتى ساعات عمل محددة، «من المفترض أن تماثل تسعيرة الأصفار مضافاً إليها 20 بالمئة، ويتم خصم العمولة ومصاريف الوقود وما يتبقى من هذا كله هو دخل».

ويشير إلى أن الشركات أحياناً تخفض تسعيرة الطلبات على الركاب، بينما نسبة العمولة على السائقين تبقى كما هي، الأمر الذي يؤثر على دخل السائق، «نتعامل الشركة معنا على أننا وسيلة تحصيل مالي وعمولات لها».

أما السائق محمد محي الدين (45 عاماً)، فيقول إنه لا يأخذ من الشركة أجرًّا وإنما يعطيها ما نسبته 30 بالمئة من الطلبات التي يذهبها.

ويوضح أن «بعض الرحلات تُجبر عليها، وتكون خسارة لنا، إذ تحتاج للوصول إلى الراكب 8 كيلومترات، بينما المكان الذي سيذهب إليه الراكب يبعد نحو 6 كيلومترات، وفي نهاية المطاف نحصل على دينار ونصف الدينار، وهذا لا يغطي حتى كلفة وقود الرحلة، فندفع الفرق من حسابنا الخاص».



خامساً: غياب التمثيل النقابي

منذ البداية أدرك سائقو تطبيقات النقل الذكية أنه لا يوجد نقابة تطالب بحقوقهم وتدافع عنهم، فحاول عدد منهم مراراً وتكراراً ترخيص نقابة خاصة لهم، غير أن وزارة العمل رفضت ذلك.

وفي عام 2019 وعندما بدأت الشركات بتغيير تعاملها مع السائقين، قرروا تشكيل لجنة هدفها المطالبة بحقوقهم، وحصلت على توكيل من 3 آلاف سائق ليدافعوا عن حقوقهم.

ورغم ذلك، يقول الرفاعي إنه «عندما نذهب إلى الجهات المعنية للمطالبة بحقوقنا يقولون لنا من أنتم؟ وما صفتكم حتى تتحدثوا باسم جميع سائقي تطبيقات النقل الذكي؟».

في مطلع آب الحالي، دخلت التطبيقات الذكية ضمن النقابة العامة للعاملين في النقل البري والميكانيك. بقرار صادر عن وزير العمل ونشر بالجريدة الرسمية. إلا أن السائقون رأوا أن هذه الخطوة لن تغير شيئاً بالواقع الذي يعيشونه، واعتبروا أن هذه النقابة «ليست لها دور فعال تجاه الدفع عن حقوق العمال المنضويين تحت مظلتها».

وبينوا أنهم يريدون نقابة مستقلة خاصة بهم تحت مسمى «النقابة المستقلة للعاملين على تطبيقات النقل الذكي» لتدافع عن حقوقهم وتحميهم من تفول الشركات المشغلة.



الأخرى والأمان الوظيفي، «على مستوى شكوى بسيطة من أحد الركاب نُحظر من دخول التطبيق، وبالتالي لا نستطيع العمل، وهذا يجعلنا نشعر بانعدام الأمان الوظيفي».

أما محي الدين، فيؤكد أن «عملنا عبارة عن حرب نفسية دائمة وعبودية بمفهومها الحديث، إذ لا يوجد أمان وظيفي، ولا نحصل على عطلات وإجازات مرضية، وإذا كنّا سنستمر في العمل أو بكبسة زر واحدة ينتهي عملنا». وهذا مرتبط بطبيعة العمل المرتبطة بهذا القطاع، وأن الإجازة أيا كان نوعها يعني عدم وجود دخل خاللها.

ويوضح أن وزارة العمل «تعاملنا على أننا أصحاب عمل، إلا أننا لسنا كذلك، فعندما نُجبر على إنجاز عدد معين من الرحلات أو الذهاب في رحلات بعيدة لا تغطي كلها، وإن نفقد العمل؛ فنحن لسنا أصحاب عمل، وكذلك عندما نحظر من دخول التطبيق لأمور لا تذكر وبسبب مزاجية مدراء الشركات والركاب، نحن لسنا أصحاب عمل».

