

اظهار نظر کارشناسی درباره:

« لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری
جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه »



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره مسلسل:

۲۱۰۷۷



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

دوره دوازدهم - سال دوم

شماره ثبت: ۲۵۷

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۷/۲۶

عنوان گزارش:

اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه»

نوع گزارش:

طرح/ لایحه راهبردی نظارتی پیش نویس قانونی

نام دفتر:

مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

تهیه و تدوین:

سروین مولائی نسب (گروه حمل و نقل)

ناظران علمی:

محمدحسن معادی رودسری، حبیب‌اله ظفریان ریگی

مدیر مطالعه:

حمیدرضا فوری

اظهار نظر کنندگان:

محمد شکوری گرکانی (دفتر مطالعات حقوقی)،
حسین هرورانی (دفتر مطالعات اقتصادی)

ویراستار ادبی:

مژگان کاظمی

گرافیک و صفحه آرایی:

حمیده سادات وفایی

واژه‌های کلیدی:

۱. بارنامه

۲. صورت وضعیت مسافری

۳. سند حمل

۴. شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل

۵. سالن اعلام بار

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۳/۱۲/۲۰



فهرست مطالب

۶	چکیده
۷	خلاصه مدیریتی
۸	۱. مقدمه
۸	۲. پیشینه
۹	۳. بررسی ارزیابی ماده (۱) لایحه
۹	۴. بررسی ارزیابی ماده (۲) لایحه
۹	۴-۱. تعریف و تشخیص تخلفات جدید
۱۰	۴-۲. جریمه رانندگان متخلف
۱۰	۴-۳. وصول خسارات و عوارض
۱۰	۴-۴. رسیدگی صنفی به تخلف
۱۱	۴-۵. منابع حاصل از جریم تخلفات موضوع قانون الزام
۱۲	۴-۶. ابهام در به کارگیری حروف ربط در متن لایحه
۱۲	۵. پیشنهاد الحاقی ۱: رتبه بندی رانندگان و شرکت های حمل و نقل کالا و مسافر
۱۳	۶. پیشنهاد الحاقی ۲: اعطای مجوز تخصیص بار به شرکت های حمل و نقل
۱۴	۷. جمع بندی و پیشنهادها
۲۴	منابع و مأخذ

فهرست جداول

۱۰	جدول ۱. جریم نقدی پیشنهادی لایحه برای تخلفات موضوع ماده (۶) قانون الزام
۱۵	جدول ۲. جمع بندی ارزیابی مفاد لایحه اصلاح قانون الزام شرکت ها و مؤسسات ترابری جاده ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه



اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه»

Doi: [10.22034/report.mrc.2025.1404.33.7.21077](https://doi.org/10.22034/report.mrc.2025.1404.33.7.21077)

چکیده



لایحه اصلاح قانون «الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه» با دو هدف اصلی شامل نظارت هوشمند بر حمل و نقل جاده‌ای و کاهش هدررفت یارانه سوخت نفت گاز به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است. در این لایحه، حمل بدون اسناد، عدم تطابق اسناد با کلیه مشخصات راننده، مسیر، بار، مسافر و وسیله نقلیه، صدور اسناد صوری و فعالیت بدون کارت هوشمند راننده و وسیله نقلیه تخلف محسوب شده و جرایم نقدی و بر خوردهای صنفی با این تخلفات مشخص شده است. مجاز دانستن کشف تخلف از طریق سیستم‌های هوشمند مستقر در جاده‌ها و تقاطع‌گیری اطلاعات سامانه‌ها و افزایش بازدارندگی جرایم تخلفات یاد شده از نقاط مثبت لایحه پیشنهادی دولت است.

متن پیشنهادی لایحه از جهت تحدید اختیارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در رسیدگی صنفی به تخلفات و ایجاد پیچیدگی غیر ضروری در نحوه رسیدگی، اعمال جرایم و مصرف منابع حاصل از جرایم نیازمند بازبینی و اصلاح است. همچنین، الحاق یک ماده به این قانون با موضوع راه‌اندازی نظام رتبه‌بندی راننده‌ها و شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای متناسب با عملکرد و تخلفات آن‌ها پیشنهاد می‌شود. به منظور کاهش پیمایش خالی ناوگان باری جاده‌ای کشور به ۳۰ درصد کل پیمایش این ناوگان (موضوع ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت)، پیشنهاد می‌شود با الحاق تبصره به ماده (۲) قانون الزام، شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای قادر باشند در شهرهای دارای سالن اعلام بار اجباری نیز به ناوگان ملکی و تحت پوشش خود بار اختصاص دهند. در مجموع، لایحه به افزایش بازدارندگی جرایم، نظارت هوشمند بر حمل و نقل جاده‌ای و کاهش هدررفت یارانه سوخت کمک می‌کند و لذا تصویب آن با لحاظ برخی اصلاحات و الحاقات پیشنهاد می‌شود.

خلاصه مدیریتی

■ مسئله اصلی

«لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه»، در صدد اصلاح مواد (۱) و (۶) این قانون، با رویکرد افزایش بازدارندگی جرایم، نظارت هوشمند بر حمل و نقل جاده‌ای کشور و کاهش هدررفت یارانه سوخت نفت گاز تهیه و در دو نوبت ۲۶ اسفند ماه ۱۴۰۳ و ۲۴ فروردین ماه ۱۴۰۴ به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است. این لایحه در کمیسیون عمران به عنوان کمیسیون اصلی در دست بررسی است.

■ نقاط قوت و ضعف لایحه

نقاط قوت لایحه

۱. تعریف دقیق و جامع تخلفات مربوط به سند حمل و نقل بین شهری (بارنامه داخلی و بین‌المللی و صورت وضعیت مسافری).
به این ترتیب حمل بدون اسناد، عدم تطابق اسناد با کلیه مشخصات راننده، مسیر، بار، مسافر و وسیله نقلیه، صدور اسناد صوری و فعالیت بدون کارت هوشمند راننده و وسیله نقلیه تخلف محسوب می‌شوند.

۲. مجاز دانستن کشف تخلف از طریق سیستم‌های هوشمند مستقر در جاده‌ها و تقاطع‌گیری اطلاعات سامانه‌های دستگاه‌های اجرایی ذی ربط.

۳. افزایش بازدارندگی جرایم نقدی و برخورد‌های صنفی در راستای کاهش تخلفات در حمل و نقل عمومی جاده‌ای.

نقاط ضعف لایحه

۱. مغایرت با ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹ در زمینه محل مصرف درآمدهای حاصل از جرایم تخلفات رانندگی.

۲. تفویض اختیارات قانونی چگونگی رسیدگی، صدور حکم، اجرای آن و دریافت جریمه‌های تخلفات شرکت‌های حمل و نقل، رانندگان و مالکان وسایل نقلیه جاده‌ای (موضوع ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و ماده (۷) قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن مصوب ۱۳۵۳) از وزارت راه و شهرسازی به تصویب آیین‌نامه اجرایی توسط هیئت دولت.

■ پیشنهادهای مرکز پژوهش‌ها

لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه به افزایش بازدارندگی جرایم، نظارت هوشمند بر حمل و نقل جاده‌ای کشور و کاهش هدررفت یارانه سوخت نفت گاز کمک می‌کند و لذا تصویب آن با لحاظ اصلاحات و الحاقات زیر پیشنهاد می‌شود.

۱. متن تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه برای رفع ابهام متن به دو جزء تفکیک شود. همچنین، به منظور ارتقای نظارت بر مصرف سوخت و پیمایش ناوگان، پیشنهاد می‌شود مالکان ناوگانی که استفاده از بارنامه صوری آن‌ها محرز شده است، علاوه بر پرداخت جریمه، ملزم به نصب و فعال‌سازی سامانه پایش تردد بر ناوگان خود شوند.

۲. موضوع تصویب آیین‌نامه اجرایی برای چگونگی رسیدگی، صدور حکم، اجرای آن و دریافت جریمه‌های صنفی توسط هیئت دولت از متن تبصره «۷» ماده (۶) پیشنهادی لایحه حذف شود.



۳. متن ذیل به‌عنوان ماده (۶) مکرر به لایحه الحاق شود:

«سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مکلف است کلیه رانندگان دارای برگ فعالیت (کارت هوشمند) و کلیه صادرکنندگان اسناد موضوع این قانون را متناسب با میزان فعالیت درج شده در اسناد حمل و میزان ارتکاب و تکرار تخلفات مذکور در قوانین رتبه‌بندی کند. حمایت‌ها و سهمیه‌های یارانه‌ای دولت در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای متناسب با این **نظام رتبه‌بندی** تخصیص می‌یابد».

