

ចំណងជើង និងសេចក្តីសង្ខេបជាផ្លូវការ

រៀបចំដោយអគ្គមេធាវី

អត្ថបទនៃវិធានការនេះអាចរកឃើញនៅលើគេហទំព័ររដ្ឋលេខាធិការនៅ
voterguide.sos.ca.gov

- ចាត់ចំណាត់ថ្នាក់អ្នកបើកបរសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន (rideshare) និងក្រុមហ៊ុនដឹកចែកចាយដោយប្រើប្រាស់កម្មវិធី បច្ចេកវិទ្យា នៅក្នុងទូរស័ព្ទដៃទំនើប ជា “អ្នកម៉ៅការឯករាជ្យ” មិនមែនជា “បុគ្គលិកនិយោជិត” លុះណាតែក្រុមហ៊ុន កំណត់ម៉ោងឲ្យអ្នកបើកបរ តម្រូវឲ្យទទួលយកសំណើរសុំជិះ ឬដឹកជញ្ជូនជាក់លាក់ ឬកំណត់មិនឲ្យ ធ្វើការឲ្យក្រុមហ៊ុនផ្សេង។
- អ្នកម៉ៅការឯករាជ្យមិនត្រូវបានការពារដោយច្បាប់ការងាររដ្ឋផ្សេងៗឡើយ — រាប់ទាំង ប្រាក់ឈ្នួលអប្បបរមា ប្រាក់ធ្វើការថែមម៉ោង ធានារ៉ាប់រងពេលគ្មានការងារ និងសំណងរបស់បុគ្គលិកនិយោជិត។
- ផ្ទុយមកវិញ អ្នកបើកបរដែលអ្នកម៉ៅការឯករាជ្យ និងទទួលបានសំណងដទៃទៀត — រួមមាន ប្រាក់ចំណូលអប្បបរមា ជំនួយថែទាំសុខភាព និងធានារ៉ាប់រងយានយន្ត។

- ហាមឃាត់បទបញ្ជាមូលដ្ឋានមួយចំនួននៃអ្នកបើកបរដែលប្រើប្រាស់កម្មវិធី បច្ចេកវិទ្យានៅក្នុងទូរស័ព្ទដៃទំនើប។
- ផ្តន្ទាទោសចំពោះការធ្វើពុតរលួយរបស់អ្នកបើកបរ។

សេចក្តីសង្ខេបនៃការប៉ាន់ប្រមាណរបស់អ្នកវិភាគច្បាប់ស្តីពី
ផលប៉ះពាល់សារពើពន្ធរបស់រដ្ឋនិងរដ្ឋាភិបាលមូលដ្ឋាន ៖

- ការកើនឡើងតិចតួចលើពន្ធប្រាក់ចំណូលរដ្ឋ ដែលបានបង់ដោយអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូននិងដឹកចែកចាយ និងអ្នកវិនិយោគទុន។

ការវិភាគដោយអ្នកវិភាគអង្គនីតិបញ្ញត្តិ

សាវតា

ការជិះនិងការដឹកជញ្ជូន ដោយប្រើកម្មវិធីក្នុងទូរស័ព្ទដៃ។ ក្រុមហ៊ុនខ្លះ អនុញ្ញាតឲ្យអតិថិជនជួលការជិះ ឬបញ្ជាទិញអាហារដោយប្រើកម្មវិធីលើទូរស័ព្ទ។ ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះតែងត្រូវបានហៅថា ក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការជិះនិងការដឹកជញ្ជូន។ ក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការជិះ និងការដឹកជញ្ជូនភាគច្រើនមានទីស្នាក់ការនៅរដ្ឋ California។ ជាសរុបក្រុមហ៊ុនទាំងនោះមានតម្លៃច្រើនស្មើនឹងក្រុមហ៊ុន Ford, General Motors, និង Fiat Chrysler រួមបញ្ចូលគ្នា។

ក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការជិះនិងការដឹកជញ្ជូនជួល អ្នកបើកបរជាអ្នកម៉ៅការឯករាជ្យ។ អ្នកម៉ៅការឯករាជ្យ គឺជាអ្នកដែលធ្វើការឲ្យអាជីវកម្មមួយប៉ុន្តែមិនមែនជាបុគ្គលិករបស់អាជីវកម្មនោះទេ។ អ្នកបើកបរអោយក្រុមហ៊ុន ចែករំលែកការជិះ និងការដឹកជញ្ជូនជ្រើសរើសពេលវេលាទឹកនៃឆ្នាំ និងទំហំការងារ។ អ្នកបើកបរប្រើប្រាស់ថយន្តផ្ទាល់ខ្លួន និងបង់ថ្លៃការចំណាយ ផ្ទាល់ខ្លួន។

អ្នកបើកបរភាគច្រើន ធ្វើការ ក្រៅម៉ោង។ អ្នកបើកបរភាគច្រើនធ្វើការក្រៅម៉ោង ហើយអ្នកបើកបរជាច្រើនធ្វើការតែមួយ រយខ្លី ឬម្តងម្កាល។ ក្រុមហ៊ុន ចែករំលែកការជិះ និងការដឹកជញ្ជូនបើកប្រាក់ឈ្នួលឲ្យអ្នកបើកបរមួយចំណែកនៃថ្ងៃជិះឬថ្ងៃដឹកជញ្ជូនដែលអតិថិជនបង់សម្រាប់ការប្រើសេវាកម្ម តាមកម្មវិធីក្នុងទូរស័ព្ទ។ អ្នកបើកបរចំណាយពេលប្រហែលមួយភាគបី រង់ចាំការជិះនិងការដឹកជញ្ជូន ហើយមិនទទួលបានប្រាក់ ឈ្នួលក្នុងអំឡុងពេលនេះទេ។ អ្នកបើកបរភាគច្រើនរកប្រាក់បាន ប្រហែល \$11 និង \$16 ក្នុងមួយម៉ោង ដោយគិតទាំងម៉ោងរង់ចាំ និងការចំណាយលើការបើកបរ។

រដ្ឋនិយាយថាក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការជិះ និងការដឹកជញ្ជូនត្រូវតែជួលអ្នកបើកបរជាបុគ្គលិក។ ថ្មីៗនេះរដ្ឋបានអនុម័តច្បាប់ដែល កំណត់ព្រំដែនលទ្ធភាពរបស់ក្រុមហ៊ុន ក្នុងការជួលបុគ្គលិកជាអ្នកម៉ៅការឯករាជ្យ។ អគ្គមេធាវីប្រចាំរដ្ឋនិយាយថាច្បាប់នោះមានន័យថាក្រុមហ៊ុន ចែករំលែកការជិះ និងការដឹកជញ្ជូនត្រូវតែជួលអ្នកបើកបរជាបុគ្គលិក។ ក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការជិះ និងការដឹកជញ្ជូនមិនយល់ព្រមថាច្បាប់រដ្ឋថ្មីធ្វើឲ្យអ្នកបើកបររបស់ពួកគេក្លាយជាបុគ្គលិកទេ។ ក្រុមហ៊ុនបន្តជួលអ្នកបើកបរ ជាអ្នកម៉ៅការឯករាជ្យ។ ថ្មីៗនេះអគ្គមេធាវីបានប្តឹងក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការជិះពីរ ដើម្បីបង្ខំពួកគេឲ្យជួលអ្នកបើកបរជាបុគ្គលិក។ ប្រសិនបើតុលាការយល់ស្របជាមួយ នឹង អគ្គមេធាវីក្រុមហ៊ុនត្រូវតែយល់ព្រមជួលអ្នកបើកបរជាបុគ្គលិក។

ក្នុងភាពជាបុគ្គលិក អ្នកបើកបរនឹងទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ និងការការពារតាមស្តង់ដារ។ ក្នុងភាពជាបុគ្គលិក អ្នកបើកបរនឹងទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍ ការងារនិងការការពារតាមស្តង់ដារ ដែលអ្នកម៉ៅការឯករាជ្យមិនទទួលបាន។ ឧទាហរណ៍បុគ្គលិកត្រូវតែទទួលបានប្រាក់ឈ្នួល យ៉ាងហោចណាស់ស្មើនឹង ប្រាក់ឈ្នួលអប្បបរមាប្រាក់បន្ថែម នៅពេលធ្វើការក្រៅម៉ោង។ បុគ្គលិកក៏មានសិទ្ធិឈប់សម្រាក និងទទួលបានប្រាក់ឈ្នួលនៅពេលឈឺ។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ ក្នុងនាមជាបុគ្គលិកអ្នកបើកបរ នឹង មានជម្រើសតិចជាងអំពីពេលវេលាទឹកនៃលើក និងបរិមាណការងារ ដែលត្រូវធ្វើ។

ការវិភាគដោយអ្នកវិភាគអង្គនីតិបញ្ញត្តិ

US

សំណើ

ធ្វើឲ្យអ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូននិងក្រុមហ៊ុនដឹកចែកចាយដោយប្រើប្រាស់កម្មវិធី
បើកបរក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូននិងក្រុមហ៊ុនដឹកចែកចាយដោយប្រើប្រាស់កម្មវិធី
រងការរឹតត្បិត។ ច្បាប់រដ្ឋថ្មីដែលដាក់កម្រិតលទ្ធភាព ក្រុមហ៊ុនក្នុងការផ្តល់
អ្នកថែទាំការងាររដ្ឋ និងមិនអនុវត្តចំពោះអ្នកបើកបរទេ។

ផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដាក់លាក់ដល់អ្នកបើកបរ។ វិធានការនេះតម្រូវឲ្យក្រុម
ហ៊ុនចែករំលែកការដឹកជញ្ជូនផ្តល់អត្ថប្រយោជន៍ដាក់លាក់៖

- **ប្រាក់ចំណូលអប្បបរមា។** វិធានការនេះតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនបង់ប្រាក់
120 ភាគរយនៃប្រាក់ឈ្នួលអប្បបរមា ក្នុងមូលដ្ឋានសម្រាប់
ម៉ោងនីមួយៗ ដែលអ្នកបើកបរចំណាយក្នុងការបើកបរ
បុន្តែមិនសម្រាប់ ម៉ោងដែលបានចំណាយក្នុងការរង់ចាំទេ។
- **ប្រាក់ធានារ៉ាប់រងសុខភាព។** សម្រាប់អ្នកបើកបរដែលជាធម្មតា
ធ្វើការលើសពី 15 ម៉ោងក្នុងមួយសប្តាហ៍ (មិនគិតម៉ោង
រង់ចាំ) វិធានការនេះតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនជួយបង់ថ្លៃធានារ៉ាប់រង
សុខភាព។
- **បង់ថ្លៃចំណាយនៅពេលអ្នកបើកបរមានរបួស នៅពេលធ្វើការ។**
វិធានការនេះតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុនបង់ ថ្លៃព្យាបាលជំងឺនិងជំនួសប្រាក់
ចំណូលដែលបាត់បង់ខ្លះ នៅពេលដែលអ្នកបើកបរមានរបួស
ខណៈពេលកំពុងបើកបរឬរង់ចាំ។
- **គោលការណ៍ស្តីពីការសម្រាក។** វិធានការនេះហាមអ្នកបើកបរពីការ
ធ្វើការលើសពី 12 ម៉ោងក្នុងរយៈពេល 24 ម៉ោងសម្រាប់ ក្រុមហ៊ុន
ចែករំលែកការដឹកជញ្ជូននិងការដឹកជញ្ជូនមួយ។
- **លក្ខខណ្ឌតម្រូវផ្សេងទៀត។** វិធានការនេះហាមការរើសអើង
នៅកន្លែងធ្វើការងារ និងតម្រូវឲ្យក្រុមហ៊ុន៖
(1) បង្កើតគោលការណ៍ការ រៀបចំផ្លូវភេទ (2) ធ្វើការពិនិត្យ
សារតាមទស្សនៈនិង (3) ត្រូវមានការបណ្តុះបណ្តាលសុវត្ថិភាព
សម្រាប់អ្នកបើកបរ។

កំណត់ដែនលទ្ធភាពរដ្ឋាភិបាល ក្នុងមូលដ្ឋាន
ក្នុងការដាក់ចេញបទបញ្ជាបន្ថែម។ វិធានការនេះកំណត់ដែនលទ្ធភាព
នៃក្រុងឬខោនធី ក្នុងការដាក់ចេញបទបញ្ជាបន្ថែមលើក្រុមហ៊ុនចែករំលែក
ការដឹកជញ្ជូននិងការដឹកជញ្ជូន។

ផលប៉ះពាល់សារពើពន្ធ

ថាតើអ្នកបើកបរក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការដឹកជញ្ជូននិងការដឹកជញ្ជូនគឺជាបុគ្គលិក
ឬ អ្នកថែទាំការងាររដ្ឋ គឺនៅកំពុងត្រូវបានធ្វើសេចក្តីសម្រេចក្នុងតុលាការ ។
ផលប៉ះពាល់សារពើពន្ធខាងក្រោមសន្មតថា តុលាការយល់ស្របជាមួយនឹង
រដ្ឋថាអ្នកបើកបរ គឺជាបុគ្គលិកនៅក្រោមច្បាប់រដ្ឋថ្មី។

