



كلية الحقوق

التنظيم القانوني
لشركات خدمات النقل البري للركاب
باستخدام تكنولوجيا المعلومات
”دراسة تحليلية”

في ضوء أحكام القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨

دكتورة

رشا مصطفى أبو الغيط

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَاصْبِرْ لِحُكْمِ رَبِّكَ فَإِنَّكَ بِأَعْيُنِنَا وَسَبِّحْ بِحَمْدِ رَبِّكَ حِينَ تَقُومُ (٤٨) وَمِنَ

اللَّيْلِ فَسَبِّحْهُ وَإِدْبَارَ النُّجُومِ

سورة الطور (٤٨)

مقدمة:

شهدت الآونة الأخيرة انتشاراً كبيراً لاستخدم تطبيقات الهواتف الذكية والمنصات الإلكترونية المعتمدة على تقنية GPS فى النقل التشاركى للركاب داخل جمهورية مصر العربية، ومن أشهر الشركات العاملة فى هذا المجال شركة Uber الامريكية وشركة Careem الإماراتية^(١).

وقد بدأت تلك الشركات عملها فى غياب أى إطار تشريعى خاص ينظم عملها بما يتلائم مع خصوصية نموذج العمل، إلا أن هذه الشركات قد لاقت قدراً من القبول المجتمعى مرده ما تقدمه من خدمات آمنة ومريحة وكذلك قدرتها على خلق فرص عمل جديدة، وهو ما أدى بدوره إلى سرعة معدل توسعها وهيمنتها على سوق النقل الخاص فى ج.م.ع إلى حد كبير.

وقد اثار هذا التوسع غضب عدد من الشرائح المتضررة ومنها سائقى ومالكي "التاكسى الأبيض"، وهو الأمر الذى حدا بهم إلى إقامة دعوى لدى محكمة القضاء الإدارى مطالبين فيها بوقف عمل تلك الشركات، وذلك استناداً إلى عدم الحصول على تراخيص لمزاولة خدمات النقل، ومخالفة أحكام قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ وتعديلاته نظراً لاستعمال سيارات خاصة "ملاكى" فى غير الغرض المبين بالرخصة، والتهرب من سداد الضرائب والرسوم الذى يمكن تلك الشركات من تقديم الخدمة بأسعار تقل عن أسعار الخدمات التقليدية، وذلك فى ظل غياب التنظيم القانونى وعدم وجود قواعد تكفل المنافسة العادلة بينهم وبين تلك الكيانات العملاقة.

وقد أصدرت محكمة القضاء الإدارى حكمها فى الدعوى رقم ٢٩٠٢٠ لسنة ٧١ ق بتاريخ ٢٠ مارس ٢٠١٨، وقد قضت بوقف تنفيذ القرار السلبي من جهة الإدارة فيما تضمنه من الامتناع عن إتخاذ الإجراءات القانونية حيال الشركات التى تقوم بمزاولة خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

وقد اثار الحكم العديد من المخاوف نظراً للدور الذى يقدمه هذا النوع من نموذج الاعمال فى تنمية الاقتصاد الوطنى، حيث يُعد الاقتصاد التشاركى من أهم المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية فى الآونة الأخيرة، ويُعرف الاقتصاد التشاركى بأنه مشاركة الخدمات

(١) يوجد عدد من الشركات الأخرى العاملة فى السوق المصرى مثل: تاكسى لندن، ايجى تاكسى، بروفيشنال تاكسى، مصر كاب وغيرها.

والأصول والموارد بين الافراد والمؤسسات لبعض الوقت مقابل أجر أوسوم وذلك من خلال المنصات الالكترونية أو من خلال شبكة الانترنت بشكل عام^(١).

ويعكس الاقتصاد التشاركي الآن التحول الواسع فى المشهد الاقتصادى، فعلى سبيل المثال: أوضحت دراسة أجرتها مؤسسة Juniper Research أن الاقتصاد التشاركي قد استحوذ على أكثر من ٨ بليون دولار عام ٢٠١٧، ومن المتوقع أن يتضاعف ويصل إلى ٤٠ بليون دولار بحلول عام ٢٠٢٢. كما توقعت دراسة اخرى أجرتها Price Water House Coopers أن تصل المبيعات إلى حوالى ٣٣٥ بليون دولار عام ٢٠٢٥^٢.

وتجدر الإشارة إلى أنه يتم استخدام مصطلح Uberization للإشارة إلى التحول الاقتصادى التشاركى القائم على المنصات الالكترونية.

وبناءً على ما تقدم، أصبح لزاماً على المشرع أن يتدخل بوضع إطاراً تشريعياً متكاملًا ينظم عمل ذلك النوع من الشركات، وبخاصة بعد صدور حكم محكمة القضاء الإدارى فى ٢٠ مارس ٢٠١٨، وتعدد التحديات القانونية التى القت بظلالها نتيجة لنموذج العمل المبتكر الخاص بتلك الشركات، وخاصة الاحكام الخاصة بالمسئولية وحماية المستهلكين وحرية وعدالة المنافسة بالسوق المعنية فى مواجهة تلك الكيانات العملاقة وتأمين سرية البيانات والالتزامات الضريبية والتأمينية.

وانطلاقاً مما تقدم، أصدر المشرع المصرى القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ بشأن شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، والذى حظر استخدام أى مركبة فى أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المرخص لها؛ وذلك للقضاء على الممارسات غير المنظمة لعمل تلك الشركات والتى كانت أحد العوامل التى ساهمت فى الانتشار فائق السرعة لتلك التطبيقات. ويثير التنظيم القانونى المستحدث العديد من التساؤلات نظراً لحدائثة التنظيم ونموذج العمل المبتكر لتلك الشركات، ومن هنا تبدو أهمية الموضوع وتحدد دوافع الاختيار.

ويحقق التنظيم القانونى عدة مزايا منها: وضع آلية لمراقبة الجودة و السلامة، ووضع آليات لحماية المستهلك من خلال سياسات تسعير واضحة، ومراعاة الاشتراطات البيئية من خلال الربط بين الالتزام والأثر البيئى ومنح التراخيص، ومجابهة الاخلال بالالتزامات الضريبية

(١) See: Yanwei Li & Araz Taeihagh & Martin De Jong, The governance of risks in ridesharing a revelatory case from Singapore, Energies, 2018, P.3. <http://doi.org>.

(٢) See: Zeynep Ayata & Isik Onay , Global Perspectives On Legal Challenges Posed By Ridesharing Companies "A Case Study of Uber", Springer, 2021. P.1.

والتأمينية، ووضع منظومة للتيقن من كفاءة النظم للحفاظ على سرية البيانات من جهة وضمان اتاحتها لجهات الامن القومي من جهة أخرى.

وسوف نتناول في بحثنا هذا بالتحليل الأحكام المتعلقة بتنظيم عمل هذا النوع من الشركات الواردة بالقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨؛ وذلك بغية التعرف على القواعد الحاكمة لشركات خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات والتي تثير العديد من التساؤلات نظراً لحدائتها وندرة الكتابات الفقهية بشأنها، وكذلك تقدير مدى فاعليتها وملائمتها لنموذج عمل الشركات "المبتكر"، وتبين أوجه القصور إن وجد. وذلك من خلال تحديد النطاق الموضوعى والزمنى لتطبيق القانون، وتحديد طبيعة عمل تلك الشركات هل هي شركات خدمات معلومات؟ أم شركات نقل غير تقليدية؟ وما يستتبع الإجابة عن ذلك التساؤل من تحديد الملتمزم بضمان السلامة للعملاء، وكذلك تحديد الالتزامات التى القى بها القانون على عاتق تلك الشركات، والإطار الاجرائى للتراخيص وتوفيق الأوضاع. وذلك من خلال المبحثين الآتيين: -

المبحث الاول: شركات خدمات النقل البرى للركاب الخاضعة للقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وتأثيرها على حرية المنافسة.

المبحث الثانى: التزامات شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

المبحث الاول

شركات خدمات النقل البرى للركاب الخاضعة

للقانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ وتأثيرها على حرية المنافسة

تمهيد:-

صدر قانون شركات خدمات النقل البرى للركاب بإستخدام تكنولوجيا المعلومات رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ بعد الانتشار السريع والتواجد الفعلى لعدد من تلك الشركات فى غياب أى تنظيم تشريعى خاص، ويتسم نموذج العمل بتلك الشركات بالابتكارو الخصوصية، مما يستدعى بداءة ضرورة التعرف عليها وبذلك يتحدد النطاق الموضوعى لتطبيق القانون. وتحديد طبيعة الخدمات التى تقدمها، إذ يثور التساؤل بشأن هل هى شركات خدمات معلومات؟ أم أنها شركات خدمات نقل غير تقليدية؟ وما هو تأثير الانتشار الواسع على هيكل السوق المعنية وحرية المنافسة. وسوف نتناول تفصيل ذلك من خلال المطالب الآتية:-

المطلب الاول: النطاق الموضوعى لتطبيق القانون.

المطلب الثانى: طبيعة الخدمات المقدمة "خدمات نقل أم خدمات الكترونية".

المطلب الثالث: تأثير شركات خدمات النقل البرى بإستخدام التكنولوجيا على حرية المنافسة.

المطلب الاول

النطاق الموضوعى لتطبيق القانون

حددت المادة الأولى من مواد إصدار القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ نطاق تطبيق القانون من الناحية الموضوعية بشركات خدمات النقل البرى للركاب بالمركبات الخاصة ووسائل النقل الجماعى بإستخدام تكنولوجيا المعلومات.

وبناءً على ما تقدم، يقتصر نطاق تطبيق القانون على شركات خدمات النقل البحرى بإستخدام تكنولوجيا المعلومات، وعليه لا تسرى أحكام القانون على الشركات التى تقدم خدمات النقل البحرى أو الجوى أو النهرى حتى وإن تم التعاقد مع العملاء من خلال استخدام تكنولوجيا المعلومات.

ويقتصر كذلك نطاق التطبيق على الشركات التى تقدم خدمات النقل البرى للأشخاص، فلا يشمل الشركات المتخصصة فى النقل البرى للبضائع حتى وإن استخدمت تلك الشركات تكنولوجيا المعلومات كآلية للتعاقد.

(١) المنشور بالجريدة الرسمية العدد ٢٣ مكرر (أ) فى ١١ يونية ٢٠١٨.

ويقصد بالنقل البرى فى مفهوم القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ نقل الركاب براً باستخدام مركبات خاصة أو وسائل النقل الجماعى العاملة فى خطوط غير منتظمة ويجاوز فيها عدد الركاب سبعة أشخاص (المادة ١). وقد أكدت ذلك المادة الأولى من قرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ بشأن القواعد والإجراءات اللازمة لتطبيق أحكام القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨؛ حيث أشارت إلى قصر سريان القرار والتراخيص فقط على خدمات النقل الغير منتظم. وبذلك لا تخضع خدمات النقل المنتظم لأحكام التراخيص الواردة فى هذا القانون سواء كانت داخل حدود المحافظة الواحدة أو بين المحافظات.

وتقدم شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات خدماتها من خلال وسائل نقل ليست مملوكة لها بل من خلال مركبات مملوكة لممارسى الخدمة سواء كانوا شركات أو أشخاصاً طبيعيين^٢. وتستقل شركة خدمات النقل بتحديد شروط تقديم الخدمة، وتمارس كذلك نوعاً من الرقابة والإشراف على المركبات وسائقيها.

ونجد تطبيقاً لما تقدم، فيما قضت به محكمة England & Wales Court of appeal فى الدعوى رقم A2/٢٠١٧/٣٤٦٧ الصادر فى ١٩ ديسمبر ٢٠١٨. وقد انتهت المحكمة فى الدعوى المقامة من Yaseen Aslam وآخرون ضد شركة UBER إلى أن الشركة المدعى عليها هى شركة تقدم خدمات نقل وليست شركة تقدم خدمات البرمجيات أو التكنولوجيا، وانها تمارس نوعاً من الرقابة والإشراف على السائقين^٣.