۴. با توجه به معایب سالن‌های اعلام بار اجباری و هدف‌گذاری ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت مبنی بر کاهش پیمایش خالی ناوگان باری جاده‌ای کشور به ۳۰ درصد کل پیمایش آن‌ها، ضروری است با رعایت ملاحظات رانندگان حمل‌ونقل بار جاده‌ای از جمله تقویت نظارت بر روند توزیع و تخصیص بار و تعیین نرخ کرایه توسط شرکت‌ها، روند جایگزین‌سازی این سالن‌ها با سازوکار تخصیص بهینه بار از طریق شرکت‌های حمل‌ونقل در پیش گرفته شود. برای این منظور پیشنهاد می‌شود متن ذیل به‌عنوان تبصره «۲» به ماده (۲) قانون الزام الحاق شود: «تبصره «۲»- شرکت‌ها و مؤسسات موضوع این ماده در همه شهرهای کشور، **مجاز به تخصیص بار و صدور بارنامه** برای ناوگان ملکی و تحت پوشش خود هستند».

۵. سایر اصلاحات برای رفع ابهامات اجرایی لایحه در جدول ۲ گزارش پیشنهاد شده است.

۱. مقدمه

لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت‌وضعیت مسافری و بارنامه به پیشنهاد ستاد مبارزه با قاچاق کار و ارز در جلسه مورخ ۱۸ شهریور ماه ۱۴۰۳ به تصویب هیئت‌وزیران رسیده و با شماره ثبت ۲۵۷ در دوره دوازدهم مجلس شورای اسلامی اعلام وصول شده است. پس از آن، در جلسه مورخ ۲۶ اسفندماه ۱۴۰۳ هیئت‌وزیران لایحه مذکور مجدداً بررسی شده و اصلاحات آن در تاریخ ۲۴ فروردین ماه ۱۴۰۴ به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. لایحه با هدف پیشگیری از قاچاق و تخلفات در حمل‌ونقل بار و مسافر جاده‌ای از طریق تکمیل سامانه یکپارچه اسناد حمل‌ونقل جاده‌ای و افزایش بازدارندگی جرمه عدم دریافت بارنامه و صورت‌وضعیت مسافری تهیه شده است.

۲. پیشینه

«قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت‌وضعیت مسافری و بارنامه» ۱۱ ماده در ۳۱ اردیبهشت ماه ۱۳۶۸ به تصویب رسیده و طی «قانون اصلاح پاره‌ای از مواد قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت‌وضعیت مسافری و بارنامه مصوب ۱۳۶۸» در تاریخ ۱۸ فروردین ماه ۱۳۸۱، اصلاحیه آن به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. در این گزارش، به قانون «الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت‌وضعیت مسافری و بارنامه» مصوب ۱۳۶۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی **به اختصار «قانون الزام»** اطلاق می‌شود.

۳. بررسی و ارزیابی ماده (۱) لایحه

استفاده از اسناد صورت وضعیت مسافری، بارنامه داخلی یا بین‌المللی طبق ماده (۱) این قانون از سال ۱۳۶۸ برای حمل و نقل جاده‌ای بین شهری الزامی است. از سال ۱۴۰۱ و با تصویب تبصره «۲» ماده (۶) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اشخاص حقیقی و حقوقی متصدی حمل و نقل بار خودروبی درون شهری موظف شدند نسبت به ثبت بارنامه و پرداخت هزینه صدور آن اقدام کنند. این درآمد به حساب شهرداری محل واریز شده تا صرف توسعه حمل و نقل عمومی و زیرساخت‌های شهری شود [۱]. به موجب این قوانین، رانندگانی که اقدام به حمل و نقل بین شهری می‌کنند اگر بخشی از سفر آن‌ها از درون شهرها عبور کند، باید هر دو نوع سند حمل درون شهری و برون شهری را اخذ کنند.

بالحاق تبصره پیشنهادی لایحه به ماده (۱) قانون الزام، برای سفرهای بین شهری که بخشی از سفر از درون شهرها عبور می‌کند، صرفاً به همراه داشتن بارنامه ضروری است. به این ترتیب، برای کالایی که از انباری در داخل شهری به انباری در داخل شهر دیگر ارسال می‌شود، صرفاً سند حمل برون شهری (بارنامه) الزامی است و برای توزیع بار از انبارها به مقاصد نهایی در سطح شهر مطابق روال قبل سند حمل درون شهری (باربرگ) الزامی است. بنابراین از تحمیل هزینه اضافی بر صاحب بار اجتناب می‌شود و اخذ یک سند حمل کفایت می‌کند. همچنین، حکم پیشنهادی مانع استفاده از باربرگ در حمل و نقل بین شهرهای همجوار به جای بارنامه جاده‌ای می‌شود که به رصد دقیق تر جابه‌جایی بار در کشور از طریق سند حمل جاده‌ای (بارنامه) کمک می‌کند. بنابراین، متن پیشنهادی با رفع ابهامات بر شفافیت اجرایی ماده (۱) قانون می‌افزاید و تصویب آن پیشنهاد می‌شود.

۴. بررسی و ارزیابی ماده (۲) لایحه

در ماده (۲) لایحه، متن جایگزین برای ماده (۶) قانون الزام پیشنهاد شده است. موضوع ماده (۶) قانون مذکور **جرم‌انگاری حمل بار و مسافر بدون اسناد حمل مربوطه و تعیین نحوه رسیدگی** به آن است. در ادامه، نکات اصلی تغییرات پیشنهادی لایحه بررسی شده است.

۴-۱. تعریف و تشخیص تخلفات جدید

در قانون فعلی، جابه‌جایی مسافر و بار بدون اسناد حمل (شامل صورت وضعیت مسافری و بارنامه‌های داخلی و بین‌المللی) و تطابق نداشتن اسناد حمل با محموله و مسافر تخلف محسوب می‌شود. در لایحه پیشنهادی دولت، علاوه بر موارد یاد شده، موارد زیر به تخلفات قانونی اضافه شده است:

۱. اقدام به جابه‌جایی مسافر و بار بدون برگ فعالیت متناسب و معتبر (کارت هوشمند راننده و ناوگان).

۲. تطابق نداشتن اسناد حمل با مشخصات راننده، وسیله نقلیه و مبدأ و مقصد سفر، فرستنده و گیرنده (در حمل بار) و مسیر سفر (در حمل کالاهای ترانزیتی و ترافیکی).

۳. صدور بارنامه صوری به معنای صدور اسناد حمل و عدم انجام کامل یا بخشی از سفر.

با توضیحات داده شده، تصریح و تدقیق تخلفات در متن قانون در راستای ارتقای ایمنی و جلوگیری از تخلفات در صدور اسناد حمل مثبت ارزیابی می‌شود.

همچنین، در حال حاضر، تشخیص تخلفات موضوع این قانون به صورت میدانی، توسط مأموران راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی



جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شود. در لایحه پیشنهادی دولت، تصریح شده است که احصای تخلف می‌تواند به صورت میدانی یا از طریق داده‌های سامانه‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای انجام شود و نحوه تشخیص تخلف براساس داده گردآوری شده طبق آیین‌نامه اجرایی که به تصویب هیئت وزیران می‌رسد انجام می‌شود. این امر در راستای شناسایی تخلفات رانندگی و نظارت هوشمند بر حمل‌ونقل جاده‌ای کشور مثبت ارزیابی می‌شود.

۲-۴. جریمه رانندگان متخلف

در قانون فعلی، مبلغ دویست هزار (۲۰۰۰۰۰) ریال جریمه نقدی برای تخلفات ماده (۶) این قانون در نظر گرفته شده است و هرگونه افزایش جریمه تخلفات رانندگی موجب تسری آن به جریمه تعیین شده می‌شود. در لایحه دولت، جریمه تخلفات به ترتیب جدول ۱ از هم متمایز شده است. تعیین جریمه نقدی متناسب با متوسط کرایه حمل وسیله نقلیه جریمه، می‌تواند بازدارندگی مناسبی نسبت به ارتکاب تخلف ایجاد کند و با توجه به تکلیف به روزرسانی سالیانه مبلغ کرایه حمل در تبصره «۳» پیشنهادی لایحه، این بازدارندگی با مرور زمان کاهش نمی‌یابد. صرفاً برای تخلف حمل بدون کارت هوشمند راننده و وسیله نقلیه افزایش برای سال‌های آتی دیده نشده است، که پیشنهاد می‌شود، در بند «ث» ماده (۶) لایحه عبارت «هرگونه افزایش جریمه تخلفات رانندگی موجب تسری آن به جریمه تعیین شده در این بند خواهد شد» اضافه شود.

جدول ۱. جرایم نقدی پیشنهادی لایحه برای تخلفات موضوع ماده (۶) قانون الزام

جریمه	تخلف	ردیف
وسيله نقلیه باری: به میزان متوسط کرایه حمل وسیله نقلیه وسایل نقلیه مسافری: به میزان یک‌دوم متوسط کرایه حمل وسیله نقلیه	حمل بدون سند حمل	۱
وسيله نقلیه باری: به میزان یک‌دوم متوسط کرایه حمل وسیله نقلیه وسایل نقلیه مسافری: به میزان یک‌چهارم متوسط کرایه حمل وسیله نقلیه	انطباق نداشتن سند حمل با واقعیت	۲
مبلغ ده میلیون ریال جریمه نقدی	حمل بدون کارت هوشمند راننده و وسیله نقلیه متناسب و معتبر	۳

مأخذ: نگارنده.

۳-۴. وصول خسارات و عوارض

در تبصره «۴» پیشنهادی لایحه، استفاده از اطلاعات سامانه‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برای وصول کلیه خسارات و عوارض جاده‌ای مجاز دانسته شده است. به عبارتی، علاوه بر اعمال جریمه رانندگی برای تخلفاتی نظیر جابه‌جایی بدون اسناد حمل توسط پلیس راهور، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌تواند عوارض قانونی حمل‌ونقل جاده‌ای (نظیر ۹ درصد از کرایه جابه‌جایی بار) را نیز از مالک وسیله نقلیه دریافت کند.

۴-۴. رسیدگی صنفی به تخلف

در قانون فعلی، مراتب تخلف به سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های استان مربوطه اعلام می‌شود. سازمان مذکور پس از وصول سه فقره گزارش تخلف، دفترچه کار (برگ فعالیت) راننده را ضبط (در هر نوبت به مدت حداکثر شش ماه به تشخیص سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) و برای بار چهارم آن را لغو می‌کند. در لایحه پیشنهادی دولت، اطلاعات اعمال جریمه با رعایت ملاحظات ایمنی به صورت برخط در اختیار

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای قرار می‌گیرد و بر خورد با متخلف به ترتیب ذیل انجام می‌گیرد.

- **مر تبه اول:** به راننده و یا مالک وسیله نقلیه تذکر کتبی داده می‌شود.

- **مر تبه دوم و سوم:** کارت سوخت وسیله نقلیه و کارت هوشمند راننده و یا وسیله نقلیه از ده روز تا سه ماه تعلیق می‌شود و در دوره تعلیق کارت سوخت مشمول تخصیص سوخت نمی‌شود.

- **تکرار بیش از سه مرتبه:** کارت سوخت وسیله نقلیه و کارت هوشمند راننده و یا وسیله نقلیه از سه ماه تا شش ماه تعلیق می‌شود و در دوره تعلیق کارت سوخت مشمول تخصیص سوخت نمی‌شود.

به‌عنوان برخورد صنفی با تخلفات یاد شده، تعلیق کارت سوخت علاوه بر تعلیق برگ فعالیت (کارت هوشمند) به جهت جلوگیری از تخصیص سوخت پایه نفت گاز در طول دوره تعلیق در تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه مثبت ارزیابی می‌شود.

در ادامه متن تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه دولت، تصریح شده است که در صورت تخصیص هر گونه سهمیه فرآورده نفتی یارانه‌ای، ذی‌نفع اعم از راننده یا مالک وسیله نقلیه یا صادر کننده سند حمل، باید جریمه نقدی به میزان سه برابر ارزش سهمیه سوخت را بپردازند. از متن پیشنهادی چنین برداشت می‌شود که منظور، تخصیص سوخت در دوره تعلیق کارت سوخت است. با توجه به اینکه جلوگیری از پرداخت سهمیه سوخت در دوره تعلیق کارت سوخت بر عهده دولت است، در صورت تخصیص سوخت دارنده کارت سوخت نباید مشمول جریمه شود. بنابراین، این بخش از تبصره «۲» پیشنهادی لایحه دارای ایراد است. طبق استعلام به‌عمل آمده از دستگاه اجرایی مربوطه، مقصود لایحه در این بخش تخصیص سوختی است که به‌موجب تخلف (صدور بارنامه صوری) انجام گرفته باشد و در این شرایط است که متخلف باید تا سه برابر ارزش سهمیه سوخت دریافتی را بپردازد. بنابراین، لازم است برای رفع ابهام، متن تبصره «۲» بازنویسی شده و عبارت «در صورت احراز عدم تحقق کامل یا بخشی از سفر و تخصیص سهمیه فرآورده نفتی یارانه‌ای» ذکر شود.

در تبصره «۷» پیشنهادی لایحه، کیفیت تبادل اطلاعات بین سامانه‌های مربوط و همچنین چگونگی رسیدگی، صدور حکم کمیسیون‌های ذی‌ربط مستقر در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، و اجرای آن و دریافت جریمه‌های موضوع ماده (۶) قانون الزام، در آیین‌نامه اجرایی هیئت‌وزیران تعیین می‌شود. با توجه به اینکه در حال حاضر به‌استناد ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و ماده (۷) قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن مصوب ۱۳۵۳ تعیین ضوابط فعالیت و رسیدگی به تخلفات صنفی رانندگان بر عهده وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای) است، پیشنهاد لایحه به معنای حذف اختیار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در رسیدگی به تخلفات صنفی و دادن این اختیارات به هیئت‌وزیران است. در حالی که ضرورتی برای حذف اختیار این سازمان در رسیدگی به تخلفات موضوع ماده (۶) قانون الزام نیست و اگر نیازی به تغییر و اصلاح در نظام رسیدگی به تخلفات بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور باشد، این تغییر باید به صورت یکپارچه برای تمام تخلفات حوزه حمل و نقل جاده‌ای، از طریق اصلاح قانون مربوطه انجام گیرد. در غیر این صورت، تغییر در نحوه رسیدگی کمیسیون‌ها صرفاً در تخلفات موضوع ماده (۶) قانون الزام پیچیدگی اجرایی غیر ضروری را به رویه رسیدگی فعلی تحمیل می‌کند. بنابراین، پیشنهاد می‌شود در این بخش تنها کیفیت تبادل اطلاعات بین دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط و نحوه تشخیص تخلفات مبتنی بر اطلاعات توسط هیئت دولت تعیین شود و پس از تشخیص تخلف، رسیدگی به آن مطابق رویه کنونی در کمیسیون‌های مستقر در سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای پیگیری شود.

۴-۵. منابع حاصل از جرایم تخلفات موضوع قانون الزام

در ماده (۶) مکرر ۱ پیشنهادی لایحه دولت، عنوان شده است که جریمه‌های موضوع این قانون مطابق ترتیبات و اختیارات مقرر در قانون اجرای احکام مدنی، از طریق کمیسیون‌های مربوط وصول شده و به حساب خزانه‌داری کل کشور واریز شود. این پیشنهاد واجد ایراد است



که دلایل آن در ادامه اشاره شده است:

۱. «کمیسیون‌های مربوط» در این ماده ابهام قانونی دارد. پیشنهاد می‌شود طبق اختیارات موضوع تبصره «۱» ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و ماده (۷) قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری و تجدید تشکیلات و تعیین وظایف آن مصوب سال ۱۳۵۳، عبارت «سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای» جایگزین شود.

۲. بخشی از جرایم تعیین شده در صدر ماده (۶) پیشنهادی لایحه، **جرایم رانندگی** محسوب می‌شوند و طبق ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، پلیس راهور فراجامسئولیت اعمال جریمه را برعهده دارد. همچنین، محل مصرف جریمه‌های تخلفات رانندگی در سراسر کشور طبق ماده (۲۳) این قانون، به حساب درآمد عمومی کشور نزد خزانه‌داری کل واریز می‌شود، تا علاوه بر بودجه سالیانه به نسبت مشخص به شهرداری‌ها و دهیاری‌های ذی‌ربط، وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی تخصیص داده شود. با توجه به رویه قانونی و مشخص کنونی، تغییر رویه در وصول و مصرف جریمه‌های رانندگی موضوع این لایحه بی‌معناست. به نظر می‌رسد مقصود دولت در ماده (۶) مکرر ۱ پیشنهادی، تنها جرایم نقدی تعیین شده در رسیدگی صنفی (موضوع تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه) است، نه تمام جرایم موضوع قانون الزام. بنابراین، برای جلوگیری از ایجاد ابهام باید **موضوع وصول و مصرف منابع حاصل از جرایم در تبصره «۲» ماده (۶) مورد اشاره قرار گیرد.**

به منظور رفع ایراد یاد شده، پیشنهاد می‌شود نحوه وصول و مصرف درآمد حاصل از جرایم در تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه برای رانندگان و مالکان وسایل نقلیه جاده‌ای مشابه شرکت‌های حمل‌ونقل موضوع تبصره «۱» ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تعیین شود. همچنین، برای تقویت توان نظارتی و جلوگیری از تخلفات پیشنهاد می‌شود منابع حاصل از جرایم موضوع این تبصره در ارتقای زیرساخت فناوری اطلاعات در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای به مصرف برسد. برای این منظور، حذف ماده (۶) مکرر ۱ و الحاق متن ذیل به تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه توصیه می‌شود:

«منابع حاصل از جرایم موضوع این بند به حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود تا در جهت تقویت زیرساخت فناوری اطلاعات و پایش ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به مصرف برسد. در صورت اعتراض، قاضی مذکور در ماده (۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، با حضور معترض و نماینده سازمان راهداری به موضوع رسیدگی و رأی لازم را صادر می‌کند رأی صادره قطعی است.»

۶-۴. ابهام در به‌کارگیری حروف ربط در متن لایحه

در ماده (۶) پیشنهادی لایحه و تبصره‌های «۱» و «۲» این ماده، حرف ربط «و یا» مورد استفاده قرار گرفته است. به نظر می‌رسد این حرف ربط در هر جمله به معنای متفاوتی به کار رفته است، که می‌تواند موجب تفاسیر مختلف و ابهام در اجرای قانون شود. بنابراین همان‌طور که در جدول ۲ در انتهای گزارش ارائه شده است، حسب مورد عبارتهای «و» و «یا» جایگزین عبارت «و یا» در متن لایحه شده است.

۵. پیشنهاد الحاقی ۱: رتبه‌بندی رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل کالا و مسافر

در خصوص محرومیت متخلفان متناسب با مراتب تخلف از دریافت سهمیه‌های یارانه‌ای لاستیک و روغن با نرخ دولتی (در تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه)، نحوه اجرای این پیشنهاد بدون تعریف سازوکار آن شامل شدت و فراوانی تخلف و محرومیت متناسب

با آن می‌تواند برخورد ناعادلانه و سلیقه‌ای در برخورد با راننده‌ها، شرکت‌های حمل و نقل و مالکان وسیله نقلیه ایجاد کند. به منظور ساختارمند کردن حمایت‌ها و تسری دادن آن به سایر مشوق‌ها و محرومیت‌ها (غیر از محرومیت از حمایت‌های یارانه‌ای دولت) ایجاد **نظام رتبه‌بندی فعالان بخش حمل و نقل کشور** پیشنهاد می‌شود.

رتبه‌بندی فعالان بخش حمل و نقل جاده‌ای یکی از ابزارهای کارآمد در تنظیم‌گری دولت برای ارتقای ایمنی، بهره‌وری و توسعه پایدار است. کشورهای متعددی نظام رتبه‌بندی شرکت حمل و نقل، راننده یا وسیله نقلیه را مبتنی بر سابقه عملکرد آن‌ها در بخش حمل و نقل پیاده‌سازی کرده‌اند. به عنوان نمونه، اداره ایمنی حمل و نقل موتوری فدرال آمریکا ذیل وزارت حمل و نقل این کشور برنامه رتبه‌بندی (CSA^۱) را از سال ۲۰۱۰ برای شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان پیاده‌سازی کرده است. شاخص‌هایی نظیر سلامت پزشکی راننده، تعداد و شدت تخلفات، سابقه نگهداری خودرو، انطباق فعالیت راننده و ناوگان با ضوابط زمانی ابلاغ شده و شرکت در دوره‌های آموزشی مبنای رتبه‌بندی هستند. امتیاز و رتبه‌بندی شرکت‌ها و رانندگان به صورت عمومی و برخط قابل دسترسی است و اطلاعات آن ماهانه متناسب با عملکرد به روزرسانی می‌شود. این رتبه‌بندی به طور مستقیم در قراردادهای بیمه، بازرسی‌های ضابطان قانون و به صورت غیرمستقیم در بازاریابی و جذب صاحبان کالا بر فعالیت شرکت‌های حمل و نقل و راننده‌ها مؤثر است [۲]. به همین ترتیب، چین سیستم مدیریت اعتباری بخش حمل و نقل جاده‌ای را به صورت استانی در سال ۲۰۲۳ ایجاد کرده است. در این سیستم شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای مسافر و بار و رانندگان متناسب با سابقه تخلفات و رعایت ملاحظات زیست‌محیطی تشویق‌هایی در امور گمرکی، دریافت قراردادهای حمل بار دولتی و حمایت‌های یارانه‌ای دولت و معافیت مالیاتی دریافت می‌کنند. همچنین، رانندگان متناسب با رفتار رانندگی خود که از طریق سیستم‌های الکترونیکی نصب شده بر وسیله نقلیه پایش می‌شود و سابقه تخلفات و تصادفات رتبه‌بندی شده و در دریافت بارهای ارزشمند در اولویت قرار می‌گیرند [۳].

با توجه به مزایایی که ابزار رتبه‌بندی فعالان بخش حمل و نقل جاده‌ای در مدیریت ایمنی، تخصیص هدفمند یارانه‌های دولتی و تنظیم‌گری بازار حمل و نقل جاده‌ای کشور ایجاد می‌کند؛ متن ذیل جهت الحاق به قانون الزام پیشنهاد می‌شود:

«ماده (۶) مکرر - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مکلف است، کلیه رانندگان دارای برگ فعالیت (کارت هوشمند) و کلیه صادرکنندگان اسناد موضوع این قانون را متناسب با میزان فعالیت درج شده در اسناد حمل و میزان ارتکاب و تکرار تخلفات مندرج در قوانین و مقررات رتبه‌بندی نماید. حمایت‌ها و سهمیه‌های یارانه‌ای دولت در بخش حمل و نقل جاده‌ای متناسب با این نظام رتبه‌بندی تخصیص می‌یابد.»

۶. پیشنهاد الحاقی ۲: اعطای مجوز تخصیص بار به شرکت‌های حمل و نقل

از سال ۱۳۹۷، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در برخی شهرها که مبادی اصلی حمل بار کشور هستند، تمامی شرکت‌ها را ملزم کرده تا تخصیص بار را صرفاً از طریق سالن‌های اعلام بار انجام دهند. به این ترتیب شرکت‌های حمل و نقل در این شهرها (حدود ۲۰ شهر مبدأ اصلی بار کشور، نظیر بندرعباس) امکان تخصیص بار صاحب کالای طرف قرارداد خود به ناوگان ملکی یا تحت پوشش خود را ندارند؛ بلکه بار در سالن‌های اعلام بار اجباری اعلام و به صورت نوبتی (خارج از اختیار شرکت) به یک راننده تخصیص می‌یابد. [۴].

ایجاد این گونه سالن‌ها مورد حمایت رانندگان خودمالک است و به مرور رویه تخصیص بار به صورت نوبتی از طریق سالن‌های اعلام بار در شهرهای مختلف رو به گسترش است. دلایل این امر به طور خلاصه عبارت‌اند از:

۱. در سالن‌های اعلام بار اجباری، به دلیل حضور انجمن‌های صنفی و نهادهای نظارتی احتمال تخلف شرکت‌های حمل و نقل کالا نظیر دریافت حق کمیسیون اضافی یا تعیین کرایه حمل پایین‌تر از نرخ مصوب کمتر است.



۲. به دلیل عدم توازن عرضه و تقاضا و کمبود بار نسبت به تعداد ناوگان کشور در سال‌های گذشته، پیدا کردن بار به یکی از چالش‌های جدی رانندگان تبدیل شده است. سالن‌های اعلام بار اجباری تخصیص بار به راننده را هر چند با قرارگیری در صف و تحمل تأخیر تضمین می‌کند. **با وجود مزایای ذکر شده، سالن‌های اعلام بار اجباری به شدت برای حمل و نقل جاده‌ای کشور آسیب‌زا هستند.** در ادامه به معایب تخصیص بار از طریق سالن‌های اعلام بار اجباری اشاره شده است.

۱. شرکت حمل و نقل هیچ شناخت و اطمینانی نسبت به راننده و کیفیت و ایمنی کامیون تخصیص داده شده برای حمل بار را ندارد. بنابراین، کیفیت ارزیابی فنی شرکت در صدور بارنامه کاهش یافته و احتمال حوادث جاده‌ای افزایش می‌یابد.

۲. امکان رقابت شرکت‌های حمل و نقل در جذب صاحب کالا و افزایش سهم بازار خود محدود می‌شود و در نتیجه، انگیزه شرکت‌ها برای ارتقای کیفیت حمل بار و به کارگیری ناوگان نو و ایمن کاهش می‌یابد.

۳. برخورد برابر با ناوگان نو و فرسوده در تخصیص بار باعث عدم اسقاط ناوگان فرسوده و حتی ورود به بازار رانندگان جدید با ناوگان مسن و فرسوده و برهم خوردن تعادل عرضه و تقاضا می‌شود.

۴. شرکت‌های حمل و نقل کالا در مدیریت ناوگان و شبکه حمل خود محدود می‌شوند. به عنوان نمونه، شرکتی که ناوگان خود را برای حمل بار به یکی از شهرهای دارای سالن اعلام بار اجباری اعزام می‌کند، پس از تحویل و تخلیه بار نمی‌تواند برای بازگشت ناوگان خود برنامه‌ریزی کند و ممکن است پس از قرارگیری در صف مجبور به سفر به مقصدی باشد که، شرکت امکان تأمین بار نداشته باشد و کامیون خالی بازگردد. بنابراین، شرکت‌ها امکان مدیریت و برنامه‌ریزی مؤثر برای ارتقا بهره‌وری ناوگان خود را نداشته و فعالیت آن‌ها به صدور بارنامه خلاصه می‌شود. این امر بر چالش درصد بالای پیمایش خالی ناوگان و بهره‌وری پایین حمل و نقل جاده‌ای کشور دامن می‌زند.

۵. مطالعات نشان می‌دهد حذف سالن‌های اعلام بار اجباری می‌تواند تا ۱۶ درصد پیمایش بدون بار را در ناوگان ملکی و تحت مدیریت شرکت‌ها کاهش دهد [۵]. به عبارت دیگر، در حال حاضر با وجود سالن‌های اعلام بار اجباری، فعالیت تحت مدیریت شرکت‌ها نسبت به فعالیت خودمالکی مزیت اقتصادی خاصی ندارد. بنابراین، این امر به تداوم چالش فعالیت خودمالکی رانندگان کشور منجر می‌شود.

با توجه به معایب سالن‌های اعلام بار اجباری و هدف‌گذاری **ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت** مبنی بر کاهش پیمایش خالی ناوگان باری جاده‌ای کشور به ۳۰ درصد کل پیمایش آن‌ها [۶]، باید روند جایگزین‌سازی این سالن‌ها با سازوکار تخصیص بهینه بار از طریق شرکت‌های حمل و نقل، با رعایت ملاحظات رانندگان از جمله تقویت نظارت بر روند توزیع و تخصیص بار توسط شرکت‌ها در نظر گرفته شود. برای این منظور پیشنهاد می‌شود متن ذیل به عنوان تبصره «۲» به ماده (۲) قانون الزام الحاق شود.

«تبصره ۲- شرکت‌ها و مؤسسات موضوع این ماده در همه شهرهای کشور، مجاز به تخصیص بار و صدور بارنامه برای ناوگان ملکی و تحت پوشش خود هستند».

۷. جمع‌بندی و پیشنهادها



لایحه اصلاح قانون «الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه»، به افزایش بازدارندگی جرایم، نظارت هوشمند بر حمل و نقل جاده‌ای کشور و کاهش هدررفت یارانه سوخت نفت گاز کمک می‌کند و لذا تصویب آن با لحاظ برخی اصلاحات و الحاقات پیشنهاد می‌شود. در جدول ۲ اظهار نظر کارشناسی و اصلاحات پیشنهادی برای جلوگیری از چالش‌های اجرایی ارائه شده است.

جدول ۲. جمع‌بندی ارزیابی مفاد لایحه اصلاح قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه

شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
ماده (۱)	تبصره زیر به ماده (۱) قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری جاده‌ای به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه مصوب ۱۳۶۸/۰۲/۳۱ با اصلاحات بعدی آن، الحاق می‌شود: «تبصره - باری که از مبدأ یک شهر به مقصد شهر دیگری جابه‌جا می‌شود، هر چند بخشی از سفر آن درون شهری باشد، حمل و نقل بین شهری محسوب شده و صرفاً نیازمند اخذ اسناد حمل جاده‌ای موضوع این قانون است.»	✓				تبصره الحاقی در سفرهای بین شهری که بخشی از سفر درون شهری است راننده را از دریافت باربرگ (موضوع تبصره «۲» ماده (۶) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مصوب ۱۴۰۱) و پرداخت هزینه اضافی معاف می‌کند و مثبت ارزیابی می‌شود.	
ماده (۲) - صدر ماده	ماده (۶) قانون مزبور به شرح زیر اصلاح شده و تبصره ماده یادشده با حذف عبارات «تردد در جاده‌ها بدون همراه داشتن دفترچه کار (برگ فعالیت) ممنوع است برای دفترچه کار (برگ فعالیت) به مدت حداکثر شش ماه به تشخیص سازمان یادشده المثنی صادر نخواهد شد.» و «و با صدور آن دفترچه کار و کنترل سرعت صادره از سوی نیروی انتظامی لغو می‌گردد»، به عنوان «تبصره ۵» ماده مذکور ابقا می‌شود:				✓	در لایحه پیشنهادی دولت، متن ماده (۶) قانون به‌طور کامل اصلاح شده است و از تبصره آن فقط جمله «شرایط و ضوابط صدور، لغو، تمدید و تجدید دفترچه کار (برگ فعالیت) توسط وزیر راه و ترابری تعیین می‌شود.» باقی مانده است. با توجه به اینکه در جمله باقی مانده نیز لازم است اصلاح صورت گیرد و تصریح شود که برگ فعالیت شامل راننده و ناوگان می‌شود، پیشنهاد می‌شود برای ساده‌سازی متن لایحه، اصلاحات مورد نظر روی تبصره مذکور نیز از این بخش حذف و مشابه سایر اصلاحات ماده (۶) (در قالب تبصره «۵» الحاقی) طرح شود.	ماده (۶) قانون مزبور به شرح زیر اصلاح می‌شود:



شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
ماده (۲) - متن پیشنهلی ماده (۶) قانون	<p>ماده (۶) - اقدام به جابه‌جایی مسافر یا بار بین شهری توسط وسایل نقلیه مسافربری (از جمله اتوبوس، اتوبوس متوسط (میدل باس)، مینی‌بوس، سواری و ون) و باربری (از جمله تریلی، کامیون، کامیونت) بدون اسناد حمل (چاپی یا الکترونیکی) موضوع مواد (۲)، (۳) یا (۴) این قانون و یا بدون برگ فعالیت متناسب و معتبر (کارت هوشمند راننده و یا ناوگان) یا عدم تطابق مشخصات مذکور در بندهای «پ» یا «ت» این ماده با اسناد مذکور، تخلف محسوب شده و در این موارد، مأموران راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (راهور فراجا)، موضوع ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، با احصای تخلف (به‌صورت میدانی یا از طریق داده‌های سامانه‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)، درخصوص اعمال جریمه به شرح زیر اقدام می‌کنند و اطلاعات اعمال جریمه را با رعایت ملاحظات امنیتی به‌صورت برخط در اختیار سازمان مذکور قرار می‌دهند:</p> <p>الف- در صورت جابه‌جایی مسافر بین شهری بدون اسناد حمل، جریمه به شرح زیر تعیین می‌شود:</p> <p>«متوسط پیمایش حمل مسافر با صورت وضعیت مسافری در کشور (کیلومتر)» × «ظرفیت حمل مسافر مندرج در کارت شناسایی وسیله نقلیه (نفر)» × «ترخ شاخص نفر-کیلومتر حمل مسافر سالیانه (ریال)» × «ضریب یک‌دوم» ب- در صورت جابه‌جایی بار بین شهری بدون اسناد حمل، جریمه به شرح زیر تعیین می‌شود:</p> <p>«متوسط پیمایش حمل بار با بارنامه در کشور (کیلومتر)» × «ظرفیت حمل بار مندرج در کارت شناسایی وسیله نقلیه (تن)» × «ترخ شاخص تن-کیلومتر حمل بار سالیانه (ریال)» × «ضریب یک</p>			✓		<p>۱. در جهت رفع ابهام عبارت «و یا» حسب مورد با عبارت‌های «و» و «یا» جایگزین شده است.</p> <p>۲. در بندهای «الف، ب، پ و ت» مبلغ جرایم ضریبی از کرایه حمل است و با افزایش آن افزایش می‌یابد. اما برای جریمه بند «ت» این مورد دیده نشده و لازم است سازوکار افزایش آن مطابق افزایش سایر جرایم رانندگی تعیین شود.</p>	<p>ماده ۶- اقدام به جابه‌جایی مسافر یا بار بین شهری توسط وسایل نقلیه مسافربری (از جمله اتوبوس، اتوبوس متوسط (میدل باس)، مینی‌بوس، سواری و ون) و باربری (از جمله تریلی، کامیون، کامیونت) بدون اسناد حمل (چاپی یا الکترونیکی) موضوع مواد (۲)، (۳) یا (۴) این قانون و یا بدون برگ فعالیت متناسب و معتبر (کارت هوشمند راننده و یا ناوگان) یا عدم تطابق مشخصات مذکور در بندهای «پ» یا «ت» این ماده با اسناد مذکور، تخلف محسوب شده و در این موارد، مأموران راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (راهور فراجا)، موضوع ماده (۲) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب سال ۱۳۸۹، با احصای تخلف (به‌صورت میدانی یا از طریق داده‌های سامانه‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای)، درخصوص اعمال جریمه به شرح زیر اقدام می‌کنند و اطلاعات اعمال جریمه را با رعایت ملاحظات امنیتی به‌صورت برخط در اختیار سازمان مذکور قرار می‌دهند:</p> <p>الف) در صورت جابه‌جایی مسافر بین شهری بدون اسناد حمل، جریمه به شرح زیر تعیین می‌شود:</p> <p>«متوسط پیمایش حمل مسافر با صورت وضعیت مسافری در کشور (کیلومتر)» × «ظرفیت حمل مسافر مندرج در کارت شناسایی وسیله نقلیه (نفر)» × «ترخ شاخص نفر-کیلومتر حمل مسافر سالیانه (ریال)» × «ضریب یک‌دوم»</p>

شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
	<p>شناسایی وسیله نقلیه (تُن) × «ترخ شاخص تُن-کیلومتر حمل بار سالیانه (ریال)» × «ضریب یک»</p> <p>پ) در جابه‌جایی مسافر بین شهری، در صورت عدم تطابق مشخصات راننده، وسیله نقلیه، مسافر، مبدأ یا مقصد با وضعیت احراز شده و همچنین عدم تحقق کامل یا بخشی از سفر، جریمه معادل یک‌دوم جریمه بند «الف» تعیین می‌شود.</p> <p>ت) در جابه‌جایی بار بین شهری، در صورت عدم تطابق مشخصات مسیر محمولات شد آمدی (ترافیکی) یا عبوری (ترانزیتی)، راننده، وسیله نقلیه، محموله، محل بارگیری یا تخلیه، فرستنده یا گیرنده با وضعیت احراز شده و همچنین عدم تحقق کامل یا بخشی از سفر، جریمه معادل یک‌دوم جریمه بند «ب» تعیین می‌شود.</p> <p>ث) در صورت جابه‌جایی مسافر یا بار بین شهری بدون برگ فعالیت متناسب و معتبر (کارت هوشمند راننده و یا وسیله نقلیه)، جریمه نقدی به میزان ده میلیون (۱۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال برای هر یک اخذ می‌شود.</p>						<p>ب) در صورت جابه‌جایی بار بین شهری بدون اسناد حمل، جریمه به شرح زیر تعیین می‌شود:</p> <p>«متوسط پیمایش حمل بار با بارنامه در کشور (کیلومتر)» × «ظرفیت حمل بار مندرج در کارت شناسایی وسیله نقلیه (تُن)» × «ترخ شاخص تُن- کیلومتر حمل بار سالیانه (ریال)» × «ضریب یک»</p> <p>پ) در جابه‌جایی مسافر بین شهری، در صورت عدم تطابق مشخصات راننده، وسیله نقلیه، مسافر، مبدأ یا مقصد با وضعیت احراز شده و همچنین عدم تحقق کامل یا بخشی از سفر، جریمه معادل یک‌دوم جریمه بند «الف» تعیین می‌شود.</p> <p>ت) در جابه‌جایی بار بین شهری، در صورت تطابق نداشتن مشخصات مسیر محمولات شد آمدی (ترافیکی) یا عبوری (ترانزیتی)، راننده، وسیله نقلیه، محموله، محل بارگیری یا تخلیه، فرستنده یا گیرنده با وضعیت احراز شده و همچنین عدم تحقق کامل یا بخشی از سفر، جریمه معادل یک‌دوم جریمه بند «ب» تعیین می‌شود.</p> <p>ث) در صورت جابه‌جایی مسافر یا بار بین شهری بدون برگ فعالیت متناسب و معتبر (کارت هوشمند راننده و یا وسیله نقلیه)، جریمه نقدی به میزان ده میلیون (۱۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال برای هر یک اخذ می‌شود.</p> <p>هرگونه افزایش جریمه تخلفات رانندگی موجب تسری آن به جریمه تعیین شده در این بند خواهد شد.</p>



شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۱» ماده (۶) قانون	تبصره «۱» - در موارد مذکور در بند «ث» این ماده، وسیله نقلیه توسط راهور فراجا متوقف می‌شود و ادامه حرکت وسیله نقلیه باربری صرفاً با راننده و یا وسیله نقلیه دارای برگ فعالیت (کارت هوشمند) و اسناد حمل موضوع این ماده میسر است. در خصوص جابه‌جایی بار، مطابق مقررات راهور فراجا، موضوع ذیل ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اقدام می‌شود. در خصوص جابه‌جایی مسافران، مطابق آیین‌نامه‌ای که ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون توسط راهور فراجا با همکاری وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد، اقدام می‌شود.			✓		۱. عبارت «صرفاً با راننده و یا وسیله نقلیه دارای برگ فعالیت» دارای ابهام است و پیشنهاد می‌شود «یا» حذف شود. ۲. جلوگیری از تردد وسایل نقلیه مسافری و باری بدون کارت هوشمند راننده و وسیله نقلیه در جهت ارتقای ایمنی حمل‌ونقل جاده‌ای مثبت ارزیابی می‌شود. با توجه به اینکه اجرای این تبصره در بخش مسافربری می‌تواند موجب تأخیر قابل توجه در سفر مسافران بین‌شهری باشد، تهیه آیین‌نامه اجرایی آن توجیه‌پذیر است. ۳. با توجه به اینکه در این تبصره تنها نحوه برخورد با وسیله نقلیه باری مورد نظر است و در خصوص وسیله نقلیه مسافری آیین‌نامه اجرایی تهیه خواهد شد، باید در ابتدای متن جهت جلوگیری از بروز ابهام مشخص شود منظور وسیله نقلیه باری است.	تبصره ۱- در موارد مذکور در بند «ث» این ماده، وسیله نقلیه باری توسط راهور فراجا متوقف می‌شود و ادامه حرکت وسیله نقلیه باری صرفاً با راننده و یا وسیله نقلیه دارای برگ فعالیت (کارت هوشمند) و اسناد حمل موضوع این ماده میسر است. در خصوص جابه‌جایی بار، مطابق مقررات راهور فراجا، موضوع ذیل ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی اقدام می‌شود. در خصوص جابه‌جایی مسافران، مطابق آیین‌نامه‌ای که ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون توسط راهور فراجا با همکاری وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد، اقدام می‌شود.
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۲» ماده (۶) قانون	تبصره ۲- در صورت ارتکاب تخلفات موضوع این ماده، علاوه بر اعمال جریمه مقرر، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای حسب مورد رأساً یا توسط شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، در صورت ارتکاب تخلفات موضوع این ماده، علاوه بر اعمال جریمه مقرر، در مرتبه اول به راننده یا مالک وسیله نقلیه تذکر کتبی داده و در مرتبه‌های دوم و سوم، کارت سوخت وسیله نقلیه و کارت هوشمند راننده و یا وسیله نقلیه از ده روز تا سه ماه و در صورت تکرار بیش از سه بار، از سه ماه تا شش ماه تعلیق می‌شود. کارت هوشمند سوخت در دوره تعلیق مشمول تخصیص سوخت نمی‌شود.			✓		۱. در بخشی از متن اشاره شده است که کارت هوشمند سوخت در دوره تعلیق، مشمول تخصیص سوخت نمی‌شود. در صورت تخصیص هرگونه سهمیه فرآورده نفتی یارانه‌ای، ذی‌نفع محکوم به پرداخت سه برابر ارزش سهمیه سوخت می‌شود. اگر منظور یارانه سوخت تعلق گرفته در دوره تعلیق کارت سوخت باشد حکم واجد ایراد است. زیرا تخصیص سهمیه سوخت در زمان تعلیق کارت سوخت به‌دلیل نبود توان اجرایی دولت در کنترل به‌موقع تخصیص سوخت است و ذی‌نفع اعم از راننده، مالک وسیله نقلیه و صادرکننده اسناد حمل در آن دخیل نیستند.	<u>تبصره ۲- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای حسب مورد رأساً یا توسط شرکت پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی موظف است:</u> ۱. در صورت ارتکاب تخلفات موضوع این ماده، علاوه بر اعمال جریمه مقرر، در مرتبه اول به راننده یا مالک وسیله نقلیه یا هر دو تذکر کتبی داده و در مرتبه‌های دوم و سوم، کارت سوخت وسیله نقلیه و کارت هوشمند راننده یا وسیله نقلیه یا هر دو از ده روز تا سه ماه و در صورت تکرار بیش از سه بار، از سه ماه تا شش ماه تعلیق کند. کارت هوشمند سوخت در دوره تعلیق مشمول تخصیص سوخت نمی‌شود.

شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اطهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی	
	در صورت تخصیص هرگونه سهمیه فرآورده نفتی یارانه‌ای، ذی‌نفع اعم از راننده یا مالک وسیله نقلیه یا صادرکننده اسناد موضوع این قانون حسب مورد ازسوی کمیسیون ذی‌ربط مستقر در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به پرداخت جریمه نقدی به میزان سه‌برابر ارزش سهمیه مذکور، طبق قیمت خرید نفت‌گاز از پالایشگاه براساس اعلام وزارت نفت و در صورت تکرار متناسب با تعداد دفعات از چهار تا شش برابر آن نیز محکوم خواهد شد. در صورت عدم پرداخت جریمه مذکور، کارت هوشمند راننده یا وسیله نقلیه یا مجوز فعالیت شرکت حمل‌ونقل تا زمان پرداخت معلق می‌شود و امکان صدور یا اخذ سند حمل وجود نخواهد داشت. کمیسیون مربوط می‌تواند با توجه به مراتب تخلف، مرتکب را از دریافت سایر سهمیه‌های یارانه‌ای لاستیک و روغن با نرخ دولتی محروم کرده و آن را از طریق مراجع ذی‌صلاح اعمال کند.					بنابراین تعیین جریمه برای این امر توجیه‌پذیر نیست. طبق استعلام به عمل آمده دستگاه اجرایی مربوطه، مقصود لایحه، سوخت تخصیص یافته ناشی از استفاده از بارنامه صوری است. برای تصریح این موضوع، لازم است متن به شکل پیشنهاد شده در ستون آخر اصلاح گردد. ۲. نصب سامانه‌های پایش تردد ناوگان، یکی از موثرترین راهکارها برای تخصیص هدفمند یارانه سوخت و جلوگیری از قاچاق سوخت است بنابراین، پیشنهاد می‌شود، ناوگانی که برای آن‌ها اسناد حمل صوری صادر شده است، ملزم به نصب دستگاه پایش تردد شوند. ۳. محل واریز جریمه سوخت تخصیص یافته ناشی از تخلف بارنامه صوری، در ماده (۶) مکرر ۱ خزانه‌داری پیشنهاد شده است. به جهت انسجام متن و جلوگیری از ایجاد ابهام پیشنهاد می‌شود، محل واریز جریمه سوخت در همین تبصره تعیین شود. به‌علاوه، پیشنهاد می‌شود هزینه‌کرد درآمد حاصل از این جرایم در تقویت زیرساخت فناوری اطلاعات و نظارت بر حمل‌ونقل جاده‌ای باشد. همچنین ضروری است، نحوه اعتراض به رسیدگی تخلف برای راننده و مالک وسیله نقلیه مشابه شرکت‌های حمل‌ونقل پیش‌بینی شود. ۴. در متن به عبارت «کمیسیون» اشاره شده که مقصود کمیسیون‌های رسیدگی به تخلفات صنفی در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هستند. جهت رفع ابهام پیشنهاد می‌شود به جای عبارت «کمیسیون» سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مورد اشاره قرار گیرد.	۲. با رعایت جزء «۲» بند «پ» ماده (۴۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت، در صورت احراز عدم تحقق کامل یا بخشی از سفر (صدور و استفاده از اسناد حمل صوری) و تخصیص هرگونه سهمیه فرآورده نفتی یارانه‌ای، ذی‌نفع اعم از راننده یا مالک وسیله نقلیه یا صادرکننده اسناد موضوع این قانون را حسب مورد به پرداخت جریمه نقدی به میزان سه‌برابر ارزش سهمیه مذکور، طبق قیمت خرید نفت‌گاز از پالایشگاه براساس اعلام وزارت نفت محکوم و مالک وسیله نقلیه را به نصب دستگاه پایش تردد ناوگان ملزم نماید تا تخصیص سوخت آن از این پس براساس پیمایش رصد شده انجام شود. کارت هوشمند راننده یا وسیله نقلیه یا مجوز فعالیت شرکت حمل‌ونقل تا زمان پرداخت جریمه و نصب و فعال‌سازی دستگاه پایش تردد ناوگان معلق می‌شود و امکان صدور یا اخذ سند حمل وجود نخواهد داشت. منابع حاصل از جرایم موضوع این بند به حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود تا در جهت تقویت زیرساخت فناوری اطلاعات و پایش ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور به مصرف برسد. در صورت اعتراض، مطابق تبصره «۱» ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۸ با اصلاحات و الحاقات بعدی، اقدام می‌شود.	متن پیشنهادی



شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
						۵. اجرای نظام رتبه‌بندی راننده و شرکت سازوکار شفاف‌تر و قابل پذیرش‌تری جهت تخصیص هدفمند حمایت‌ها و یارانه‌های دولتی فراهم می‌آورد که به‌عنوان ماده الحاقی به قانون در ادامه این جدول پیشنهاد شده است.	
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۳» ماده (۶) قانون	تبصره «۳» - «متوسط پیمایش حمل مسافر با صورت وضعیت مسافری در کشور (کیلومتر)» متوسط پیمایش حمل بار با بارنامه در کشور (کیلومتر)»، «نرخ شاخص نفر - کیلومتر حمل مسافر سالیانه (ریال)» و «نرخ شاخص تن - کیلومتر حمل بار سالیانه (ریال)» توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای محاسبه و پس از تأیید وزیر راه و شهرسازی، تا پایان فروردین ماه هر سال به راهور فراجا ابلاغ می‌شود و در روزنامه رسمی و پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان مذکور منتشر می‌گردد.	✓				به‌روزرسانی سالیانه شاخص‌های ذکر شده جهت محاسبه جرایم بندها «الف، ب، پ و ت» مثبت ارزیابی می‌شود.	-
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۴» ماده (۶) قانون	تبصره «۴» - استفاده از اطلاعات سامانه‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جهت تشخیص و وصول کلیه خسارات و عوارض جاده‌ای قانونی از مالک وسیله نقلیه موضوع این ماده مجاز است. ارائه خدمات مربوط به تعویض پلاک و برگ فعالیت (کارت هوشمند) به وسیله نقلیه مذکور منوط به تسویه عوارض و خسارات یادشده است.			✓		تشخیص تضييع حقوق قانونی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای توسط سامانه‌های هوشمند و اخذ آن از مالک وسیله نقلیه در جهت ارتقای ایمنی و تأمین منابع مورد نیاز برای نگهداری راه‌های کشور مثبت ارزیابی می‌شود. همچنین لازم است، جهت تقویت ضمانت اجرایی این لایحه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مکلف به استفاده از سامانه‌های هوشمند خود جهت شناسایی تخلفات موضوع این قانون شود.	تبصره «۴» - سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مکلف است با استفاده از اطلاعات در اختیار از جمله داده سامانه توزین در حرکت و دوربین‌های کنترل سرعت، نسبت به شناسایی تخلفات موضوع این قانون اقدام کند. همچنین استفاده از اطلاعات سامانه‌های هوشمند سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای جهت تشخیص و وصول کلیه خسارات و عوارض جاده‌ای قانونی از مالک وسیله نقلیه موضوع این ماده مجاز است. ارائه خدمات مربوط به تعویض پلاک و برگ فعالیت (کارت هوشمند) به وسیله نقلیه مذکور منوط به تسویه عوارض و خسارات یادشده است.

شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۵» ماده (۶) قانون	شرایط و ضوابط صدور، لغو، تمدید و تجدید دفترچه کار (برگ فعالیت) توسط وزیر راه و ترابری تعیین می‌شود.			✓		با توجه به اینکه در متن لایحه مکرراً به برگ فعالیت راننده و وسیله نقلیه اشاره شده است. لازم است مرجع صدور کارت هوشمند وسیله نقلیه در این بخش از قانون تصریح شود.	شرایط و ضوابط صدور، لغو، تمدید و تجدید دفترچه کار (برگ فعالیت) توسط وزیر راه و ترابری تعیین می‌شود.
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۶» ماده (۶) قانون	تبصره «۶» - شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، اطلاعات مربوط به تخصیص فرآورده مربوط به هر وسیله نقلیه به ازای هر بارنامه را در پایان دوره محاسبه سهمیه و تخصیص سوخت، به صورت برخط به سامانه جامع پیمایش ارسال می‌کند. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای اطلاعات مربوط به تخلفات صورت گرفته و گزارش عملکرد رسیدگی به تخلفات موضوع این ماده را به صورت برخط به سامانه شناسایی و مبارزه با کالای قاچاق موضوع تبصره «۳» ماده (۵) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز ارسال می‌کند.	✓				از منظر تعیین سازوکار انتقال اطلاعات بین دستگاه‌های اجرایی مثبت ارزیابی می‌شود.	-
ماده (۲) - متن پیشنهادی تبصره «۷» ماده (۶) قانون	تبصره «۷» - آیین‌نامه اجرایی این ماده مشتمل بر کیفیت تبادل اطلاعات بین سامانه‌های مربوط و همچنین چگونگی رسیدگی، صدور حکم کمیسیون‌های مذکور و اجرای آن و دریافت جریمه‌های موضوع این ماده، با رعایت بند «الف» ماده (۱۱۷) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۴۰۳ و قانون مدیریت داده‌ها و اطلاعات ملی مصوب ۱۴۰۱، ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون از سوی وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای) با همکاری وزارتخانه‌های دادگستری و نفت و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز تهیه و برای تصویب به هیئت وزیران ارائه می‌شود.				✓	۱. تدوین و تصویب آیین‌نامه برای تعیین سازوکار تشخیص تخلفات به کمک فناوری اطلاعات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و تقاطع‌گیری با اطلاعات سایر سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی ذی ربط ضروری است. اما باید توجه کرد پس از تشخیص و اثبات وقوع تخلف، سازوکار رسیدگی، صدور حکم، اجرای آن و دریافت جریمه مطابق ضوابط و مقررات موجود اقدام می‌شود و ضرورتی برای تعریف سازوکار جدید و مجزا برای رسیدگی به تخلفات این ماده وجود ندارد. در صورت نیاز به ضوابط جدید، تهیه و تدوین آن جزو وظایف تنظیم‌گری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور است و آیین‌نامه جدید برای این موضوع ضرورت ندارد.	<u>تبصره «۷» - آیین‌نامه اجرایی این ماده مشتمل بر کیفیت تبادل اطلاعات بین سامانه‌های مربوط و همچنین چگونگی رسیدگی، صدور حکم کمیسیون‌های مذکور و اجرای آن و دریافت جریمه‌های موضوع این ماده، با رعایت بند «الف» ماده (۱۱۷) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۴۰۳ و قانون مدیریت داده‌ها و اطلاعات ملی مصوب ۱۴۰۱، ظرف سه ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این قانون از سوی وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای) با همکاری وزارت نفت، وزارت کشور، پلیس راهنمایی و رانندگی، فراجا و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز تهیه و برای تصویب به هیئت وزیران ارائه می‌شود.</u>



شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
						۲. با حذف موضوع تعیین نحوه رسیدگی به تخلفات در آیین‌نامه دولت، رعایت بند «الف» ماده (۱۱۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت (با موضوع ساماندهی مراجع اختصاصی اداری رسیدگی‌کننده به اختلافات و تخلفات) نیز حذف می‌شود. ۳. با توجه به موضوع تبادل اطلاعات به نظر حضور وزارت دادگستری در تهیه آیین‌نامه تأثیرگذار نباشد. همکاری پلیس راهور و وزارت کشور از منظر دسترسی به اطلاعات و لزوم تبادل آن‌ها از ضروری است.	
ماده (۲) - متن پیشنهادی ماده (۶) مکرر ۱	ماده ۶ مکرر ۱- جرمه‌های موضوع این قانون مطابق ترتیبات و اختیارات مقرر در قانون اجرای احکام مدنی، از طریق کمیسیون‌های مربوط وصول شده و به حساب خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود.		✓			بخشی از جرایم موضوع این قانون جرایم رانندگی است که نحوه وصول و محل مصرف آن‌ها در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ دیده شده است و تغییر آن در این قانون توصیه نمی‌شود. مقصود دولت در اینجا بخشی از جرایم نقدی است که در تبصره «۲» ماده (۶) پیشنهادی لایحه اشاره شده است. بنابراین توصیه می‌شود جهت جلوگیری از بروز ابهام نحوه وصول و هزینه‌کرد این جرایم در همان تبصره تعیین شود.	-
ماده (۲) - متن پیشنهادی ماده (۶) مکرر ۲	ماده ۶ مکرر ۲- در مواردی که تخلفات موضوع این قانون دارای وصف مجرمانه باشد، کمیسیون‌های مربوط مکلفند سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مکلفند مکلف است علاوه بر اعمال ضمانت اجراهای جرایم مذکور در این قانون، مراتب را به مراجع قضایی صالح گزارش کنند.			✓		در متن به عبارت «کمیسیون» اشاره شده که مقصود کمیسیون‌های رسیدگی به تخلفات صنفی در سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای هستند. با توجه به اینکه در قوانین کشور صراحتاً به این کمیسیون‌ها اشاره‌ای نشده است، پیشنهاد می‌شود سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مکلف به اجرای حکم شود.	ماده ۶ مکرر ۲- در مواردی که تخلفات موضوع این قانون دارای وصف مجرمانه باشد، کمیسیون‌های مربوط مکلفند مکلفند علاوه بر اعمال ضمانت اجراهای مذکور در این قانون مراتب را به مراجع قضایی صالح گزارش کنند.

شماره	متن لایحه	موافق	مخالف	اصلاح جزئی	اصلاح کل	اظهار نظر کارشناسی	متن پیشنهادی
پیشنهاد الحاقی ۱	-					<p>در متن تبصره «۲» پیشنهادی لایحه، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مجاز می‌شود مرتکبان تخلف بارنامه صوری را از دریافت سهمیه‌های یارانه‌ای لاستیک و روغن با نرخ دولتی محروم کند. این اقدام در صورت نبود سازوکار شفاف می‌تواند موجب رفتار سلیقه‌ای و نارضایتی رانندگان شود. به‌عنوان جایگزین پیشنهاد می‌شود سازوکار مشخص و جامع رتبه‌بندی رانندگان و شرکت‌ها براساس ارتکاب کلیه تخلفات، نه فقط استفاده از بارنامه صوری اجرایی شده و ملاک تخصیص حمایت‌های دولتی شود.</p>	<p><u>ماده ۶ مکرر- سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای مکلف است، کلیه رانندگان دارای برگ فعالیت (کارت هوشمند) و کلیه صادرکنندگان اسناد موضوع این قانون را متناسب با میزان فعالیت درج شده در اسناد حمل و میزان ارتکاب و تکرار تخلفات موضوع این قانون رتبه‌بندی کند. حمایت‌ها و سهمیه‌های یارانه‌ای دولت در بخش حمل و نقل جاده‌ای متناسب با این نظام رتبه‌بندی تخصیص می‌یابد.</u></p>
پیشنهاد الحاقی ۲	-					<p>سلب اختیار تخصیص بار از شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای در شهرهای دارای سالن اعلام بار اجباری مانع توسعه شبکه و ناوگان ملکی آن‌ها شده و به‌شدت به تردهای خالی ناوگان و بهره‌وری پایین حمل و نقل جاده کشور دامن می‌زند. بنابراین، این حکم شرکت‌ها را قادر می‌کند حداقل برای ناوگان ملکی و تحت پوشش خود در همه شهرهای کشور بار تخصیص داده و بارنامه صادر کنند.</p>	<p><u>متن ذیل به‌عنوان تبصره «۲» به ماده (۲) قانون الزام الحاق می‌شود:</u> <u>«تبصره ۲- شرکت‌ها و مؤسسات موضوع این ماده در همه شهرهای کشور، مجاز به تخصیص بار و صدور بارنامه برای ناوگان ملکی و تحت پوشش خود هستند».</u></p>

مأخذ: همان.



منابع و مآخذ



- [۱] قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها، مجلس شورای اسلامی. ۱۴۰۱، معاونت حقوقی ریاست جمهوری.
- [۲] اداره ایمنی حمل و نقل موتوری فدرال. Available from: <https://csa.fmcsa.dot.gov>
- [۳] اداره حمل و نقل استان گوانگدونگ. تفسیر سیاست اقدامات اداره حمل و نقل استان گوانگدونگ در مدیریت اعتبار حمل و نقل جاده‌ای. ۲۰۲۳؛ Available from: https://www.gdqy.gov.cn/xxgk/zjzg/zfjg/qysjtysj/zwggk/zcjd/content/post_1663051.html.
- [۴] پژوهشکده حمل و نقل شریف، طراحی نظام رگولاتوری شرکت‌های حمل و نقل داخلی جاده‌ای به منظور بهبود کارایی و کیفیت در صنعت حمل و نقل. ۱۳۹۹، دانشگاه صنعتی شریف.
- [5] Molaeinasab, S., Dahimi, A., Samimi A., (2024). An agent-based simulation to analyze trucking sector regulation policies. *Transportation letters*, p. 103-116.
- [۶] قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۳-۱۴۰۷)، مجلس شورای اسلامی. ۱۴۰۳، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

گزیده سیاستی

تصویب لایحه با برخی اصلاحات و الحاقات در زمینه ایجاد نظام رتبه‌بندی شرکت‌های حمل‌ونقل، اعطای مجوز تخصیص بار در شهرهای دارای سالن‌های اعلام بار و اصلاح نحوه رسیدگی به تخلفات حمل‌ونقل جاده‌ای پیشنهاد می‌شود.



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