

ข้อเสนอที่ 22 ยกเว้นให้บริษัทขนส่งและส่งของผ่านแอปไม่ ต้องมอบสวัสดิการพนักงานให้แก่คนขับรถบาง คน การริเริ่มบัญญัติกฎหมาย

หัวข้อและบทสรุปอย่างเป็นทางการ

จัดเตรียมโดยอัยการสูงสุด

สามารถอ่านเนื้อหาของข้อเสนอนี้ได้ที่เว็บไซต์เลขาธิการรัฐ ที่ voterguide.sos.ca.gov

- จำแนกประเภทคนขับรถของแอปขนส่ง (บริการร่วมเดินทาง) และบริษัทขนส่งของว่าเป็น “ผู้รับจ้างอิสระ” แทนที่จะเป็น “ลูกจ้าง” เว้นเสียแต่ว่าบริษัทได้กำหนดชั่วโมงของคนขับรถ บังคับให้รับผู้โดยสารหรือส่งของบางอย่าง หรือห้ามมิให้ทำงานให้แก่บริษัทอื่น
- ผู้รับจ้างอิสระไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแรงงานแห่งรัฐต่างๆ รวมถึงเรื่องค่าจ้างขั้นต่ำ การทำงานล่วงเวลา ประกันภัยกรณีว่างงานและค่าตอบแทนของแรงงาน
- แต่คนขับรถที่เป็นผู้รับจ้างอิสระก็จะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนอื่น ๆ รวมถึงรายได้ขั้นต่ำ เงินช่วยเหลือด้านการดูแลสุขภาพ และประกันภัยยานพาหนะ
- จำกัดการใช้ข้อบังคับท้องถิ่นบางข้อบังคับกับคนขับรถของแอป
- กำหนดให้การสวมรอยเป็นคนขับรถเป็นเรื่องผิดกฎหมาย

สรุปประมาณการผลกระทบทางการเงินต่อ รัฐบาลระดับรัฐและระดับท้องถิ่นสูงสุดท้าย โดยนักวิเคราะห์กฎหมาย:

- คนขับรถและนักลงทุนของบริษัทให้บริการร่วมเดินทางและส่งของจะต้องชำระภาษีเงินได้ของรัฐเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

การวิเคราะห์โดยนักวิเคราะห์การออกกฎหมาย

ความเป็นมา

บริการรับส่งผู้โดยสารและส่งของผ่านแอป บางบริษัทให้ลูกค้าสามารถเรียกใช้บริการรถหรือบริการส่งอาหารผ่านแอปบนโทรศัพท์ได้ ซึ่งบริษัทเหล่านี้ปกติเรียกว่าบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของ บริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของเจ้าใหญ่ส่วนมากแล้วมีสำนักงานใหญ่ในรัฐแคลิฟอร์เนีย มูลค่าทางธุรกิจของบริษัทเหล่านี้รวมกันสูงเทียบเท่ากับของบริษัทฟอร์ด เจนเนอรัล มอเตอร์ส และเพียตโครสเลอร์รวมเข้าด้วยกันเลยทีเดียว

บริษัทร่วมเดินทางและส่งของทำการว่าจ้างคนขับรถในลักษณะผู้รับจ้างอิสระ ผู้รับจ้างอิสระบางคนทำงานนี้เป็นธุรกิจหลัก แต่ไม่ใช่ลูกจ้างบริษัท คนขับรถของบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของสามารถเลือกเวลาสถานที่ และวิธีการทำงานได้อย่างมีอิสระ คนขับรถใช้รถของตนเองและเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เอง

คนขับรถส่วนใหญ่ทำงานเป็นแบบไม่เต็มเวลา คนขับรถส่วนใหญ่ทำงานเป็นแบบไม่เต็มเวลาและอีกหลายคนทำงานเพียงช่วงสั้น ๆ หรือเป็นครั้งคราวเท่านั้น บริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของจ่ายค่าตอบแทนให้คนขับรถในรูปแบบส่วนแบ่งของค่าใช้บริการรถหรือส่งของที่ลูกค้าชำระผ่านแอป คนขับรถมีช่วงเวลาระหว่างรอคิวบริการร่วมเดินทางหรือส่งของประมาณหนึ่งในสามของเวลาทำงานทั้งหมด และจะไม่มีรายได้ในช่วงเวลานี้ คนขับรถส่วนใหญ่ทำรายได้เฉลี่ยประมาณ \$11 ถึง \$16 ต่อชั่วโมง ซึ่งหักช่วงเวลาที่ไม่มีเกิดรายได้และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ แล้ว

