

آسیب‌شناسی ماده (۶) قانون هوای پاک در زمینه معاینه فنی وسایل نقلیه



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:
۱۴۰۳/۷/۱۸

شماره مسلسل: ۲۰۱۰۳
کد موضوعی: ۲۵۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

عنوان گزارش:

آسیب‌شناسی ماده (۶) قانون هوای پاک در زمینه معاینه فنی وسایل نقلیه

نوع گزارش: طرح/لایحه □، نظارتی □، راهبردی □

نام دفتر:

مطالعات زیربنایی (گروه محیط زیست)، (گروه حمل‌ونقل)

مدیر مطالعه:

الهه سلیمانی مورچه خورتی

تهیه و تدوین کنندگان:

مسعود رضایی (گروه محیط زیست)، علیرضا احمدی فیینی، نرگس باقرپور (گروه حمل‌ونقل)

ناظران علمی:

محمدحسن معادی رودسری، الهه سلیمانی مورچه خورتی، محمدتقی فیاضی

همکاران:

سجاد ارشادی (ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت)
سیدمصطفی موسوی (ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت)

اظهار نظر کنندگان:

شهاب دبیری نژاد (گروه حمل‌ونقل)، رسول سلیمانی (دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن)

ویراستار ادبی:

زهره عطاردی

گرافیک و صفحه آرایی:

آذر مهمان نواز نوروزمحله

واژه‌های کلیدی:

۱. قانون
۲. هوا
۳. آسیب‌شناسی
۴. معاینه فنی
۵. وسایل نقلیه

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۳/۱/۱۵



فهرست مطالب

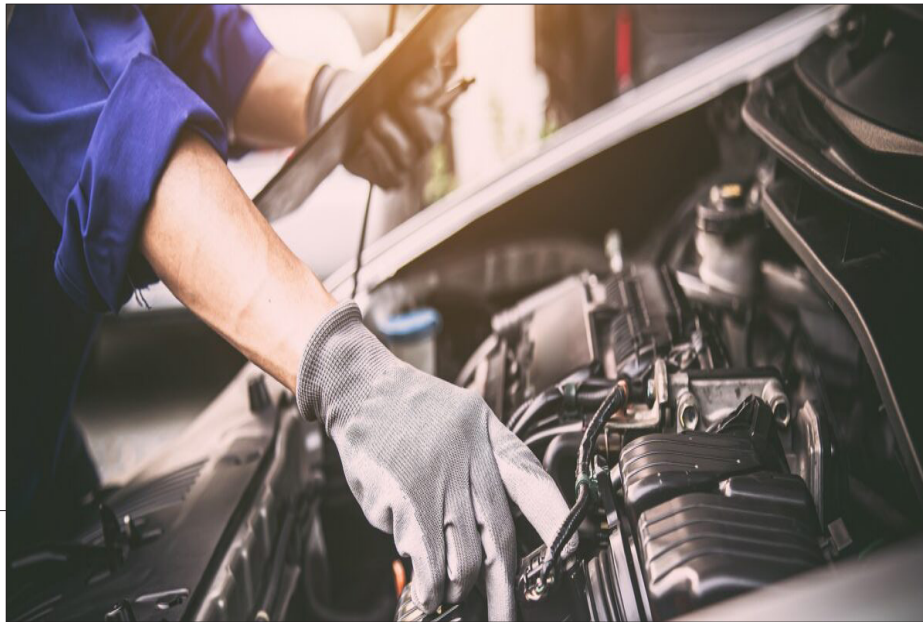
چکیده.....	۶
خلاصه مدیریتی.....	۷
۱. مقدمه.....	۸
۲. پیشینه.....	۱۱
۳. نگاهی به تجربیات جهانی در خصوص اجرای معاینه فنی.....	۱۳
۴. چالش‌های اجرای معاینه فنی در کشور.....	۱۶
۵. جمع‌بندی و پیشنهادات.....	۱۸
منابع و مآخذ.....	۲۰

فهرست جداول

جدول ۱. خدمات معاینه فنی خودروهای سبک، سنگین و موتورسیکلت در بستر سیمفا.....	۱۰
جدول ۲. پیشینه تقنینی معاینه فنی.....	۱۱
جدول ۳. تعداد دفعات و هزینه‌های بازرسی انواع وسایل نقلیه در سنگاپور.....	۱۴
جدول ۴. دوره معافیت انجام معاینه فنی از زمان تولید انواع وسایل نقلیه در کشورهای مختلف.....	۱۵

فهرست شکل‌ها

شکل ۱. نمودار میزان تلفات ناشی از تصادفات رانندگی طی سالیان اخیر.....	۹
شکل ۲. مزایای اجرای صحیح معاینه فنی.....	۹



آسیب‌شناسی ماده (۶) قانون هوای پاک در زمینه معاینه فنی وسایل نقلیه

چکیده



معاینه فنی خودروها به واسطه تأثیری که بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت دارد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این در حالی است که به رغم تصریح ماده (۶) قانون هوای پاک همچنان ضریب نفوذ معاینه فنی در خودروهای سبک در کشور کمتر از ۵۰ درصد و در موتورسیکلت‌ها بسیار ناچیز است. هرچند برای نخستین بار در سال ۱۳۹۰ طی قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین معاینه فنی خودروها اجباری شد، اما سازوکارهای اجرایی و نظارتی و تعاریف چارچوب‌مند این حوزه برای اولین بار در آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو مصوب سال ۱۳۹۳ تعیین تکلیف شده است. ماده (۶) قانون هوای پاک نیز در سال ۱۳۹۶ سعی کرده بستر قانونی مناسبی را برای اجرا و گسترش معاینه فنی وسایل نقلیه در کشور فراهم کند، اما همچنان این حوزه با چالش‌هایی نظیر وقوع تخلفات در فرایند معاینه فنی، بازدارندگی ناکافی قوانین و مقررات، ابهام در ساختار و سازوکار نظارتی و اجرایی معاینه فنی در کشور و رویه قانونی نامناسب به‌روزرسانی تعرفه‌های معاینه فنی روبه‌رو است. در این راستا در گزارش حاضر، اصلاح رویه تعرفه‌گذاری مراکز معاینه فنی، انطباق مدت معافیت معاینه فنی با گارانتی، تقویت نظارت بر مراکز معاینه فنی، تقویت بازدارندگی قانونی برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی و تدقیق سازوکار نظارتی و اجرایی و تقسیم کار شفاف دستگاه‌های مختلف به‌عنوان پیشنهاد‌های تقنینی ارائه شده است.



■ بیان / شرح مسئله

آمارها نشان می‌دهد که هر چند از سال ۱۳۹۴ به بعد با وضع قوانین جدید در زمینه معاینه فنی و کاهش سال معافیت برای خودروها، افزایش رو به رشد برای مراجعات معاینه فنی رخ داده است، اما همچنان ضریب نفوذ معاینه فنی در کشور کمتر از ۵۰ درصد است. از طرفی متأسفانه در بخش موتورسیکلت مراجعه به مراکز معاینه فنی بسیار ناچیز بوده است؛ به گونه‌ای که در سال ۱۴۰۲ فقط ۱۸۰۱ موتورسیکلت به مراکز مراجعه کرده‌اند. این در حالی است که اجرای صحیح معاینه فنی خودروها در کشور می‌تواند تأثیرات مثبتی بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت به همراه داشته باشد. هر چند ماده (۶) قانون هوای پاک سعی کرده است بستر قانونی مناسبی را برای اجرا و گسترش معاینه فنی وسایل نقلیه در کشور فراهم کند، اما همچنان این حوزه با چالش‌ها و موانعی روبه‌رو است. گزارش حاضر سعی کرده ضمن بررسی چالش‌های این حوزه، پیشنهادهای اصلاحی تقنینی را ارائه کند.

■ نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

در حال حاضر اجرای صحیح معاینه فنی در کشور با چالش‌های مختلف حقوقی، اقتصادی، فنی و اجرایی روبه‌رو بوده که در ادامه این چالش‌ها مورد بررسی قرار گرفته است:

الف) وقوع تخلفات در فرایند معاینه فنی: در حال حاضر به دلیل رویه اجرایی معاینه فنی که طی آن اصالت خودرو مورد بررسی قرار نمی‌گیرد، زمینه برای مالکان خودروهای فاقد کیفیت فراهم است که با جابه‌جا کردن پلاک به‌طور غیرقانونی گواهی معاینه فنی را اخذ کنند. علاوه بر این، متأسفانه برخی مراکز معاینه فنی در سطح کشور نیز با اخذ رشوه به خودروهای فاقد کیفیت گواهی مربوطه را ارائه می‌کنند.

ب) باز دارندگی ناکافی قوانین و مقررات برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی: در قوانین و مقررات متعدد کشور بر لزوم اخذ معاینه فنی تأکید شده و طبق قانون هوای پاک پلیس راهور موظف است وسایل نقلیه فاقد گواهی معاینه فنی را متوقف کرده و جریمه کند. با این حال، به دلیل قیمت پایین جریمه صادره و زیرساخت ناکافی پلیس راهور، وضعیت موجود باز دارندگی لازم را برای مالکان خودروهای فاقد معاینه فنی ندارد.

ج) ابهام در ساختار و سازوکار نظارتی و اجرایی معاینه فنی در کشور: هر چند در ماده (۶) قانون هوای پاک به‌طور پراکنده وظایفی برای سازمان حفاظت محیط زیست (نظارت بر مراکز معاینه فنی)، وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی (تعرفه‌گذاری) و پلیس راهنمایی و رانندگی (توقف و جریمه خودرو) تعیین شده، اما به صراحت ساختار و سازوکار و نحوه تقسیم کار دستگاه‌های مختلف در اجرای معاینه فنی مشخص نشده است.

د) منطبق نبودن مدت معافیت اخذ گواهی معاینه فنی وسایل نقلیه و گارانتی خودروسازان: طبق تبصره «۱» ماده (۶) قانون هوای پاک، دوره معافیت انجام معاینه فنی، از زمان تولید، برای وسایل نقلیه شخصی و دولتی چهار سال و برای وسایل نقلیه عمومی یک سال تعیین شده که معافیت چهار ساله از انجام بازرسی با توجه به افت کیفیت خودروها طی این سال‌ها، منجر به کاهش ایمنی ناوگان می‌شود. در حال حاضر وسایل نقلیه تولیدی در داخل کشور گارانتی عموماً سه‌ساله دارند، به این معنی که خودروساز عملکرد مناسب محصول را تا سه سال تضمین کرده و عملاً وسیله نقلیه در بازه زمانی یک‌ساله نه تحت بازرسی معاینه فنی قرار دارد و نه مشمول دریافت خدمات گارانتی از شرکت خودروساز می‌شود که این چالش بزرگی برای ایمنی حمل‌ونقل می‌باشد.

ه) انجام نشدن معاینه فنی وسایل نقلیه برخی بخش‌های دولتی و عمومی: هر چند در قانون صراحتاً بر لزوم انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری در بخش‌های مختلف دولتی، عمومی و غیردولتی تأکید شده است، اما همچنان مشاهده می‌شود که برخی بخش‌های دولتی و نهادهای عمومی نظیر شهرداری‌ها، پیمانکاران و مجموعه‌های تحت پوشش خود را ملزم به دریافت معاینه فنی نمی‌کنند.



و) رویه قانونی نامناسب به‌روزرسانی تعرفه‌های معاینه فنی: طبق تبصره «۴» ماده (۶) قانون هوای پاک، افزایش تعرفه‌ها به مصوبه هیئت‌وزیران منوط شده که این رویه موجب شده است نرخ معاینه فنی در سال‌های اخیر ثابت بماند که به معنای زیان‌ده شدن مراکز معاینه فنی و عدم گسترش این مراکز طی سالیان اخیر است.

■ پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

به‌منظور اجرای صحیح معاینه فنی در کشور پیشنهادهای تقنینی زیر برای اصلاح ماده (۶) قانون هوای پاک ارائه شده است:

الف) تدقیق سازوکار نظارتی و اجرایی و تقسیم کار شفاف دستگاه‌های مختلف،

ب) افزایش شمولیت لزوم اخذ معاینه فنی،

ج) اصلاح رویه تعرفه‌گذاری مراکز معاینه فنی،

د) انطباق مدت معافیت معاینه فنی با گارانتی خودرو،

ه) تقویت بازدارندگی قانونی برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی،

و) تقویت نظارت بر مراکز معاینه فنی،

ز) تقویت سامانه‌های مرتبط و تدقیق تعامل آنها.

بر این اساس متن اصلاحی پیشنهادی ماده (۶) قانون هوای پاک و تبصره‌های اصلاحی «۱، ۲، ۳، ۴ و ۶» و تبصره‌های تکمیلی در گزارش ارائه شده است.

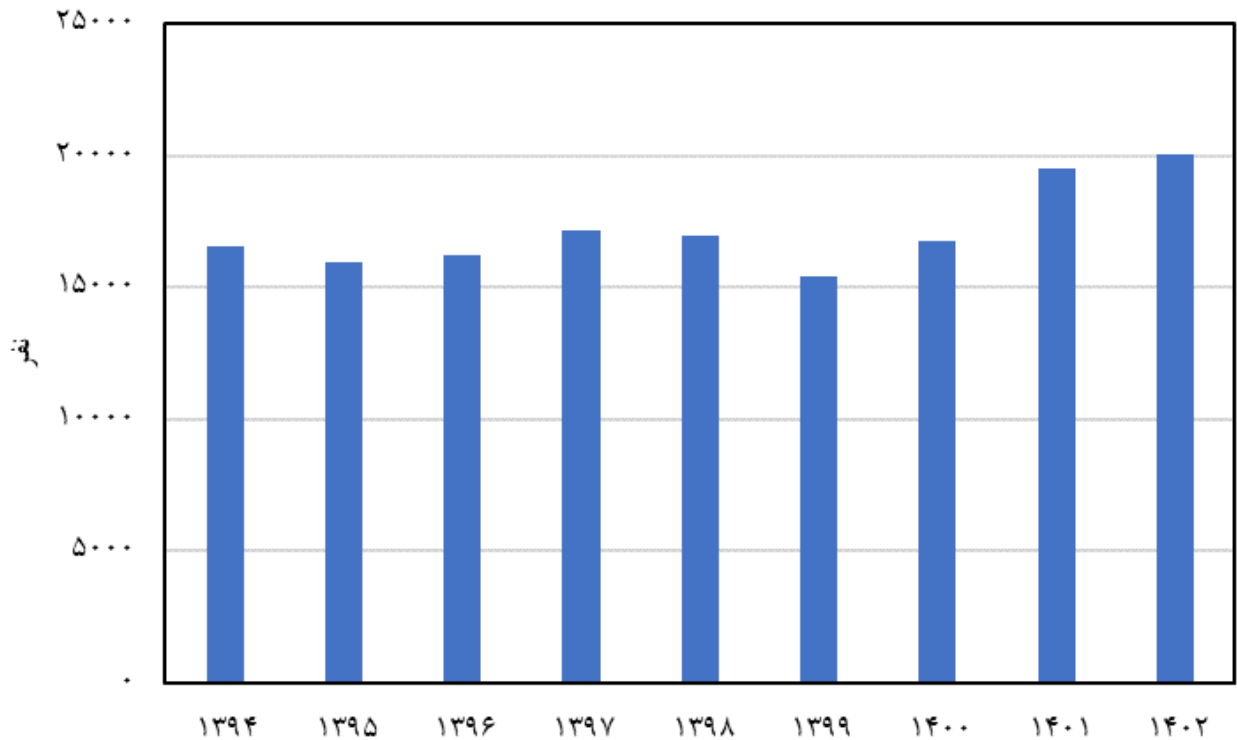
۱. مقدمه

معاینه فنی خودروها به‌واسطه تأثیری که بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت دارد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در حال حاضر آلودگی هوا جدیدترین معضل محیط زیستی در کلان‌شهرهای کشور است که منابع متحرک (تردد وسایل نقلیه) نقشی جدی در آن ایفا می‌کند. آلاینده‌های تولیدی از منابع متحرک در دو بخش سایشی و آگزوزی دسته‌بندی می‌شود که اجرای مناسب معاینه فنی می‌تواند تأثیر چشمگیری بر آلاینده‌های بخش آگزوزی داشته باشد. مطالعه سیاهه انتشار آلاینده‌های هوای کلان‌شهر کرج نشان می‌دهد که الزام وسایل نقلیه سنگین به انجام معاینه فنی می‌تواند موجب کاهش ۱۰/۴٪ انتشار ذرات معلق در این کلان‌شهر شود. علاوه بر این، الزام موتورسیکلت‌ها به اخذ معاینه فنی نیز می‌تواند به ترتیب موجب کاهش ۱/۷٪، ۱/۱٪ و ۰/۵٪ ترکیبات آلی فرار، مونواکسید کربن و ذرات معلق شود [۱]. از جنبه دیگر با توجه به آنکه روزانه میلیون‌ها لیتر سوخت در کشور مصرف می‌شود و قسمتی از آن به‌صورت وارداتی است، لذا استفاده از راهکارهایی که منجر به کاهش مصرف سوخت شود می‌تواند کمک قابل توجهی در بهبود اقتصاد کشور کند [۲].