رابعاً: الحوادث

كي يستمر السائق بالعمل عليه أن يواجه أي مشكلة تتعلق بقطع عطل جزئي في المركبة، وإنلا يحظر من دخول التطبيق والعمل. وعلى سبيل المثال، في أثناء قيام سائق ما بأحد الرحلات وتعرض لحادث سير بسيط لا يذكر، يحظر مباشرةً من دخول التطبيق.

يقول الرفاعي إنه في حال تعرض السائق إلى حادث سير، تجري الشركة حظراً على السائق وبالتالي يصبح بين مشكلتين تبعات الحادث وفقدانه للعمل.

بينما يستحضر محي الدين موقفاً حدث معه في إحدى الرحلات: «حدث عطل في أحد أجزاء السيارة، واضطررت إلى إيقاف الرحلة ودفع بدل الرحلة للراكب وجرى الأمر على ما يرام، لأنفاحاً بعدها أن الشركة خصمت سعر الرحلة مرة أخرى، وأكون بذلك قد دفعت الرحلة التي لم تتم مرتبين، واحدة للراكب وأخرى للشركة».

احتتجاجات السائقين

مالها لابتوب ومئه ألف دينار تجني من تعينا عشرات الملايين.. أوقفوا هذه الكارثة بحق 13 ألف عائلة أردنية».

بعض الشعارات التي رفعها السائقون انتقدت تواطؤ الجهات المعنية، منها: «تخفيض رسوم التصريح لتصبح 200 دينار أسوة بباقي قطاع النقل وإلغاء الضريبة المقطعة 4 بالمئة من رزق أولادي»، «13 ألف عائلة أردنية لن تسماح مسؤولي النقل السابقين وال الحاليين»، «جيسي وبترا شركتان مرخصتان تشغلان آلاف من الكباتن بدون ترخيص.. أين هيئة النقل».

نفذ سائقو تطبيقات النقل الذكية منذ بداية العام الماضي وحتى الآن، أكثر من 10 احتجاجات أمام وزارة النقل والهيئة ومجلس النواب، إلى جانب إضرابات عديدة عن العمل، غير أن سلسلة الاحتجاجات والإضرابات لم تؤت ثماراً ولم يستجب لـ أي من مطالب السائقين.

وكان من أبرز الشعارات التي رفعها السائقون خلال سلسلة الاحتجاجات، شعارات أظهرت تغول شركات تطبيقات النقل الذكية منها: «أوبر وكريم وجيري أصبحت كابوساً لآلاف الشباب من الظلم»، «شركات رأس

مطالب السائقين

2. تحديد النسبة التي تقطّعها شركات التطبيقات من رحلات السائقين بنسبة 15 بالمئة كحد أعلى.
3. تمديد العمر التشغيلي للمركبات العاملة على تطبيقات النقل الذكية ليصبح 10 سنوات.
4. إلغاء الضريبة الحكومية المقطعة من رحلات السائقين البالغة 4 بالمئة التي يفترض أن تدفعها الشركات وليس السائقون.
5. إلزام شركات التطبيقات بتسعيرة الهيئة البالغة 20 بالمئة زيادة على عدد التكسي الأصفر، وألا تكون التخفيضات والعروض على حساب السائقين وإنما على الشركات، وتغليظ العقوبات على الشركات غير الملزمة بالتسعييرة المقررة.
6. إلزام شركات التطبيقات بتعليمات وقرارات الهيئة بما يخص الأمان الوظيفي وعدم شطب أي تصريح عمل وحظر أي سائق إلا بعد الرجوع إلى الهيئة وأخذ الموافقة منها.
7. تخفيض رسوم تصريح عمل السائقين إلى 200 دينار سنوياً بدلاً من 400 دينار.
8. السماح للسائقين الحاصلين على تصريح من الهيئة بالعمل مع جميع شركات التطبيقات المرخصة دون الحاجة إلى تحرير التصريح.
9. إلغاء مخالفات العمل مقابل الأجر في حال انتهاء رخصة الاقتناء.

تتركز مطالب سائقي شركات التطبيقات الذكية في عدد من القضايا، تتمثل في:

1. تخفيض النسبة التي تقطّعها شركة «كرييم وأوبر» من رحلات السائقين من 30 بالمئة إلى 15 بالمئة.
2. تخفيض نسبة طلبات العملاء التي تأتي عبر البطاقة الآئتمانية (الفيزا)، لأنها تحتاج نحو يومين لإرسال العائد الصافي إلى السائقين. إذ وبحسب السائقين، فإن معظم شركات التطبيقات تُقدم عروضاً للعملاء على طلبات الفيزا بخصم 20 بالمئة تقريباً، لتشجيعهم على الطلب عبر الفيزا، وهو ما يرفضه السائقون، إذ أن نسبة كبيرة من طلبات الشركات تأتي عن طريق الفيزا.
3. إلغاء نظام حظر السائقين (التعسفية) عند جميع شركات التطبيقات المرخصة، إذ تحظر الشركات أي سائق بشكل جزئي أو نهائي حال اعتراض على سياسة معينة لديها مثل طلبات الفيزا أو حتى عند سؤال العميل حول ما إذا كان طلبه نقداً أم فيزا.

ثانياً: المطالبات من هيئة تنظيم النقل البري:

1. تجديد تصاريح العمل من خلال الهيئة دون الرجوع إلى شركة التطبيق الأم.

التصويتات

بناء على ما ذكر، بات لازما على الحكومة ممثلة بأجهزتها والجهات المعنيةأخذ ظروف هؤلاء السائقين بعين الاعتبار من خلال ما يلي:

6. تمديد العمر التشغيلي للمركبات العاملة على تطبيقات النقل الذكية ليصبح 10 سنوات بدلاً من 7. ليتسنى للسائقين تسديد أقساط مركباتهم، لأن معظم موديلات مركبات السائقين عام 2016 و2017، وبالتالي سيخرجون عن خدمة التطبيقات الذكية في العام المقبل وعام 2024.
7. إلغاء الضريبة الحكومية المقطعة من رحلات السائقين البالغة 4 بالمئة، التي يفترض أن تدفعها الشركات وليس السائقون.
8. تطبيق المادة 24 من قانون السير على جميع التطبيقات غير المرخصة وتشديد فرض العقوبات الواردة في المادة، كي تكون هناك منافسة شريفة بين تطبيقات النقل الذكية.
1. على الجهات المعنية (وزارة النقل والهيئة) وقف الانتهاكات التي يتعرض لها سائق تطبيقات النقل الذكية من خلال تشديد الرقابة على الشركات المشغلة.
2. إلزام شركات التطبيقات بتعليمات وقرارات الهيئة بما يخص الأمان الوظيفي وعدم شطب أي تصريح عمل وحظر أي سائق إلا بعد الرجوع إلى الهيئة وأخذ الموافقة منها.
3. اتخاذ الإجراءات اللازمة حال تعرض أحد السائقين لإصابات أثناء ساعات العمل وعدم حظره من الدخول إلى التطبيقات.
4. تجديد تصاريح العمل من خلال الهيئة دون الرجوع إلى شركة التطبيق الأم.
5. تحديد النسبة التي تقتطعها شركات التطبيقات من رحلات السائقين بنسبة 15 بالمئة كحد أعلى بدلاً من 30 بالمئة.



للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية
ECONOMIC & INFORMATICS STUDIES

الفينى للدراسات الـقتصادية والمعلوماتية
PHENIX FOR ECONOMIC & INFORMATICS STUDIES



Tel. +962 6 516 44 91
Fax: +962 6 516 44 92
P.O.Box: 304 Amman 11941 Jordan
E-Mail: info@phenixcenter.net
www.phenixcenter.net



المرصد العمالي الأردني
Jordan Labor Watch

