

به نام خدا

شماره چاپ: ۴۳

دوره هشتم - سال اول

شماره ثبت: ۴۲

تاریخ چاپ: ۱۳۸۷/۴/۱۷

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ

جریمه‌های مربوط به امور حمل و نقل و عبور و

مرور وسائل نقلیه»

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۱.....	مقدمه
۲.....	ارزیابی کلی
۶.....	ارزیابی موردی و پیشنهادهای اصلاحی
۲۶.....	نتیجه‌گیری

کد موضوعی: ۲۴۰

شماره مسلسل: ۹۱۲۵

مرداد ماه ۱۳۸۷



اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط
به امور حمل‌ونقل و عبور و مرور و سائل نقلیه»

چکیده

اهمیت حمل‌ونقل و آثار و ابعاد مختلف آن و ملاحظه معیارهای فنی و پیشرفت‌های علمی در تنظیم مقررات ناظر به کنترل و سامان‌دهی عبور و مرور و سائل نقلیه، دولت را بر آن داشته است تا لایحه‌ای برای تعیین تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط به حمل‌ونقل و عبور و سائل نقلیه تهیه و تنظیم کند. لکن این لایحه دارای ایرادات کلی و جزئی‌ای است که در دو بخش ارزیابی کلی و ارزیابی موردی بررسی خواهند شد.

مقدمه

از تاریخ تصویب قانون کیفر بزه‌های مربوط به راه‌آهن یعنی فروردین سال ۱۳۲۰ تاکنون انبوهی از قوانین و آیین‌نامه‌های داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی درباره موضوع حمل‌ونقل و کیفیت مقابله با متخلفین از مقررات آن به تصویب رسیده است. تا آنجا که به مسئله ضمانت اجرای کیفری مقابله با متخلفین از مقررات راهنمایی و رانندگی مربوط می‌شود قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی



مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ محور اصلی همه قوانین و مقررات و اصلاحات و الحاقات بعدی و آیین‌نامه‌های مربوطه محسوب می‌شود. مأمورین اداره راهنمایی و رانندگی تاکنون براساس همین قانون به ایفای وظایف و مسئولیت‌های خود پرداخته‌اند. با این حال چنان که در مقدمه توجیهی لایحه پیشنهادی آمده ظاهراً نارسایی‌های مقررات قانون موجود از سویی و اهمیت نقش حمل‌ونقل و آثار اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و بهداشتی آن و لزوم توجه به پیشرفت‌های تکنولوژی و معیارهای فنی، حقوقی، اجتماعی و اقتصادی از سوی دیگر سبب شده تا دولت محترم تصویب لایحه پیشنهادی را تقاضا کند.

لازم به ذکر است شور دوم این لایحه در دوره هفتم مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است، لکن با توجه به عدم تصویب آن در صحن مجلس مجدداً در این دوره طرح گردیده است.

ارزیابی کلی

اهمیت موضوع حمل‌ونقل و آثار و ابعاد مختلف آن و نیز ملاحظه معیارهای فنی و پیشرفت‌های علمی در تنظیم مقررات ناظر به کنترل و سامان‌دهی عبور و مرور و مسائل نقلیه به‌طور کلی بر کسی پوشیده نیست. امروزه دست‌کم برای شهرنشینان مسئله حمل‌ونقل و رعایت قوانین و مقررات راجع به آن لازمه لاینفک زندگی روزمره محسوب و ضرورت تقویت و توسعه شبکه کنترل و نظارت نیروی انتظامی بر این امر مهم بیش از پیش احساس می‌شود. با این حال علی‌رغم تعابیر کلی و مقاصد اجمالی مطرح شده در مقدمه توجیهی لایحه پیشنهادی، نه از مقدمه توجیهی و نه از مفاد



مقررات متن لایحه معلوم نمی‌شود که تدوین‌کنندگان متن لایحه پیشنهادی در صدد دستیابی به کدام یک از اهداف و آثار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی مورد ادعا هستند همچنان که معلوم نیست ابهامات و نارسایی‌هایی که در قوانین و مقررات موجود است کدام است و مقررات لایحه پیشنهادی عملاً و حقیقتاً می‌خواهد چه نقایص و خلأهایی را برطرف سازد. به‌طور کلی چند ایراد اساسی بر مفاد لایحه حاضر می‌توان وارد کرد.

نخست آنکه برخلاف مقررات سابق که مصادیق تخلفات رانندگی را احصا و حدود جریمه‌های هر کدام را معین می‌کرد، لایحه حاضر در این باره ساکت است. توضیح آنکه تبصره الحاقی به ماده (۲) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی مصوب ۱۳۵۸/۲/۲۱ انواع تخلفات رانندگی را در سه سطح دسته‌بندی و جمعاً در بیست فقره احصا کرده و مبلغ جریمه هر گروه را مشخص کرده است. چون معرفی عناوین مجرمانه و تعیین مجازات برای آنها از اختیارات خاص قانون‌گذار است و در متن قانون باید ذکر شود، ارجاع آن به آیین‌نامه خلاف اصول است. تعیین مصادیق یک عنوان مجرمانه و نوع و میزان ضمانت اجرای آنها یک عمل تقنینی محض و در صلاحیت خاص مجلس شورای اسلامی است. به نظر می‌رسد ارجاع این مسئله مهم به آیین‌نامه، در تعارض با اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها و **مغایر اصول سی‌وششم و هشتادوپنجم قانون اساسی باشد.**

دوم اینکه مطابق اصول حقوق جزا و قواعد فقه اسلامی میان جرم و مجازات همیشه باید نسبت و سنخیتی برقرار باشد. این نسبت یا سنخیت هم از حیث درجه شدت و خفت جرم و مجازات قابل طرح است، هم از لحاظ تأثیر مجازات تحمیلی در

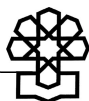


مقابله با جرم و پیشگیری از وقوع آن و هم از نظر تحمیل مجازات به شخص مجرم و عدم تعمیم و تأثیر آن در کسانی که عملاً نقشی در وقوع جرم نداشته‌اند.