براساس اطلاعات پلیس راهور هرچند از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵ میزان مرگ ناشی از تصادفات رانندگی روند کاهشی داشت، اما از سال ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ دوباره افزایش یافته است. هرچند در سال‌های ۱۳۹۸، ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ به دلیل همه‌گیری کرونا تعداد فوتی‌های ناشی از حوادث رانندگی به‌طور مقطعی کاهش یافت، اما در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ میزان مرگ به‌طور محسوسی افزایش یافته است (شکل ۱). ایمن نبودن وسایل نقلیه در ایران به‌علت فرسودگی و قدیمی بودن فناوری در کنار بی‌احتیاطی رانندگان و توسعه نیافتگی راه‌ها احتمالاً دلیل روند افزایشی کشته‌شدگان رانندگی طی سالیان اخیر است. از جمله نقص فنی‌هایی که در شرایط خاص احتمال وقوع تصادفات را افزایش می‌دهند می‌توان به سیستم ترمز و نحوه فرمان‌پذیری خودرو، نقص فنی در سیستم روشنایی و لاستیک‌های غیراستاندارد اشاره کرد که با انجام معاینه فنی می‌توان آنها را رفع کرد. باید توجه نمود تصادفات هزینه‌های غیرمستقیم متعددی

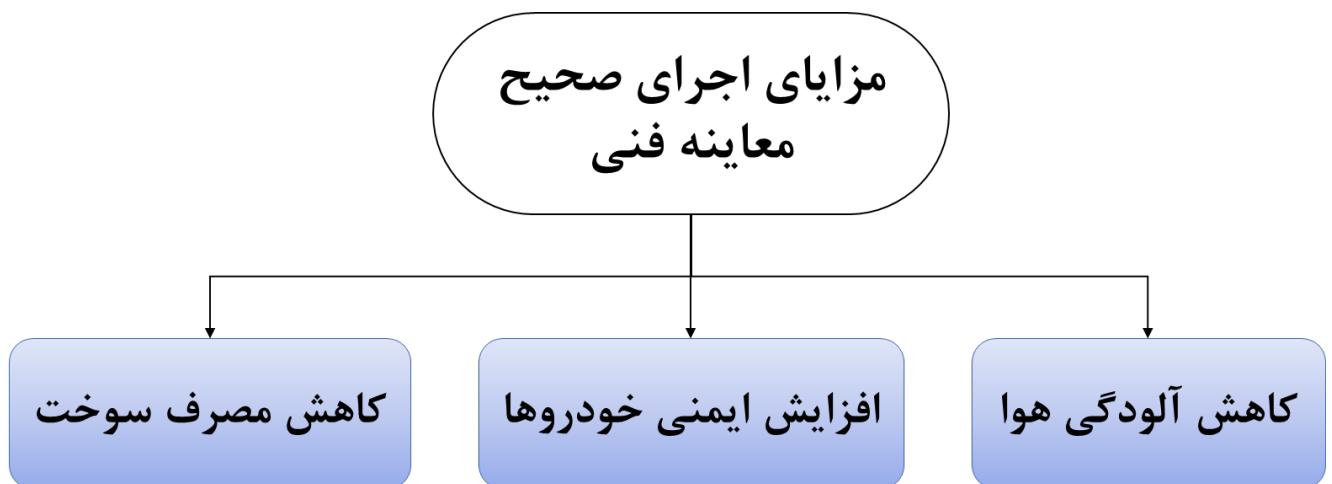
نظیر از دست رفتن جان انسان‌ها، از دست رفتن توانایی کار و تولید در جامعه، هزینه جراحات روانی را هم به همراه خواهد داشت. در پژوهشی در سال ۱۳۸۸ سود ناشی از کاهش تصادفات در اثر انجام معاینه فنی خودرو به‌ازای هر وسیله نقلیه به تفکیک انواع تصادفات فوتی، جرحی، خسارتی و در مجموع به ترتیب ۱۵۲/۸۸، ۱۱/۴، ۹/۶۵ و ۱۷۳/۶۷ میلیون ریال برآورد شده است [۳].

شکل ۱. نمودار میزان تلفات ناشی از تصادفات رانندگی طی سالیان اخیر



مأخذ: [۴].

شکل ۲. مزایای اجرای صحیح معاینه فنی



مأخذ: نگارندگان.



جدول ۱ میزان مراجعه خودروهای سبک را طی سه سال اخیر ارائه کرده است. بر این اساس، میزان پذیرش وسایل نقلیه سبک و سنگین در مراکز معاینه فنی کشور طی سه سال اخیر تقریباً ثابت بوده، اما درصد مردودی روند کاهش تدریجی داشته و به ۲۱ درصد در سال ۱۴۰۲ رسیده است. براساس آمارهای ارائه شده توسط پلیس راهور فراجا در زمستان ۱۴۰۲ در حال حاضر ۲۶,۵۷۳,۹۶۵ خودروی سبک در کشور وجود دارد که از این تعداد ۳,۹۸۰,۰۰۰ خودرو دارای سن کمتر از چهار سال بوده و مابقی خودروهای شخصی مشمول اخذ معاینه فنی هستند. مقایسه خودروهای مشمول با میزان مراجعات صورت گرفته نشان می‌دهد در حال حاضر ضریب نفوذ معاینه فنی برای خودروهای سبک در کشور بسیار پایین (کمتر از ۵۰ درصد) است و عملاً مالکان به رغم معدود اطلاع‌رسانی‌هایی در خصوص مزایای اخذ گواهی معاینه فنی، تمایلی به اخذ تأییدیه مذکور برای خودروی خود ندارند. در بخش ناوگان سنگین نیز وضعیت تقریباً به همین منوال است؛ به گونه‌ای که در این بخش با توجه به آمارهای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، بالغ بر ۷۵ درصد ناوگان سنگین بالای ۱۰ سال سن دارند که باید سالیانه چهار مرتبه معاینه فنی اخذ کنند و مابقی ناوگان هم مشمول اخذ سالیانه دومرتبه معاینه فنی می‌باشند. از مقایسه آمارهای مراجعین به مراکز معاینه فنی و آمارهای ارائه شده توسط پلیس راهور، درصد ناوگان سنگین مشمول اخذ معاینه فنی که به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند هم کمتر از ۵۰ درصد است و این با توجه به الزام دارا بودن معاینه فنی برای فعالیت در شبکه حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای (اخذ بارنامه یا صورت وضعیت) نشان‌دهنده عدم فعالیت مقطعی تعداد بالایی از ناوگان مذکور است. متأسفانه در بخش موتورسیکلت مراجعه به مراکز معاینه فنی بسیار ناچیز بوده به گونه‌ای که در سال ۱۴۰۲ فقط ۱۸۰۱ موتورسیکلت به مراکز مراجعه کرده‌اند که با توجه به آمار موتورسیکلت‌های کشور و مشمول بودن درصد بالایی از این وسایل نقلیه با توجه به فرسودگی بالای این ناوگان^۱ مقدار بسیار اندکی است [۵].

جدول ۱. خدمات معاینه فنی خودروهای سبک، سنگین و موتورسیکلت در بستر سیمفا

خودروهای سبک					
نوع خودرو	سال	پذیرش	تعداد قبولی	تعداد مردودی	درصد مردودی
بنزینی	۱۴۰۰	۱۰/۰۵۰/۷۳۸	۷/۶۱۵/۰۶۶	۲/۳۱۳/۰۳۹	٪۲۳
گازسوز		۱/۹۳۰/۵۷۲	۱/۴۷۳/۶۲۷	۴۳۷/۰۶۵	٪۲۳
کل خودروها		۱۲/۰۳۷/۵۰۹	۹/۱۳۰/۱۱۷	۲/۷۶۳/۷۰۳	٪۲۳
بنزینی	۱۴۰۱	۱۰/۴۵۸/۲۶۸	۸/۰۵۸/۱۱۲	۲/۲۹۵/۸۵۵	٪۲۲
گازسوز		۱/۹۴۷/۲۴۶	۱/۵۰۵/۲۵۶	۴۲۴/۷۴۲	٪۲۲
کل خودروها		۱۲/۴۵۹/۷۱۸	۹/۶۰۴/۳۹۵	۲/۷۳۲/۸۵۰	٪۲۲
بنزینی	۱۴۰۲	۱۰/۲۷۵/۴۰۵	۸/۱۰۹/۱۲۲	۲/۱۶۶/۲۸۳	٪۲۱
گازسوز		۱/۸۷۹/۹۷۲	۱/۴۸۲/۲۱۷	۳۹۷/۷۵۵	٪۲۱
کل خودروها		۱۲/۲۰۴/۳۲۰	۹/۶۲۹/۸۷۷	۲/۵۷۴/۴۴۳	٪۲۱
خودروهای سنگین					
سال	پذیرش	تعداد قبولی	تعداد مردودی	درصد مردودی	
۱۴۰۰	۱/۹۸۸/۳۵۰	۱/۶۴۴/۹۵۷	۲۷۰/۲۸۳	٪۱۴	

۱. براساس آمارهای ارائه شده توسط پلیس راهور فراجا مستند به تعریف سن مرز فرسودگی در آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک مصوب ۱۴۰۰، بالغ بر ۹۹ درصد موتورسیکلت‌های بنزینی - کاربراتوری فرسوده محسوب می‌شوند.

خودروهای سبک					
نوع خودرو	سال	پذیرش	تعداد قبولی	تعداد مردودی	درصد مردودی
۱۴۰۱	۲/۰۸۶/۳۲۱	۱/۷۴۸/۱۰۸	۲۷۶/۶۱۰	۱۳٪	
۱۴۰۲	۲/۱۵۹/۴۱۷	۱/۷۹۸/۵۱۳	۲۹۹/۹۴۰	۱۴٪	
موتور سیکلتها					
سال	پذیرش	تعداد قبولی	تعداد مردودی	درصد مردودی	
۱۴۰۰	۴۹۳	۳۴۵	۱۰۸	۳۰٪	
۱۴۰۱	۷۹۳	۶۳۴	۱۰۲	۱۳٪	
۱۴۰۲	۱۸۰۱	۱۴۵۴	۲۵۴	۱۷٪	

مأخذ: [۵].