รัฐระบุว่าบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของต้องว่าจ้างคนขับรถเป็นลูกจ้าง โดยเมื่อเร็ว ๆ นี้ รัฐได้ออกกฎหมายซึ่งเป็นการจำกัดความสามารถของบริษัทในการจ้างคนทำงานแบบผู้รับจ้างอิสระ อัยการสูงสุดประจำรัฐยกประเด็นขึ้นมาว่า กฎหมายกำหนดให้บริษัทผู้ให้บริการการร่วมเดินทางและส่งของต้องว่าจ้างคนขับรถเป็นลูกจ้างของบริษัท บริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของไม่เห็นด้วยกับกฎหมายของรัฐฉบับใหม่นี้ ซึ่งกำหนดให้ต้องว่าจ้างคนขับรถเป็นลูกจ้างของบริษัท โดยบริษัททั้งหลายยังคงว่าจ้างคนขับรถแบบผู้รับจ้างอิสระอยู่ต่อไป เมื่อเร็ว ๆ นี้ อัยการสูงสุดประจำรัฐได้ยื่นฟ้องสองบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางเพื่อบังคับให้บริษัทว่าจ้างคนขับรถเป็นลูกจ้างของบริษัท ซึ่งถ้าหากศาลเห็นชอบกับคำฟ้องของอัยการสูงสุด จะส่งผลให้ทั้งสองบริษัทต้องว่าจ้างคนขับรถในฐานะลูกจ้าง

ในฐานะลูกจ้าง คนขับรถจะได้รับสิทธิประโยชน์และการคุ้มครองขั้นพื้นฐานทั้งปวง ในฐานะลูกจ้างคนขับรถจะได้รับสิทธิประโยชน์และการคุ้มครองขั้นพื้นฐานทั้งปวง ซึ่งผู้รับจ้างอิสระไม่มีสิทธิได้รับ ตัวอย่างเช่น ลูกจ้างต้องได้รับค่าตอบแทนด้วยอัตราค่าจ้างขั้นต่ำพร้อมทั้งค่าตอบแทนการทำงานล่วงเวลา ลูกจ้างยังต้องมีสิทธิพักระหว่างชั่วโมงทำงานและลาป่วยโดยได้รับค่าตอบแทนด้วย ในขณะที่เดียวกันเมื่อคนขับรถทำงานในฐานะลูกจ้างก็จะมีตัวเลือกในการเลือกช่วงเวลา สถานที่ และวิธีการทำงานได้น้อยลง

การวิเคราะห์โดยนักวิเคราะห์การออกกฎหมาย

ต่อ

ข้อเสนอ

สนับสนุนให้คนขับรถเป็นผู้รับจ้างอิสระ ข้อเสนอสนับสนุนให้คนขับรถร่วมเดินทางและส่งของผ่านแอปเป็นผู้รับจ้างอิสระ กฎหมายของรัฐฉบับใหม่ที่จำกัดความสามารถบริษัทในการจ้างคนทำงานแบบผู้รับจ้างอิสระนี้ จะไม่สามารถนำมาใช้กับคนขับรถได้

กำหนดสิทธิประโยชน์ที่แน่นอนบางประการแก่คนขับรถ ข้อเสนอที่กำหนดให้บริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของต้องจัดสรรสิทธิประโยชน์ที่แน่นอนบางประการ:

- **รายได้ขั้นต่ำ** ข้อเสนอที่กำหนดให้บริษัทต้องจ่ายค่าตอบแทนร้อยละ 120 ของอัตราค่าแรงขั้นต่ำในท้องที่ สำหรับชั่วโมงที่คนขับรถใช้ไประหว่างให้บริการ ไม่ใช่ระยะเวลาระหว่างรอให้บริการ
- **เงินทุนประกันสุขภาพ** สำหรับคนขับรถผู้ซึ่งปกติทำงานมากกว่า 15 ชั่วโมงต่อสัปดาห์ (ไม่รวมเวลาขณะรอให้บริการ) แล้ว ข้อเสนอที่กำหนดให้บริษัทต้องช่วยสมทบเงินทุนประกันสุขภาพด้วย
- **ชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เมื่อคนขับรถได้รับการบาดเจ็บระหว่างการทำงาน** ข้อเสนอที่กำหนดให้บริษัทต้องชำระค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ และชดเชยการสูญเสียรายได้บางส่วนเมื่อคนขับรถได้รับบาดเจ็บระหว่างการทำงาน
- **นโยบายการพัก** ข้อเสนอที่กำหนดห้ามมิให้คนขับรถทำงานเกินกว่า 12 ชั่วโมงภายในหนึ่งช่วงเวลา 24-ชั่วโมง สำหรับการทำงานให้แก่บริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางหรือส่งของหนึ่ง ๆ
- **ข้อกำหนดอื่น ๆ** ข้อเสนอที่กำหนดห้ามมิให้มีการเลือกปฏิบัติในที่ทำงาน และกำหนดให้บริษัท: (1) จัดทำนโยบายเกี่ยวกับการคุกคามทางเพศ (2) ทำการตรวจสอบข้อมูลประวัติอาชญากรรม และ (3) กำหนดให้คนขับรถต้องเข้ารับการอบรมเกี่ยวกับความปลอดภัย