به نظر می‌رسد که لایحه حاضر در مواردی که حکم به توقیف وسیله نقلیه، خواه به عنوان ضمانت اجرای کیفری و خواه از باب ضمانت اجرای پرداخت جریمه‌های معوقه می‌دهد، ناقض قاعده تناسب مجازات با جرم باشد. جرایم موضوع مقررات راهنمایی و رانندگی از نوع جرایم خلافی و مستوجب مجازات‌های خلافی هستند. مجازات خلافی مقرر برای متخلفین از مقررات عبور و مرور در کشورها به‌طور سنتی جریمه نقدی بوده است. عملاً هم مجازات مزبور با رعایت تناسب در ایفای نقش خود و پیشگیری یا کاهش موارد وقوع تخلف نسبتاً مؤثر بوده و از مشروعیت و پذیرش اجتماعی هم برخوردار بوده است.

توقیف وسیله نقلیه به خاطر تخلف از مقررات خلافی مجازاتی سنگین و فاقد مشروعیت اجتماعی است. مراجع قضایی هم پیش از این مخالفت خود را با اعمال چنین مجازاتی اعلام کرده‌اند. افزون بر اینها توقیف وسیله نقلیه در واقع مجازاتی است که به مالک وسیله مزبور تحمیل می‌شود؛ مالکی که لزوماً در هدایت وسیله توقیف شده و وقوع بزه ارتكابی نقشی ندارد.

سوم اینکه فضای کلی و روح حاکم بر مقررات لایحه پیشنهادی، قضایی محدودکننده و روحی سرکوبگر به نظر می‌رسد. اینکه تصویب و اجرای هر مقرره جزایی به‌طور طبیعی به معنی ایجاد محدودیت در حقوق و آزادی‌های شهروندی است محل خلاف نیست. اساساً ایجاد محدودیت در آزادی فردی با رعایت اصول و مبانی مربوطه و به‌منظور تأمین و حفظ حقوق و آزادی‌ها و مصالح و ارزش‌های برتر



اقدامی مشروع و معمول است ولی نکته قابل ملاحظه آن است که حفظ نظم و مصالح عمومی و ارزش‌های عام در کنار وضع مقررات جزایی و مجازات متخلفان راه‌های دیگری هم می‌تواند داشته باشد. از جمله این راه‌ها تقویت و توسعه نظارت و کنترل رفتار متخلفان بالقوه و در یک معنا اتخاذ تدابیر پیشگیرانه است.

در لایحه حاضر تقریباً همه جا بحث از نحوه مقابله با تخلفات بالفعل است و کمتر به مسئله تقویت و تجهیز نیروهای انتظامی و تحکیم مسئولیت‌های آنها پرداخته شده است. اتخاذ تدابیر پیشگیرانه و بستن راه‌های تخلف به روی متخلفان البته مستلزم برنامه‌ریزی‌های علمی و صرف همت و هزینه است و درآمدی مستقیم برای کسی ندارد؛ اما با این همه نتایج و عواید عمومی آن در چارچوب تأمین مصالح کلان و منافع عمومی کشور به مراتب مطلوب‌تر و ارزشمندتر از مجموع درآمدهای ناشی از اخذ جریمه تخلفات است. به‌طور کلی هزینه پیشگیری از وقوع تخلف، برای جامعه سودمندتر از درآمدهای ناشی از وقوع آن است.

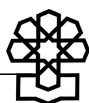
نکته چهارم اینکه برخی از مقررات مندرج در این لایحه با موضوع اصلی آن یعنی تخلفات مربوط به حمل‌ونقل و جریمه‌های آنها ارتباطی ندارد. از جمله این موارد می‌توان به مواد (۲۳) و (۲۴) لایحه اشاره کرد که به حمل بار و مسافر مربوط می‌شوند.

بعد از ذکر این نکات کلی به ارزیابی موردی مقررات لایحه و پیشنهادهای ناظر به هر کدام از آنها می‌پردازیم.


ماده (۱)

درخصوص تفویض تشخیص تخلف و صدور برگه اخطاریه جریمه به درجه‌داران کادر راهنمایی و رانندگی که در تبصره یک ماده یک این لایحه به آن اشاره شده است با امعان نظر به اینکه بیش از ۳۰ سال از قانون قبلی در این مورد می‌گذرد و انتظار می‌رود تا نیروی انتظامی در زمینه پرورش و تربیت نیروی متخصص لازم و کافی در مورد امور راهنمایی و رانندگی اقدامات مناسب و اصولی را انجام داده باشد. به نظر می‌رسد در زمینه تشخیص تخلف و صدور برگه جریمه که به‌نحوی محدودکننده حقوق و دارای خصیصه قضایی است، باید از پرسنلی استفاده شود که افسر بوده و حداقل دارای مدرک فوق دیپلم باشند. بنابراین پیشنهاد می‌گردد هرگونه تشخیص تخلف و صدور برگه جریمه اولاً برعهده افسران دارای مدرک کارشناسی و آموزش دیده باشد و ثانیاً اگر هم با کمبود چنین نیروهایی مواجه هستیم از افسران جزء (ستوان سوم) که دارای مدرک حداقل فوق دیپلم می‌باشند بهره جسته شود و مطلقاً از پرسنل درجه‌دار و دیپلم در زمینه تشخیص تخلف و صدور برگه جریمه استفاده نشود. لذا پیشنهاد می‌شود تبصره «۱» ماده (۱) به‌نحو مرقوم در لایحه حذف و به‌نحو زیر اصلاح و بازنویسی گردد:

«تبصره «۱» - نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به پرسنلی که دارای درجه ستوان سومی و دارای مدرک فوق دیپلم و گواهینامه پایه دوم رانندگی و پنج سال سابقه کار در راهنمایی و رانندگی بوده و حداقل شش ماه



آموزش لازم را دیده باشند اختیارات و وظایف مندرج در این ماده را از لحاظ تشخیص تخلف و صدور برگه اخطاریه جریمه تفویض نماید».

در عین حال چنانچه بر اجرای حکم تبصره مورد بحث در وضع فعلی اصراری باشد لازم است تفویض اختیارات افسران به درجه‌داران دیپلم با شرایط مذکور در تبصره پیشنهادی به‌عنوان امری استثنایی محدود به مواردی خاص شود مثلاً در شهرهای دارای سطح جمعیتی معین یا برای مدت زمان چند سال یا حداقل تشخیص موارد ضرورت استفاده از این نیروها به مرجعی صالح مثل شورای شهر ارجاع شود. در مقررات سابق این تفویض اختیار به شهر تهران و تشخیص شهردار پایتخت محدود شده بود.

مفاد تبصره «۲» ماده (۱) لایحه، جدید بوده و در مقررات سابق وجود نداشته است و از ابتکارات جدید محسوب می‌شود. اما متأسفانه این تبصره دارای ابهام می‌باشد. منظور از اینکه اداره راهنمایی و رانندگی مجاز است از گزارش داوطلبان مورد تأیید که دارای حداقل مدرک کارشناسی است استفاده نماید چیست؟ آیا این افراد جمعی نیروی انتظامی می‌باشند؟ آیا منظور پرسنلی است که در سایر ادارات و نهادها و ارگان‌ها مشغول می‌باشند و صلاحیت لازم در زمینه تشخیص تخلف به آنان تفویض می‌شود؟ آیا حقوق و دستمزد می‌گیرند یا خیر؟ و کسانی می‌باشند که به‌صورت افتخاری و داوطلبانه وقت خود را در اختیار اجرای این قانون می‌گذارند؟ با توجه به ابهام، گستردگی و کلی‌گویی این تبصره و توجه به این مطلب که اعمال جریمه از مصادیق اعمال حاکمیت بوده و نمی‌توان آن را به افراد فاقد صلاحیت واگذار کرد پیشنهاد می‌شود این تبصره حذف گردد.



ماده (۲)

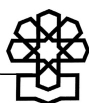
در مواردی که از تجهیزات فنی جهت ثبت تخلفات استفاده می‌شود، برای رعایت حقوق افراد باید اسناد لازم به برگه جرمیه منضم یا حداقل به درخواست ذی‌نفع قابل ارائه باشد. لذا پیشنهاد می‌شود متن زیر به انتهای ماده (۲) اضافه گردد:

«در این موارد برگه جرمیه باید منضم به مدارک اثبات تخلف باشد.»

ماده (۳)

نکته اولی که در مورد این ماده ملاحظه می‌شود آن است که مدت سی روز برای پرداخت کم به نظر می‌رسد و پیشنهاد می‌شود به شصت روز افزایش یابد.

درخصوص حق اعتراض برای کسانی که جرمیه می‌شوند و براساس ماده (۳) لایحه پیشنهادی می‌توانند به محاکم صالحه مراجعه کنند نیز باید گفت با توجه به واقعیت این امر و اینکه رسیدگی به این اعتراضات بسیار دیرسرزا و شلوغ می‌باشد و در عمل رسیدگی حقیقی را دچار اختلال می‌کند و جهت جلوگیری از قضایی کردن این جریان و کم کردن مراجعه برای چنین اموری به دستگاه دادگستری و با امعان نظر به تشکیل شوراهای حل اختلاف در سطح کشور و براساس آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۸۹) قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب مردادماه ۱۳۸۱ و با لحاظ بندهای «۲» و «۳» ذیل بند «ب» ماده (۷) این آیین‌نامه پیشنهاد می‌گردد تا رسیدگی به اعتراضات ناشی از تخلفات راهنمایی و رانندگی در صلاحیت این شوراها قرار گیرد و کاملاً براساس این آیین‌نامه رفتار گردد.



بنابراین پیشنهاد می‌شود تا کلمه «محاکم» در سطر ششم ماده (۳) لایحه به عبارت «شوراهای حل اختلاف» تبدیل و بازنویسی گردد. همچنین لازم است کلمه «دادگاه» مذکور در سطر نهم ماده (۳) لایحه پیشنهادی به «شورای حل اختلاف» تبدیل و بازنویسی شود.

افزون بر این، پیشنهاد می‌شود تصریح گردد که یکی از سه عضو شورای حل اختلاف الزاماً آگاه به امور و مسائل عبور و مرور و راهنمایی و رانندگی باشد. لذا می‌توان تبصره‌ای در زیر همین ماده به شرح زیر به این نکته تصریح و تأکید گردد.

«تبصره - در مورد رسیدگی به اعتراضات موضوع این قانون الزاماً یکی از اعضای شورای حل اختلاف می‌باید از افراد آگاه به امور حمل‌ونقل و راهنمایی و رانندگی باشد.»

ماده (۴)

از آنجا که محرومیت از رانندگی از مصادیق محرومیت از حقوق اجتماعی بوده و نوعی مجازات شناخته می‌شود، ضروری است تخلفات منتهی به اخذ نمرات منفی و میزان این نمرات در قانون ذکر شود. لذا پیشنهاد می‌شود مقررات و جدولی که در شور دوم کمیسیون قضایی دوره هفتم مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است، با اصلاحاتی جایگزین تبصره ماده (۴) شود. لذا متن زیر به‌عنوان ماده (۴) و تبصره‌های آن پیشنهاد می‌شود:

«مأموران مذکور در ماده (۱) این قانون در حدود وظایف و اختیارات تعیین شده همزمان با صدور برگ اخطاریه جرمیه، گزارش تخلفات اشخاصی که تخلفات



مندرج در جدول ذیل این ماده را مرتکب می‌شوند به اداره راهنمایی و رانندگی مربوطه ارسال می‌دارند. اداره مزبور متناسب با نمرات منفی مندرج در جدول مذکور به شرح زیر با آنان رفتار می‌نماید:

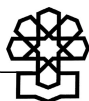
۱. چنانچه متخلف دارای سی نمره منفی باشد گواهینامه او به مدت دو هفته ضبط و در پایان مدت مزبور با پرداخت دویست هزار ریال جریمه نقدی به وی مسترد می‌شود.

۲. پس از اعمال مقررات موضوع بند «۱» چنانچه در اثر ارتکاب تخلفات جدید بیست و پنج نمره منفی به متخلف تعلق گیرد گواهینامه او به مدت سه ماه ضبط و پس از انقضای مدت مزبور و پرداخت سیصد هزار ریال به نفع خزانه عمومی مسترد می‌گردد.

۳. هرگاه پس از اعمال مقررات بند «۲» در اثر ارتکاب تخلفات جدید بیست نمره منفی به متخلف تعلق گیرد گواهینامه او به مدت یک سال ضبط و پس از انقضای مدت مزبور و پرداخت پانصد هزار ریال به نفع خزانه عمومی مسترد می‌گردد.

۴. در صورت اعمال مقررات بند «۳» و ارتکاب تخلفات جدید و تعلق بیست نمره منفی گواهینامه او ابطال می‌گردد و بعد از دو سال می‌تواند با پرداخت یک میلیون ریال برابر مقررات گواهینامه جدید اخذ کند.

تبصره «۱» - در صورتی که متخلف به مدت چهار ماه از آخرین تخلف منجر به نمره منفی، مرتکب تخلفات مذکور در جدول ذیل این ماده نشود کلیه نمرات منفی ناشی از تخلفات ارتكابی گذشته بلااثر می‌گردد.



تبصره «۲» - هرگاه نمرات منفی متخلف به نصف هر یک از حدنصاب‌های فوق برسد راهنمایی و رانندگی موظف است موضوع را به متخلف اعلام نماید و با تکمیل میزان نمرات منفی تا هریک از حدنصاب‌های مقرر صورت وضعیت تخلفات ارتكابی و نمرات مربوطه را به نشانی موجود در سابقه گواهینامه رانندگی متخلف ارسال نماید. اجرای مقررات موضوع این ماده منوط به رعایت این تبصره می‌باشد.

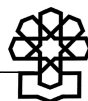
تبصره «۳» - متخلف ظرف ده روز پس از وصول صورت وضعیت موضوع تبصره «۲» مکلف است گواهینامه خود را به اداره راهنمایی و رانندگی مربوطه تسلیم نماید.

تبصره «۴» - آیین‌نامه اجرایی این ماده توسط راهنمایی و رانندگی تدوین و پس از تأیید وزیر کشور به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.



جدول تخلفات منجر به نمره منفی

ردیف	عنوان تخلف	نمره منفی	در صورتی که منجر به تصادف شود		
			منجر به خسارت	منجر به جرح	منجر به فوت
۱	هرگونه حرکات نمایشی مانند دور زدن درجا و حرکت بر روی یک چرخ یا حرکات آکروباتی در سطح راهها	۴	۵	۶	۱۰
۲	سبقت غیرمجاز در جاده‌های بین شهری	۴	۵	۶	۱۰
۳	انحراف به چپ از خط ممتد وسط راه‌های اصلی	۴	۵	۶	۱۰
۴	عبور از چراغ قرمز	۳	۴	۵	۱۰
۵	عبور از محل ممنوع	۳	۴	۵	۱۰
۶	سرعت غیرمجاز	۳	۴	۵	۱۰
۷	عبور وسایل نقلیه از پیاده‌رو	۳	۴	۵	۱۰
۸	استفاده از تلفن همراه و وسایل ارتباطی مشابه آن در حین رانندگی	۳	۴	۵	۱۰
۹	بارگیری نامناسب و عدم مهار ایمن محصولات در معابر و جاده‌ها	۳	۴	۵	۱۰
۱۰	عدم رعایت حق تقدم	۳	۴	۵	۱۰
۱۱	رانندگی با وسیله نقلیه دارای نقص مؤثر فنی و آشکار	۳	۴	۵	۱۰
۱۲	دور زدن در محل ممنوع	۳	۴	۵	۱۰
۱۳	عدول از مقررات حمل بارهای ترافیکی در راهها	۳	۴	۵	۱۰
۱۴	توقف دوبله در محل ایستادن ممنوع	۳	۴	۵	۱۰



ماده (۵)

اجرای حکم موضوع ماده (۵) لایحه علاوه بر اشکالاتی که در عمل ایجاد خواهد کرد مستلزم حکم قضایی و خارج از حدود صلاحیت مأموران اداره راهنمایی و رانندگی است. بنابراین پیشنهاد می‌شود متن ماده مورد بحث به شرح زیر تنظیم شود:

«هرگاه ظرف مهلت چهار ماه از تاریخ صدور و ابلاغ برگ جریمه متخلف جریمه مربوطه را پرداخت ننماید از سوی راهنمایی و رانندگی اخطاریه کتبی با مهلت یک ماهه مبنی بر پرداخت جریمه به وی ابلاغ می‌گردد. در صورت اتمام مهلت و عدم پرداخت، وسیله نقلیه تا زمان پرداخت متوقف خواهد شد.

تبصره - در مورد وسایل نقلیه مسافربری و باربری عمومی یکی از مدارک راننده یا وسیله نقلیه از قبیل گواهینامه، دفترچه یا کارت مشخصات وسیله نقلیه با ارائه رسید اخذ می‌شود. متخلف مکلف است پس از به مقصد رساندن مسافر یا بار به اداره مربوطه مراجعه و نسبت به انجام تکالیف موضوع این ماده اقدام نماید».

ماده (۶)

در نگارش این ماده می‌توان ابتدا به تکلیف رانندگان به داشتن مدارک لازم اشاره کرد و در ادامه امکان مطالبه آنها را در صورتی مقرر کرد که راننده‌ای مرتکب تخلف شده باشد یا اینکه به اصالت سند مالکیت خورد و ظنی وجود داشته باشد. اما مقررات تبصره در مورد ضبط مدارک یاد شده از سوی مأموران «در پاره‌ای از موارد» بسیار مبهم است و امکان سوءاستفاده از آن وجود دارد. بنابراین پیشنهاد می‌شود این تبصره حذف شود. با توجه به مباحث یاد شده متن زیر به عنوان ماده (۶) پیشنهاد می‌گردد:



«ماده (۶) - رانندگان موظفند هنگام رانندگی گواهینامه، کارت خودرو و بیمه‌نامه معتبر به‌همراه داشته باشند و در صورت مطالبه مأموران راهنمایی و رانندگی ارائه نمایند. مأموران در صورتی مدارک رانندگان را مطالبه می‌کنند که تخلفی از سوی راننده ارتکاب یافته باشد یا به اصالت سند مالکیت خودرو مظنون باشند.

تبصره - رانندگان وسایل نقلیه مسافربری و باربری عمومی باید علاوه بر مدارک فوق سایر مدارک اختصاصی مربوطه را به همراه داشته باشند».

ماده (۷)

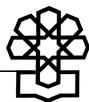
پیشنهاد می‌شود در سراسر این لایحه پیشنهادی هر کجا به توقیف وسیله نقلیه اشاره و تصریح شده است حذف گردد و توقیف وسیله نقلیه که دارای خصیصه قضایی است با دستور مقام قضایی امکان‌پذیر شناخته شود و متوقف ساختن وسیله نقلیه از سوی مأموران ذی‌صلاح راهنمایی و رانندگی به سه مورد زیر محدود گردد:

الف) وجود عیب فنی مشهود و مؤثر در بروز حوادث که پس از اخذ پلاک و نصب پلاک مخصوص، وسیله به تعمیرگاه اعزام می‌شود.

ب) وجود اختلال در حواس و ادراکات راننده به‌نحوی که مؤثر در بروز حوادث رانندگی باشد از قبیل مستی و مصرف داروهای مجاز یا مواد افیونی.

پ) هرگاه راننده با رفتارهای خطرناک یا نصب و حمل وسایل خطرآفرین موجب سلب آسایش خود یا دیگران شود.

در این موارد تا رفع معایب و اختلالات یا در مورد اخیر با حضور راننده‌ای دیگر



که بتواند کنترل خودرو را در دست گیرد، اجازه حرکت به خودرو داده نخواهد شد. آیین‌نامه نحوه تشخیص اختلالات مذکور در بند «ب» توسط وزارت کشور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی تنظیم و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد. لذا متن زیر به‌عنوان ماده (۷) پیشنهاد می‌گردد:

«رانندگی در موارد زیر خطرناک محسوب شده و در صورت مشاهده توسط مأموران موضوع این قانون به شرح زیر اقدام می‌گردد:

الف) چنانچه وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی و مکانیکی مؤثر و مشهود بوده و احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف داشته باشد، متوقف و پس از اخذ پلاک شماره و نصب پلاک مخصوص به تعمیرگاه اعزام می‌گردد.

ب) در موارد رانندگی بدون گواهینامه یا رانندگی در حال مستی یا پس از مصرف مواد افیونی یا روانگردان، بدون توقیف وسیله نقلیه، راننده از ادامه رانندگی منع شده و به مراجع صالح معرفی می‌شود.

ج) هرگاه راننده با رفتارهای خطرناک یا نصب یا حمل وسایل خطرآفرین موجب سلب ایمنی و آسایش خود یا دیگران شده باشد، وسیله نقلیه متوقف و برای راننده طبق مقررات این قانون برکه اخطاریه جریمه صادر می‌شود.

تبصره «۱» - حرکت وسایل نقلیه موضوع بندهای «الف» و «ج» پس از رفع نقص و حصول اطمینان از عدم بروز خطر مجاز خواهد بود.

تبصره «۲» - تشخیص مستی راننده با دستگاه مخصوص صورت می‌گیرد، در صورت فقدان یا عدم دسترسی به دستگاه، تشخیص مأمور اماره مستی خواهد بود».



ماده (۸)

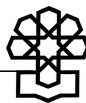
در این اعمال مقررات ماده (۱۳) راجع به خودروها (توقیف) خیلی شدید به نظر می‌رسد و نوعی مجازات در نظر گرفته می‌شود که مداخله مقامات قضایی را می‌طلبد. بنابراین پیشنهاد می‌شود به جای توقیف وسیله، اولاً راننده متخلف جریمه شده و ثانیاً رفع سد معبر صورت بگیرد.

لذا متن زیر به عنوان مواد (۸) و (۹) پیشنهاد می‌شود:

«ماده (۸) - مسئولان مربوط مکلفند محل‌هایی را که توقف وسایل نقلیه در آنها به هر میزان موجب بروز خطر و کاهش ظرفیت یا انسداد راه می‌شود با نصب علامت مخصوص مشخص نمایند. در صورت توقف وسایل نقلیه در این قبیل محل‌ها و ترک آن یا امتناع راننده از حرکت و همچنین توقف خودرو در پیاده‌روها، مأموران موضوع این قانون مکلفند ضمن صدور برگ اخطاریه جریمه نسبت به رفع سد معبر اقدام کنند.

تبصره - علامت مخصوص موضوع این ماده علامت توقف ممنوع منضم به علامت حمل با جرثقیل می‌باشد.»

«ماده (۹) - در مواردی که طبق این قانون توقیف وسیله نقلیه ضرورت داشته باشد، وسیله نقلیه توسط راننده و در صورت عدم حضور یا امتناع وی با استفاده از وسایل اطمینان‌بخشی که برای این کار معمول است حسب مورد به نزدیک‌ترین توقفگاه یا منطقه نظامی یا راهنمایی و رانندگی مربوط یا تعمیرگاه انتقال می‌یابد. هزینه‌های حمل و توقف وسیله نقلیه به عهده مالک یا متصرف قانونی یا نمایندگان قانونی آنان خواهد بود. هزینه‌های یاد شده، برابر تعرفه‌های



مصوب مراجع ذیصلاح می‌باشد.

تبصره - در صورتی که در اثر حمل یا نگاهداری، خساراتی به خودرو یا محموله آن وارد شود جبران آن حسب مورد برعهده حمل‌کننده یا نگاهدارنده است، مگر آنکه اثبات کند که خسارت ناشی تقصیر او نبوده است.»

ماده (۹)

در این خصوص بعضاً تصادفاتی حادث می‌شود که امکان جابه‌جایی را بدون جرثقیل یا امکانات دیگر غیرممکن می‌سازد. به علاوه جابه‌جایی خودرو تصادفی امکان تشخیص مقصر را غیرممکن و موجب تضییع حقوق زیان‌دیده می‌شود. بنابراین جهت رفع این مسئله بهتر است این ماده به‌نحو زیر تصحیح گردد. به علاوه جابه‌جایی خودرو تصادفی امکان تشخیص مقصر را غیرممکن و موجب تضییع حقوق زیان‌دیده می‌شود. لذا متن زیر به عنوان ماده (۱۰) پیشنهاد می‌گردد:

«در تصادفاتی که فقط منجر به خسارت مالی می‌شود، رانندگان مکلفند بلافاصله وسایل نقلیه خود را به کنار معابر منتقل و سپس عنداللزوم درخواست حضور کارشناس فنی نمایند. در صورت امتناع، مأموران راهنمایی و رانندگی به‌نحو مقتضی رفع سد معبر کرده و با متخلف طبق ماده (۱) این قانون رفتار خواهد شد. در صورت وقوع خسارت بدنی ضمن انجام کم‌های اولیه در مورد مجروحان و مصدومان و انتقال سریع آنان به مراکز درمانی توسط مرکز فوریت‌های پزشکی یا جمعیت هلال احمر، صورت مجلس در محل حادثه به وسیله مأموران نیروی انتظامی تنظیم و تحقیقات اولیه از راننده و مطلعان به عمل



می‌آید. چنانچه به سبب حادثه، جسد یا اجسام دیگری مانع عبور وسایل نقلیه شده باشد مأموران نیروی انتظامی آنها را از مسیرهای حرکت خارج و نسبت به رفع سد معبر اقدام می‌نمایند و در صورت وقوع قتل یا فوت بلافاصله مراتب را به مقامات قضایی برای حضور و انجام تشریفات قانونی گزارش می‌دهند. پس از انجام اقدامات فوق جمعیت هلال احمر یا مرکز فوریت‌های پزشکی حسب مورد موظفند بنا به درخواست مأموران نیروی انتظامی نسبت به انتقال جسد اقدام نمایند.

تبصره - با رانندگان مقصر، مسئولان و اشخاصی که برابر مقررات مکلف به کمک به مصدومان و مجروحان تصادفات می‌باشند در صورت عدم اقدام به موقع، مطابق قانون مجازات اسلامی و قانون مجازات خودداری از کمک به مصدومین و رفع مخاطرات جانی، مصوب ۱۳۵۴ رفتار خواهد شد.»

ماده (۱۰)

به نظر می‌رسد با توجه به پیشرفت‌هایی که در مورد حمل و نقل وسایل راهنمایی و رانندگی در سطح جهان حاصل شده است، تأسیس وضعیت جدیدی مانند کارت پارک چندان منطقی و مطلوب نبوده و تا حدودی از وجه اجتماعی در سطح کشور و میان مردم برخوردار نباشد؛ لذا دولت و شهرداری‌ها می‌باید تمامی هم خود را در مورد به‌کارگیری وسیله پارک‌متر به‌کار گیرند زیرا کارت پارک و استفاده از پرسنلی در این مورد هزینه‌هایی را نیز بر دوش مردم و بودجه عمومی خواهد گذاشت. لذا پیشنهاد می‌شود با استفاده از تجربه دیگر کشورها و در اجرای ماده (۲) لایحه



پیشنهادی، نصب دستگاه‌های پارک‌متر به فواصل ۲۰۰ تا ۳۰۰ متر به‌منظور استفاده عموم پیش‌بینی شود. در این روش رانندگانی که وسیله نقلیه خود را کنار خیابان پارک کرده‌اند به دستگاه مذکور مراجعه و متناسب با مدت توقف، به صورت اتوماتیک حق توقف را پرداخت و برگه اعتباری آن را دریافت می‌کند و در محلی مناسب در وسیله خود در معرض رؤیت پلیس قرار می‌دهد تخلف از این امر مستوجب تعلق جریمه خواهد بود. لذا متن این ماده به‌شرح زیر پیشنهاد می‌شود:

«در شهرهایی که طبق ضوابط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور در خیابان‌ها و معابر، ابزارها و وسایل لازم از قبیل پارک‌متر (ایست سنج)، نصب یا توقفگاه ایجاد می‌شود، شهرداری حق توقف متناسبی که میزان آن با تصویب شورای اسلامی شهر تعیین می‌گردد دریافت می‌نماید. عدم پرداخت تعرفه حق توقف به‌منزله ارتکاب تخلف پارک ممنوع است.»

ماده (۱۱)

با توجه به پیشنهادی که در ماده (۶) ارائه شد، برای تصادفات منتهی به جرح و فوت نمرات منفی در نظر گرفته شده است و لذا این ماده زائد به نظر می‌رسد و پیشنهاد حذف آن داده می‌شود.

ماده (۱۲)

با توجه به اینکه ورود به مناطق یادشده در این ماده (۱) تخلف محسوب می‌شود و باید برای آن جریمه در نظر گرفت لازم است تا جریمه این تخلف نیز به‌عنوان یکی از



تخلفات در جدول ضمیمه این قانون درج گردد و در این ماده به جای ذکر عبارت «طبق مقررات» به جدول یاد شده ارجاع داده شود.

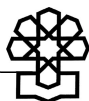
ماده (۱۳)

علاوه بر اینکه تخلفات رانندگان موتورسیکلت‌ها باید در جای خود و به همراه جریمه متناسب ذکر گردد، با توجه به آنچه در مقدمه گفته شد پیش‌بینی توقیف موتورسیکلت به مدت سه ماه و شش ماه مجازاتی سنگین و نامتناسبی است که تنها مقامات قضایی حق صدور حکم به آن را دارند. لذا پیشنهاد می‌شود چنین اقدامی منحصراً در مورد موتورسیکلت‌های فاقد شماره راهنمایی و رانندگی یا بیمه پیش‌بینی و مدت آن به تاریخ اخذ شماره و بیمه‌نامه معتبر محدود شود. لذا متن زیر به عنوان ماده جایگزین پیشنهاد می‌شود:

«کلیه قوانین و مقررات عمومی مربوط به حمل‌ونقل و عبور و مرور در مورد موتورسیکلت‌ها نیز جاری است. مأموران راهنمایی و رانندگی ضمن صدور برگه جریمه در مورد رانندگان موتورسیکلت‌های فاقد شماره راهنمایی و رانندگی یا بیمه، موتورسیکلت‌های مذکور را تا اخذ شماره یا بیمه‌نامه معتبر توقیف خواهند کرد.»

ماده (۱۴)

در حال حاضر، تبصره الحاقی به ماده (۲) قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی، مصوب ۱۳۵۸/۲/۳۱ انواع تخلفات رانندگی را در سه گروه دسته‌بندی و جمعاً آنها را در بیست فقره احصا کرده و مبلغ جریمه هر گروه را مشخص کرده



است. از آنجا که مطابق ماده (۳۶) قانون اساسی تعیین جرایم و مجازات آنها از اختیارات خاص قانون‌گذار است و باید در متن قانون ذکر شود، ارجاع آن به آیین‌نامه خلاف اصول است. تعیین مصادیق تخلفات و میزان ضمانت اجرای آنها یک عمل تقنینی محض و در صلاحیت خاص مجلس شورای اسلامی است که ارجاع این مسئله مهم به آیین‌نامه مغایر اصول سی‌وششم و هشتادوپنجم قانون اساسی است. بنابراین پیشنهاد می‌شود در پیش‌نویس لایحه فعلی هم مصادیق تخلفات رانندگی و سطح جریمه‌های آنها تعیین شود. افزون بر این با توجه به اینکه دولت تا به حال فرصت کافی برای تهیه جداول موضوع این ماده را داشته است، پیشنهاد می‌شود این جدول به عنوان ضمیمه این قانون به تصویب برسد. لذا متن زیر به عنوان ماده جایگزین پیشنهاد می‌شود:

«جریمه‌های تخلفات مربوط به حمل‌ونقل و عبور و مرور در کلیه نقاط کشور و مناطق آزاد تجاری-صنعتی، با توجه به مکان و زمان وقوع و نوع تخلفات و میزان تأثیر آن در آلودگی محیط زیست و ایمنی عبور و مرور و سایر عوامل مؤثر از ده هزار (۱۰۰۰۰) ریال الی سیصد هزار ریال (۳۰۰۰۰۰) و مطابق جداول ضمیمه این قانون خواهد بود.

تبصره - میزان جریمه‌های یاد شده براساس نرخ تورم که توسط بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران اعلام می‌شود، هر سه سال یک بار بنا به پیشنهاد وزارت کشور و تأیید هیأت وزیران قابل تعدیل است.»



ماده (۱۵)

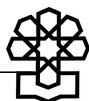
۱۶. درخصوص ۱۰ درصد مربوط به تشویق مأموران مربوطه مندرج در بند «۲» قسمت (الف) و بند «۱» قسمت (ج) ماده (۱۵) لایحه پیشنهادی باید گفت جریمه‌ها نباید به‌عنوان درآمد سازمان خاصی تلقی شود، بلکه باید جزء درآمدی عمومی دولت تلقی شود و در نظر گرفتن ۱۰ درصد درآمد اختصاص یافته از این امر به راهنمایی و رانندگی و پلیس راه جهت تشویق مأموران به‌منظور گزارش صحیح و دقیق تخلفات راهکار مناسبی نبوده و در مواقعی هم منجر به عدم رعایت عدالت از سوی مأموران مذکور در تعیین مبلغ تخلفات گردد. لذا پیشنهاد می‌شود این ماده حذف شود.

ماده (۱۶)

علاوه بر ایراد اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها که در مورد ماده (۱۴) نیز ذکر شد، اعطای اختیارات وزارت راه و ترابری و راه‌آهن به شهرداری در مورد «قطارهای شهری و حومه» با ابهام روبه‌رو است. لذا پیشنهاد می‌شود تعیین تخلفات و جریمه‌ها به‌موجب جدولی باشد که ضمیمه این قانون خواهد بود.

ماده (۱۷)

علاوه بر اینکه صدور برگه تشخیص تخلف برای مسافران غیرمعهود به نظر می‌رسد، مطابق ماده قبل در مورد تخلفات تعیین تکلیف شده است و تنها نکته مثبت این ماده آن است که برای این تخلفات ضابطان خاصی که آموزش دیده هستند، پیش‌بینی شده است. لذا متن زیر به‌عنوان ماده جایگزین پیشنهاد می‌شود:



«مقررات مربوط به سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه به‌وسیله

مأموران نیروی انتظامی که آموزش لازم را دیده‌اند اعمال خواهد شد».

ماده (۱۸)

علاوه بر اینکه حکم مذکور در ماده (۳۳۳) قانون مجازات اسلامی ذکر شده و نیازی به ذکر مجدد آن نیست، تکلیف عابران به عبور از نقاط خطکشی شده یا گذرگاه‌های غیرهم‌سطح ویژه عابران با موضوع این قانون تناسبی ندارد و لذا پیشنهاد حذف آن داده می‌شود.

ماده (۱۹)

مفاد این ماده ارتباطی به جریمه‌های حمل‌ونقل ندارد و لذا پیشنهاد حذف آن داده می‌شود.

ماده (۲۰)

۱۳. در ماده (۲۰) لایحه پیشنهادی ظاهراً عبارت **دفاتر اسناد رسمی** مستقر در ادارات راهنمایی و رانندگی زائد به‌نظر می‌رسد؛ زیرا عنوان **دفاتر اسناد رسمی** که زیرمجموعه سازمان ثبت اسناد و املاک کشور می‌باشند کفایت می‌کند و محل استقرار لطمه‌ای به اصل موضوع نخواهد زد. بنابراین عبارت: «... انجام معاملات یاد شده می‌تواند در دفاتر اسناد رسمی مستقر در ادارات راهنمایی و رانندگی محل نیز انجام گیرد...» در ماده (۲۰) زائد بوده و پیشنهاد می‌شود حذف گردد و به‌علاوه چون



نحوه صدور گواهی عدم خلاف و گواهی معاینه فنی مسبوق به سابقه است و ابهامی در آنها وجود ندارد، ارجاع مسئله به تصویب آیین‌نامه ضرورتی نخواهد داشت؛ بنابراین پیشنهاد می‌گردد ماده (۲۰) به شرح زیر تنظیم شود:

«معاملات راجع به وسایل نقلیه موتوری در دفاتر اسناد رسمی و با ارائه گواهی عدم خلاف و کارت معاینه فنی صورت خواهد گرفت.»

ماده (۲۱)

با اینکه چنین مقرراتی برای انجام مطالعات و تحقیقات، مفید و ضروری است، لکن باید به نحوی صورت بگیرد که حریم خصوصی افراد حفظ شود. بنابراین ارائه اطلاعات حتماً باید به صورت غیرشخصی باشد. لذا پیشنهاد می‌شود به انتهای این ماده جمله زیر اضافه شود:

«ارائه اطلاعات فوق برای مقاصد تحقیقاتی باید بدون ذکر مشخصات افراد باشد.»

ماده (۲۲)

با توجه به اینکه مطابق ماده (۵) پیشنهادی برای کسانی که جریمه خود را پرداخت نکرده‌اند پس از چهار ماه اخطاریه فرستاده می‌شود و برای چنین افرادی مهلت یک ماهه در نظر گرفته شده است نیازی به این ماده وجود ندارد. لکن مفاد تبصره این ماده می‌تواند به عنوان یک ماده مستقل یا تبصره‌ای برای ماده (۵) مقرر گردد؛ مضافاً اینکه در اجرای آن باید تدابیری اتخاذ شود که اطلاعات افراد محفوظ بماند و تنها شخص متخلف یا



صاحب خودرو از امکان دسترسی به اطلاعات مزبور برخوردار باشد.

ماده (۲۳)

مقررات این ماده که مربوط به حمل بار و مسافر است، ارتباطی به موضوع این قانون ندارد و بنابراین پیشنهاد حذف آن داده می‌شود. وانگهی اگر منظور از متوقف کردن نوعی مجازات است، به نظر متناسب نمی‌رسد؛ مضافاً اینکه حقوق مسافرانی که نقشی در تخلف نداشته‌اند تضییع می‌گردد. افزون بر این مرجع تعیین میزان خسارت نمی‌تواند سازمان راهداری و حمل و نقل یا شهرداری که خود متضرر و مدعی هستند، باشند.

ماده (۲۴)

مقررات این ماده نیز ارتباطی به موضوع اصلی این قانون ندارد و پیشنهاد حذف آن داده می‌شود.

ماده (۲۵)

با توضیحاتی که در ذیل ماده (۷) بیان شد، این ماده زائد بوده و حکم آن در ماده مذکور بیان شده است.

ماده (۲۷)

با توجه به اینکه مطابق استدلالاتی که فوقاً ذکر شد تعیین تخلفات کشتیرانی و



قایقرانی و جریمه‌های ناظر بر آن باید مطابق قانون باشد، ذکر صدر این ماده که رسیدگی به این تخلفات را از این قانون مستثنا می‌کند کفایت می‌کند و ارجاع این مقررات به آیین‌نامه مغایر با قانون اساسی است.

ماده (۲۸)

جهت برخورد و ضمانت اجرای لازم در مورد مأمورانی که برخلاف مقررات این قانون رفتاری نمایند پیشنهاد می‌شود در این زمینه ماده‌ای به شرح ذیل تنظیم گردد:

«در صورت تخلف مأموران راهنمایی و رانندگی و پلیس راه از مقررات این قانون، علاوه بر جریمه‌های مقرر شده برای بار اول به تنبیه انضباطی مناسب، بار دوم به یک تا شش ماه و در صورت تکرار برای هر بار به شش ماه تا یک سال انفصال از خدمات دولتی محکوم خواهند شد.»

نتیجه‌گیری

با توجه به اهمیت موضوع حمل‌ونقل و آثار و ابعاد مختلف آن و نیز ملاحظه معیارهای فنی و پیشرفت‌های علمی در تنظیم مقررات ناظر به کنترل و سامان‌دهی عبور و مرور وسائل نقلیه لایحه حاضر مثبت تلقی می‌شود. لکن با توجه به ایرادات اساسی و جزئی وارد بر آن لازم است تا اصلاحاتی که فوقاً ذکر گردید در آن اعمال گردد تا هم نارسایی‌های فعلی در این حوزه برطرف شود و هم حقوق شهروندی افراد جامعه محفوظ بماند.



شماره مسلسل: ۹۱۲۵

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: اظهارنظر کارشناسی درباره: «لایحه نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط به امور حمل‌ونقل و عبور و مرور وسائل نقلیه»

Report Title:

نام دفاتر: مطالعات حقوقی، مطالعات سیاسی، مطالعات زیربنایی

تهیه و تدوین: حمید بهره‌مند بک‌نظر

مدیر مطالعه: جلیل امیدی

ناظر علمی: همایون حبیبی

همکاران: محمد طلوعی - یوسف ترابی پرویز محمدنژاد

همکاران خارج از مرکز: —

اظهارنظرکنندگان خارج از مرکز: —

ویراستار ادبی: —

ویراستار تخصصی: —

متقاضی: کمیسیون قضایی و حقوقی

واژه‌های کلیدی (فارسی / انگلیسی): —

تاریخ شروع مطالعه: ۱۳۸۷/۴/۱۵

تاریخ خاتمه مطالعه: ۱۳۸۷/۵/۱۳

تاریخ انتشار: ۱۳۸۷/۵/۱۴