هر چند ماده (۶) قانون هوای پاک سعی کرده است بستر قانونی مناسبی را برای اجرا و گسترش معاینه فنی وسایل نقلیه در کشور فراهم کند، اما همچنان این حوزه با چالش‌ها و موانعی روبه‌رو است. گزارش حاضر سعی کرده ضمن بررسی پیشینه تقنینی، چالش‌های این حوزه را احصا نموده و بر این اساس پیشنهادهای اصلاحی تقنینی ارائه کند.

۲. پیشینه

۲-۱. پیشینه تقنینی

در راستای برنامه‌ریزی و اجرای معاینه فنی و صدور برگ معاینه فنی خودروهای سبک و سنگین، علاوه بر ماده (۶) قانون هوای پاک، طی سالیان اخیر قوانین و مقررات مختلفی در کشور مصوب شده که در جدول ۲ مواد قانونی مربوطه و مفاد آن به اختصار اشاره شده است.

جدول ۲. پیشینه تقنینی معاینه فنی

ماده قانونی	تاریخ تصویب	مرجع تصویب	محتوای ماده قانونی
بند «۵» الحاقی ماده (۳۲) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین	۱۳۷۳/۱۲/۲۸ (اصلاحی مصوب ۱۳۹۰/۰۳/۳۱)	مجلس شورای اسلامی	– اجباری کردن معاینه فنی خودروها و جلوگیری از تردد خودروهای فاقد برگ معاینه فنی – تعیین رویه‌های اجرایی نظیر چگونگی نظارت و تعیین دوره‌های معاینه فنی و تعرفه خدمات – واریز مبلغی از تعرفه به حساب درآمد عمومی کشور نزد خزانه‌داری کل
ماده (۱) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت	۱۳۸۶/۱۰/۰۱	مجلس شورای اسلامی	– مکلف کردن دولت بر مدیریت بر مصرف سوخت از طریق اقداماتی از جمله الزام وسایل نقلیه به اخذ معاینه فنی
آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو	۱۳۹۳/۰۹/۱۹	هیئت وزیران	– ارائه تعاریف چارچوب‌مند برای اصطلاحات مختلف نظیر نقص فنی، معاینه فنی، گواهی معاینه فنی، اعتبار گواهی معاینه فنی، مراکز معاینه فنی – تدقیق ساختار اجرایی معاینه فنی با تعریف و ایجاد ستاد معاینه فنی، کارگروه استانی معاینه فنی، سامانه ملی یکپارچه معاینه فنی – تأسیس سامانه ملی یکپارچه معاینه فنی توسط وزارت کشور با همکاری وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌ها ظرف یک سال



ماده قانونی	تاریخ تصویب	مرجع تصویب	محتوای ماده قانونی
آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو	۱۳۹۳/۰۹/۱۹	هیئت وزیران	<p>– تعیین سازوکار تدوین رویه‌های اجرایی نظیر ضوابط ایجاد و تشخیص صلاحیت متقاضیان تأسیس مراکز معاینه فنی، نحوه صدور، ابطال، تمدید و تعلیق مجوز و نظارت بر مراکز معاینه فنی، نحوه تشخیص و رسیدگی به تخلفات، نحوه درج‌بندی مراکز و خطوط معاینه فنی، ضوابط به‌کارگیری و آموزش کاربران و کارشناسان مراکز معاینه فنی، طبقه‌بندی وسایل نقلیه سبک و سنگین</p> <p>– تعیین سازوکار نظارت بر تخلفات مراکز معاینه فنی</p>
ماده (۶) قانون هوای پاک	۱۳۹۶/۰۵/۱۸	مجلس شورای اسلامی	<p>– الزام انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری (سبک، نیمه‌سنگین، سنگین، موتورسیکلت) در دوره‌های زمانی منظم</p> <p>– متوقف کردن خودرو و صدور قبض جریمه به‌ازای هر روز تردد برای خودروهای فاقد گواهی معاینه فنی</p> <p>– الزام تأیید مراکز معاینه فنی توسط سازمان حفاظت محیط زیست</p> <p>– تعیین دوره معافیت انجام معاینه فنی وسایل نقلیه (وسایل نقلیه شخصی چهار سال و وسایل نقلیه عمومی یک سال)</p> <p>– جرم‌انگاری برای متصدیان و کارکنان متخلف مراکز مجاز معاینه فنی و یا مأموران و ناظران بر عملکرد آنان (حداکثر مجازات جرم صدور گواهی خلاف واقع)</p> <p>– جرم‌انگاری مراکز معاینه فنی متخلف از ضوابط تأسیس، فعالیت و تعرفه انجام معاینات (جزای نقدی درجه ۶ موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی)</p> <p>– تعیین رویه برای تعیین نرخ بهای خدمات صدور گواهی معاینه فنی (تعیین توسط وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی و تصویب در هیئت وزیران)</p> <p>– لزوم ارائه گواهی معتبر معاینه فنی هنگام فروش خودرو</p>
آیین‌نامه فنی در زمینه کنترل و کاهش آلودگی‌ها (موضوع ماده (۲) قانون هوای پاک)	۱۳۹۷/۰۷/۳۰	هیئت وزیران	<p>– تعیین حدود مجاز معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه به تفکیک نوع خودرو، سوخت و تجهیزات کاهنده آلاینده‌گی توسط سازمان (حفاظت محیط زیست) و با اخذ نظر از وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت، راه و شهرسازی و کشور</p>
ماده (۱۰)		هیئت وزیران	<p>– نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است اطلاعات مورد نیاز سامانه سیمفارا را برای تشخیص نوع خودرو و تجهیزات پس‌پالایش در دسترس قرار دهد.</p>
(حدود مجاز معاینه فنی وسایل نقلیه موتوری کشور حسب ماده (۱۵) آیین‌نامه فنی ماده (۲) قانون هوای پاک) و (حدود مجاز معاینه فنی صوت وسایل نقلیه موتوری کشور حسب ماده (۲۹) قانون هوای پاک و ماده‌های (۳) و (۶) آیین‌نامه تبصره «۲» ماده (۲۹) قانون هوای پاک)	۱۳۹۹/۰۱/۲۷	سازمان حفاظت محیط زیست	<p>– تعریف سه سطح معاینه فنی عادی (رنگ زرد)، معاینه فنی برتر (رنگ آبی) و معاینه فنی ویژه (رنگ سبز)</p> <p>– گواهی معاینه فنی برتر و ویژه مراکز معاینه فنی مستلزم تأیید سازمان حفاظت محیط زیست است.</p> <p>– انجام تمهیدات لازم برای محدود و ممنوع کردن تردد خودروهای فاقد معاینه فنی عادی، برتر یا ویژه در مناطق LEZ و سایر مناطق کنترل آلاینده‌گی توسط وزارت کشور</p> <p>– تعیین حدود مجاز معاینه فنی آلاینده‌گی خودروهای سبک با سوخت گاز یا بنزین، موتورسیکلت، سنگین و نیمه‌سنگین و سبک با سوخت نفت، گاز و سنگین و نیمه‌سنگین گاز سوز به تفکیک معاینه فنی عادی، برتر و ویژه</p> <p>– امکان بهره‌رسانی حدود مجاز به‌طور سالیانه</p> <p>– تعیین حدود مجاز آزمون صدای آگزوز خودروهای سبک (سواری، وانت و ون)</p>
آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک (لغو شده است)	۱۴۰۰/۰۳/۱۲	هیئت وزیران	<p>– ملزم کردن وزارت کشور به تدوین دستورالعمل نحوه تشدید نظارت بر مراکز معاینه فنی ظرف سه ماه با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست</p> <p>– تخصیص شماره (کد) جریمه فاقد گواهی معاینه فنی و خودروهای فرسوده به کلیه دوربین‌های نظارتی در محورهای جاده‌ای برون‌شهری توسط وزارت راه و شهرسازی و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران</p>

مأخذ: نگارندگان.

۳. نگاهی به تجربیات جهانی در خصوص اجرای معاینه فنی



در این بخش از گزارش سعی شده است وضعیت معاینه فنی در کشورهای پیشرفته نظیر ایالات متحده آمریکا، کانادا، ژاپن، انگلستان، استرالیا و فرانسه و کشورهای در حال پیشرفت نظیر سنگاپور و تایلند به اختصار ارائه شود.

الف) ایالات متحده آمریکا: در سال ۱۹۷۷، قانون فدرال هوای پاک توسط کنگره اصلاح شد تا ایالات متحده را ملزم به اجرای برنامه‌های بازرسی از میزان انتشار گازهای آلاینده وسایل نقلیه کند. قانون هوای پاک سال ۱۹۹۰ برخی از ایالت‌ها را ملزم به اجرای برنامه‌های بازرسی انتشار گازهای گلخانه‌ای کرد؛ این در حالی است که بازرسی فنی خودرو در ایالات متحده آمریکا با هدف کاهش تعداد تصادفات ناشی از عیوب وسایل نقلیه و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای انجام می‌شود. شیوه‌های بازرسی خودرو در ایالات متحده بر اساس قوانین ایالتی متفاوت است. در ۲۶ ایالتی که بازرسی خودرو اجباری است، بازرسی توسط ایستگاه‌های بازرسی مجاز که توسط بخش خصوصی اداره می‌شوند انجام می‌شود. در برخی از ایالت‌ها آزمایش‌های انتشار گازهای گلخانه‌ای نیز همراه با بررسی‌های ایمنی مکانیکی انجام خواهد شد. همچنین برای معاملات مربوط به ثبت نام سالیانه وسایل نقلیه و انتقال مالکیت، بازرسی و معاینه فنی خودرو الزامی است. علاوه بر این در بعضی از ایالت‌ها از جمله اوهایو وسایل نقلیه در بزرگراه‌ها به‌طور موردی و تصادفی انتخاب و مورد بررسی و معاینه فنی قرار می‌گیرند [۶]. در ایالت ماساچوست این کشور، کلیه وسایل نقلیه سبک (عمدتاً خودروهای شخصی) باید سالیانه بازرسی شده و داده‌های وضعیت انتشار گازهای گلخانه‌ای به‌علاوه شماره شناسایی خودرو (VIN)، قرائت و کیلومتر شمار و شماره پلاک ثبت و به‌صورت الکترونیکی به مرکز اطلاعات وسایل نقلیه موتوری منطقه ماساچوست ارسال می‌شود. ثبت متمرکز این داده‌ها از حدود سال ۲۰۰۱ آغاز شده و به‌صورت مستمر صورت می‌پذیرد [۷].

ب) کانادا: شیوه‌های بازرسی فنی خودرو در کشور کانادا شبیه به روش‌های بازرسی ایالات متحده آمریکا است. وسایل نقلیه برای اطمینان از مطابقت با استانداردهای ایمنی این کشور، قبل از اخذ اجازه تردد در جاده، بازرسی می‌شوند. یکی از مهم‌ترین دلایل شکل‌گیری مراکز معاینه فنی در کانادا، حفظ محیط زیست و هوای پاک است. بازرسی خودرو در هفت ایالت مانیتوبا، انتاریو، ساسکاچوان، کبک، نیوفاندلند، نیوبرانزویک و جزیره پرنس ادوارد - از ۱۰ ایالت و سه قلمرو این کشور اجباری است. مقررات تست‌های ایمنی و بازرسی‌های فنی در کانادا در ایالت‌های مختلف، متفاوت است [۶]. در برخی از ایالت‌ها بازرسی‌های دوره‌ای بعد از اولین بازرسی، سالیانه است و در برخی از ایالت‌ها از جمله ایالت انتاریو، وسایل نقلیه شخصی بعد از اولین بازرسی فنی موفق، صرفاً هر دو سال یک‌بار نیاز به بازرسی مجدد دارند. در حین بازرسی دوره‌ای وسایل نقلیه، داده‌هایی از جمله محل مرکز آزمون، شناسه وسیله نقلیه (از جمله شماره VIN)، تاریخ بازرسی، قرائت کیلومتر شمار، نتیجه آزمون (قبولی یا مردود شدن) و دلایل شکست آزمون جمع‌آوری شده و به‌صورت یکپارچه در مرکز اطلاعات رایانه‌ای ایالت نگهداری می‌شوند [۷].

ج) سنگاپور: بازرسی فنی خودروها در سنگاپور به‌منظور داشتن خودروهای ایمن تر صرفاً توسط سه شرکت خصوصی دارای مجوز انجام می‌شود. استاندارد بازرسی مورد استفاده در سنگاپور دقیق و بسیار سختگیرانه و شامل ۶۳ مورد بازرسی برای خودروها و ۶۱ مورد برای موتورسیکلت‌هاست. اخطارهای بازرسی توسط سازمان حمل و نقل زمینی سنگاپور سه ماه قبل از انقضای مدت اعتبار برای مالک وسیله نقلیه صادر می‌شود. صاحبان وسایل نقلیه می‌توانند به‌صورت برخط نسبت به ثبت درخواست و تعیین تاریخ انجام بازرسی فنی برای خودروی خود اقدام کنند. جدول ۳ تعداد دفعات و هزینه‌های بازرسی انواع وسایل نقلیه در سنگاپور را نشان می‌دهد.



جدول ۳. تعداد دفعات و هزینه‌های بازرسی انواع وسایل نقلیه در سنگاپور

هزینه بازرسی (دلار سنگاپور)		تعداد دفعات			نوع وسیله نقلیه
بازرسی‌های بعدی	بازرسی اولیه	بیشتر از ۱۰ سال	۱۰-۳ سال	کمتر از ۳ سال	
۸	۱۵	سالانه	سالانه	-	موتورسیکلت و اسکوتر
۲۷	۵۴	سالانه	هر دو سال	-	سواری و استیشن
۵۴	۵۴	سالانه	هر دو سال	-	سواری کرایه خصوصی
۲۷	۵۴	-	هر ۶ ماه	هر ۶ ماه	تاکسی
۳۰	۶۰	سالانه	سالانه	سالانه	اتوبوس
۲۷	۵۴	هر ۶ ماه	سالانه	سالانه	وسایل نقلیه باری سبک
۳۰	۶۰	هر ۶ ماه	سالانه	سالانه	وسایل نقلیه باری سنگین (دومحوره)
۳۵	۶۵	هر ۶ ماه	سالانه	سالانه	وسایل نقلیه باری سنگین (بیش از دو محور)
۲۵	۵۰	سالانه	سالانه	سالانه	یدککش‌ها (تریلرها)

مأخذ: [۱].

د) ژاپن: ژاپن یکی از بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده خودرو و موتورسیکلت در جهان است. تمام وسایل نقلیه موتوری در ژاپن ملزم به گذراندن تست‌های بازرسی طراحی شده برای اطمینان از ایمنی مکانیکی، بهبود عملکرد در جاده، صرفه‌جویی در انرژی و جلوگیری از آلودگی هوا هستند [۸]. از سال ۱۹۷۲ سازمان خودروهای جاده‌ای ژاپن ایجاد و اجرای بازرسی فنی خودروها را اجباری کرده است. سازمان بازرسی خودروهای سبک موتوری (LMVIO) از اکتبر سال ۱۹۷۳ فعالیت خود را آغاز کرد [۹]. معاینه فنی در ژاپن مراحل سخت و پیچیده‌ای دارد و تنها خودروهایی می‌توانند هولوگرام آن به نام شیکن^۲ را اخذ کنند که از نظر فنی عملکرد بی‌نقصی داشته باشند. اهداف بازرسی فنی خودرو در ژاپن حصول اطمینان از صحت ایمنی خودروهای در حال تردد در جاده‌ها، شناسایی خودروهایی که به‌طور غیرقانونی باسازی شده‌اند و حصول اطمینان از ایمنی خودروها و کاهش آلاینده‌های محیط زیستی است [۱۰].

ه) انگلستان: در انگلستان بازرسی خودرو چندین دهه است که در مراکز بازرسی خودرو که توسط دولت اداره می‌شوند، در حال انجام است. در این کشور، مالکان و ذی‌نفعان ناوگان سنگین می‌توانند نسبت به تأسیس مرکز بازرسی اقدام کنند، اما مسئولیت انجام آزمون و بازرسی با مقامات دولتی این کشور می‌باشد. استاندارد بازرسی بریتانیا دقیق و شامل بررسی ایمنی خودرو و وضعیت انتشار گازهای گلخانه‌ای است. تعداد دفعات بازرسی براساس نوع و عملکرد وسیله نقلیه متفاوت است؛ بازرسی سالانه برای خودروهای کوچک سواری با سن بالای سه سال و بازرسی سالانه برای کلیه وسایل نقلیه حمل‌ونقل عمومی و تاکسی‌های با سن بیش از یک سال ضروری است [۶].

و) فرانسه: برنامه بازرسی فنی دوره‌ای اجباری (PTI)^۳ کشور فرانسه برای خودروهای شخصی با عنوان تکنیک‌های کنترل^۴ شناخته می‌شود

1. Light Motor Vehicle Inspection Organization
2. Shaken (Vehicle Inspection)
3. Periodic Technical Inspection
4. Contrôles Techniques

که هدف از این بازرسی، ارزیابی ایمنی و معاینه فنی خودرو و همچنین ارزیابی انطباق با الزامات انتشار ذرات معلق در هواست. انجام بازرسی اجباری چهار سال پس از تولید و سپس هر دو سال پس از آن لازم است. همچنین معاینه خودروهای شخصی صرف نظر از اینکه آخرین بازرسی آنها چه زمانی بوده، پس از تصادف یا هنگام تغییر مالکیت الزامی است. در حین بازرسی، داده‌هایی از جمله محل مرکز آزمون، شناسه وسیله نقلیه (از جمله شماره VIN)، قرائت کیلومتر شمار و نتیجه آزمون (قبولی یا مردود شدن) جمع‌آوری شده و به صورت یکپارچه در مرکز اطلاعات رایانه‌ای کشور فرانسه نگهداری می‌شوند [۷].