ក្រុមហ៊ុន ចែករំលែកការដឹកជញ្ជូន និងការ ដឹកជញ្ជូន ដែលមាន ការចំណាយ
តិច និង ចំណេញខ្ពស់។ វិធានការនេះអនុញ្ញាតឲ្យក្រុមហ៊ុនចែករំលែក
ការដឹកជញ្ជូន និងការដឹកជញ្ជូនជួល អ្នកបើកបរជាអ្នកថែទាំការងាររដ្ឋ ជាជាង
បុគ្គលិក។ ក្រុមហ៊ុន នឹងមិនចាំបាច់បង់ថ្លៃចំណាយលើការផ្តល់
អត្ថប្រយោជន៍ បុគ្គលិកនិងការការពារតាមស្តង់ដារទេ
ដែលជាធម្មតា ស្មើនឹង 20 ភាគរយនៃការចំណាយលើបុគ្គលិក។
នេះនឹងអនុញ្ញាតឲ្យ ក្រុមហ៊ុនគិតថ្លៃដឹកជញ្ជូនចែករំលែកជាង។
ជាមួយនឹងតម្លៃទាបជាងមុនអតិថិជន នឹងដឹកជញ្ជូនតែច្រើននិងកម្រិតកាន់តែ
ច្រើន។ នេះអាចបង្កើន ប្រាក់ចំណូលរបស់ក្រុមហ៊ុន។ ការចំណេញកាន់តែច្រើន
នឹងបង្កើនតម្លៃប្រាក់ របស់ក្រុមហ៊ុន។

អ្នកបើកបរ និង ម្ចាស់ភាគហ៊ុន នឹង បង់ពន្ធប្រាក់ចំណូលកាន់តែច្រើន។
ដោយសារ មនុស្សនិងជិះ ហើយនិងបញ្ហាទិញកាន់តែច្រើន អ្នកបើ
កបរជាក្រុមនឹងរកប្រាក់ចំណូលបានកាន់តែច្រើន។ នេះមានន័យថា
ពន្ធលើប្រាក់ចំណូលរដ្ឋដែលបង់ ដោយអ្នកបើកបរនឹងកើនឡើង។ ពលរដ្ឋ
California ដែលជាម្ចាស់ភាគហ៊ុនក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការដឹកជញ្ជូន និងការ ដឹ
កជញ្ជូនក៏អាចនឹងរកប្រាក់បានកាន់តែច្រើននៅពេល ពួកគេលក់ភាគហ៊ុន។
ពួកគេនឹងបង់ពន្ធប្រាក់ចំណូលរដ្ឋ ទៅលើប្រាក់ចំណេញដែលកើនឡើង
ទាំងនេះ។ ទឹកប្រាក់នៃពន្ធពន្ធនៃមូលដ្ឋានដែលកើនឡើងដែលត្រូវបានបង់ដោយ
អ្នកបើកបរនិងម្ចាស់ភាគហ៊ុន គឺមិនអាចដឹងបានទេ ប៉ុន្តែទំនងជាមាន ចំនួនតិច។

សេចក្តីសង្ខេបនៃ ផលប៉ះពាល់សារពើពន្ធ

វិធានការនេះ នឹង មាន ផលប៉ះពាល់សារពើពន្ធ ដូចតទៅ៖
• ការកើនឡើងតិចតួចលើពន្ធប្រាក់ចំណូលរដ្ឋ ដែលបានបង់ដោ
យអ្នកបើកបររបស់ក្រុមហ៊ុនចែករំលែកការដឹកជញ្ជូន និង ដឹកជញ្ជូន
និងអ្នកវិនិយោគទុន។

ចូលមើល <http://cal-access.sos.ca.gov/campaign/measure/> សម្រាប់បញ្ជី នៃគណៈ
កម្មាធិការ ដែលបង្កើតឡើងជាចម្បងដើម្បីគាំទ្រ
ឬជំទាស់វិធានការនេះ។

ចូលមើល <http://www.fppc.ca.gov/transparency/top-contributors.html>
ដើម្បីចូលប្រើអ្នករួមបរិច្ចាគទានកំពូលៗទាំង
10 រូបសម្រាប់គណៈកម្មការ។

ប្រសិនបើអ្នកចង់បានច្បាប់ចម្លងនៃអត្ថបទពេញលេ
ញនៃវិធានការរដ្ឋនេះ សូមទូរស័ព្ទមករដ្ឋលេខាធិការ
តាមលេខ (888) 345-4917
ឬអ្នកអាចអ៊ីម៉ែល vigfeedback@sos.ca.gov
ហើយច្បាប់ចម្លងមួយនឹង
ត្រូវបានផ្ញើទៅអ្នកដោយឥតគិតថ្លៃ។