ويقصر نطاق تطبيق القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ على النقل البرى المقترن باستخدام تكنولوجيا المعلومات، وذلك من خلال استخدام الشركة المرخص لها برنامج أو تطبيق الكترونى يتم من خلاله التعاقد والاتفاق على إتاحة أو أداء الخدمة؛ حيث ينعقد العقد بمجرد ضغط العميل على الموافقة على الشروط التى استقلت بوضعها الشركة^٤. إذ أن المخاطب بأحكام هذا القانون

(١) المنشور بالجريدة الرسمية العدد ٣٧ مكرر (أ) فى ١٨ سبتمبر ٢٠١٩.

(٢) See: Yanelys Crespo, Uber v. regulations: "Ride-sharing" creates a legal gray area, university of Miami business law review, Vol.25:79, 2016, P,84, No.4.

<http://respository.law.miami.edu>.

(٣) أنظر: حكم مكمة England & Wales Court of appeal فى الدعوى رقم A2/٢٠١٧/٣٤٦٧

الصادر فى ١٩ ديسمبر ٢٠١٨. <http://www.baili.org>.

(٤) د/ جعفر محمد المسير، التكييف الفقهي لعقود الشركات الالكترونية للنقل البرى للأشخاص " شركة أوبر نموذجاً"، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الاشراف، ج٦، ٢٠١٩، ص ٤٧٢٠.

الشركات التي تعتمد على تقنيات حديثة من خلال منصات الكترونية يمكن الولوج إليها من خلال مواقعها الالكترونية أو من خلال تطبيقات الهاتف المحمول.

ويحقق النقل من خلال الشركات التي تعتمد على تكنولوجيا المعلومات مستويات أمان مرتفعة مقارنة بالنقل التقليدي، ويمكن من وضع آلية للإشراف على آليات الجودة والسلامة، وتحقيق مستوى عالي من الأمان من خلال القدرة على متابعة خط سير الرحلة على التطبيقات، وكذلك وضع سياسات لدعم حماية المستهلك، ووجود سياسة تسعير واضحة، وربط التراخيص بمراعاة الاشتراطات البيئية، وتعزيز تجنب التهرب الضريبي^(١).

ويتضمن نموذج العمل الذي تؤديه شركات خدمات النقل البري باستخدام تكنولوجيا المعلومات عنصرين أساسيين:-

العنصر الأول: الخدمات الالكترونية:- وتتم من خلال المنصة الرقمية، وتحديد موقع السائق من خلال التطبيق، وربط السائق بالراكب المحتمل من خلال التطبيق. وتتكون المنصة من ثلاث تقنيات هي: التسعير الديناميكي، التقييمات الثنائية، تخصيص الرحلة الخوارزمي^(٢). حيث تعتمد التكنولوجيا التي تستخدمها هذا النوع من الشركات على الخوارزميات Algorithms والتي تمكنها من إجراء التوقعات وإتخاذ القرار استناداً لتلك البيانات؛ وعليه تلعب البيانات دوراً محورياً في كفاءة أداء هذا النمط من الشركات؛ حيث يمكن من خلالها استنباط الأماكن التي يكثر تردد المستهلكين عليها وخطوط السير ذات الكثافة العالية، مما يسهم في تحديد الشركة للسياسة التسعيرية ومنحها ميزة تنافسية في مواجهة غيرها من الشركات.

العنصر الثاني: الخدمات المتعلقة بالنقل ذاته:- وتتمثل في اختيار السائقين وفحص المركبات وتحديد شروط تقديم الخدمة وخاصة الأسعار، والدعاية والأنشطة الأخرى التي تهدف

(١) See: JesnKo Marin& sinisa petrovic& Miso Mudric &Hevoje Lisicar, Uber- Brave new service or unfair Competition ,Legal analysis of the nature of uber services springer,2020,p.4.

(٢) As a technological work arrangement, the platform Comprises of three techniques: Dynamic pricing, bilateral rating and algorithmic trip assignment” See: Sigurd M. Nordic Oppegaard, Regulating Flexibility: Uber’s platform as a technological work arrangement, Nordic journal of working life studies, Vol.11, No.1, March 2021,p.118.

الى تعزيز الخدمة الشاملة^١. ويتمثل الغرض من العنصر الأول " الخدمات الالكترونية " فى تمكين الأداء المتعلق بالعنصر الثانى "عملية النقل ذاتها". وبناءً على ما تقدم، يمكن ايجاز تسلسل أداء خدمة النقل البرى من خلال تلك الشركات على النحو الآتى: يتقدم العميل بطلب الكترونى من خلال الموقع الالكترونى للشركة أو تطبيق الهاتف الذكى للوصول إلى منطقة معينة عبر المركبات المنضمة والمدمجة فى منظومة العمل لدى الشركة، وتقوم الشركة من خلال الوسائل الالكترونية بتحديد سائق المركبة المتواجد فى اقرب نقطة لموقع العميل وتوجيه الطلب الكترونياً إليه، وبتأكيد عملية الحجز يقوم السائق بدوره بالوصول للعميل من خلال اتباع الخرائط الالكترونية المحددة لموقع العميل، واتمام عملية النقل. وننوه هنا، إلى أنه يعاقب كل قام باتاحة تلك الخدمات دون الحصول على الترخيص اللازم وفقاً لاحكام القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ بغرامة لا تقل عن مائتى الف جنية ولا تزيد عن خمسة ملايين جنية (المادة ١٥).

ومما تجدر الإشارة إليه، أن المشرع قد أصدر القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ فى ضوء التوسع والانتشار السريع لاستخدام التطبيقات فى خدمات النقل البرى للركاب فى ج.م.ع فى ظل عدم وجود إطار تشريعى ينظم عملها بما يتلائم مع خصوصية نموذج العمل، وتداركاً للقصور خاصةً بعد أن صدر حكم من محكمة الإداري "الدائرة الاولى" فى ٢٠ مارس ٢٠١٨ فى الدعوي رقم ٢٩٠٢٠ لسنة ٧١ق، المقامة ضد شركتى أوبر وكريم والذى قضى بإلغاء قرار الإدارة السلبى بالامتناع عن إتخاذ الإجراءات القانونية حيال الشركتين المدعى عليهما.

وتتلخص وقائع الدعوى فى أن المدعين وهم ملاك وسائقو "التاكسى الأبيض" بمدينة القاهرة، قد اقاموا دعواهم طالبين الحكم بصفة مستعجلة بوقف تنفيذ القرار السلبى بالامتناع عن إيقاف ترخيص مزاوله خدمات شركات أوبر وكريم ومثيلاتها داخل ج.م.ع، ووقف تطبيقات تشغيل المركبات التابعة لها والتي تعمل بنظام GPS على الهاتف المحمول، وما يترتب على ذلك من نتائج أخصها حظر تشغيل السيارات المرخص لها (كملاكى) كسيارات أجرة إلا بعد ترخيصها وفقاً لقانون المرور. وقد نعى المدعون مخالفة الشركتين لأحكام قانون المرور من أجل تفادى دفع رسوم التراخيص والضرائب والتأمينات مما مكنها من أداء الخدمة بأسعار اقل من منافسيها. وقد أفاد الطاعنون أنهم قد تقدموا بطلب الايقاف لجهة الإدارة ولم تستجب مما يشكل قراراً سلبياً بالامتناع. وقد نعى المدعون على القرار السلبى مخالفته للدستور لما يعتريه من

(١) See: Jasnko Marin & Sinisa Petrovic & Miso Mudric & Hrvoje Iisrcar, Op.cit, p.24, No2.2.2.

إخلال بمبدأ العدالة الاجتماعية وتكافؤ الفرص بين المدعين وسائقي سيارات الملاكي المنضمة لمنظومة العمل بالشركتين، وكذلك نعى المدعون على القرار مخالفته لأحكام قانون المرور.

وقد أوضحت المحكمة أن حقيقة طلب المدعين هي وقف تنفيذ ثم إلغاء قرار جهة الإدارة السلبى بالامتناع عن اتخاذ الإجراءات القانونية والتقنية حيال شركات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات. وقد استندت المحكمة فى ذلك إلى أن تكييف الدعوى يعد من تصرف المحكمة. وذهبت المحكمة إلى أنه بالنظر أن الأوراق قد خلت من ثمة تراخيص صادرة للشركتين المدعى عليهما، وأن المدعين يجمعهم مركز قانونى واحد من حيث أن جميعهم من ملاكى التاكسى الأبيض، ومن ثم تتوافر فيهم الصفة والمصلحة فى رفع الدعوى.

وقد استندت المحكمة إلى المادة ٤ من قانون المرور رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣ وتعديلاته والتي تُعرف السيارة بأنها عبارة عن مركبة ذات محرك آلى تسير بواسطته، وتنقسم إلى ثلاث أنواع، الأول: السيارات الخاصة وهي المركبات المعدة للاستعمال الشخصى، الثانى: سيارات الأجرة وهي المركبات المعدة لنقل الركاب مقابل أجر شامل عن الرحلة، الثالث: سيارات نقل الركاب: وهي المركبات المعدة لنقل عدد من الركاب لا يقل عن ثمانية. كما استندت المحكمة إلى المادة ٣٢ من قانون المرور التى تقضى بإلغاء ترخيص المركبة ورخصة قائدها وذلك فى الأحوال التى تستخدم فيها المركبة فى غير الغرض المبين بالرخصة.

وبناءً على ما تقدم، قضت المحكمة أنه بالنظر إلى أن المشرع قد القى على عاتق جهة الإدارة التزاماً بتوقيع الجزاء المبين بالمادة سالفه الذكر فى حالة استخدام المركبة فى غير الغرض المبين بالرخصة، فإن تقاعس جهة الإدارة عن تطبيق الجزاء يشكل قراراً سلبياً مخالفاً للقانون، وإذا امتنعت جهة الإدارة عن توقيع هذا الجزاء فى مواجهة شركتى أوبر وكريم فإن الإمتناع يشكل قراراً سلبياً مخالفاً للقانون ومرجح الإلغاء بما يتوافر معه الجديد لوقف تنفيذ القرار المطعون فيه، فضلاً عن ركن الاستعجال لتأثيره على دخل الطاعنين. وعليه قضت المحكمة بوقف تنفيذ القرار المطعون فيه فيما تضمنه من الامتناع عن إتخاذ الإجراءات القانونية حيال شركتى أوبر وكريم.

وقد قامت الشركتان بالطعن على الحكم أمام المحكمة الإدارية العليا، وقد أصدرت المحكمة حكمها بتاريخ ٢٣ فبراير ٢٠١٩ فى الطعن رقم ٤٧٥٧٣ لسنة ٦٤ ق. عليا المقام من شركة أوبرايجيبت، والطعن رقم ٥٣٨١١ لسنة ٦٤ ق. عليا المقام من شركة كريم ايجيبت.

وقد قضت فيه بقبول الطعون شكلاً وإلغاء الحكم المطعون فيه والقضاء مجدداً بعدم قبول الدعوى لزوال شرط المصلحة. وقد شيدت المحكمة قضاءها على أساس أنه طبقاً للمادة ١٢ من قانون مجلس الدولة رقم ٤٧ لسنة ١٩٧٢ لا تقبل الطلبات المقدمة من أشخاص ليست لهم فيها مصلحة شخصية، وأن شرط المصلحة شرط استمرار يتعين توافره ابتداء من رفع الدعوى

حتى صدور حكم يقضى فيها نهائياً. وإذ أصدر المشرع المصرى القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ بتنظيم خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات وذلك بعد صدور الحكم المطعون فيه، وقد وضع المشرع بمقتضى هذا القانون اطاراً قانونياً متكاملأ ينظم عمل تلك الشركات ومن ذلك ضرورة الحصول على التراخيص المبينة، وهو ما يعنى زوال المصلحة.

المطلب الثانى

طبيعة الخدمات المقدمة

"خدمات نقل أم خدمات الكترونية"

يثار التساؤل بشأن طبيعة الخدمات التى تقدمها شركات خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات؟ مثال شركات Careem،Lyft،Uber. ويكتسب الإجابة على هذا التساؤل أهمية كبرى؛ وذلك نظراً لتأثيرها على تكييف العقود المبرمة سواء مع العملاء أو مع ممارسى الخدمة أصحاب المركبات، وكذلك التزامات الأطراف وقواعد المسؤولية . ونرى من جانبنا، أنه على الرغم من حرص تلك الشركات على التأكيد . من خلال مواقعها الالكترونية وتصريحات المسئولين . على إنها ليست شركات نقل وأنها شركات الغرض منها تقديم خدمات تقنية أو الكترونية^(١)، إلا أنها فى حقيقة الأمر هى شركات خدمات نقل مبتكرة وليست فقط شركات لتقديم خدمات الكترونية، والابتكار هنا لا يرد على المنتج فى حد ذاته وإنما يتمثل فى نموذج عمل الشركة^٢. ويحول دون التسليم بإقتصار طبيعة عمل الشركة على تقديم الخدمات الالكترونية الوسيطة مايلى .:

(١) ومثال ذلك: صرحت شركة Uber لأكثر من مرة أنها ليست شركة نقل وأن السائقين الذين قاموا بالتسجيل ضمن منظومة الشركة هم متعاقدون مستقلون ويمثلون شركات النقل الحقيقية . وقد صرح المتحدث الرسمى للشركة السيد Taylor Bennett "أن السائقون متعاقدين مستقلين وغير تابعين للشركة، وأن الشركة تعد شركة تقنية للتزويد بالتطبيق فقط وهي غير مالكة للمركبات وعليه ليست الشركة مسؤولة عن الاضرار التى تحدث نتيجة استخدام الخدمة. مشار إليه فى: Yanelys Cresp، Op.cit.p.104.

See also:Riebana Sachs, Comment : The common carrier barrier "An analysis of standard of car requirments ,insurance polices , and liability regulations for ride-sharing companies, Depaul law review, 2016, P.885.

<http://advance.lexis.com>.

Catherine lee Rassman, Regulating rideshare without stifling innovation:Examining the drivers, the insurance "Gap", university of Pittsburgh journal of technologylaw &policy 2014, P.3.

<http://advance.lexis.com>.

(٢) See: Zeynep Ayata & Isikonay ،Op.Cit ،2021،p.2.

أولاً: استقلال شركات خدمات النقل البرى للركاب بإستخدام تكنولوجيا المعلومات بوضع شروط التعاقد مع العملاء وخاصة المتعلقة بالأسعار "التعريفة" دون أى تدخل من جانب ممارسى الخدمة؛ إذ تلتزم الشركات المرخص لها بأخطار الإدارة المختصة بوزارة النقل بشكل مسبق بالتعريفة، وكذلك تلتزم بالاطار عن أى تعديل للتعريفة أو أية تخفيضات قد ترى أنه من الملائم منحها للعملاء (المادة ١٩ من قرار رئيس مجلس الوزراء). وتلتزم كذلك الشركة بالإعلان من خلال مواقعها الالكترونية عن أسعار الخدمات المقدمة "التعريفة" وآلية احتسابها والمصروفات الواجبة حال إلغاء الرحلة. (المادة ٢٩ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

ثانياً: دور الشركة فى اختيار السائقين والالتزام بتدريبهم والفحص الدورى للسائقين والمركبات؛ حيث تلتزم الشركة بحسن اختيار السائقين من الناحية الخلقية والمهنية (المادة ٩ من قرار رئيس مجلس الوزراء)، وتلتزم كذلك بالقيام بعمل فحص على عينات عشوائية من السائقين لا تقل نسبتها عن ٠.٥% وذلك على نفقتها الخاصة لدى القومسيون الطبى أو أياً من المراكز الطبية المعتمدة من قبل وزارة الداخلية، ويجب عليها إنهاء التعاقد مع السائق بشكل فورى حال ثبوت إيجابية تعاطيه الكحوليات أو المواد المخدرة (المادة ٩ من قرار رئيس مجلس الوزراء)، وتلتزم الشركة كذلك بالقيام بعملية المعاينة والفحص اللازم للمركبات قبل دمجها بمنظومة العمل بالشركة وذلك ضماناً لمستوى الخدمات المقدمة (المادة ٩ من قرار رئيس مجلس الوزراء) .

ثالثاً: دور الشركة فى مراقبة الجودة: تلتزم الشركة كذلك بموافاة وزارة النقل بشكل دورى بنسخة الكترونية من تقارير قياس الجودة التى تعدها الشركة مع توضيح الآلية المستخدمة لاعداد تلك التقارير (المادة ٣٥ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

رابعاً: دور الشركة فيما يتعلق بالارتقاء بسيارات الاجرة المدمجة بمنظومة العمل بالشركة: يتم أداء الخدمات من خلال مركبات غير مملوكة للشركات المرخص لها إلا انه مع ذلك نجد أن سياسة دمج السيارات التى تلتزم الشركات المرخص لها بتقديمها الى الوزارة فى خلال ثلاثة أشهر من إصدار الترخيص، يتعين أن تتضمن توجهات الشركة ومساهمتها المقترحة فى برنامج إحلال السيارات وبرنامج التحول نحو الغاز الطبيعى أو الكهرباء أو المحركات الهجينة للمركبات (المادة ١٨ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

خامساً: دور الشركة فى استخراج تصاريح التشغيل للمركبات وكارت التشغيل لقائد المركبة؛ حيث تقدم الطلبات الكترونياً من خلال الممثل القانونى للشركة. وينأى بنا كل ما تقدم عن القول بأن دور الشركات المرخص لها ينحصر فقط فى الخدمات التقنية (التطبيق الالكترونى).

سادساً: تكون شخصية شركات خدمات النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات هي محل الاعتبار من جانب العملاء عند التعاقد وليس شخصية مالكي أو قائدي المركبات.

تطبيقات قضائية: -

ونجد تطبيقاً لذلك، فيما قضت به محكمة العدل الأوروبية في الدعوى رقم ۳۲۰/۱۶ C- الصادر في ۱۰ ابريل ۲۰۱۸^(١)، وتتخلص وقائع الدعوى في طلب محكمة Grand instance de lille من محكمة العدل الأوروبية إصدار حكم أولى بتفسير المادة الأولى والمادة ۱/۸ من التوجيه الأوروبي رقم ۹۸/۳۴ الصادر في ۲۲ يونيو ۱۹۹۸ بشأن المعايير الفنية والقواعد الخاصة بخدمات مجتمع المعلومات، وكذلك طلب تفسير المادة ۲/۲/د من التوجيه الأوروبي رقم ۲۰۰۶/۱۲۳ الصادر في ۱۲ ديسمبر ۲۰۰۶ بشأن الخدمات في السوق الداخلية. وقد تقدمت محكمة Lille بطلب التفسير بمناسبة النظر في الدعوى المقامة من Nabil Ben Salem ضد شركة Uber France SAS والتي يدعى فيها بارتكاب الشركة ممارسات تجارية مضللة فضلاً عن التنظيم غير القانوني وجعل عملاء على اتصال بسائقين غير محترفين.

وقد قضت محكمة Lille في حكمها الصادر في ۱۷ مارس ۲۰۱۶ بإدانة شركة Uber بارتكاب ممارسات تجارية مضللة، وفيما يتعلق بالتنظيم غير القانوني لاتصال عملاء بسائقين غير محترفين، وهي جريمة معاقب عليها بموجب المادة 13-3124 L من قانون النقل الفرنسي، نجد أن محكمة Lille قد ترددت حول تكييف طبيعة الخدمات المقدمة، هل هي خدمات نقل أم خدمات مجتمع المعلومات، مما حدا بالمحكمة إلى وقف الدعوى والتوجه بطلب التفسير إلى محكمة العدل الأوروبية.

وقد ذهبت محكمة العدل الأوروبية- وبحق- إلى أن الدور الذي تؤديه شركة Uber France يتجاوز فكرة الوساطة عن طريق تطبيق الهاتف الذكي بين عميل وسائق غير محترف، وأن الخدمة التي تقدمها الشركة المعنية هي خدمة نقل غير عام. واستندت المحكمة إلى أن التطبيق مخصصاً لتقديم خدمات النقل، وأن الشركة تمارس تأثيراً حاسماً على الظروف والشروط التي يتم بموجبها تقديم الخدمات، وذلك من خلال تحديد وتحصيل الأجرة ودفع جزء منها للسائق، وممارسة رقابة على جودة المركبات، فضلاً عن الدور الرقابي في مواجهة السائقين وهو ما قد يؤدي بدوره إلى استبعادهم من المنظومة.

وتأسيساً على ما تقدم، انتهت المحكمة إلى أن الجزء المتعلق بالتقنيات التكنولوجية هو جزء لا يتجزأ من خدمة شاملة مكوّنها الاساسى عملية النقل تقدمها تلك الشركات، وعليه قضت باعتبار خدمات الشركة متعلقة بالنقل وليست من قبيل خدمة مجتمع المعلومات.

(١) See: C-320/16 of 10 April 2018. <https://Curia.Europa.eu>.

ونجد تطبيقاً لذلك أيضاً، فيما قضت به محكمة العدل الأوروبية في الدعوى رقم C-434/15 الصادر في ٢٠ ديسمبر ٢٠١٧^(١)، وتتلخص وقائع الدعوى في طلب المحكمة التجارية الثالثة ببرشلونة من محكمة العدل الأوروبية إصدار حكم اولى بتفسير المادة ٥٦ TFEU، والمادة الأولى من التوجيه الأوروبي رقم ٩٨/٣٤ الصادر في ٢٢ يونيو ١٩٩٨ بشأن المعايير الفنية والقواعد الخاصة بخدمات مجتمع المعلومات، وكذلك المادة ٣ من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٠٠/٣١ الصادر في ٨ يونيو ٢٠٠٠ بشأن بعض الجوانب القانونية لخدمات مجتمع المعلومات، والمادتان ٢ و ٩ من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٠٦/١٢٣ الصادر في ١٢ ديسمبر ٢٠٠٦ بشأن الخدمات في السوق الداخلية.

وقد تقدمت محكمة Barcelona التجارية بطلب التفسير بمناسبة النظر في الدعوى المقامة من Asociacion Profesional Elite Taxi ضد شركة Uber Systems Spain المتعلقة بممارسة خدمات نقل دون الحصول على التراخيص اللازمة.

وقد ذهبت المحكمة إلى إنه في الحالة المعروضة عليها من محكمة الإحالة يقوم المدعى عليه بتقديم خدمات النقل من خلال أدوات البرمجيات، وتطلع الشركة فضلاً عن ذلك باختيار السائقين ووضع شروط التعاقد وآلية العمل، مما يوجب تصنيف عمل الشركة على أنها ليست من قبيل شركات خدمات المعلومات، ولكنها من شركات خدمات النقل بالمعنى المقصود في المادة ٢/٢/د من التوجيه الأوروبي رقم ٢٠٠٦/١٢٣.

ونجد تطبيقاً لذلك أيضاً، فيما قضت به محكمة العدل الأوروبية في الدعوى رقم C-٥٢٦/١٥ الصادر في ٢٧ أكتوبر ٢٠١٦^(٢)، وتتلخص وقائع الدعوى في طلب محكمة Rechtbank Van Koophandel Brussel من محكمة العدل الأوروبية إصدار حكم اولى يتعلق بتفسير المادة ٥ TEU، والمادتان ٥٦،٤٩ TFEU. وقد تقدمت محكمة Brussel بطلب التفسير بمناسبة النظر في الدعوى المقامة من Uber Belgium BVBA ضد شركة Taxi Radio Bruxellois NV.

وقد ذهبت محكمة العدل الأوروبية إلى أن مصطلح "خدمات سيارات الأجرة" يشمل أيضاً السائقين غير المحترفين في النقل التشاركي Ride sharing، وذلك من خلال قبول الطلبات عبر وسائل التكنولوجيا لشركة Uber BV.

(١) See: C – 434/15 of 20 Dec.2017. <https://Curia.europa.eu>.

(٢) See: C – 526/15 of 27 October 2016. <https://Curia.europa.eu>.

ونجد تطبيقاً لذلك أيضاً، فيما قضت به محكمة استئناف wales England and court فى الدعوى رقم ٢٧٤٨ EWCA الصادر فى ١٩ ديسمبر ٢٠١٨^١، المقامة من الشركات الطاعنة (UBV) Uber B.V وشركة Uber London Limited ضد yassen Aslam وآخرون .

وتتلخص وقائع الدعوى فى أن المدعين يعملون كسائقى مركبات أجرة بلندن وقد قاموا بتقديم خدمات نقل للركاب من خلال تطبيق الشركة المستأنفة UBER، وقد تم عقد مقابلات شخصية لهم من قبل الشركة وكذلك عدد من الحلقات التعريفية بالمنظومة ونموذج العمل بالشركة مع بيان معايير السلوك المتوقعة والإشارة لتقييمات العملاء وأثرها فى استبعادهم فى حالة عدم الملائمة. وكان يتم احتساب أسعارالرحلات المقدمة من قبل الشركة بناءً على نظام تحديد المواقع العالمى^(٢) GPS، وكان يتم دفع مستحقات السائقين أسبوعياً مع تحملهم مصاريف التشغيل والضرائب خاصتهم. وقد تضمنت العقود المبرمة بين الشركة والسائقين ما يفيد أن السائقين متعاقدون مستقلون مع الإشارة صراحة لعدم وجود علاقة عمل والتأكيد على أن الشركة هى مجرد وكيل للسائق وأنها لا تقدم خدمات النقل. وقضت محكمة أول درجة بأنه بالنظر إلى الالتزامات المترتبة على عاتق السائقين فإن العلاقة التى تربط الشركة بالسائقين هى علاقة عمل. وأستأنفت الشركة الطاعنة الحكم .

وقد أيدت محكمة الاستئناف حكم محكمة أول درجة وذلك استناداً إلى أن السائقين هم الذين كانوا يقدمون العمل للشركة بموجب عقد عمل وليس العكس، وأن السائق كان يعمل لدى الشركة فى وقت الرحلة، وكذلك أيضاً فى الفترات البينية الفاصلة بين الرحلات عندما يكونون داخل الإقليم الذى يعملون فيه مع تبديل التطبيق إلى متواصل. كما أوضحت المحكمة أن الاستعانة بالسائقين كانت لغرض تمكين الشركة من تشغيل أعمال نقل الركاب .

ونجد تطبيقاً لذلك أيضاً، فيما قضت به المحكمة العليا بولاية كاليفورنيا Supreme court of California الصادر فى ٣٠ أبريل ٢٠١٨، والذى أيدت فيه حكم محكمة أول درجة نظراً لتطبيقها القانون على نحو صحيح ورفضها اعتبار السائقين العاملين بمنظومة شركات خدمات النقل باستخدام التطبيقات الحديثة كمقاولين مستقلين؛ وذلك بالنظر إلى عدم استقلاليتهم

(١) See: EWCA Civ 2748 of 19 December 2018. <https://bailii.org>.

(٢) نظام تحديد المواقع العالمى GPS يستخدم للتحديد الدقيق للمواقع عن طريق استخدام إشارات الأقمار الصناعية . وقد أستخدم فى الولايات المتحدة الأمريكية بدءاً من عام ١٩٧٨ وظل قاصراً على الاستخدامات العسكرية حتى تم إتاحة استخدامه عام ١٩٨٤ فى المجالات المدنية . وقد تلى ذلك ظهور تطبيق خرائط google . وانطلاقاً من ذلك نشأت العديد من التطبيقات المستحدثة المبنية على تحديد الموقع مثل تطبيقات التوجيه المكانية وتطبيقات شركات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات.

فى مواجهة الشركة مما يجعلهم تابعين لها. وقد أستندت المحكمة فى ذلك إلى أنتقاء الشركة للسائقين وفحص المركبات وتحديد مواصفاتها، وكذلك القيام بعمل تقييمات للسائقين قد تؤدي نتيحتها السلبية إلى استبعاد السائق^(١).

المطلب الثالث

تأثير شركات خدمات النقل البرى

باستخدام التكنولوجيا على حرية المنافسة

يعد دعم المنافسة المفترض الأساسى لاقتصاد السوق حيث يتحقق من خلاله التوازن بين ضبط الأسواق وحرية التجارة بما يكفل تحقيق الصالح العام من خلال تحفيز الاستثمارات وتحقيق التنمية المتوازنة والمستدامة وتعزيز منافع للمستهلكين. وقد أدى ظهور المنصات الرقمية لشركات خدمات النقل - خاصة - إلى بعض الآثار السلبية على حرية المنافسة مثال ذلك تكوين العديد من المراكز المهيمنة بسبب تأثير قوة الشبكة^(٢)، التأثير السلبى على مقدمى خدمات النقل التقليدية والذي قد يكون مرجعه أحياناً ممارسات احتكارية إقصائية بالسوق المعنية. ويترتب على تقييد حرية المنافسة أو الحد منها أو منعها إلحاق ضرر جسيم بالسوق المعنية، ومنها: ارتفاع الاسعار، تراجع الاستثمارات، تدنى مستوى الخدمات المقدمة، قلة الخيارات المتاحة أمام المستهلكين، غياب الابتكار.

تطبيق عملي: استحواذ شركة أوبر على منافسها الرئيسى شركة كريم: -

تطبيقاً لما تقدم، صدر قرار جهاز حماية المنافسة رقم ٢٦ لسنة ٢٠١٨^٣ بشأن اتخاذ تدابير وقائية بشأن اندماج شركتى أوبر وكريم وفقاً لأحكام المادة ٢/٢٠ من قانون حماية حرية المنافسة.

وتتلخص الوقائع فى إنه قد ورد للجهاز معلومات بشأن مفاوضات بين شركتى أوبر وكريم تتعلق بأبرام تعاقدات لشراء أسهم يتم من خلالها استحواذ شركة أوبر على شركة كريم. وهو الأمر الذى يؤدي إلى إمكانية وقوع ضرر جسيم يتعذر تداركه يكون من شأنه الاضرار بحرية المنافسة والمستهلكين. ويناقش القرار مدى إمكانية تطبيق احكام المادة ٢/٢٠ من قانون

(١) حكم محكمة Supreme court of California الصادر فى ٣٠ أبريل ٢٠١٨ فى الدعوى رقم ٣٢ - S ٢٢٢٧ المقامة من شركة . Dynanex operations W.

<https://advance.lexis.com>

(٢) See: Steven Van Uytsel, The digital economy and competition law in Asia, Springer, 2021, P.27.

(٣) المنشور فى الوقائع المصرية، العدد ٢٣٨ تابع فى ٢٣ أكتوبر ٢٠١٨.

حماية المنافسة والتي تجيز لمجلس إدارة الجهاز أن يصدر قراراً بأغلبية أعضائه بوقف الممارسات التي يبين من ظاهر الأدلة أنها تخالف أحكام المواد ٦، ٧، ٨ من قانون حماية المنافسة - السابق الإشارة إليها- متى كان يترتب عليها ضرر جسيم للمنافسة أو للمستهلكين يتعذر تداركه، وقد أرتأى الجهاز الآتى من واقع التقرير: -

أولاً: تحقق اختصاص الجهاز وذلك استناداً لنص المادة ٥ من قانون حماية المنافسة والتي تنص على سريان أحكام القانون على الأفعال التي ترتكب خارج ج.م.ع إذا كان من شأنها أن يترتب عليها منع المنافسة أو تقييدها أو الاضرار داخل ج.م.ع.

ثانياً: أن الاتفاقات المقيدة للمنافسة -ويحق- محظورة إياً كان مسمى الاتفاق أو ما يطلق عليه الاطراف ومن ذلك العمليات التي تتخذ في الظاهر وصف الاندماج أو الاستحواذ بينما هي في حقيقتها تشكل نوعاً من الاتفاقات المقيدة للمنافسة وبالتالي تقع تحت طائلة الحظر الواردة بالمادة ٦ من القانون.

ثالثاً: تحديد سوق المنتجات المعنية بنقل الركاب عن طريق استخدام التطبيقات الالكترونية، وأن سيارات الأجرة ووسائل المواصلات الأخرى لا تعد بديلاً عملياً وموضوعياً؛ وذلك بالنظر لتوافر خصائص معينة تنفرد بها شركتى أوبر وكريم فى مجال النقل باستخدام تكنولوجيا المعلومات ومنها: جودة المركبات المستخدمة، تحديد سعر الرحلة قبل القيام بها، عدم الحاجة إلى توقيف المركبة فى الطريق، القدرة على حجز الرحلة قبل القيام بها بمدة كبيرة، تحقيق مستوى عالى من الأمان من خلال القدرة على متابعة خط سير الرحلة على التطبيقات، خيارات الدفع الالكترونى، الدعم الفنى للعميل وقائد المركبة، عدم حدوث اية مشكلات من خلال الشركة.

رابعاً: يتوقع الجهاز أن يؤدي اندماج شركة أوبر وكريم وهما فقط الشركات العاملة بالسوق المعنية إلى خلق كيان واحد مما يكون من شأنه القضاء على المنافسة ووضع عقبات لدخول السوق أو التوسع فيه، وأشار التقرير إلى خروج ثلاث منافسين من السوق خلال الثلاث سنوات السابقة على اعداد التقرير لعدم قدرتهم على المنافسة نظراً للقوة السوقية الكبيرة لشركتى أوبر وكريم.

خامساً: يؤثر بشكل سلبي ابرام اتفاق فى ظل غياب وسائل جيدة تكفل وجود منافسة بالسوق؛ حيث سيترتب عليه رفع الأسعار وتدننى مستوى الخدمة والحد من حرية اختيار المستخدمين. وأورد دليلاً على ذلك من خلال الإشارة إلى اتفاق مماثل فى سنغافورة بين الشركتين العاملتين وهما شركة جراب Grab وشركة أوبر والذي أدى إلى زيادة الأسعار فى غضون أسابيع قليلة بعد الاندماج.

سادساً: يمتد التأثير السلبي للاتفاق إلى قائدى المركبات أيضاً وذلك من زاويتين، الاولى: يُتوقع أن تقل دوافع الكيان الجديد فى تقديم حوافز مالية للسائقين نتيجة لانعدام المنافسة مما سيؤثر بالسلب على الدخل المحقق. والثانية: قد يهيبى انعدام المنافسة لفرض شروط تعسفية على قائدى المركبات ما كانت لتفرض فى ظل وجود المنافسة.

سابعاً: انتهى الجهاز إلى أن ابرام الاتفاق من شأنه مخالفة أحكام المادة ١/٦ وذلك بالنظر إلى تأثيره على رفع الأسعار، وكذلك مخالفة المادة ٦/د وذلك بالنظر إلى تقييد عمليات انتاج وتوزيع الخدمة من وجهة نظر العملاء وقائدى المركبات، وهو الامر الذى يتوافر معه مقتضيات تطبيق المادة ٢/٢٠ من قانون حماية المنافسة وإصدار قرار بوقف الممارسة. وبناء على ما تقدم، أصدر جهاز حماية المنافسة قرار رقم ٢٦ لسنة ٢٠١٨ والمكون من سبع مواد، وقد نصت المادة الثانية منه على الزام شركتى أوبر وكريم وأطرافهم المرتبطة بالتقدم بإخطار الجهاز قبل ابرام أى اتفاق وقبل دخول المفاوضات المشار إليها حيز التنفيذ، وذلك للحصول على موافقة الجهاز ووفقاً للإجراءات والشروط المحددة بالمادة ٢/٦ من قانون حماية المنافسة.

وتأسيساً على قرار جهاز حماية المنافسة بشأن التدابير الوقائية، قدمت الشركتان اخطاراً بشأن عملية الاستحواذ المقترحة فى ٧ ابريل ٢٠١٩ والتي بمقتضاها تستحوذ شركة أوبر على ١٠٠% من أصول شركة كريم، وقد قام الجهاز بفحص الطلب وقام فى سبيل ذلك بالتواصل المستمر مع سائر الأطراف المعنية، وإجراء فحص شامل ودقيق للسوق المعنية، والقيام بعمل استبيان للعملاء وقائدى المركبات، كما قام الجهاز بالتعاون مع أجهزة المنافسة فى الدول الأخرى وذلك بعد الحصول على وثيقة تنازل عن السرية من قبل الأطراف المعنية^١.

وقد خلصت الدراسة التى قام بها الجهاز إلى أن السوق المعنى هو النقل من خلال التطبيقات باستخدام المركبات الخاصة، وأن عوائق الدخول فى هذا السوق تتمثل فى غياب الربحية قصيرة الاجل، ضخامة التمويل وصعوبة الحصول عليه، صعوبة جذب العملاء وقائدى المركبات لتأسيس شبكة قوية، الولاء للعلامة التجارية، البيانات. وعليه ارتأى الجهاز أنه فى حالة عدم وجود التزامات وضوابط سيكون من شأن الاستحواذ زيادة الأسعار وتدنى مستوى الخدمة، وقلة الخيارات المتاحة أمام المستهلكين وغياب الابتكار. وعليه قرر الجهاز أن يكون الاعفاء والموافقة على الاتفاق رهناً بما يلى:-

(١) تقييم جهاز حماية المنافسة للأثار التنافسية لصفقة استحواذ أوبر على كريم "الملخص التنفيذي" النسخة

غير السرية. www.eca.org.eg.

أولاً: الضوابط المتعلقة بحماية الركاب: - وتمثلت في وضع حداً أقصى لأجالي الأجرة، وكذلك وضع حداً أقصى لزيادة الأجرة في أوقات الذروة، واخيراً الالتزام بالابتكار وتعزيز جودة الخدمات المقدمة.

ثانياً: الضوابط المتعلقة بحماية السائقين: وتمثلت في وضع حداً أقصى لرسوم الخدمة بما لا يزيد عن الرسوم الحالية.

ثالثاً: الضوابط المتعلقة بالحق في دخول السوق: وتمثلت في الالتزام بتعديل العلامة التجارية لشركة كريم داخل ج.م.ع، والالتزام بتمكين المنافسين من الحصول على البيانات اللازمة وذلك وفقاً لمعايير موضوعية تحددها شركة أوبر. وتشمل البيانات الخرائط، بيانات الرحلات، معلومات عن الركاب وقائدي المركبات بعد الحصول على موافقتهم.

رابعاً: الضوابط المتعلقة بالأسواق ذات الصلة: وتمثلت في الامتناع عن القيام بعمليات ربط لخدمات أوبر وكريم ببعضها البعض على نحو أقصائي، والالتزام بعدم تسعير الخدمات بسعر يقل عن سعر التكلفة الحدية. وقد وضع الجهاز آلية رقابية للتنفيذ تمثلت في تعيين أمين مراقبة مستقل يختص بمراقبة مدى تنفيذ أوبر للالتزامات.

المبحث الثانى

التزامات شركات خدمات النقل البرى للركاب

باستخدام تكنولوجيا المعلومات

تمهيد:-

يلقى قانون شركات خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ عدة التزامات على عاتق تلك الشركات، ونوه هنا إلى أن القانون لم يتناول العلاقة بين الشركات والعملاء بالتنظيم المفصل، ونرى - من جانبنا - وفى ضوء تكييفها كشركات نقل غير تقليدية ستخضع العلاقة مع العملاء للقواعد الحاكمة لعقد النقل البرى، وتقتصر دراستنا فى هذا المبحث على الالتزامات الواردة فى القانون محل الدراسة، وتتمثل فى طائفة من الالتزامات تتعلق بالتراخيص اللازمة، والالتزامات الضريبية والتأمينية، والتعامل مع البيانات من حيث السرية والاطاحة، ومراقبة الجودة ومتطلبات الشفافية، وسياسة دمج سيارات الأجرة، والالتزام بالشفافية ومتطلبات حرية المنافسة. وسوف نتناول تفصيل ذلك من خلال المطالب الآتية:-

المطلب الاول: التزامات الشركات المتعلقة بالتراخيص وسداد الضرائب.

المطلب الثانى: التزامات الشركات المتعلقة بالبيانات والشبكات.

المطلب الثالث: التزامات الشركات المتعلقة بالخدمات المقدمة.

المطلب الاول

التزامات الشركات المتعلقة بالتراخيص وسداد الضرائب

وتتمثل التزامات شركات خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالتراخيص وسداد الضرائب فى: الالتزام بعدم إتاحة أو تقديم الخدمة إلا بعد الحصول على التراخيص اللازمة، والوفاء بالالتزامات الضريبية والتأمينية. وذلك على التفصيل الآتى :-

أولاً : الالتزام بعدم إتاحة أو تقديم الخدمة إلا بعد الحصول على التراخيص اللازمة .:

تحظر المادة الثانية من القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ إتاحة أو أداء خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات إلا بعد الحصول على ترخيص بذلك من الجهة المختصة (وزارة النقل) وفقاً لأحكام هذا القانون .وقد أحال القانون فى شأن شروط وإجراءات وضوابط الترخيص إلى القرار التنظيمى الصادر من رئيس مجلس الوزراء المعنى بهذا الشأن .

ويحظر القانون كذلك استخدام مركبات النقل البرى فى أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المرخص لها وبعد الحصول على تصريح تشغيل لتلك المركبات. ويمتتع كذلك على الأشخاص الطبيعية (السائقين) أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المرخص لها وبعد حصول قائد المركبة على كارت التشغيل. وبذلك تتمثل التصاريح اللازمة وفقاً لمنظومة العمل فى تلك الشركات فى: ترخيص الشركة، تصريح التشغيل، وكارت التشغيل. (المادة ٨ من القانون) .

ويعاقب أعمالاً للمادة ١٥ من القانون كل من قام باتاحة أو أداء الخدمة دون الحصول على الترخيص، وكذلك كل من قام باستخدام مركبة فى أداء الخدمة دون الحصول على تصريح التشغيل أو قام بقيادتها دون الحصول على كارت التشغيل بغرامة لا تقل عن مائتى الف جنية ولا تزيد عن خمسة مليون جنية .

وننوه هنا، أن الترخيص الصادر بتقديم خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات هو ترخيص شخصى لايحوز التنازل عنه إلا بعد موافقة وزير النقل واستيفاء الشروط التى تحددها الوزارة (المادة ٢ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

ويلتزم المرخص له كذلك باخطار الجهة المانحة للترخيص فى حالة حدوث أى تغيير أو تعديل فى البيانات الخاصة به، مثال البيانات المتعلقة بأسماء المديرين أو أرقام الاتصال.

ويتم الغاء ترخيص الشركة تلقائياً دون حاجة إلى تنبيه أو انذار فى حالات ثبوت الحصول على الترخيص من خلال التحايل، أو افلاس الشركة، أو التنازل عن الترخيص للغير كلياً أو جزئياً دون الحصول على موافقة وزارة النقل، وأخيراً حالات مخالفة أحكام المواد ٩، ١٠، ١٢ من القانون المتعلقة بالبيانات وسياسات دمج سيارات الأجرة.

ويجب أن تلتزم الشركات المرخص لها بالحدود الواردة بالترخيص وبنموذج عمل هذا النوع من الشركات، فيحظر عليها التجول أو التجمع فى مكان لتحميل الركاب (المادة ١٠ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

ترخيص الشركة مقدمة الخدمة: -

تتقدم الشركة طالبة الترخيص بطلب مقدم على النموذج المعد لذلك من قبل ويتضمن الطلب عدد المركبات أو عدد وسائل النقل الجماعى المطلوب تشغيلها، ويرفق بالطلب المستندات الآتية: مستخرج رسمى من السجل التجارى، صحيفة الاستثمار، صورة معتمدة من البطاقة الضريبية، صورة من شهادة التسجيل لضريبة القيمة المضافة، شهادة تفيد تسجيل الشركة بالتأمينات الاجتماعية وسداد الاشتراكات، صورة من الميزانية الافتتاحية وذلك بالنسبة للشركات مقدمة الخدمة لأول مرة، أو صورة من ميزانية الشركة القائمة وقت العمل بالقانون وذلك عن

الثلاث سنوات الأخيرة، الهيكل التنظيمي، بيانات المديرين التنفيذيين، وذلك بالإضافة إلى أي مستندات أخرى تطلبها الوزارة. (المادة ٦ من قرار رئيس الوزراء).

وتقوم وزارة النقل بإخطار مقدم الطلب بالنتيجة خلال ثلاثين يوماً من تاريخ التقديم، ويجب أن يكون الرد مسبباً في حالة الرفض، ويكون للشركة الحق في إعادة التقديم مرة أخرى في هذا الفرض.

ويحدد الاخطار الموجهه بالموافقة قيمة المطالبة برسوم فئة الترخيص وقيمته وأرقام الحسابات البنكية المخصصة لإيداع تلك المبالغ، ويجب سداد ٢٥% من قيمة رسوم الترخيص على الفور. وتكون رسوم الترخيص عن مدة خمس وبعدها أقصى ثلاثون مليون جنية. (المادة ٥ من القانون)

وتستكمل الشركة إجراءات الترخيص من خلال تقديم المستندات الآتية: أشعار بنكي يفيد بسداد ٢٥% من قيمة الترخيص، صورة من اتفاق التعاون المبرم مع وزارة التضامن الاجتماعي في شأن آلية العمل في منظومة التأمين الاجتماعي. ويتم تقديم تلك المستندات بعد قيام وزارة النقل باستيفاء موافقة الجهات الأمنية بشأن تنفيذ الشركة طالبة الترخيص للالتزامات الواردة في المادتين (١٠/٩) من القانون الخاصة بتوفير الشركة لجهات الامن القومي جميع البيانات والامكانيات والنظم والبرامج التي تمكنها من ممارسة عملها وتأمين قواعد البيانات والمعلومات. ويلى ذلك صدور الترخيص بعد اعتماده من وزير النقل ويكون سارياً لمدة خمس سنوات.

تصريح وكارت التشغيل والعلامة الايضاحية:-

يتعين تسجيل الشركة المرخص لها ببدء لدى الإدارة العامة لنظم معلومات المرور بوزارة الداخلية. ويُقدم طلب التسجيل من قبل الممثل القانوني للشركة أو من ينوب عنه مرفقاً به الترخيص الصادر من وزارة النقل للشركة بممارسة نشاط خدمة النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، وذلك بالإضافة إلى تقديم كشف بأسماء المفوضين من قبل الشركة في القيام بتسجيل الطلبات واستلام كروت وتصاريح التشغيل والعلامات الايضاحية. وبعد قيام الإدارة بمراجعة الأوراق والتدقيق في صحة البيانات يتسلم المفوضون من قبل الشركة المرخص لها التوقيع الالكتروني الخاص بكل منهم لإدخال بيانات المركبات وقائديها على الموقع الالكتروني المخصص لذلك.

وتتولى الإدارة العامة لنظم معلومات المرور مراجعة الطلبات المقدمة والتأكد من استيفاء وصحة المستندات وإصدار تصريح وكروت التشغيل وإصدار العلامة الايضاحية، وتسلم للممثل القانوني للشركة أو من ينوب عنه.

ويشترط لإصدار تصريح التشغيل إجراء فحص فنى للمركبة وسداد الرسوم المطلوبة، ويشترط لإصدار كارت التشغيل لقائد المركبة أن يكون حاصلاً على رخصة قيادة خاصة أو مهنية أو رخصة قيادة دراجة نارية سارية لمدة لا تقل عن سنة، فضلاً عن انه يشترط كذلك مرور ثلاث سنوات من تاريخ استخراج الرخصة مع إستثناء المهنية، ويشترط كذلك اجتياز قائد المركبة لكشف الكومسيون الطبى، ويكون تصريح أو كارت التشغيل سارياً لمدة عام قابلاً للتجديد.

ثانياً: الالتزام بسداد الضرائب والتأمينات:-

تلتزم الشركات المرخص لها بمزاولة خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات طبقاً لما ورد بالمادة ١١ من القانون بسداد جميع ضرائب والرسوم والتأمينات الاجتماعية على النحو المقرر قانوناً وذلك بشكل منتظم. وتلتزم كذلك الشركات المرخص لها لأغراض مكافحة التهرب الضريبى بتقديم بيان دورى كل ثلاثة اشهر بأسماء ممارسى الخدمة سواء كانوا شركات او اشخاص طبيعية وذلك على النموذج المعد من قبل مصلحة الضرائب المصرية، ويتعين ابلاغ المصلحة بأى تغيير فى البيانات فى خلال خمسة عشر يوماً من تاريخ حدوثه.

وتجدر الإشارة إلى، خضوع الخدمات التي تقدمها الشركات المرخص لها للضريبة على القيمة المضافة وذلك استثناءً من الإعفاء المقرر لخدمة النقل البرى من الخضوع لتلك الضريبة. ويخضع كذلك للضريبة على القيمة المضافة وكلاء الشركات المرخص لها المعنيين بالوساطة لتمكين أصحاب المركبات ووسائل النقل الجماعى من العمل مع الشركات المرخص لها بتقديم خدمة النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات. وتلتزم الشركات المرخص لها ووكلائها بتحصيل وتوريد هذه الضريبة وفقاً للقواعد والإجراءات المنصوص عليها فى قانون الضريبة على القيمة المضافة.

وتلتزم كذلك الشركات المرخص لها باحكام قانون الضريبة على الدخل فضلاً عن قانون الضريبة على القيمة المضافة^(١)، وبخاصة القواعد المتعلقة بتقديم الاقرارات الضريبية وتطبيق نظام التحصيل والخصم لحساب الضريبة وسداده فى المواعيد المقررة (المادة ٢٢ من قرار رئيس

(١) "يعد تحديد المشرع المصرى فى قانون شركات خدمات النقل للالتزامات الضريبية وخاصة ما يتعلق بخضوع الخدمات التى تقدمها الشركة للضريبة على القيمة المضافة أمراً محموداً ؛ إذ قد تلاحظ أن هيكلة الاعمال بالطريقة التى تتبعها الشركات التى تعتمد على تطبيقات مثل Uber & Gig قد أدى فى البلدان العاملة بها إلى حدوث انخفاضاً فى تحصيل الضرائب غير المباشرة Gst&Vat وكذلك الضرائب المباشرة".

See: Jasenko Marin & Sinia Sa Petrovic & Miso Mudric & Hrvoje Lisicar, Op.Cit.,P. 181.

الوزراء). وتطبيقاً لما تقدم، يتعين أن يرفق بطلب الترخيص للشركة صورة معتمدة من البطاقة الضريبية، وصورة من شهادة التسجيل لضريبة القيمة المضافة، وشهادة تفيد تسجيل الشركة مقدمة الطلب بالتأمينات الاجتماعية وسداد الرسوم.

ويرى البعض، أن المنصات الإلكترونية تثير الكثير من التحديات للأنظمة الضريبية والتي لا تتضمن قواعد واضحة ومحددة لمعاملة المنصات الرقمية، وأنه ينبغي إصدار تشريعات منفصلة للمنصات الرقمية^(١)، ومن أهم تلك التحديات الافتقار للوسائل التكنولوجية التي تمكن مصلحة الضرائب من الرقابة الفعلية على المنصات.

وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بعدم قبول تشغيل سائقي المركبات المرخص لهم الا بعد تقديم الشهادة الدالة على القيام بسداد الاشتراكات الخاصة بالتأمينات الاجتماعية على النحو الوارد بقانون التأمين الاجتماعي رقم ٧٩ لسنة ١٩٧٥.

المطلب الثاني

التزامات الشركات المتعلقة بالبيانات والشبكات

تتباين التزامات الشركات المرخص لها بمزاولة نشاط خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالبيانات والشبكات ما بين الالتزام بالسرية والاتاحة والتحقق والتأمين، وذلك على النحو الآتي:-

أولاً: التزام الشركات المرخص لها بسرية البيانات والمعلومات:

تلتزم الشركات المرخص لها بتأمين قواعد البيانات والمعلومات بما يضمن الحفاظ على سريتها والحيلولة دون اختراقها أو تلفها (المادة ١٠ من القانون). ولا يقتصر الالتزام بالسرية على الشركات المرخص لها فقط بل يمتد كذلك ليشمل سائر تابعي الشركة المرخص لها. ويقصد بالمعلومات "مجموعة من الرموز والحقائق أو المفاهيم أو التعليمات التي تصلح لأن تكون محلاً للتبادل أو الاتصال أو التفسير أو التأويل أو المعالجة بواسطة الافراد أو الانظمة الالكترونية". وهي بذلك تختلف عن البيانات التي تعنى "تحليل وتفسير المعلومات وذلك بمعالجتها إلكترونياً بغرض تمكين ذوى الشأن من الحكم على الظواهر والمشاهدات"^(٢).

(١) د/ يونس حسن عقل و د/ محمد حارس طه، إطار مقترح لفرض الضريبة على المنصات الرقمية في مصر"دراسة تطبيقية على منصات النقل التشاركي"، المجلة العلمية للدراسات المحاسبية، مج ٢، ع ١، ٢٠٢٠، ص ٢٦٩.

(٢) د/ محمد محمد القطب مسعد، الحماية المدنية للمعلومات الشخصية في مواجهة الثورة التكنولوجية لوسائل الاتصال والتواصل، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ع ٦٧، ٢٠١٨، ص ٨٠٥.

ولم تحدد المادة العاشرة من القانون البيانات محل الالتزام، وأحالت في شأن ذلك التحديد إلى القواعد التنظيمية الصادرة بقرار من رئيس مجلس الوزراء. وبناءً على ما تقدم، أكدت المادة ٣٠ من القواعد التنظيمية على التزام الشركات المرخص لها والعاملون لديها بالمحافظة على سرية البيانات والمعلومات والمستندات أيًا كانت طبيعتها مادامت متصلة بموضوع الخدمة. وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بوضع القواعد اللازمة لضمان سرية المعلومات والبيانات التي يتم الحصول عليها بمناسبة مباشرة العمل بالشركة، على أن يتم عرض تلك القواعد على الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات للقيام بمراجعتها تمهيداً لاعتمادها من قبله. (المادة ٣٢ من قرار رئيس الوزراء).

وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بالقواعد الصادرة عن الجهاز القومي لتنظيم الاتصالات بشأن تأمين بيانات المستخدمين والاتصالات المتعلقة بتقديم الخدمة. ويتعين على الشركات المرخص لها القيام بالاحتفاظ بقواعد البيانات ذات الصلة بالمعلومات والبيانات المتعلقة بعمليات الشركة لمدة ١٨٠ يوماً، وتشمل تلك البيانات على الأخص: بيانات مستخدمي الخدمة، بيانات مؤدى الخدمة، بيانات الخدمة المقدمة كالنظام المحاسبي والتعريف، والبيانات المتعلقة بشكاوى العملاء.

ثانياً: التزام الشركات المرخص بتأمين شبكات البيانات:

يتفرع عن الالتزام بضمان سرية المعلومات والبيانات التزام الشركات المرخص لها بتأمين الشبكات، وتستلزم عملية التأمين وفقاً لما أشارت إليه المادة ٣١ من قرار رئيس الوزراء القيام بما يلي:

(١) القيام بربط شبكات الشركات المرخص لها مع الشبكات الخاصة بالجهات الأمنية المعنية، وذلك من خلال شبكات افتراضية خاصة virtual private network، وذلك بالاستعانة بأحد الشركات المرخص لها بأداء هذا النوع من الخدمات داخل ج. م. ع.

(٢) اتخاذ كافة الإجراءات الاحترازية اللازمة والخطوات المؤسسية والفنية اللازمة لحماية الشبكات بما يضمن بدوره سرية البيانات والمعلومات الخاصة بالمستخدمين كافة، وعلى الشركة في سبيل ذلك الاستعانة بأحدث البرامج والنظم المعمول بها في هذا الشأن والعمل على تحديثها ومواكبة أحدث التطورات بشكل مستمر.

(٣) تقديم التقرير الفنى السنوى للمركز القومي للاستعداد لطوارئ الحاسب والشبكات بالجهاز القومي لتنظيم الاتصالات. وقد حددت المادة ٣١ من قرار رئيس الوزراء رقم ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ البيانات التي يتعين أن يحتويها التقرير السنوى، وهى تلك البيانات المتعلقة باختبارات الاختراقات وكذلك الاختبارات الخاصة بنقاط الضعف penetration and vulnerability

teat . ويشترط موافقة الجهاز المركزى للاتصالات بشكل مسبق على الشركة التى سيعهد اليها بمهمة القيام بتلك الاختبارات على أن تكون من بين الشركات التى تتمتع بسمعة جيدة ولها سابق الخبرة فى هذا المجال. ويتعين الالتزام التام بتعليمات الجهاز القومى لتنظيم الاتصالات فى حالة وجود ثغرات أو نقاط ضعف بالمنظومة، سواء تمثلت التعليمات فى الإصلاح الفورى أو الإيقاف للخدمة لحين الإصلاح أو غير ذلك من التعليمات.

(٤) تقديم تقرير فنى فورى تقييماً للمركز الوطنى للاستعداد لطوارئ الحاسب الآلى والشبكات بالجهاز القومى للاتصالات عقب حدوث أية تغيرات كبيرة وهامة فى التطبيقات المستخدمة أو الشبكة الخاصة بالخدمة.

ثالثاً: التزام الشركات المرخص لها بإتاحة البيانات لجهات الامن القومى ووزارة النقل:ـ

تلتزم الشركات المرخص لها بتوفير جميع البيانات والمعلومات المطلوبة وفقاً لاحتياجات جهات الامن القومى^(١)، وكذلك توفير الإمكانيات المادية الفنية كالمعدات والنظم والبرامج التى تتيح لتلك الجهات ممارسة اختصاصاتها (المادة ٩ من القانون). وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بإتاحة البيانات التى أوجب القانون القيام بحفظها لمدة ١٨٠ يوماً . السابق الإشارة اليها . لجهات الأمن القومى أو لاي جهة مختصة عند الطلب (المادة ١٠ من القانون). وفى ذلك اعلاء لاعتبارات الامن القومى والنظام العام -نؤيده- من جانب المشرع.

وتلتزم الشركات المرخص كذلك بتقديم أحصائية أسبوعية من واقع قواعد البيانات -عدا البيانات المالية- للادارة العامة لنظم معلومات المرور وذلك بالصيغة الفنية التى تحددها. وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بمشاركة وإتاحة المعلومات الآتية لوزارة النقل وذلك لأغراض التخطيط والتنظيم والرقابة. وتشمل البيانات محل ذلك الالتزام وفقاً للتحديد الوارد فى المادة ٣٥ من قرار رئيس الوزراء الآتى:ـ

(١) سجل الاعمال (البيانات المتعلقة بالرحلة): وتشمل نقطة بدء الرحلة ونهايتها، خط السير، وقت بدء الرحلة ونهايتها، الفارق الزمنى بين طلب الراكب أداء الخدمة والبدء فى الرحلة، قيمة الأجرة.

(٢) شكاوى العملاء: وينبغى أن تشتمل على أسم العميل مقدم الشكوى وأن يرفق بها سائر البيانات المتعلقة بالرحلة بالإضافة إلى الإجراءات التى تم اتخاذها تجاه الشكوى.

(١) See: Jasenko Marin& Sinisa Petrovic& Miso Mudric& hrvoje Iisicar, Op.cit, p.81, No.8.5.

(٣) تقارير جودة الخدمة: وهي التقارير المعدة من قبل الشركة المرخص لها سواء كانت تقارير دورية لقياس الجودة أو نتيجة تفتيش فجائي أو بمناسبة واقعة محددة. وينبغي أن تتضمن التقارير الآلية المستخدمة في اعدادها.

(٤) بيانات سجل المخالفات: المتضمن كافة الملاحظات على أداء خدمة السائقين وعلى مدى كفاءة المركبات المستخدمة.

ونوه أخيراً، أن الشركات المرخص لها تلتزم بمقتضى المادة ٣٥ من قرار رئيس الوزراء الصادر بالقواعد التنظيمية أن تمكن وزارة النقل من الولوج لقاعدة بيانات الشكاوى.

رابعاً: التزام الشركات المرخص لها بالتحقق من بيانات المستخدمين ومقدمي الخدمة:

تلتزم الشركات المرخص لها بمزاولة خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات بالتحقق من بيانات المستخدمين ومقدمي الخدمات، وأن تلتزم فى ذلك بما تصدره الجهات المعنية والجهاز القومى للاتصالات من قواعد وتعليمات.

وقد حددت البيانات محل الالتزام المادة ٣٤ من قرار رئيس الوزراء، وهى:

(١) بيانات مؤدو الخدمة من السائقين والوكلاء: ويتم التحقق عبر الربط بين شبكة الشركة المرخص لها والجهاز القومى لتنظيم الاتصالات وذلك من خلال الرقم القومى.

(٢) بيانات المستفيدين من الخدمة: ويتم التحقق عبر الربط بين شبكة الشركة المرخص لها والجهاز القومى لتنظيم الاتصالات وذلك من خلال رقم التليفون المحمول، وعند التحقق ومطابقة الاسم مع الرقم يتم التسجيل والاحتفاظ بالبيانات مع الإشارة الى تاريخ تحديث الخط والرقم المميز للجهاز المستخدم .

(٣) بيانات الرخص الخاصة بالمركبات والسائقين: ويتم التحقق عبر الربط بين شبكة الشركة المرخص لها والجهاز القومى لتنظيم الاتصالات عن طريق رقم الرخصة وفى حالة المطابقة يتم التسجيل.

(٤) بيانات كروت التشغيل الخاصة بقائدى المركبات وبيانات التشغيل الخاصة بالمركبات، ويتم ذلك من خلال الربط بين شبكة الشركة المرخص لها وشبكة الجهة المعنية باستخراج تلك الكروت والتصاريج، وفى حالة التحقق يتم التسجيل.

المطلب الثالث

التزامات الشركات المتعلقة بالخدمات المقدمة

تتمثل التزامات شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالخدمات المقدمة فى: الالتزام بتقديم سياسة لدمج سيارات الأجرة فى منظومة عمل الشركات، والالتزام بالشفافية، والالتزام المرتبطة بجودة الخدمات المقدمة، والالتزام بمقتضيات نموذج العمل، والالتزام بأحكام قانون حماية المنافسة. وذلك على التفصيل الآتى:-

أولاً: الالتزام بتقديم سياسة دمج السيارات الأجرة:

تلتزم الشركات المرخص لها بتقديم سياسة واضحة بشأن دمج سيارات الأجرة ضمن منظومة العمل لديها وذلك من خلال مدة أقصاها ثلاثة اشهر من اصدار الترخيص (المادة ١٢ من القانون). وتقوم بعد ذلك وزارة النقل بمراجعة السياسة المقدمة من قبل الشركة المرخص لها، ولها فى سبيل ذلك أن تعقد جلسة مناقشة مع الشركة المرخص لها، وإذا انتهت المراجعة إلى الموافقة يتم اعتماد سياسة الدمج من قبل وزير النقل وتصبح السياسة ملزمة للشركة، وإذا انتهت المراجعة إلى الرفض يتعين على الشركة المرخص لها تقديم سياسة أخرى للدمج خلال شهر على الأكثر من اخطار الشركة بالرفض.

وتطبيقاً للمادة ١٧ من القانون تعاقب الشركات المرخص لها عند مخالفة احكام المادة ١٢ بشأن سياسة دمج السيارات الأجرة بالغرامة التى لا تقل عن ٥٠٠ الف جنيه ولا تزيد على خمسة ملايين جنيه، وذلك بالإضافة إلى الغاء الترخيص الممنوح للشركة.

وتمثل الزامية سياسات دمج سيارات الأجرة آلية لتحقيق نوعاً من التوازن بين الاعتبارات الاقتصادية والاجتماعية التى حدثت بالمشروع المصرى إلى تقنين وتنظيم شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام التكنولوجيا وحماية مصالح سائقى الأجرة التقليديين فى المقابل.

البيانات الإلزامية الواجب توافرها بالسياسة المقترحة:- يتعين أن تتضمن سياسة الدمج المقدمة من الشركات المرخص لها العناصر الآتية وذلك بالإضافة إلى أى بيانات أخرى قد ترى الشركة اضافتها:-

أولاً: بيان الهدف من السياسة المقترحة.

ثانياً: تحديد فئات سيارات الأجرة المستهدفة مع بيان العدد.

ثالثاً: تحديد فئات سائقى الأجرة المستهدفة مع بيان العدد.

رابعاً: بيان البرامج المقترحة لفحص وتأهيل المركبات وفق جدول زمنى محدد مع بيان سائر النواحي الإجرائية والتمويلية كذلك أن كان لها مقتضى.

خامساً: رؤية الشركة والتزاماتها فى شأن الارتقاء بأسطول سيارات الأجرة ومقدار مساهمة الشركة فى برنامج إحلال سيارات الأجرة المستعملة بسيارات جديدة.

سادساً: رؤية الشركة ومدى المساهمة برنامج التحول نحو الغاز الطبيعى أو سيارات الكهرباء أو المحركات الهجينة لسيارات الأجرة.

سابعاً: برامج تنمية قدرات سائقى السيارات الأجرة.

ويتبين مما تقدم، مراعاة قانون تنظيم خدمات النقل البرى استخدام تكنولوجيا المعلومات

للبعد البيئى من خلال الزام الشركة باطلاع بدور فى برامج التحول نحو الغاز الطبيعى أو

المحركات الهجينة أو الكهربائية لسيارات الأجرة المدمجة ضمن منظومة العمل بالشركة المرخص لها.

ثانياً: الالتزام بالشفافية:

تلتزم مركبات النقل البري العاملة ضمن منظومة الشركات المرخص لها بوضع العلامة الايضاحية أثناء فترة التشغيل^(١).

وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بالإعلان عن أسعار الخدمة المقدمة للعملاء (التعريف) وآلية احتسابها مع بيان المبالغ المستحقة في حالة إلغاء الرحلة وذلك من خلال موقعها الالكتروني والتطبيق الخاصة بها.

وتلتزم كذلك الشركات المرخص لها بالإعلان على موقعها الالكتروني ومن خلال تطبيقاتها عن سياسة التخفيضات المتبعة ونسبتها ونطاق تطبيقها.

وتلتزم كذلك الشركات المرخص لها بالإعلان للعميل عن بيانات السائق، وأن تكون البيانات الظاهرة للعميل وقت طلب الخدمة هي للسائق المنفذ فعلياً للخدمة.

ثالثاً: التزامات الشركات المرخص لها المتعلقة بجودة الخدمات:

تلتزم الشركات المرخص لها بعدة التزامات الغرض منها ضمان الخدمة المقدمة للعملاء، منها ما يتعلق بمواصفات واشتراطات المركبات المستخدمة، ومنها ما يتعلق بقياس ورقابة الجودة، ومنها ما يتعلق بالسائقين. وذلك على النحو الآتي:-

(١) **الإشترطات المتعلقة بالمركبات:** - تلتزم الشركات المرخص لها بمراعاة الإشرطات المحددة بالقواعد الواردة بقرار رئيس مجلس الوزراء رقم ٢١٨٠ لسنة ٢٠١٩ وكذلك الواردة بقرار وزير النقل، فعلى سبيل المثال: يشترط أن تكون المركبات المستخدمة مكيّفة وفي حالة فنية جيدة بما يضمن مستوى الخدمة المقدمة، وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بتخفيض سنة الصنع لديها لكافة المركبات إلى خمس سنوات على أن يتم ذلك تدريجياً وبعدها اقصى بنهاية سنة ٢٠٢٤، ويجب أن تتضمن سياسة الشركة بياناً بالإجراءات المتبعة في هذا الشأن وفق جدول زمني محدد.

وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بعمل فحص فني للمركبة قبل الشروع في ضمها لمنظومة العمل بالشركة؛ وذلك ضماناً لمستوى الخدمة المقدمة. ويحظر على الشركة المرخص لها تشغيل أى نوع من أنواع المركبات دون إستيفاء الشروط والمواصفات المحددة من قبل وزارة

(١) العلامة الايضاحية كما عرفتها المادة الأولى من القانون، هي شعار مميز يتعين وضعه طوال فترات التشغيل، وهو عبارة عن شريحة الكترونية برتقالية اللون لا تقل ابعادها عن ١٠*١٧سم، ويكون مطبوعاً عليها شعار الإدارة العامة لنظم معلومات المرور مضافاً إليها عبارة "المركبة تعمل بنظام نقل الركاب بالاستدعاء الالكتروني".

النقل أيضاً، كما يجب أن لايزيد معدل الأعطال للمركبات عن ٢% من عدد الرحلات في الشهر كحد اقصى (المادة ٢٥ من قرار رئيس الوزراء).

(٢) قياس ورقابة الجودة: تضع وزارة النقل معايير وشروط جودة الخدمات المقدمة وآليات الرقابة والتفتيش وتنظيم العمل، ويصدر بذلك قرار من وزير النقل ويكون ملزماً للشركات المرخص لها. ويتعين على الشركات المرخص لها موافاة وزارة النقل بكافة البيانات والتقارير التي تطلبها لقياس الجودة وتقييم مستوى الخدمة. ويحق للوزارة كذلك عمل استطلاع رأى للعملاء بعد التنسيق مع الشركات المرخص لها لقياس جودة الخدمات ومدى رضا العملاء. وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بموافاة وزارة النقل بنسخ الكترونية من تقارير قياس الجودة الدورية والعرضية المعدة بمعرفة الشركة مع بيان الآلية المتبعة في اعداد هذه التقارير.

ويتعين على الشركة المرخص لها توفير مركز لخدمة العملاء لتلقى الشكاوى تليفونياً أو من خلال الموقع الالكتروني وتسجيلها على قاعدة البيانات بشكل فوري. ويلزم أن تكون قاعدة البيانات مرتبطة بالوزارة الكترونياً مما يُمكنها من الولوج الى قاعدة البيانات ومتابعة مدى ملائمة الإجراءات المتخذة.

(٣) الاشتراطات المتعلقة بالسائقين: تلتزم الشركات المرخص لها بحسن اختيار السائقين خلقياً ومهنيّاً، وعليها أن تقوم بعمل فحص شهري على عينة عشوائية من السائقين لا تقل نسبتها عن ٠,٠٥% لدى القومسيون الطبي أو أى من المراكز الطبية المعتمدة من وزارة الداخلية وانهاء التعاقد الفوري مع السائقين الذين يثبت تعاطيهم للمواد المخدرة. (المادة ٩ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

وتلتزم الشركة المرخص لها بعمل برامج تدريبية متقدمة بهدف تأهيل السائقين على التعامل مع التطبيق الالكتروني الخاص بها ضماناً لكفاءة الخدمات المقدمة. ويعاد تدريب السائق في حالة وجود أكثر من ثلاث شكاوى مقدمة ضده خلال الشهر الواحد، ويتم إنهاء التعاقد وإلغاء كارت تشغيل السائق في حالة التكرار.

رابعاً: الالتزام بمقتضيات نموذج العمل:-

تقدم شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات خدمات تقليدية -نقل الركاب- من خلال نموذج عمل مبتكر غير تقليدى، فالشركة لا تمتلك المركبات وتعتمد على تطبيق على الهاتف الذكى والمواقع الالكترونية يمكن مستخدميه من طلب الخدمة والربط بأقرب السائقين فى مكان تواجدهم واتمام التعاقد من خلال المنصات الرقمية. وبناءً على ما تقدم، يحظر على الشركات المرخص لها وعلى قائدى المركبات المنضمة لمنظومة العمل لدى الشركة التجول لتحميل الركاب.

وتلتزم الشركات المرخص لها كذلك بإتاحة وسائل قبول المدفوعات الالكترونية عبر تطبيقها بالهواتف الذكية وعبر مواقعها الالكترونية؛ وذلك لإتاحة سداد مقابل خدمات النقل المقدمة عبر وسائل الدفع الرقمية (المادة ١٠ من قرار رئيس مجلس الوزراء).

خامساً: الالتزام بأحكام قانون حماية المنافسة:-

تنص المادة ٢٩/د من قرار رئيس الوزراء على أنه يجب على الشركة المرخص لها الالتزام بالأحكام الواردة بقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥ وتعديلاته، وعلى الرغم من أن الالتزام قد ورد النص عليه ضمن ضوابط التعريف، إلا أنه يمثل التزاماً عاماً يقع على عاتق الشركات المرخص لها. وعليه، يحظر على الشركات المرخص لها بأداء وإتاحة خدمات النقل البري للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات القيام بأى من الممارسات الآتية: -

١- إساءة استغلال المركز المسيطر: -

يشترط للقول بتحقيق السيطرة توافر ثلاث شروط مجتمعة وهى: الحصة السوقية التي تجاوز نسبة الـ ٢٥%، المقدرة الاقتصادية والفاعلية التي تمكن من احداث تأثير فعال في الأسعار أو حجم المعروض من السلع والخدمات، واخيراً عدم قدرة المنافسين على الحد من تلك السيطرة والدرجة العالية من الهيمنة. ولا يعد المركز المسيطر محظوراً فى حد ذاته فلا يبدان مشروع لمجرد تفوق أدائه الاقتصادى مقارنة بالمشروعات الأخرى مما مكنه من التمتع بمركز مسيطر فى السوق المعنية، ويقع الحظر على إساءة استغلال المركز المسيطر.

وقد وردت الممارسات المجسدة لإساءة استغلال المركز المسيطر بالمادة ٨ من القانون، وذلك على سبيل الحصر. وتنقسم تلك الممارسات إلى أربعة طوائف تتمثل فى الآتى: -
الطائفة الاولى: الممارسات المجسدة للإساءة المتعلقة بالتسعير، وهى الأسعار التمييزية و الاختلالية.

الطائفة الثانية: الممارسات المجسدة للإساءة المتعلقة بالإنتاج: وهى الامتناع عن انتاج أو إتاحة منتج شحيح متى كان انتاجه أو اتاحته ممكناً من الناحية الاقتصادية، ومنع عمليات التصنيع أو الإنتاج أو التوزيع.

الطائفة الثالثة: الممارسات المجسدة للإساءة المتعلقة بالتعامل، وهى رفض التعامل والبيع المرتبط.

الطائفة الرابعة: الممارسات المجسدة للإساءة المتعلقة بالتبعية الاقتصادية وهى: ارتكاب فعل من شأنه الاقتصار على توزيع منتج دون غيره بين اشخاص ذوى علاقة راسية، واشتراط

المركز المسيطر على المتعاملين معه على عدم الإتاحة للمنافسين ما يحتاجونه من مرافق المتعاملين وخدماتهم، وإلزام مورد بعدم التعامل مع منافس. وبناءً على ما تقدم، يحظر على الشركات المرخص لها بأداء أو إتاحة خدمات النقل البرى للركاب باستخدام التكنولوجيا عند تحقق السيطرة فى السوق المعنية أن تمارس اياً من الممارسات الواردة بالمادة ٨ من قانون حماية المنافسة. ومثال على ذلك: إذا تحققت السيطرة لاحدى الشركات المرخص لها فلا يجوز لها أن تمنح تخفيضات أو خصومات للعملاء من شأنها إتاحة الخدمة بسعر يقل عن سعر التكلفة الحدية، وكذلك لا يجوز لها الامتناع عن أداء الخدمة دون مبرر جدى، أو القيام بربط تقديم الخدمة على شراء منتج أو قبول التزامات تعاقدية غير مألوفة.

٢- الاتفاقات المقيدة للمنافسة بنوعيتها الرأسى والافقى: -

تحظر المادة ٧ من قانون حماية المنافسة الاتفاقات الرأسية المقيدة للمنافسة، ويقصد بها كل اتفاق بين الشخص وائياً مورديه أو عملائه يكون من شأنه الحد من المنافسة. وتحظر المادة ٦ من قانون حماية المنافسة كذلك الاتفاقات الافقية المقيدة للمنافسة، ويقصد بها الاتفاقات التى تتم بين اشخاص متنافسة أى على مستوى واحد من العملية الاقتصادية، وذلك إذا كان من شأن الاتفاق احداث اياً مما يلى:- رفع أو تخفيض أو تثبيت الأسعار، اقتسام الأسواق، التنسيق بشأن التقدم أو الامتناع عن الدخول فى المناقصات والمزايدات وسائر عروض التوريد، واخيراً تقييد عمليات الإنتاج أو التصنيع أو التسويق أو التوزيع وبناءً على ما تقدم، يحظر على الشركات المرخص لها بمزاولة خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات القيام بالاتفاق فيما بين بعضها البعض، أو فيما بينها وبين العملاء أوالموردين على ايه أمور تقع فى نطاق الحظر الموضح ويكون من شأنها الحد من المنافسة. ومثال على ذلك: يمتنع على الشركات المرخص لها الاتفاق على رفع أسعار الخدمات المقدمة أو الاتفاق على اقتسام الأسواق.

وتجدر الإشارة إلى أنه، تنص المادة ٢/٦ من قانون حماية المنافسة الواردة فى شأن الاتفاقات الافقية على أنه يمكن لجهاز حماية المنافسة بناءً على طلب مقدم من ذوى الشأن أن يعفى من الحظر الوارد بالمادة بعض الاتفاقات وذلك رهين بتوافر شرطين هما: أن يكون الهدف من الاتفاق تحقيق كفاءة اقتصادية، وأن يكون من شأنه تحقيق فوائد للمستهلكين تفوق اثار الحد من المنافسة.

الخاتمة

شهدت الآونة الأخيرة انتشاراً كبيراً لاستخدام تطبيقات الهواتف الذكية والمنصات الالكترونية المعتمدة على تقنية GPS فى النقل التشاركى للركاب داخل جمهورية مصر العربية، وقد بدأت تلك الشركات عملها فى غياب أى إطار تشريعى خاص ينظم عملها بما يتلائم مع خصوصية نموذج العمل.

وقد أصدر المشرع المصرى القانون رقم ٨٧ لسنة ٢٠١٨ بشأن شركات خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات، تداركاً للقصور خاصة بعد أن صدر حكم من محكمة الإدارى "الدائرة الاولى" فى ٢٠ مارس ٢٠١٨ فى الدعوى رقم ٢٩٠٢٠ لسنة ٧١ق، المقامة ضد شركتى أوبر وكريم والذى قضى بإلغاء قرار الإدارة السلبى بالامتناع عن إتخاذ الإجراءات القانونية حيال الشركتين المدعى عليهما.

وقد حظر القانون استخدام أى مركبة فى أداء الخدمة إلا من خلال الشركات المرخص لها؛ وذلك للقضاء على الممارسات غير المنظمة لعمل تلك الشركات والتي كانت أحد العوامل التى ساهمت فى الانتشار فائق السرعة لتلك التطبيقات. وقد تناولنا ببحثنا هذا التنظيم القانونى لتلك الشركات المستحدث بغية التعرف عليه وتقدير مدى فاعليته وملائمته والكشف عن مواطن القصور فى النصوص المنظمة أن وجد، وقد تبين لنا الآتى:-

- يحقق التنظيم القانونى لعمل تلك الشركات عدة مزايا منها: وضع آلية لمراقبة الجودة و السلامة، ووضع آليات لحماية المستهلك من خلال سياسات تسعير واضحة، ومراعاة الاشتراطات البيئية من خلال الربط بين الالتزام والأثر البيئى ومنح التراخيص، ووضع منظومة للتيفن من كفاءة النظم للحفاظ على سرية البيانات من جهة وضمان اتاحتها لجهات الامن القومى من جهة أخرى، ومجابهة الاخلال بالالتزامات الضريبية والتأمينية.
- يقتصر نطاق تطبيق القانون على شركات خدمات النقل البحرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات، وعليه لا تسرى أحكام القانون على الشركات التى تقدم خدمات النقل البحرى أو الجوى أو النهرى حتى وإن تم التعاقد مع العملاء من خلال استخدام تكنولوجيا المعلومات. ويقتصر كذلك نطاق التطبيق على الشركات التى تقدم خدمات النقل البرى للأشخاص، فلا يشمل الشركات المتخصصة فى النقل البرى للبضائع حتى وإن استخدمت تلك الشركات تكنولوجيا المعلومات كآلية للتعاقد. ويقصد بالنقل البرى فى مفهوم القانون نقل الركاب براً باستخدام مركبات خاصة أو وسائل النقل الجماعى العاملة فى خطوط غير منتظمة.
- تقدم الشركات خدمات نقل مبتكرة، فهى ليست فقط شركات لتقديم خدمات الكترونية، والابتكار هنا لا يرد على المنتج فى حد ذاته وإنما يتمثل فى نموذج عمل الشركة. وعليه تلتزم الشركة فى مواجهة العملاء بالتزامات الناقل البرى.

- أدى ظهور المنصات الرقمية لشركات خدمات النقل -خاصة- إلى بعض الآثار السلبية على حرية المنافسة مثال ذلك تكوين العديد من المراكز المهيمنة بسبب تأثير قوة الشبكة، التأثير السلبي على مقدمى خدمات النقل التقليدية والذي قد يكون مرجعه أحياناً ممارسات احتكارية إقصائية بالسوق المعنية. ويترتب على تقييد حرية المنافسة أو الحد منها أو منعها إلحاق ضرر جسيم بالسوق المعنية، ومنها: ارتفاع الاسعار، تراجع الاستثمارات، تدنى مستوى الخدمات المقدمة، قلة الخيارات المتاحة أمام المستهلكين، غياب الابتكار.
- تتمثل التزامات شركات خدمات النقل البرى باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالتراخيص و سداد الضرائب فى: الالتزام بعدم إتاحة أو تقديم الخدمة إلا بعد الحصول على التراخيص اللازمة، والوفاء بالالتزامات الضريبية والتأمينية.
- تخضع الخدمات التى تقدمها الشركات المرخص لها ووكلائها المرخص لهم للضريبة على القيمة المضافة. وتلتزم الشركات المرخص لها ووكلائها بتحصيل وتوريد هذه الضريبة وفقاً للقواعد والإجراءات المنصوص عليها فى قانون الضريبة على القيمة المضافة. وتلتزم كذلك الشركات المرخص لها باحكام قانون الضريبة على الدخل فضلاً عن قانون الضريبة على القيمة المضافة.
- تتباين التزامات الشركات المرخص لها بمزاولة نشاط خدمات النقل البرى للركاب باستخدام تكنولوجيا المعلومات المتعلقة بالبيانات والشبكات ما بين الالتزام بالسرية والاتاحة والتحقق والتأمين.
- تلتزم الشركات المرخص لها بعدة التزامات الغرض منها ضمان الخدمة المقدمة للعملاء، منها ما يتعلق بمواصفات واشتراطات المركبات المستخدمة، ومنها ما يتعلق بقياس ورقابة الجودة، ومنها ما يتعلق بالسائقين.
- يجب على الشركة المرخص لها الالتزام بالأحكام الواردة بقانون حماية المنافسة ومنع الممارسات الاحتكارية رقم ٣ لسنة ٢٠٠٥ وتعديلاته، وعلى الرغم من أن الالتزام قد ورد النص عليه ضمن ضوابط التعريف، إلا أنه يمثل التزاماً عاماً يقع على عاتق الشركات المرخص لها.
- لم ينظم القانون العلاقة بين العملاء والشركات لتخضع للقواعد العامة لعقد النقل البرى.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:-

- د/ **جعفر محمد المسير**: التكييف الفقهي لعقود الشركات الالكترونية للنقل البرى للأشخاص " شركة أوبر نموذجاً"، مجلة كلية الشريعة والقانون بتفهننا الاشراف، ج٦، ٢٠١٩.
- د/ **محمد محمد القطب مسعد**: الحماية المدنية للمعلومات الشخصية فى مواجهة الثورة التكنولوجية لوسائل الاتصال والتواصل، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ع ٦٧، ٢٠١٨، ص ٨٠٥.
- د/ **يونس حسن عقل ود/ محمد حارس طه**: إطار مقترح لفرض الضريبة على المنصات الرقمية فى مصر "دراسة تطبيقية على منصات النقل التشاركى"، المجلة العلمية للدراسات المحاسبية، مج٢، ع ١، ٢٠٢٠.

Catherine lee Rassman: Regulating rideshare without stifling innovation:Examining the drivers, the insurance “Gap”, university of Pittsburgh journal of technologylaw &policy 2014.

<http://advance.lexis.com>.

JasnKo Marin& sinisa petrovic& Miso Mudric &Hevoje Lisicar: Uber– Brave new service or unfair Competition ,Legal analysis of the nature of Uber services, springer, 2020.

Riebana Sachs: Comment: The common carrier barrier “An analysis of standard of car requirments ,insurance polices, and liability regulations for ride–sharing companies, Depaul law review, 2016.

<http://advance.lexis.com>.

Sigurd M. Nordic Oppegaard: Regulating Flexibility: Uber's platform as a technological work arrangement, Nordic journal of working life studies, Vol.11, No.1, March 2021.

Steven Van Uytsel: The digital economy and competition law in Asia, Springer,2021.

Yanelys Crespo: Uber v. regulations: “Ride–sharing” creates a legal gray area, university of Miami business law review, Vol.25:79,2016.
<http://respository.law.miami.edu>.

Yanwei Li &Araz Taeihagh& Martin De Jong: The governance of risks in ridesharing a revelatory case from Singapore, Energies, 2018.
<http://doi.org>,

Zeynep Ayata & Isik Onay: Global Perspectives On Legal Challenges Posed By Ridesharing Companies "A Case Study of Uber Springer 2021.