ز) تایلند: وزارت حمل‌ونقل زمینی کشور تایلند مقرراتی را برای انجام بازرسی فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری تصویب کرده است؛ از جمله خودروهای سواری شخصی، پیکاپ و وانت‌های بالای هفت سال و موتورسیکلت‌های بالای پنج سال باید به صورت سالیانه تست‌های بازرسی را انجام دهند. وزارت حمل‌ونقل این کشور مجوز بازرسی و انجام معاینات فنی را به مراکز بازرسی خصوصی در سراسر کشور اعطا کرده است. فرایند بازرسی وسایل نقلیه در سراسر کشور تایلند در راستای سیاست دولت با هدف مسئول ساختن رانندگان در قبال ایمنی وسایل نقلیه خود می‌باشد. همچنین انجام بازرسی و معاینات فنی خودرو به کاهش تعداد خودروهای نایمن و آلاینده کمک کرده است. برون‌سپاری بازرسی خودرو به بخش خصوصی نیز به کاهش هزینه‌های دولت و نیروی کار مرتبط با آزمایش خودرو کمک کرده است. از زمان وضع سیاست بازرسی و انجام معاینه فنی خودرو توسط بخش خصوصی در سال ۱۹۹۴، حدود ۲۰۴۸ مرکز بازرسی خصوصی در سراسر تایلند تأسیس شده است. هزینه بازرسی و انجام معاینات فنی برای موتورسیکلت، وسایل نقلیه سبک با وزن کمتر از ۱۶۰۰ کیلوگرم و وسایل نقلیه سبک با وزن بالای ۱۶۰۰ کیلوگرم به ترتیب برابر ۱/۵، ۳/۷۵ و ۶/۲۵ دلار آمریکا است. تعداد دفعات بازرسی خودرو در کشورهای مختلف متفاوت است، اما در اکثر آنها، خودروها پس از سپری شدن دوره اولیه ۴-۳ ساله از زمان تولید، باید سالیانه مورد ارزیابی فنی قرار گرفته و گواهی معاینات فنی را اخذ کنند. در این میان صرفاً کشور تایلند است که برای وسایل نقلیه شخصی جدید و موتورسیکلت‌ها به ترتیب مهلت ۷ و ۵ ساله را در نظر گرفته است. گزارش وضعیت دوره معافیت انجام معاینه فنی از زمان تولید برای وسایل نقلیه در کشورهای مختلف به شرح جدول زیر است [۶].

جدول ۴. دوره معافیت انجام معاینه فنی از زمان تولید انواع وسایل نقلیه در کشورهای مختلف

کشور	شروع دوره اولین بازرسی بعد از (سال)		بازرسی‌های بعدی پس از (سال)	
	وسيله نقلیه شخصی	موتور سیکلت	وسيله نقلیه شخصی	موتور سیکلت
آمریکا	۴	۴	۱	۱
کانادا	-	-	۱	۱
سنگاپور	۳	۳	۲	۱
ژاپن	۳	۳	۲	۲
انگلستان	۳	۳	۱	۱
استرالیا	۳	۳	۱	۱
فرانسه	۴	۴	۲	۲
تایلند	۷	۵	۱	۱

مأخذ: همان.



معاینه فنی خودروها به منظور بررسی کامل سلامت فنی و فیزیکی خودرو و در راستای کاهش احتمال بروز تصادفات به دلیل نقص فنی صورت می‌پذیرد. در کشورهای مورد مطالعه که اطلاعات آنها در جدول ۴ درج شده، اولین زمان بازرسی خودروها ۳ یا ۴ سال پس از تولید گزارش شده است. مدت زمان معافیت از انجام بازرسی معاینه فنی، حاکی از وجود اطمینان نسبی از عملکرد فنی و فیزیکی خودرو در این بازه زمانی است. از سوی دیگر، شرکت‌های تولیدکننده خودرو نیز به منظور ارائه تضمین در خصوص عملکرد صحیح و مناسب محصول و اجزای آن و اطمینان از رفع مشکلات فنی و ارائه خدمات رایگان خودرو در محدوده زمانی و کیلومتری مشخص نسبت به گارانتی خودرو اقدام می‌کنند. سیزده برند برتر تولیدکننده انواع خودروهای سبک در دنیا خودروهای تولیدی خود را ۴ یا ۵ سال گارانتی می‌نمایند. بر این اساس مدت زمان گارانتی خودروها به طور معمول یک سال بیشتر از زمان اولین بازرسی معاینه فنی ناوگان است و چنانچه نتیجه تست‌های انجام شده در اولین بازرسی که ۳ یا ۴ سال پس از تولید انجام می‌شود، منفی باشد، شرکت ارائه‌دهنده خدمات گارانتی نسبت به رفع عیوب اقدام می‌کند. پس از اتمام مدت زمان گارانتی، بازرسی دوره‌ای و متوالی با توجه به نرخ فزاینده نقص عملکردی در خودروها با افزایش سن اهمیت بیش از پیش یافته و نه تنها منجر به کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری می‌شود که کاهش نرخ تصادفات ناشی از نقص عملکردی به دلیل افزایش سن ناوگان را به دنبال خواهد داشت [۱۱] [۱۲].

۴. چالش‌های اجرای معاینه فنی در کشور

در حال حاضر اجرای صحیح معاینه فنی در کشور با چالش‌های مختلف حقوقی، اقتصادی، فنی و اجرایی روبه‌رو بوده که در ادامه این چالش‌ها مورد بررسی قرار گرفته است:

الف) وقوع تخلفات در فرایند معاینه فنی: در حال حاضر تخلفاتی در مراکز معاینه فنی نظیر صدور گواهی غیابی و خلاف واقع، تخلف در انجام آزمون‌ها توسط اپراتور و وجود ایرادات در تجهیزات مراکز معاینه فنی صورت می‌گیرد. وضعیت موجود را می‌توان از دو منظر اجرایی و نظارتی واکاوی کرد. از منظر اجرایی در حال حاضر به دلیل رویه اجرایی معاینه فنی که طی آن اصالت خودرو مورد بررسی قرار نمی‌گیرد زمینه برای مالکان خودروهای فاقد کیفیت فراهم است که با جابه‌جا کردن پلاک به‌طور غیرقانونی گواهی معاینه فنی را اخذ کنند. علاوه بر این، متأسفانه برخی مراکز معاینه فنی در سطح کشور نیز با اخذ رشوه به خودروهای فاقد کیفیت گواهی مربوطه را ارائه می‌کنند که طولانی بودن فرایند قانونی اصلاح تعرفه‌های مراکز معاینه نیز در این زمینه بی‌تأثیر نیست.

از منظر نظارت بر مراکز معاینه فنی نیز هر چند تبصره‌های «۲» و «۳» ماده (۶) قانون هوای پاک مجازات‌هایی را برای متصدیان و کارکنان مراکز مجاز معاینه فنی و یا مأموران و ناظران بر عملکرد آنان و مراکز معاینه فنی متخلف تعیین کرده است، اما به این دلیل که جزای نقدی درجه ۶ موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی برای این جرائم تعیین شده و بررسی آن صرفاً در حوزه اختیارات مرجع قضایی است؛ این ماده بازدارندگی لازم را برای جلوگیری از وقوع تخلفات در این بخش نداشته است. علاوه بر این، طبق ماده (۵) آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک وزارت کشور موظف بوده است با افزایش بازرسی سر زده و حضور نیروی ناظر مقیم از طریق شهرداری‌ها و تدوین دستورالعمل نحوه تشدید نظارت ظرف سه ماه ساز و کار اجرایی لازم را برای نظارت بر مراکز معاینه فنی تهیه کند. هر چند پیش‌نویس این دستورالعمل در تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۸ توسط اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور به دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ارسال شده بود، اما طی مکاتبه سازمان حفاظت محیط زیست با دبیرخانه شورای عالی به دلیل ابلاغ قانون ساماندهی صنعت خودرو از دستور خارج شد. این در حالی است که تدوین این دستورالعمل مغایرتی با تصویب قانون ساماندهی صنعت خودرو نداشته و در صورت منسوخ شدن آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک می‌توانست در آیین‌نامه ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو یا در ماده (۶) قانون هوای پاک اضافه شود. به هر حال با تصویب آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو در تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۲۸ عملاً آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک منسوخ شده و در آیین‌نامه جدید نیز موضوع تشدید نظارت بر مراکز معاینه فنی مورد توجه قرار نگرفت.

ب) بازدارندگی ناکافی قوانین و مقررات برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی: در قوانین و مقررات متعدد کشور

بر لزوم اخذ معاینه فنی تأکید شده و طبق تبصره «۱» ماده (۶) قانون هوای پاک پلیس راهور موظف است وسایل نقلیه فاقد گواهی معاینه فنی را متوقف کرده و در ازای هر روز تردد بدون گواهی مذکور، نسبت به صدور قبض جریمه اقدام کند. باین حال، به دلیل قیمت پایین جریمه صادره و زیرساخت ناکافی پلیس راهور، وضعیت موجود بازدارندگی لازم را برای مالکان خودروهای فاقد معاینه فنی ندارد. به خصوص در مورد ناوگان موتورسیکلت بارها اعلام شده که راکبین این وسائط هیچ تمایلی برای اخذ گواهی معاینه فنی نداشته و هیچ نظارتی در خصوص معاینه فنی موتورسیکلت‌ها در کل کشور صورت نمی‌پذیرد. البته در حوزه معاینه فنی تعارض‌های قانونی نیز وجود دارد که بازدارندگی قوانین موجود را بیش از پیش تضعیف می‌کند. به طور مثال، در جدول ذیل ماده (۴) [آیین‌نامه تعیین سقف حق بیمه شخص ثالث و نحوه تخفیف، افزایش یا تقسیط آن](#) مصوب ۱۳۹۶/۰۸/۰۶، حق بیمه شخص ثالث خودروهایی که حسب مقررات ملزم به داشتن معاینه بوده و فاقد آن باشند، ۵ درصد افزایش خواهد داشت. در واقع طبق این آیین‌نامه فقدان معاینه فنی برای خودرو و تخلف محسوب نشده بلکه صرفاً حق بیمه شخص ثالث آن افزایش یافته است. نکته قابل توجه آن است که حتی برخی شرکت‌های بیمه‌گر این مبلغ را به عنوان تخفیف کسر می‌کنند و عملاً این ماده هیچ‌گونه کمکی به افزایش ضریب نفوذ معاینه فنی نکرده است. این در حالی است که طبق ماده (۲) آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو و رانندگی با وسیله نقلیه‌ای که فاقد برگ معاینه فنی باشد، ممنوع اعلام شده است.

ج) ابهام در ساختار و سازوکار نظارتی و اجرایی معاینه فنی در کشور: هر چند در ماده (۶) قانون هوای پاک به طور پراکنده وظایفی برای سازمان حفاظت محیط زیست (نظارت بر مراکز معاینه فنی)، وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی (تعرفه‌گذاری) و پلیس راهنمایی و رانندگی (توقف و جریمه خودرو) تعیین شده، اما به صراحت ساختار و سازوکار و نحوه تقسیم کار دستگاه‌های مختلف در اجرای معاینه فنی مشخص نشده است. از طرفی طبق ماده (۷) آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو، ستاد معاینه فنی خودروی شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با همکاری نمایندگان سازمان حفاظت محیط زیست و نیروی انتظامی موظف شده بودند بر نحوه عملکرد مراکز صدور برگ معاینه فنی نظارت کرده و به آنها اختیار داده شده بود که در صورت مشاهده عدم رعایت ضوابط و مقررات مربوط، نسبت به جلوگیری از ادامه تخلف و رفع آنها اقدام و در صورت تکرار، مجوز مرکز را ابطال کنند. در ماده (۵) آیین‌نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک نیز وزارت کشور موظف به تشدید نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی کلان‌شهرها با افزایش بازرسی سر زده و حضور نیروی ناظر مقیم از طریق شهرداری‌ها شده بود. این در حالی است که عملاً برخی مراکز معاینه فنی در کلان‌شهرهای کشور تحت مدیریت شهرداری‌ها بوده و نظارت بر این مراکز از طریق شهرداری‌ها با تعارض منافع همراه است. این موارد نشان‌دهنده آن است که همچنان خلأ سازوکار نظارتی و اجرایی جهت تقسیم کار شفاف دستگاه‌های مختلف در این زمینه وجود دارد.

د) منطبق نبودن مدت معافیت اخذ گواهی معاینه فنی وسایل نقلیه و گارانتی خودروسازان: طبق تبصره «۱» ماده (۶) قانون هوای پاک دوره معافیت انجام معاینه فنی، از زمان تولید، برای وسایل نقلیه شخصی و دولتی چهار سال و برای وسایل نقلیه عمومی یک سال تعیین شده که معافیت چهارساله از انجام بازرسی با توجه به افت کیفیت خودروها طی این سال‌ها، منجر به کاهش ایمنی ناوگان می‌شود. در حال حاضر، وسایل نقلیه تولیدی در داخل کشور گارانتی عموماً ۳ ساله دارند، به این معنی که خودروساز عملکرد مناسب محصول را تا سه سال تضمین کرده و عملاً وسیله نقلیه در بازه زمانی یک‌ساله نه تحت بازرسی معاینه فنی قرار دارد و نه مشمول دریافت خدمات گارانتی از شرکت خودروساز که این موضوع چالش بزرگی برای ایمنی حمل و نقل است.

ه) انجام نشدن معاینه فنی وسایل نقلیه برخی بخش‌های دولتی و عمومی: هر چند در قانون صراحتاً بر لزوم انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتور در بخش‌های مختلف دولتی، عمومی و غیردولتی تأکید شده است اما همچنان مشاهده می‌شود که برخی بخش‌های دولتی و نهادهای عمومی نظیر شهرداری‌ها پیمانکاران و مجموعه‌های تحت پوشش خود را ملزم به دریافت معاینه فنی نمی‌کنند.

و) رویه قانونی نامناسب به روزرسانی تعرفه‌های معاینه فنی: طبق تبصره «۴» ماده (۶) قانون هوای پاک «ترخ بهای خدمات صدور گواهی معاینه فنی توسط وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی تعیین و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد». بررسی وضعیت موجود نشان می‌دهد که منوط کردن افزایش تعرفه‌ها به مصوبه هیئت وزیران موجب شده است که نرخ معاینه فنی در سال‌های اخیر ثابت بماند که به معنای



زیان‌ده شدن مراکز معاینه فنی و عدم گسترش این مراکز طی سالیان اخیر بوده و در عمل فعالیت بنگاه اقتصادی (مراکز معاینه فنی خودرو) را با مشکلاتی مواجه کرده است.

ز) ضعف سامانه‌های مختلف و ابهام در نحوه دریافت و ارسال اطلاعات: دسترسی به وضعیت برخط معاینه فنی وسایل نقلیه نه تنها برای اعمال قانون توسط پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا که در زمان تعویض پلاک انواع ناوگان یا در سامانه‌های شهرداری‌ها و ... مورد نیاز نهادهای اجرایی می‌باشد و ضروری است ارتباط برخط پایداری بین سامانه سیمفا و سامانه‌های مربوطه برقرار باشد. به‌طور مثال، در حال حاضر در زمان تعویض پلاک خودروها، به‌رغم اینکه کلیه اطلاعات خودروها شامل پلاک و VIN و ... در سامانه‌های نیروی انتظامی جمع شده است، اما افراد به‌اختیار پرینت دستی از سامانه سیمفا راجع داده می‌شوند که ظاهراً این موضوع نیز به دلیل فقدان ارتباط سیستمی پایدار است. علاوه بر این، در راستای رصد مکانیزه و اعمال جریمه برای تردد خودروهای فاقد گواهی معاینه فنی، پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا شماره پلاک کلیه خودروهایی که تردد آنها توسط دوربین‌های ثبت تردد در جاده‌های کشور و در درون شهرها ثبت شده‌اند را از سامانه‌های سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت کشور به‌صورت برخط اخذ و در سامانه سپا آن نهاد درج می‌کند. بدیهی است که به‌منظور اعمال جریمه خودروهای فاقد معاینه فنی، سامانه آن نهاد باید اطلاعات دریافتی را با VIN خودروهای موصوف در سامانه سیمفا (سامانه یکپارچه معاینه فنی ایران) تطبیق دهد که این فرایند با توجه به محدودیت‌های سیستمی که در دریافت و ارسال اطلاعات از طریق وب سرویس‌های تعریف شده وجود دارد، در حال حاضر به‌صورت کامل انجام نمی‌شود. در این خصوص پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا ادعای کند که مدیریت دریافت و پردازش حجم زیاد داده‌های تردد دریافتی از سامانه‌های ثبت تردد سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت کشور به‌صورت برخط نیازمند زیرساخت‌های فنی می‌باشد که در حال حاضر پلیس با نواقصی در این حوزه مواجه است.

۵. جمع‌بندی و پیشنهادها

معاینه فنی خودروها به‌واسطه تأثیری که بر کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی و کاهش تصادفات و کاهش مصرف سوخت دارد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. آمارها نشان می‌دهد که هرچند از سال ۱۳۹۴ به‌بعد با وضع قوانین جدید در زمینه معاینه فنی و کاهش سال‌معاافیت برای خودروها، افزایش رو به رشد برای مراجعات معاینه فنی رخ داده، اما همچنان ضریب نفوذ معاینه فنی در کشور کمتر از ۵۰ درصد است. هرچند ماده (۶) قانون هوای پاک سعی کرده است بستر قانونی مناسبی را برای اجرا و گسترش معاینه فنی وسایل نقلیه در کشور فراهم کند، اما همچنان این حوزه با چالش‌هایی نظیر وقوع تخلفات در فرایند معاینه فنی، بازدارندگی ناکافی قوانین و مقررات برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی، رویه قانونی نامناسب به‌روزرسانی تعرفه‌های معاینه فنی و ابهام در ساختار و سازوکار نظارتی و اجرایی معاینه فنی در کشور مواجه است. گزارش حاضر سعی کرده ضمن بررسی پیشینه تقنینی، چالش‌های این حوزه را احصا کرده که بر این اساس پیشنهادهای اصلاحی تقنینی زیر ارائه می‌شود:

۱. افزایش شمولیت لزوم اخذ معاینه فنی: به‌منظور گسترش ضریب نفوذ معاینه فنی در بخش‌های مختلف دولتی و عمومی پیشنهاد می‌شود صدر ماده (۶) قانون هوای پاک به‌صورت زیر اصلاح شود:

«به‌منظور اطمینان از صحت عملکرد خودرو در زمینه‌های فنی و ایمنی و کنترل آلاینده‌های هوا و صدا، انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری در حال تردد اعم از سبک، نیمه‌سنگین، سنگین، موتورسیکلت، ماشین‌آلات کشاورزی، راه‌سازی و همچنین وسایل نقلیه غیر موتوری (تریلرها و ...) که توسط کلیه بخش‌های خصوصی، دولتی، عمومی، غیردولتی، نظامی و انتظامی به‌کار گرفته می‌شوند، در دوره‌های زمانی منظم و توسط مراکز معاینه فنی تأیید شده الزامی است.»