จำกัดความสามารถของรัฐบาลท้องถิ่นในการออกกฎระเบียบเพิ่มเติม ข้อเสนอนี้จะจำกัดความสามารถของเมืองและเทศมณฑลต่าง ๆ ในการกำหนดกฎระเบียบอื่นใดเกี่ยวกับบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของเพิ่มเติม

ผลกระทบต้องบประมาณ

ประเด็นว่าคนขับรถร่วมเดินทางและส่งของเป็นลูกจ้างบริษัทหรือผู้รับจ้างอิสระนั้น ยังคงอยู่ระหว่างการพิจารณา โดยให้ศาลเป็นผู้ตัดสิน จากผลที่มีต้องบประมาณด้านล่างนี้ พอจะอนุมานได้ว่า ศาลเห็นพ้องกับรัฐที่กำหนดให้คนขับรถเป็นลูกจ้างของบริษัทภายใต้กฎหมายของรัฐฉบับใหม่นี้

ค่าใช้จ่ายต่ำลงและผลกำไรเพิ่มขึ้นสำหรับบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของ ข้อเสนอที่เปิดโอกาสให้บริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของจ้างคนขับรถแบบผู้รับจ้างอิสระแทนการจ้างแบบลูกจ้าง โดยบริษัทจะไม่ต้องมีหน้าที่จ่ายค่าใช้จ่ายในการจัดสรรสิทธิประโยชน์และการคุ้มครองขั้นพื้นฐานของลูกจ้าง ซึ่งปกติสามารถคำนวณเป็นร้อยละ 20 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมดเกี่ยวกับลูกจ้าง อันจะทำให้บริษัทสามารถเรียกเก็บค่าบริการจากลูกค้าในอัตราที่ต่ำลงได้ ด้วย ราคาที่ต่ำลง ทำให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงบริการร่วมเดินทางได้ถี่ขึ้นและส่งของได้มากขึ้น ซึ่งจะช่วยเพิ่มผลกำไรให้แก่บริษัทได้ เมื่อผลกำไรสูงขึ้นมูลค่าของหุ้นบริษัทก็จะยกขึ้นเพิ่มสูงขึ้นไปด้วย **ทั้งคนขับรถและผู้ถือหุ้นทั้งหลายก็จะเสียภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นตามไป** เนื่องจากผู้คนที่ใช้บริการร่วมเดินทางมากขึ้นและส่งของมากขึ้น คนขับรถทั้งกลุ่มก็จะสร้างรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งหมายความว่าภาษีเงินได้ของรัฐที่คนขับรถมีหน้าที่ชำระจะเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้เมื่อชาวแคลิฟอร์เนียที่เป็นเจ้าของหุ้นบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของตัดสินใจขายหุ้นก็จะมีกำไรเพิ่มเช่นกัน และพวกเขาก็จะต้องมีหน้าที่ชำระภาษีเงินได้ของรัฐ โดยคำนวณจากฐานส่วนต่างที่เพิ่มขึ้น จำนวนการเพิ่มของภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของรัฐที่ชำระโดยคนขับรถและผู้ถือหุ้น เป็นตัวเลขที่ยังประเมินไม่ได้แต่คาดว่าเล็กน้อย

สรุปผลกระทบต้องบประมาณ

ข้อเสนอนี้จะมีผลกระทบต้องบประมาณดังต่อไปนี้:

- คนขับรถและนักลงทุนของบริษัทผู้ให้บริการร่วมเดินทางและส่งของจะต้องชำระภาษีเงินได้ของรัฐเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

โปรดไปที่ <http://cal-access.sos.ca.gov/campaign/measures/> เพื่อดูรายชื่อคณะกรรมการที่ได้รับการจัดตั้งขึ้นเฉพาะเพื่อสนับสนุนหรือคัดค้านข้อเสนอนี้

โปรดไปที่ <http://www.fppc.ca.gov/transparency/top-contributors.html> เพื่อดูรายชื่อผู้บริจาคเงินจำนวนสูงสุด 10 รายแรกของคณะกรรมการ

หากท่านต้องการสำเนาเนื้อหาฉบับเต็มของข้อเสนอรัฐนี้ กรุณาโทรศัพท์ติดต่อเลขาธิการรัฐได้ที่หมายเลข (855) 345-3933 หรือท่านสามารถส่งอีเมลถึง vigfeedback@sos.ca.gov ท่านจะได้รับเอกสารทางไปรษณีย์โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด