

تقرير بحثي
2023



ظروف العاملين عبر المنصات الذكية بالأردن سائقو تطبيقات النقل الذكية أمودجاً

إعداد:

مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية
برنامج المرصد العمالي الأردني

عمان، الأردن
تشرين الثاني 2023

هذا التقرير من إصدار مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية. 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 من نظم تخزين المعلومات واسترجاعها، دون الحصول على إذن خطي مسبق من مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية.

تنوية:

إن مركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية غير مسؤول عن تصريحات الجهات الأخرى الواردة في سياق التقرير.

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 الديمقراطية وحقوق الانسان، بالتركيز على اصلاح سياسات العمل وفق هذه المبادئ، إزالة القيود عن حرية التنظيم النقابي، تعزيز سياسات الحماية الاجتماعية وتطوير قواعد بيانات للفاعلين في العملية التنموية الشاملة والمستدامة، من خلال اعداد الدراسات والتقارير والأوراق البحثية والمؤتمرات والمدافعة وتطوير قدرات الفاعلين في العملية التنموية.



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 الدولية بما يسهم في تحسين ظروف العمل لجميع العاملين في الأردن. ويقوم المرصد بإعداد التقارير ونشرها حول واقع العاملين في الأردن ويتابع الأنشطة النقابية المختلفة سعياً لتسهيل تبادل الخبرات العمالية والنقابية بين الأردن والدول العربية والعالمية بهدف الاستفادة من تنوع تجاربها.



المقدمة



أصبحت الأعمال الحرة أو المؤقتة خلال السنوات القليلة الماضية واقعا جديدا فرض نفسه بقوة في أسواق العمل في معظم بلدان العالم، وبخاصة مع ظهور تطبيقات أو منصات النقل الذكية وانتشارها بشكل كبير.

وساهم هذا النوع من الأعمال، وبخاصة تطبيقات أو منصات النقل الذكية، في توفير الآلاف من فرص العمل، ناهيك عن أن الخدمات التي تُقدمها مفيدة للمستهلك، من توصيل المنتجات والطعام وتوصيل العملاء إلى حيث يُريدون. لكن السؤال يكمن فيما إذا كانت هذه المنصات توفر ظروف عمل لائق للعاملين لديها أم لا؟ لجهة الأجور الكافية والعادلة والحمايات الاجتماعية والأمان الوظيفي وغيرها من معايير العمل اللائق.

لذلك، ارتأى المرصد العمالي الأردني التابع لمركز الفينيق للدراسات الاقتصادية والمعلوماتية تسليط الضوء على واقع عمل تطبيقات أو منصات النقل الذكية في الأردن وظروف عمل العاملين فيها.

أهداف التقرير

واعتمد إعداد هذا التقرير على مراجعة التشريعات الأردنية والتقارير والأبحاث المتعلقة بهذا المجال، إضافة إلى تحليل للمسوحات والمقابلات التي أجراها فريق المرصد العمالي الأردني لهذا القطاع خلال الأشهر والسنة الماضية.

يهدف التقرير إلى الوقوف على واقع عمل تطبيقات النقل الذكية في الأردن وظروف بيئة العمل فيها، وتقديم سياسات بديلة ومقترحات لصناع القرار لتحسين شروط العمل في هذه المنصات بما يتواءم مع معايير العمل اللائق.



اقتصاد التطبيقات الذكية في الأردن

نما اقتصاد المنصات الذكية في الأردن بسرعة خلال العقد الأخير، وبخاصة ما يتعلق بخدمات النقل وتوصيل الطعام، لعدة أسباب منها: الوضع الاقتصادي العام في البلاد الذي شهد معدلات عالية من نمو السكان نتيجة للعوامل الديموغرافية المحلية وكذلك حركات اللاجئين والهجرة من البلدان المجاورة. وفي المقابل شهد الاقتصاد الأردني ثباتاً في النمو الاقتصادي بما نسبته من (2 إلى 2.5) بالمئة خلال العشر سنوات الأخيرة، الذي لا يكفي ببساطة لإيجاد وظائف كافية للجميع، وهو ما يستدل عليه بمعدلات البطالة المرتفعة، وبخاصة بين الشباب، إذ بلغت في الفئة العمرية 15 - 24 سنة (46.1) بالمئة (42.1) بالمئة للذكور مقابل (64.1 للإناث) خلال الربع الأول من العام الجاري.

كذلك، ارتفاع تكاليف المعيشة في الأردن (معدلات التضخم) خلال العقد الأخير، لتبلغ نحو (31) بالمئة، عن طريق حاسبة بسيطة أجراها فريق "المرصد العمالي الأردني" مقابل ثبات مستويات الأجور، أكان بالنسبة للحد الأدنى للأجور في القطاع الخاص (البالغ 260 ديناراً) أو حتى الأجور في القطاع العام وبخاصة علاوة غلاء المعيشة الشهرية البالغة 135 ديناراً التي لم تزد منذ نحو 10 سنوات.

كل هذه التحديات كان لا بد أن تؤثر بشكل كبير على الفئات الضعيفة في الأردن، لذلك؛ من الطبيعي في ظل هذه الظروف أن يلجأ الأشخاص في سن العمل إلى طرق أخرى غير تقليدية لتحقيق دخل لهم ولأسرهم، فيتجه العديد منهم إلى العمل عبر تطبيقات أو منصات النقل الذكية.

سيارات يعتمدون على سيارات الأجرة التقليدية أو تطبيقات طلب الركوب (النقل الذكي).

وبالتالي، تلبى تطبيقات نقل الركاب أو توصيل الطعام حاجة حقيقية للأردنيين الذين يتنقلون بين منطقة وأخرى ويطلبون الطعام وهم في المنزل، وبهذا توفر هذه الخدمات وسيلة للمشاركة في سوق العمل وفي المجتمع معاً.

كما أن أحد الأسباب التي جعلت تطبيقات النقل الذكية قادرة على الازدهار في الأردن هو نظام النقل العام المجزأ، الذي لم يستطع مواكبة النمو السكاني السريع والتوسع الحضري للعاصمة عمان ومراكز المحافظات، على الرغم من الجهود الجديرة بالثناء مثل نظام النقل السريع بالحافلات الذي بدأ العمل به عام 2021؛ إلا أن التنقل في المدينة يتم بشكل أساسي بالسيارة وحتى أولئك الذين لا يمتلكون

الإطار القانوني والتنظيمي لتطبيقات النقل الذكية في الأردن



عندما بدأت التطبيقات الذكية لنقل الركاب بالعمل لأول مرة في الأردن عام 2015، لم يكن العاملون في هذه التطبيقات بحاجة إلى ترخيص رسمي من الحكومة للعمل فيها، ما أحدث منافسة غير عادلة بينهم وبين سائقي التاكسي الأصفر الذين يترتب عليهم تحمّل إجراءات ونفقات الترخيص السنوية.

لكن في عام 2018 صدر في الجريدة الرسمية نظام «تنظيم نقل الركاب من خلال استخدام التطبيقات الذكية» وحَظَرَ العمل في هذا القطاع إلا بعد الحصول على الترخيص والتصريح، بإشراف من هيئة تنظيم النقل البري تحت مظلة وزارة النقل.

وتعد التطبيقات غير المرخصة في الأردن مخالفة واضحة للمادة 24 من قانون السير، الذي يفرض عقوبات على مستعملي المركبات الخصوصية مقابل أجر تصل إلى حجز المركبة والحبس. وتسعى هيئة تنظيم قطاع الاتصالات إلى حجبها، غير أن القائمين عليها يعتمدون تغيير الخصائص الفنية الخاصة بها وبصمتها التعريفية، مثل عناوين الإنترنت وأسماء “النطاقات الموصولة” المتعلقة بها باستمرار.

حينها جرى ترخيص 7 شركات مُشغّلة لتطبيقات نقل الركاب، تعمل 4 منهم حالياً والبقية متعثرة مالياً، وحددت هيئة تنظيم النقل البري الحد الأقصى لعدد السائقين المسموح لهم بالعمل في هذه التطبيقات (كل تطبيق على حدة). في حين ما يزال نحو 28 تطبيقاً غير مُرخص، على الرغم من أن بعضهم يعمل ويُشغّل آلاف السائقين.

وحددت هيئة تنظيم النقل البري في تعليمات صدرت بموجب هذا النظام التعرفة أو التسعيرة للسائقين في تطبيقات نقل الركاب، إذ تبلغ 15 بالمئة زيادة على عداد التكسي الأصفر التي تبلغ 35 قرشا.

أما بخصوص السائقين الذين يعملون بمجال توصيل الطعام، فلا توجد أي قوانين أو أنظمة أو تعليمات تُنظم عملهم، رغم أن عددهم بالآلاف، وبالتالي هم غير مُطالبين بالحصول على ترخيص رسمي من الحكومة للعمل في هذا المجال. ويُترك تنظيم عملهم للشركات المُشغلة لتطبيقات توصيل الطعام الذين يعملون من خلالها أو للمطاعم التي تُشغلهم.



لا توجد أي قوانين
أو أنظمة أو تعليمات تُنظم
عمل السائقين
في مجال توصيل الطعام.

ووفق النظام، تستوفي الهيئة من كل شركة يُسمح لها بنقل الركاب عبر التطبيقات الذكية رسماً سنوياً يبلغ 100 ألف دينار عن الترخيص أو تجديده إذا كان عدد سياراتها لا يتجاوز 3 آلاف، و70 ديناراً عن كل سيارة تزيد على ذلك، كما تستوفي مبلغ 400 دينار سنوياً كتصريح عن كل مركبة تعمل على تلك التطبيقات. وفي حال أراد السائق العمل في منصات أخرى بنفس الوقت، فيجب عليه دفع (20) ديناراً إضافياً تدفع سنوياً عن كل تطبيق إضافي.

وتشترط المادة السادسة من النظام على مقدم الخدمة (السائق) أن لا يتجاوز عمره 60 عاماً، وأن تكون السيارة مملوكة له أو لأي من أقاربه حتى الدرجة الثانية. أما المادة السابعة من النظام، فتشترط أن تكون المركبة مرخصة ومؤمنة تأميناً إلزامياً وفقاً لأحكام نظام التأمين الإلزامي للمركبات، إضافة إلى تأمين مسؤولية يغطي المسؤولية عن الأضرار التي تُلحقها السيارة ويزيد على التغطيات التأمينية التي يوفرها نظام التأمين الإلزامي للمركبات والتعليمات الصادرة بمقتضاه، وأن لا يتجاوز عمرها سبع سنوات من تاريخ سنة الصنع، وهو ما يُسمى بـ«العمر التشغيلي».

خلفية إحصائية

والسبب الثاني يتمثل بقصر العمر التشغيلي للمركبات العاملة عبر التطبيقات الذكية لنقل الركاب، إذ لا يجوز للمركبة أن يُجاوز عمرها سبع سنوات من تاريخ سنة الصنع، وهذا جعل العديد من السائقين غير قادرين على تجديد مركباتهم لموديلات حديثة، بسبب الأعباء المالية المترتبة عليهم (كما ذكرنا)، وبالتالي خرجوا من الخدمة.

ويتمثل السبب الأخير بالانتهاكات التي يتعرض لها السائقون من قبل الشركات المُشغلة، وبخاصة ما يتعلق بالبلوكات "التعسفية" (حظر السائقين من دخول التطبيقات والعمل عليها). وبالنسبة للسائقين العاملين في التطبيقات غير المُرخصة، فأعدادهم غير معروفة لأنهم غير مُسجلين لدى هيئة تنظيم النقل البري، ولكن يُقدَّر عددهم بالآلاف ومنهم من يعملون في التطبيقات المُرخصة في الوقت ذاته، وفق ما أفاد به سائقون خلال المقابلات التي أجراها "المرصد العمالي الأردني" معهم.

أما بخصوص أعداد السائقين العاملين في تطبيقات توصيل الطعام، فلا توجد أيضا أرقام رسمية حولهم، ولكن يُقدر عددهم بالآلاف أيضا. ولعل من أشهر شركات التطبيقات المختصة بتوصيل الطعام في الأردن: "طلبات" و"كريم بوكس".



13 ألف سائق
لديهم تصريح للعمل
من هيئة النقل البري

مع بداية ترخيص التطبيقات الذكية لنقل الركاب، وعددها 7 تطبيقات، كان عدد السائقين العاملين فيها يقارب 13 ألف سائق حاصلًا على تصريح من هيئة تنظيم النقل البري، معظمهم يعملون في تطبيقي "أوبر" و"كريم"، والبقية يعملون على أربع تطبيقات (جيني وبترا رايد وقووك ووصلت). لكن مع مرور الوقت، بدأ عدد السائقين في هذه التطبيقات يقل إلى أن أصبح 11024 سائقًا في عام 2023، وفق آخر الأرقام الصادرة عن الهيئة في حزيران الماضي.



7 تطبيقات
عدد التطبيقات الذكية لنقل
الركاب المرخصة في الأردن

ويعود هذا الانخفاض في أعداد السائقين إلى ثلاثة أسباب:

الأول يتمثل بالأعباء المالية الكبيرة التي تترتب على السائقين، فهم يتعين عليهم دفع 400 دينار سنويا للهيئة مقابل الحصول على تصريح رسمي للعمل على تلك التطبيقات بشكل نظامي، إضافة إلى دفع رسوم سنوية لتجديد رخصة القيادة والتأمين على مركباتهم، وأيضا دفع أقساط مركباتهم شهريا، وأخيرا ضريبة المبيعات التي تفرضها شركات التطبيقات عليهم والبالغة 4 بالمئة من أجر السائق في كل رحلة يُنجزها (رحلة توصيل العميل).

ظروف العمل

أولاً: الدخل أو العائد المالي



وهذه ثغرة تستغلها الشركات المُشغلة لتحميل السائقين أعباء مالية ليسوا مطالبين بها، وأيضاً لعدم إعطائهم أي من حقوقهم.

كما أن هناك عوامل أخرى تؤثر على مردودهم المالي، مثل العمولة التي تقتطعها الشركات المُشغلة من كل رحلة يُنجزونها وبخاصة "أوبر" و"كريم"، إذ يرى السائقون أن قيمتها عالية، فهي تصل إلى 30 بالمئة وأحياناً تُجاوز ذلك.

كذلك، معظم الشركات المُشغلة لا تلتزم في كثير من الأحيان بالتعرفة أو التسعيرة المُقررة من قبل هيئة تنظيم النقل البري والبالغة 15 بالمئة زيادة على عداد التلكسي الأصفر، وتقوم بتخفيضها بغرض جذب المزيد من العملاء، على حساب السائقين. ويشير السائقون إلى أن هناك مشكلة أخرى تؤثر على مردودهم المالي: وهي الدفع المُسبق لهم عبر البطاقة الائتمانية "الفيزا" من قبل العملاء قبل إنجاز الرحلة.

ويشرح السائقون بالقول إن العميل عندما يدفع للسائق مُسبقاً عبر "الفيزا" فإن المبلغ المستحق لا يتحول مباشرة للحساب البنكي الخاص بالسائق، وإنما يتحول بعد أيام قد تُجاوز الأسبوع أحياناً، والتأخير في تحويل مستحقات "الفيزا" يؤثر على مردودهم المالي، فهم يدفعون مصاريف يومية تتمثل بالوقود ومستلزمات أسرهم. ويؤكدون أن نحو نصف الرحلات التي يُنجزونها يومياً تكون عبر "الفيزا".

بالنسبة للسائقين العاملين في التطبيقات الذكية لنقل الركاب، تتفاوت الدخول التي يُحصّلونها وفقاً لعدد ساعات عمل كل سائق وعدد الطلبات أو الرحلات التي يُنجزونها يومياً، غير أن الدخل، وفقاً لحديث السائقين، يبقى متدنياً خصوصاً في ظل الأعباء المالية التي تترتب عليهم.

إذ عليهم دفع 400 دينار سنوياً لهيئة تنظيم النقل البري للحصول على التصريح، إضافة إلى دفع رسوم سنوية بمتوسط 100 دينار لتجديد رخصة القيادة والتأمين على مركباتهم، وأيضاً مصاريف الوقود اليومية وأقساط مركباتهم اليومية وصيانتها الدورية، وأخيراً ضريبة المبيعات التي تفرضها شركات التطبيقات عليهم والبالغة 4 بالمئة من أجر السائق في كل رحلة.

ويعتقد السائقون، ممن قابلهم المرصد العمالي، أن هذه الضريبة يجب أن تكون مفروضة في الأصل على الخدمات والسلع، وبالتالي يجب على الشركات المُشغلة دفعها لأنها هي التي تُقدم خدمة نقل الركاب، لكنها في الواقع تتحايل على السائقين وتعتبرهم مقدمي الخدمة وأصحاب عمل وليسوا عمالاً.

وبالرجوع إلى التعريفات المنصوصة في نظام "تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية"، نلاحظ أن السائق مُعرّف على أنه مُقدم الخدمة، بينما الشركة المُشغلة مُعرّفة على أنها الشركة الحاصلة على الترخيص وليس مقدمة الخدمة.



ثانياً: الحماية الاجتماعية



يعاني معظم السائقين العاملين في تطبيقات النقل الذكية من عدم تمتعهم بأي شكل من أشكال الحماية الاجتماعية مثل الضمان الاجتماعي والتأمين الصحي، وبالتالي يعملون بشكل غير منظم. ويُقر السائقون بأن الشركات المُشغلة للتطبيقات لا تشملهم بمظلة الضمان الاجتماعي ولا توفر لهم حتى تأميناً صحياً، لأنها تعتبرهم أصحاب عمل وليسوا عمالاً (كما أشرنا سابقاً).

ويبقى الخيار الوحيد المتاح لهم للشمول بالضمان هو الاشتراك الاختياري، وهو ما يرفضه معظم السائقين نظراً لتكلفته المرتفعة، فهم لا يستطيعون تحمّل المزيد من الأعباء المالية، ويرى العديد منهم أن الاشتراك بالضمان الاجتماعي بالنسبة لهم ليس ضمن أولوياتهم.

وما يزال قانون الضمان الاجتماعي لا يتضمن آليات وأدوات تأمينية ملائمة لإشراك العاملين لحسابهم الخاص في منظومة الضمان الاجتماعي،

كل هذه التحديات تدفع العديد من السائقين إلى العمل في التطبيقات غير المُرخّصة، للهروب من بعض تلك الأعباء المالية، فالعمل في التطبيقات غير المُرخّصة لا يتطلب دفع 400 دينار سنوياً مقابل التصريح، وتكون العمولة المقتطعة فيها أقل، ولا يوجد فيها نظام الدفع المُسبق عبر "الفيزا".

وبذلك أصبح العمل في التطبيقات غير المُرخّصة ملاذاً للسائقين وفرصة لتحسين مردودهم المالي، على الرغم من أن العمل فيها مخالف للقانون وفق المادة 24 من قانون السير. أما بالنسبة إلى السائقين العاملين في التطبيقات الذكية المختصة بتوصيل الطعام، فتبيّن من خلال المقابلات التي أجراها المرصد مع السائقين أن مردودهم المالي أفضل من السائقين العاملين في تطبيقات نقل الركاب، بسبب قلة الأعباء المالية المترتبة عليهم.

فهم لا يدفعون أي رسوم مقابل السماح لهم بالعمل، ولا يدفعون أي ضرائب مثل ضريبة المبيعات التي يتحملها سائقو تطبيقات نقل الركاب، إضافة إلى أن العديد منهم لا يدفعون أقساط المركبات التي يعملون عليها، لأنها تكون مملوكة لهم بالكامل (أي ليست بالتقسيط)، وإن كانت كذلك فأقساطها الشهرية تكون قليلة مقارنة بأقساط المركبات العاملة في تطبيقات نقل الركاب، لأن العمل في تطبيقات توصيل الطعام لا يتطلب شراء مركبة حديثة الصنع، وبإمكان السائق حتى أن يعمل على دراجة نارية صغيرة أو ما يُعرّف بـ"السكوتر".

رابعاً: الأمان الوظيفي



يعتبر الأمان الوظيفي من الحقوق الأساسية التي يجب أن يتمتع بها أي عامل، إلا أنه مُنعدم بالنسبة للسائقين عبر تطبيقات النقل الذكية، فعلى مستوى شكوى بسيطة من أحد العملاء (الركاب) ضدهم قد يتم حظرهم من دخول التطبيق "بكسبة زر" كما عبّر السائقون ومن دون حتى أخذ موافقة من هيئة تنظيم النقل البري الجهة المسؤولة عن القطاع.

ويقول السائقون الذين قابلهم المرصد العمالي إن حظرهم من دخول التطبيق يكون إما مؤقتاً أو دائماً، حسب نوعية الشكوى المُقدمة من العميل. ويُقرّون أيضاً أن معظم الشركات لا تهتم لمصلحة السائق لديها، فالعميل هو "رقم واحد" بالنسبة إليهم حتى وإن كان هو المُخطئ. إذ يبين أحد السائقين لـ"المرصد" أن العديد من العملاء "يتبلّون" على السائقين، ولكن رغم ذلك يُحظر السائق بدون أخذ رأيه في الشكوى حتى، وهو ما يعتبرونه ظلماً لهم.

خامساً: العنف والتهديد



الانتهاكات التي يتعرض لها السائقون العاملون في تطبيقات النقل الذكية لا تقتصر فقط على الحماية الاجتماعية أو عقود عملهم أو الأمان الوظيفي، وإنما تصل إلى العنف من خلال تعرضهم أحياناً إلى الضرب والسرقه من قبل العملاء.

على الرغم من تعديله مرات عديدة، والخيارات الوحيدة التي يُتيحها تقصّر على "الاشتراك الاختياري"، بحيث يدفع العامل أو العاملة 17.5 بالمئة من راتبه/الاشتراك في الضمان، وهذه النسبة مرتفعة وتحول دون الإقبال على الاشتراك، وهو ما ساهم في بقاء عشرات الآلاف من العاملين والعاملات، منهم العاملون في تطبيقات النقل الذكية، خارج منظومة الضمان الاجتماعي.

ثالثاً: عقود العمل



تبين من خلال المقابلات التي أجراها المرصد مع السائقين أن نوع عقود العمل بينهم وبين الشركات المُشغلة هي عقود إلكترونية، وتشبه إلى حد كبير إذن الدخول إلى التطبيقات المتواجدة في أي هاتف. ويشير السائقون إلى أن هذه العقود تتكون من 40 صفحة، ولا يستطيعون الانتقال إلى الصفحة التالية إلا بالنقر على خيار السماح، ونص العقد وفقاً لقوانين دول أجنبية وليس الأردن أو الدول العربية.

كما أن هذه العقود، وفق أحاديثهم، مصوغة لتصب في مصلحة الشركات أكثر من السائقين، إذ لا يوجد خيار آخر داخل التطبيقات إلا السماح بالموافقة على العقود، وإلا فلا يستطيع السائقون الدخول إلى التطبيقات والعمل عليها، ما يعتبر توقيعاً قسرياً يستغل حاجة السائقين للعمل، إضافة إلى أنها لا تتضمن أيّاً من الحقوق العمالية المنصوص عليها في قانوني العمل والضمان الاجتماعي. ويرى السائقون أن هذه العقود هي عقود "إذعان"، وغير معترف بها في القوانين الأردنية، وترسله الشركات المُشغلة عبر الهاتف ولا يوجد أمام السائق خيار سوى الضغط على كلمة (موافق) ليتمكن من دخول التطبيق وبالتالي المباشرة بالعمل.

بالشركة يشكو من سوء تعامل السائق معه، إلا ان الشركة حضرته من دخول التطبيق والعمل عليه لمدة أسبوع، ضاربة ما تعرض له السائق عرض الحائط.

ويبين أن بعض المناطق التي يذهبون إليها لتوصيل الطلبات، يتواجد فيها فارضو الأتاوات وقطّاع الطرق، وعند تعرضهم لأي شخص من هذا النوع، لا تُبدي الشركة أي اهتمام، وتذكّرهم بضرورة تسليم الطلب مهما كان الحدث الذي يتعرضون له. ويوضح أن الشركة لم تعطه أي حق من حقوقه بعد الحادثة، لا بل دفع كلفة الطلب على حسابه الخاص، ما اعتبره ظلماً كبيراً تعرض له من الشركة والعميل أيضاً.

ويشير سائقون آخرون إلى أن لا أحد من الجهات الرسمية المعنية مثل هيئة تنظيم النقل البري ووزارة النقل تضمن حماية حقوقهم، ما يدفع الشركات المُشغلة إلى ممارسة الانتهاكات عليهم، وأن الملجأ الوحيد للمطالبة بحقوقهم هو الاعتصامات، رغم أنها لا تؤتي ثمارها أيضاً.

وبسبب ذلك يبقى السائقون في كثير من الأحيان في حالة قلق دائم عند وصولهم إلى العملاء لنقلهم إلى وجهتهم أو توصيل الطعام إليهم، خوفاً من أن يتعرضوا إلى السرقة والضرب.

يقول أحد السائقين إنه تعرض لمحاولة سلب وتهديد، إذ وصل إليه طلب توصيل من أحد المطاعم بعقمان، وكان الوقت متأخراً، قرابة الواحدة بعد منتصف الليل، وتجاوزت قيمة الطلب 128 ديناراً. وعندما قارب على الوصول، تواصل معه العميل (صاحب الطلب) وأبلغه عن تغيير مكان التوصيل، فأبلغ الشركة المُشغلة بذلك واتفقوا على أن يبقوا على تواصل في حال تعرض لأي شيء. وفور وصوله إلى مكان الطلب، وإذ بثلاثة شبان ينتظرونه، وحينها ألغوا الطلب عبر التطبيق، والتفوا حوله ليحاولوا أخذ الطلب منه عنوةً بدون أن يدفعوا ثمنه، ثم تشاجروا وارتفعت أصواتهم، ليأتي بالصدفة سائقان عبر التطبيق نفسه وأنقذاه، وبعد ذلك مباشرة اتصل بالشرطة ليبلغهم بما حدث معه.

في حين يقول سائق آخر إنه تعرض لما هو أسوأ، فقد أصيب في يده من قبل أحد العملاء بالاعتداء عليه بأداة حادة، بعد أن رفض تسليم الطلب بلا مقابل، ولم يتوقف الأمر عند ذلك، فقد اتصل العميل

التوصيات

بناء على ذلك، بات لازماً على الحكومة ممثلة بأجهزتها والجهات المعنية أخذ ظروف هؤلاء السائقين بالاعتبار من خلال ما يلي:

1. على الجهات المعنية (وزارة النقل وهيئة تنظيم النقل البري) وقف الانتهاكات التي يتعرض لها سائقو تطبيقات النقل الذكية من خلال تشديد الرقابة على الشركات المُشغلة.
2. على وزارة العمل التنسيق مع وزارة النقل وهيئة من أجل تطبيق قانون العمل على سائقي تطبيقات النقل الذكية، وتكثيف الرقابة على هذا القطاع.
3. إلزام الشركات المُشغلة بتعليمات وقرارات الهيئة بما يخص الأمان الوظيفي وعدم شطب أي تصريح عمل وحظر أي سائق إلا بعد الرجوع إلى الهيئة وأخذ الموافقة منها.
4. ضرورة إلزام الشركات المُشغلة بإشراك السائقين لديها بمظلة الضمان الاجتماعي، أو تطوير آليات وأدوات مناسبة من قبل المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي تُسهّل على هؤلاء السائقين الاشتراك بالضمان وبكلف منخفضة.
5. تعديل التعريفات المنصوصة في نظام "تنظيم نقل الركاب من خلال التطبيقات الذكية"، بحيث تُصبح الشركة المُشغلة مُعرّفة على أنها مقدمة الخدمة، ويصبح السائق مُعرّف على أنه عامل ومُبتسّر للخدمة المقدمة.
6. اتخاذ إجراءات تضمن حماية السائقين حال تعرضوا لاعتداء جسدي أو سرقة أثناء عملهم.
7. مراجعة العقود والشروط والأحكام بين السائقين والشركات المُشغلة، بحيث تتواءم مع تشريعات العمل الأردنية وتتضمن حقوقهم المنصوصة.
8. تحديد النسبة التي تقتطعها الشركات المُشغلة من رحلات السائقين بنسبة 15 بالمئة كحد أعلى بدلاً من 30 بالمئة.
9. تمديد العمر التشغيلي للمركبات العاملة على تطبيقات النقل الذكية ليصبح 10 سنوات بدلا من 7، ليتسنى للسائقين تسديد أقساط مركباتهم وتجديدها ليستمروا في العمل.
10. إلغاء ضريبة المبيعات المقتطعة من رحلات السائقين البالغة 4 بالمئة، التي يفترض أن تدفعها الشركات وليس السائقون.
11. 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.



المرصد العمالي الأردني
Jordan Labor Watch

CONTACT US:

الفينيق للدراسات الاقتصادية 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



@PhenixCenter

المرصد العمالي الأردني
JORDAN LABOR WATCH

www.labor-watch.net



@LaborWatchJo