۲. تدقیق سازوکار نظارتی و اجرایی و تقسیم کار شفاف دستگاه‌های مختلف: به‌منظور رفع ابهامات در خصوص وظایف دستگاه‌های مختلف و نحوه همکاری آنها با یکدیگر و تدقیق رویه‌های نظارتی و اجرایی در این حوزه و همگرا کردن قوانین و مقررات این حوزه پیشنهاد می‌شود عبارت زیر به صدر ماده (۶) اضافه شود:

«وزارت کشور موظف است با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت راه و شهرسازی، وزارت نفت و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو مصوب ۱۳۹۳/۰۹/۱۹ را در قالب آیین‌نامه این ماده با توجه به تبصره‌های ذیل اصلاح، تجمیع و به‌روزرسانی کند».

۳. اصلاح رویه تعرفه‌گذاری مراکز معاینه فنی: به منظور تسهیل فرایند تعرفه‌گذاری نرخ بهای تعرفه معاینه فنی برای خودروهای سبک توسط وزارت کشور و برای خودروهای سنگین توسط وزارت راه و شهرسازی تعیین شود. در این راستا پیشنهاد می‌شود تبصره «۴» ماده (۶) قانون هوای پاک به صورت زیر اصلاح شود:

«نرخ بهای تعرفه ارائه خدمات صدور گواهی معاینه فنی وسایل نقلیه موضوع این ماده برای خودروهای سبک توسط وزارت کشور و خودروهای سنگین توسط وزارت راه و شهرسازی تعیین و پس از تأیید در سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان به‌طور سالیانه ابلاغ می‌شود».

۴. انطباق مدت معافیت معاینه فنی با گارانتی خودرو: بدین منظور پیشنهاد می‌شود تبصره «۱» ماده (۶) قانون هوای پاک به صورت زیر اصلاح شود:

«دوره معافیت انجام معاینه فنی، از زمان تولید، برای وسایل نقلیه شخصی و دولتی دو سال و برای وسایل نقلیه عمومی یک سال تعیین می‌شود».

۵. تقویت بازدارندگی قانونی برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی: یکی از راهکارهای مؤثر برای الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی، منوط کردن صدور بیمه شخص ثالث و تخصیص سهمیه سوخت به اخذ گواهی معاینه فنی است. بر این اساس پیشنهاد می‌شود تبصره زیر به ماده (۶) قانون هوای پاک اضافه شود:

«وزارت کشور موظف است فهرست وسایل نقلیه‌ای را که دو ماه متوالی فاقد معاینه فنی بوده‌اند به وزارت نفت جهت جلوگیری از صدور کارت هوشمند سوخت و تخصیص اولیه سهمیه یا ادامه آن اعلام کند».

علاوه بر این پیشنهاد می‌شود تبصره «۶» ماده (۶) به صورت زیر اصلاح شود:

«مراکز تعویض پلاک انتظامی خودرو و پلیس راهور فراجا هنگام خرید و فروش خودرو باید نسبت به استعلام بر خط اعتبار گواهی معتبر معاینه فنی از طریق سامانه سیمفا اقدام کنند».

۶. تقویت نظارت بر مراکز معاینه فنی: به‌منظور کاهش تخلفات در مراکز معاینه فنی پیشنهاد می‌شود تبصره‌های «۲» و «۳» ماده (۶) قانون هوای پاک به ترتیب به صورت زیر اصلاح شوند:

«در صورتی که مأموران و ناظران بر عملکرد متصدیان و کارکنان مراکز مجاز معاینه فنی برابر مسئولیت‌های تعیین شده در ضوابط، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های اجرایی حوزه معاینه فنی وسایل نقلیه با ترک فعل خود زمینه‌ساز بروز تخلفات در مراکز معاینه شوند، علاوه بر معرفی به مراجع ذی‌صلاح قضایی مشمول حداکثر مجازات قانون رسیدگی به تخلفات اداری خواهند شد».

«در صورتی که متصدیان و کارکنان مراکز مجاز معاینه فنی برخلاف مقررات موضوع این ماده اقدام به صدور گواهی معاینه فنی خلاف واقع کنند و یا از ضوابط تأسیس، فعالیت و تعرفه انجام معاینات مربوط تخلف نمایند علاوه بر معرفی به مراجع ذی‌صلاح قضایی (شعبه ویژه رسیدگی به این دسته از تخلفات) و جزای نقدی درجه ۶ موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۰۲/۰۱ محکوم و با اعلام سازمان، وزارت کشور (مراکز معاینه فنی خودروهای سبک) یا وزارت راه و شهرسازی (مراکز معاینه فنی خودروهای سنگین) بسته به نوع تخلف و تشخیص نهاد ناظر به تعلیق پروانه فعالیت از سه ماه تا یک سال و یا لغو دائم پروانه فعالیت محکوم می‌شوند. به‌منظور نظارت دقیق‌تر بر مراکز معاینه فنی دستورالعمل نحوه تشدید نظارت، ظرف سه ماه پس از ابلاغ این قانون توسط وزارت کشور و با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت راه و شهرسازی تهیه و ابلاغ می‌شود».

۷. تقویت سامانه‌های مرتبط و تدقیق تعامل آنها: با توجه به اهمیت برقراری ارتباط سیستمی پایدار بین سامانه‌های پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا و سیمفا ستاد معاینه فنی، سامانه اطلاعات ناوگان حمل‌ونقل عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سامانه‌های



شهرداری‌ها و سایر سامانه‌های اجرایی مربوطه، وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)، وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور)، ستاد معاینه فنی و پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا باید مکلف به فراهم کردن زیرساخت‌های لازم برای دریافت و ارسال برخط اطلاعات به‌منظور پردازش داده‌ها شوند. در این راستا پیشنهاد می‌شود تبصره زیر به ماده (۶) قانون هوای پاک اضافه شود:

«وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور)، وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)، وزارت نفت و پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا مکلفند حداکثر سه ماه پس از تصویب آیین‌نامه این ماده نسبت به فراهم کردن زیرساخت‌های ارسال و دریافت اطلاعات به‌صورت برخط اقدام کنند».

منابع و مأخذ



- [۱] اوحدی همدانی، عبدالرضا، حبیبیان، میقات، خورسندی، بابک، قصاب‌زاده سریزدی، مریم، فلاح، نرگس «سیاهه انتشار آلاینده‌های هوا ناشی از منابع انسان‌ساز در کلان‌شهر کرج شامل عنوان تدوین و ارزیابی سناریوهای کاهش انتشار»، دانشگاه تهران، ۱۴۰۰.
- [۲] کرم‌رودی، محمود، وامینی شیرازی، حامد (۱۳۹۱). «پیشنهادهایی در خصوص نحوه قیمت‌گذاری خدمات مراکز معاینه فنی خودرو». مدیریت شهری، ۱۰ (۳۰)، ۲۹۷-۳۰۶.
- [۳] آیتی، اسماعیل (۱۳۸۸). «هزینه تصادفات ترافیکی ایران»، دانشگاه فردوسی مشهد، چاپ اول.

[4] isna.ir/xdP5Jf.

[۵] اسناد اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور، ۱۴۰۳.

[6] Pichai, T. (2005). An Evaluation Of The Effectiveness Of Private Vehicle Inspection Process In Thailand. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 6, pp. 3482 – 3496.

[7] Millard, K., Cairns, S., Beaumont, C., Anable, J., Chatterton, T. and Wilson, R.E. (2017) International experience of collecting and analysing technical inspection data for private cars. Summary of survey results and research literature. TRL Report PPR847.

[8] Solah, M.S. Hamzah, A. Ariffin, A.H. Paiman, N.F. Abdul Hamid, L. Abdul Wahab, M.A.F. Mohd Jawi, Z. And Osman, M.R. (2017). Private Vehicle Roadworthiness in Malaysia from the Vehicle Inspection Perspective. Journal of the Society of Automotive Engineers Malaysia Volume 1, Issue 3, pp 262-271.

[9] Achieving Inspection Integrity, CITA International Motor Vehicle Inspection Committee, Conference and 17th General Assembly, Dubai U.A.E, 14- 16th April 2015.

[10] <https://groups.oist.jp/resource-center/shaken>.

[11] Dae-Kyung Kim, Jae-Hak Lim, and Dong Ho Park. (2017). Optimization of post-warranty sequential inspection for second-hand products, Journal of Systems Engineering and Electronics, Vol. 28, No. 4, August 2017, pp.793 – 800.

[12] G. Reznitzer, N. Haworth & N. Kowadlo (2000), The effect of vehicle roadworthiness on crash incidence and severity, Monash University Accident Research Centre – Report-164.

گزیده سیاستی

اصلاح رویه‌تعه‌گذاری مراکز معاینه فنی، انطباق مدت معافیت معاینه فنی با گارانتی، تقویت نظارت بر مراکز معاینه فنی، الزام مالکان وسایل نقلیه به اخذ گواهی معاینه فنی و تدقیق سازوکار نظارتی و اجرایی از جمله محورهای اصلی اصلاح ماده (۶) قانون هوای پاک است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir