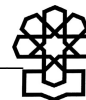


گزارش عملکرد اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی
و مدیریت مصرف سوخت
(سال ۱۳۸۷)

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۲	بررسی عملکرد قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت
۱۶	نتیجه گیری



گزارش عملکرد اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (سال ۱۳۸۷)

چکیده

عدم وجود امکانات زیربنایی در بخش حمل و نقل عمومی کشور باعث شده است هر ساله حجم زیادی از منابع مالی کشور به واردات بنزین و نفت گاز اختصاص یابد. در واقع فراهم نبودن چنین امکاناتی در کشور سبب شد تا سیاست‌گذاری‌های انجام شده به منظور کاهش مصرف این فرآورده‌ها از جمله بنزین از کارایی لازم برخوردار نباشند. بدین منظور در سال ۱۳۸۶ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که برای دستیابی به اهداف توسعه حمل و نقل عمومی دارای اهداف کمی و کیفی بسیاری است. اکنون بیش از یک سال از تصویب این قانون می‌گذرد و این گزارش به دنبال آن است که بررسی کند قانون مذکور در دستیابی به اهداف خود چه میزان موفقیت داشته است.

مقدمه

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت که در تاریخ ۱۳۸۶/۹/۱۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید، دارای اهدافی است که برای حصول به این اهداف، نهاد ریاست جمهوری، وزارت راه و ترابری، وزارت کشور، وزارت نفت، وزارت صنایع و معادن، وزارت بازرگانی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور و ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت دخیل هستند.

بیش از یکسال از تصویب قانون مذکور می‌گذرد و گزارش حاضر به دنبال این است که بررسی کند، عملکرد اجرایی این قانون در دستیابی به اهداف متصور در آن چگونه بوده است؟ بدین منظور مرکز پژوهش‌ها در تاریخ ۱۳۸۷/۱۰/۱۰ نامه‌ای با شماره ۱۴-۸۲/۱/۹۸۶۹ به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت ارسال کرد و در آن نامه درخواست نموده بود تا آخرین گزارش عملکرد اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت را به این مرکز ارسال کند. ستاد مذکور، گزارش مورد نظر را طی نامه‌ای با شماره ۸۶۱۳/۸/۱۵۳۵ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹ به مرکز پژوهش‌ها ارسال کرد. بر این اساس دفتر مطالعات انرژی و صنعت و معدن با استفاده از



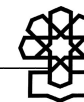
اطلاعات مندرج در گزارش ارسالی، گزارشی تحت عنوان عملکرد اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (سال ۱۳۸۷) تهیه کرد و برای دریافت نظرات تکمیلی، آن را به این ستاد ارسال کرد. ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت نظرات تفصیلی خود را در تاریخ ۱۳۸۸/۱/۳۰ با نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ به مرکز پژوهش‌ها ارسال کرد که در نهایت مرکز پژوهش‌ها با استفاده از اطلاعات دریافتی (در دو مقطع زمانی) وضعیت عملکرد این قانون را با ذکر شماره نامه‌های ارسالی در دو ستون جداگانه مورد توجه قرار داده که شرح آن در بخش‌های بعدی ملاحظه می‌شود.

بررسی عملکرد قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت در تاریخ ۱۳۸۶/۹/۱۸ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۸۶/۹/۲۸ به تأیید شورای نگهبان رسید. قانون مذکور به منظور رعایت اصل ۱۲۳ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۸۶/۱۰/۱ توسط مجلس شورای اسلامی به رئیس‌جمهور ابلاغ شد.

مطالعه این قانون نشان می‌دهد که در آن اهداف کمی و کیفی بسیاری به منظور توسعه حمل و نقل عمومی و خارج نمودن بنزین و نفت گاز از سبد حمایتی در یک بازه زمانی پنج‌ساله مورد توجه قرار گرفته است که از جمله آن تهیه جداولی است که در آن سهم شیوه‌های مختلف حمل و نقل در بخش بار و مسافر به صورت درون‌شهری و برون‌شهری مشخص کرده است (جداول پیوست ۱ و ۲). بنابراین در بخش مربوط به اهداف کمی ارائه آمار و ارقام عملکردی مرتبط با هر یک از اهداف متصور در قانون بسیار سهل‌تر از اهداف کیفی است.

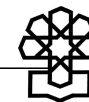
ماده (۱۲) قانون موردنظر، تکلیف کرده است که آیین‌نامه اجرایی آن، حداکثر دو ماه پس از ابلاغ، باید به وسیله اعضای که در آن مشخص شده‌اند تهیه و به تصویب هیئت وزیران رسانده شود. بررسی‌ها نشان می‌دهند که آیین‌نامه مربوط به این قانون پس از تأیید رئیس‌جمهور، در تاریخ ۱۳۸۷/۶/۷ با شماره ۹۲۳۰۵/ت ۴۰۵۸۶ ک به امضای معاون اول رئیس‌جمهور رسید و در واقع، برخلاف تأکید قانون، تقریباً پس از ۶ ماه تأخیر، با مشارکت ۱۰ نهاد و وزارتخانه، در ۲۴ ماده تدوین، تصویب و ابلاغ شد که عملکرد اجرایی آن نیز به شرح زیر بوده است.



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱)	—	بهبودسازی عرضه خدمات حمل و نقل	اصلاح و توسعه شبکه حمل و نقل ریلی برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تأسیسات و ارتباطات	برنامه احداث راه‌های شریانی جاده‌ای و خطوط اصلی ریلی تا پایان سال ۱۳۹۰، افزایش سرعت در شبکه ریلی کشور، برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تأسیسات و ارتباطات و برنامه بهره‌برداری از خطوط قطار شهری تا پایان سال ۱۳۹۰ به همراه اولویت‌بندی و برآورد هزینه و زمان اجرا و نحوه تأمین مالی آن تدوین شده و در بودجه‌های پیشنهادی لحاظ شده است		
			افزایش سرعت در شبکه ریلی ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین شهری			
			افزایش امنیت و قابلیت اطمینان و دسترسی			
			یکپارچه‌سازی و ساماندهی مدیریت حمل و نقل	تشکیل کارگروه توسعه مدیریت حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت در راستای مدیریت یکپارچه و متمرکز قانون بوده و از سوی دیگر طرح یکپارچه‌سازی و ساماندهی مدیریت حمل و نقل در ستاد مورد پیگیری می‌باشد		
			اصلاح قیمت‌ها	دستورالعمل و برنامه عملیاتی اصلاح نحوه پرداخت یارانه به حمل و نقل عمومی مسافر درون و برون شهری با رویکردهای پرداخت یارانه بر مبنای جابه‌جایی و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی و تعاونی تهیه شده و در کمیسیون‌های تخصصی ستاد در حال بررسی جهت ارائه به کارگروه جهت تصویب می‌باشد		



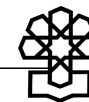
توضیحات	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۵۳۵ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	تکلیف قانون	هدف کلان قانون	بند	ماده (۱)
		<p>وزارت راه و ترابری موظف است بازدید ایمنی (شناسایی و حذف مشکلات و نواقص ایمنی شبکه راه در دوره بهره‌برداری) راه‌های شریانی و راه‌های اصلی غیرشریانی موجود را تا پایان سال ۱۳۸۹ انجام داده و اقدامات ایمن‌سازی را به‌طور هم‌زمان و تا پایان سال ۱۳۹۰ به اتمام رساند. شایان ذکر است تا زمان رفع مقاطع پرتصادف، اطلاع‌رسانی موقعیت نقاط یاد شده در راه‌ها و بازرسی ایمنی راه را در مطالعات طراحی اولیه و قطعی و پیش از گشایش جاده‌ها الزامی می‌باشد</p> <p>از جمله دیگر کارهای انجام شده تدوین و تصویب دستورالعمل بهبود تردد در معابر شهری و حومه و دستورالعمل فوریت‌های پزشکی در ستاد می‌باشد و از سوی دیگر در سال جاری پلیس راهور ناجا اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی متعددی در زمینه ایمن‌سازی و بهبود تردد انجام داده است</p>	ایمن‌سازی و بهبود تردد	بهبود ایمنی و عرضه خدمات حمل و نقل		
		<p>تنها در سال ۱۳۸۷، ۱۷۳ هزار خودروی شخصی اعم از سواری و وانت نوسازی شده است (۸۵ هزار جایگزینی و ۷۰ هزار بدون جایگزینی) و ۱۸ هزار خودروی تاکسی به‌صورت جایگزینی نوسازی شده است</p>	به‌سازی یا از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده سبک و سنگین مسافری و باری درون و برون‌شهری			
	<p>در سال ۱۳۸۷ با استفاده از دو روش تبدیل کارگاهی و کارخانه‌ای تعداد ۲۸۱۸۲۷ دستگاه خودرو دوگانه‌سوز به خودروهای گازسوز کشور اضافه شدند که ۹۸۸۲۱ دستگاه آن با روش تبدیل کارگاهی و ۱۸۳۰۰۶ دستگاه دیگر با استفاده از روش کارخانه‌ای گازسوز شدند</p>	<p>در سال جاری ۱۶ هزار دستگاه خودرو از بنزین به گازسوز تبدیل شده و همچنین وزارت صنایع و معادن موظف است برنامه تبدیل خودروهای بنزین‌سوز موجود به دوگانه‌سوز را به ستاد ارائه و در کمیسیون‌های تخصصی در حال بررسی جهت ارائه به کارگروه جهت تصویب می‌باشد</p>	تبدیل خودروهای بنزین‌سوز و گازوئیل‌سوز به دوگانه‌سوز			



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱)		بهبودسازی عرضه خدمات حمل و نقل	الزام معاینه فنی	در سال ۱۳۸۷ مطابق مقررات وسایل نقلیه در صورت عدم امکان دریافت گواهی معاینه فنی یا سن بالاتر از مقادیر جدول پیوست فرسوده محسوب می شوند که در صورت تغییر کاربری خودروهای سواری، سن فرسودگی با توجه به جدول فوق معادل سازی خواهد شد و مطابق مقررات معاینه فنی و عدم تغییر وضعیت خودرو برای تعویض پلاک خودروهای نفت گازسوز به پلاک ایران جهت دریافت کارت سوخت بالامانع خواهد بود	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۵۳۵ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	
			توسعه ناوگان حمل و نقل همگانی و ون و مینی بوس و مدی بوس و اتوبوس	در ستاد برنامه چهارساله (۱۳۸۷-۱۳۹۰) توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی درون و برون شهری (ریلی و غیرریلی) تهیه و تدوین شده و در بودجه های پیشنهادی لحاظ شده است. همچنین در سال جاری ۵ هزار دستگاه تاکسی، ۳ هزار و پانصد دستگاه ون، ۲ هزار دستگاه اتوبوس و حدود ۱ هزار و سیصد دستگاه مینی بوس و مدی بوس به ناوگان حمل و نقل عمومی اضافه شده است و در کنار آن تعداد ۴۲ هزار دستگاه مسافربر شخصی به تاکسی تغییر کاربری داده اند	در سال ۱۳۸۷ تعداد ۱۱۴۵۵ دستگاه انواع تاکسی، ون، اتوبوس و مینی بوس واگذار شد. از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۷ مجموعاً ۴۸۰۰۰۰ خودرو نوسازی (جایگزین) شدند طبق برنامه قرار بود تعداد ۶۵۰۰۰ دستگاه مسافربر شخصی در سال ۱۳۸۷ ساماندهی شوند که تعداد ۴۰,۰۰۰ دستگاه ساماندهی شدند	
			استفاده از سامانه هوشمند حمل و نقل	برنامه عملیاتی سامانه هوشمند حمل و نقل تهیه و تدوین شده است که با توجه به رویکرد اتخاذ شده در سال جاری اعتبار مورد نظر از جزءهای ۱۴ و ۱۵ ردیف متفرقه ۵۲۰۰۰۰ جدول شماره ۹ قانون بودجه سال ۱۳۸۷ کل کشور تأمین شده و به وزارت کشور ابلاغ و در اختیار شهرداری ها قرار گرفته است		
			حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده ای	دستورالعمل حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده ای جهت تدوین در حال پیگیری می باشد		



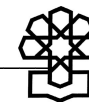
ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	توضیحات
		<p>الزام به داشتن توقفگاه در انواع کاربری‌ها احداث توقفگاه‌های عمومی ساماندهی و ایجاد توقفگاه‌ها و پایانه‌های بار و مسافر شهری و برون‌شهری اعم از ریلی و جاده‌ای در نقاط مناسب از شهرها و حومه آن</p>	<p>دستورالعمل الزام به داشتن توقفگاه برای انواع کاربری‌ها تدوین و تصویب شده و از سوی دیگر بانک مرکزی نیز موظف شده است با هماهنگی سند مدیریت حمل‌ونقل و سوخت، اعتبار لازم را برای تأمین تسهیلات بانکی جهت اجرای احداث توقفگاه به بانک‌های عامل ابلاغ نماید. از سوی دیگر در این راستا دستورالعمل بهبود عبور و مرور تهیه و تصویب شده است و اعتبار موردنظر از جزءهای ۱۴ و ۱۵ ردیف منقره ۵۲۰۰۰۰ جدول ۹ قانون بودجه سال ۱۳۸۷ کل کشور تأمین شده و به وزارت کشور ابلاغ و در اختیار شهرداری‌ها قرار گرفته است</p>	<p>طبق جدول ۹ قانون بودجه سال ۱۳۸۷ کل کشور مبلغ ۱۲۰۰ میلیارد ریال به وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) برای طرح تکمیل مطالعات جامع حمل‌ونقل عمومی شهرهای قم، تهران، کرج، شیراز، مشهد، اصفهان، تبریز، کرمانشاه و اهواز و مبلغ ۱۷۰۰ میلیارد ریال برای طرح مدیریت و توسعه حمل‌ونقل عمومی اراک، رشت، ارومیه، کرمان، زاهدان، همدان، خرم‌آباد، یزد و ... پرداخت شد</p>		
		اصلاح فرایندهای اداری	کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات			
		<p>در سال جاری به‌منظور کاهش تقاضای سفر از طریق تجمیع عرضه خدمات و تسهیل دسترسی، آیین‌نامه دفاتر پیشخوان خدمات روستایی و شهری در حال تهیه و تصویب شده و مجری طرح تهیه و تصویب شده و مجری طرح مذکور، سازمان تنظیم مقررات رادیویی می‌باشد. دستگاه‌های اجرایی با همکاری بانک‌ها موظف شده‌اند تا امکان نصب دستگاه پذیرنده کارت بانکی در محل ادارات را فراهم نمایند تا متقاضیان بتوانند بدون نیاز به مراجعه حضوری به بانک‌ها برای انتقال وجوه در فضای الکترونیکی از دستگاه پذیرنده کارت بانکی استفاده نمایند</p> <p>همچنین طرح کارت هوشمند ملی با رویکرد صدور مجوز فعالیت اپراتورهای کارت هوشمند ملی (به‌صورت خرید خدمات) در حال پیگیری بوده و وزارت بازرگانی مجوزها و تسهیلات لازم برای فروش اینترنتی و توزیع کالا و خدمات از طریق اصناف را فرام نموده است</p>	<p>بهبودسازی عرضه خدمات حمل‌ونقل</p>	<p>بهبودسازی تقاضای حمل‌ونقل</p>	<p>(۱)</p>	



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱)		بهبودسازی تقاضای حمل و نقل	اصلاح کاربری زمین و آمایش سرزمین	وزارتخانه‌های کشور و مسکن و شهرسازی موظف شده‌اند در اجرای کلیه طرح‌ها و کاربری‌های شهری، طرح‌ها و تدابیر ترافیکی را در اولویت اجرا قرار داده و توجه به محوریت حمل و نقل انبوه و جمعی، تأمین توقفگاه و تناسب کاربری حریم ایستگاه‌ها و کریدور حمل و نقل ریلی شهری در طرح‌های یاد شده الزامی است وزارت کشور موظف است نسبت به تدوین سیاست‌ها و تدابیر حمل و نقل حومه‌ای بر مبنای طرح مجموعه شهری و طرح‌های توسعه شهری و همچنین برنامه اسکان جمعیت و نحوه توسعه آینده شهرها اقدام نموده و وزارت مسکن و شهرسازی موظف است ضمن انجام مطالعات توجیهی اقتصادی و اجتماعی، انتقال کاربری‌های غیرضروری از کلان شهرها به شهرهای کوچک‌تر را پیگیری نموده و در طرح‌های ناحیه‌ای و منطقه‌ای لحاظ نماید. همچنین در تهیه طرح‌های توسعه شهری مراکز عمده جذب جمعیت را به نحوی جابه‌جا کند که حجم ترافیک در مناطق پرتراکم شهری کاهش یابد طرح اصلاح کاربری‌های موجود (شامل مکان‌یابی مراکز جدید جذب سفر، جابه‌جایی کاربری‌ها، ایجاد مجتمع‌ها و غیره) در راستای بهبود تقاضای سفر در حال پیگیری می‌باشد		
			اعمال محدودیت‌های ترافیکی	مطابق مصوبه کارگروه، وزارت کشور مکلف است در راستای افزایش قابلیت اطمینان و سرعت حمل و نقل عمومی و ایجاد زمینه برتری آن نسبت به حمل و نقل شخصی به نسبت توسعه حمل و نقل عمومی، از طریق شهرداری‌ها مقررات محدودکننده تردد خودروهای شخصی را اعمال نماید		



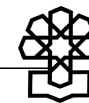
ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه سند طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱)		بهبودسازی تقاضای حمل و نقل	آموزش و فرهنگ‌سازی	مطابق مصوبه کارگروه، تمامی دستگاه‌های اجرایی، به‌ویژه وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت آموزش و پرورش، سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی، طرح‌های آموزشی فرهنگ‌سازی و تبلیغاتی در راستای مفاد قانون، اقدام نمایند و سازمان صدا و سیما و نیروی انتظامی فعالیت چشمگیری داشته‌اند.		
		بهبودسازی مصرف انرژی	عرضه بنزین و گازوئیل در بخش‌های حمل‌ونقل و صنعت و کشاورزی با اولویت کارت هوشمند سوخت	هم‌اکنون با پیگیری‌هایی که صورت گرفته است ۱۵ میلیون ۸۰۰ هزار کارت هوشمند بنزین و ۶۰۰ هزار کارت هوشمند نفت گاز برای انواع وسایل نقلیه موتوری صادر شده است. البته کارت‌های نفت گاز صادر شده تنها برای خودروهای پلاک ایران می‌باشد. با توجه به این محدودیت هم‌اکنون حدود ۶۵ درصد خودروهای در حال تردد از کارت هوشمند نفت گاز استفاده می‌نمایند. شایان ذکر است در دوره سهمیه‌بندی بنزین، متوسط مصرف ۶۷/۵ میلیون لیتر در روز بوده است و میانگین مصرف نفت گاز در بخش حمل‌ونقل ۴۲ میلیون لیتر در روز می‌باشد		
			احداث جایگاه‌های عرضه گاز	در سال جاری ۳۶۷ جایگاه عرضه گاز احداث شده است که مجموع جایگاه‌های فعال کنونی ۷۸۱ عدد می‌باشد که با ۹۹۶ جایگاه در حال ساخت این عدد به ۱۷۷۷ جایگاه خواهد رسید شایان ذکر است متوسط مصرف گاز طبیعی فشرده در بخش حمل‌ونقل بین ۵ یا ۶ میلیون لیتر مکعب می‌باشد	طبق ماده (۱۴) آیین‌نامه اجرایی تبصره «۱۳» قانون بودجه سال ۱۳۸۶ کل کشور باید تا پایان سال ۱۳۸۶ تعداد یک هزار (۱۰۰۰) جایگاه عرضه گاز طبیعی در کشور به بهره‌برداری می‌رسید تعداد ۲۴ جایگاه سیار بنزین در مناطق مختلف شهر و استان تهران راه‌اندازی شد.	



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱)		بهبودسازی مصرف انرژی	حمایت از ابداعات و اختراعات مؤثر در کاهش مصرف سوخت	در راستای حمایت از ابداعات و اختراعات مؤثر در کاهش مصرف سوخت به طرح‌های تحقیق و توسعه، ابداعات و اختراعاتی که منجر به بهبود ایمنی و مصرف وسایل نقلیه شود، از طریق دستگاه‌های ذی‌ربط کمک بلاعوض اعطا خواهد شد		
		بهبودسازی تولید خودرو	تولید خودروهای گازسوز	در سال جاری ۳۱۵ هزار خودروی گازسوز تولید شده و تولید خودروهای با موتور پایه گازسوز در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا در حال انجام می‌باشد		
			تأمین تجهیزات استفاده از گاز توسط خودروها	وزارت نفت موظف است با همکاری وزارت صنایع و معادن، برنامه حمایت از تولید تجهیزات عرضه گاز طبیعی به‌ویژه جایگاه‌های متوسط (با سوخت‌گیری سریع) و فشارسازهای خانگی را به ستاد جهت بررسی و تصویب ارائه نماید و وزارت نفت از محل منابع داخلی خود نسبت به پرداخت مبالغ زیر برای جبران هزینه تجهیزات گازسوز تاکسی‌های دوگانه‌سوز تولیدی سال ۱۳۸۶ به‌عنوان کمک بلاعوض به شرکت‌های خودروساز اقدام خواهد نمود		
		حمایت از تولید خودروهای برقی، دو نیرویی و کم‌مصرف	رتبه انرژی در سند (با حروف فارسی) برای کلیه وسایل نقلیه امکان‌پذیر خواهد بود			



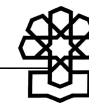
ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱)		بهبودسازی تولید خودرو	استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلایندگی	به منظور استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلایندگی وزارت صنایع و معادن ملزم به برنامه تولید وسایل نقلیه تا پایان سال ۱۳۹۰ را با محورهای ذیل شده است: الف) استانداردسازی تولید وسایل نقلیه در مصرف سوخت، آلایندگی و ایمنی ب) تولید وسایل نقلیه دوگانه سوز و پایه گازسوز (بنزین، گاز طبیعی)، سواری نفت گازسوز، سنگین دو سوخته (نفت، گاز، گاز طبیعی)، بنزین سوز کم مصرف و برقی و دورگه (هیبریدی برقی) ج) تولید ناوگان و تجهیزات حمل و نقل عمومی (اتوبوس، مدی بوس، مینی بوس، ون، لوکوموتیو، ریل، واگن معمولی و خودکشش، اتوبوس ریلی و ...).		
			خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی، حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی	با تداوم و اصلاح و تکمیل طرح سهمیه بندی بنزین هدف خروج بنزین از سبد حمایتی در حال پیگیری بوده و در راستای خروج نفت گاز از سبد حمایتی طرح سبد سوخت مورد پیگیری قرار گرفته است		
(۲)	«۱»	اعطای کمک های بلاعوض یارانه ای به بخش های غیردولتی مرتبط با اهداف این قانون		بانک مرکزی نیز موظف است با هماهنگی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، اعتبار لازم را برای تأمین تسهیلات بانکی جهت اجرای طرح های قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (توسعه و نوسازی ناوگان، تأمین تجهیزات و احداث جایگاه عرضه گاز طبیعی فشرده، احداث توقفگاه و غیره) به بانک های عامل ابلاغ نماید.		
	«۲»	تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل و نقل همگانی، خودروهای کم مصرف، خودروهای گازسوز، نفت گازسوز، برقی، دو نیرویی (هیبریدی) و قطعات و تجهیزات مربوطه				



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۲)	«۳»	—	تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات بانکی به بخش‌های مرتبط با اهداف این قانون	طرح تأمین تسهیلات بانکی برای خرید تجهیزات عرضه گاز و پرداخت یارانه براساس میزان سوخت‌گیری وسایل نقلیه (در صورت لزوم برای صرفه اقتصادی احداث و بهره‌برداری از جایگاه‌های عرضه گاز) و تسهیلات بانکی و یا کمک بلاعوض برای از رده خارج شدن وسایل نقلیه فرسوده متناسب با ارزش وسیله نقلیه فرسوده حداکثر تا پایان سال ۱۳۹۰ اعطا می‌گردد. تسهیلات یا کمک بلاعوض به تدریج کاهش خواهد یافت به گونه‌ای که تا پایان زمان مذکور معادل ارزش قطعات تشکیل‌دهنده وسیله نقلیه فرسوده خواهد شد.	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	
	«۴»	—	اعطای تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی به بخش‌های مرتبط با اهداف این قانون؛			



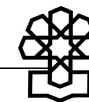
ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۲)	«۵»	—	تغییر کاربری اراضی و واگذاری زمین‌های مورد نیاز برای احداث جایگاه‌های عرضه گاز طبیعی تا پایان سال ۱۳۹۰ به قیمت منطقه‌ای پس از تملک و پرداخت بهای آنها به صاحبان اراضی	مطابق مصوبه کارگروه وزارت نفت مجاز است در صورت لزوم نسبت به خرید زمین جایگاه (جدید یا موجود) واگذاری به بخش خصوصی با تسهیلات بانکی اقدام کرده و شهرداری‌ها موظف‌اند جهت جبران هزینه‌های ایجاد و نگهداری جایگاه‌های عرضه گاز نسبت به صدور مجوز کاربری تجاری به میزان بیست درصد (۲۰٪) از مساحت زمین جایگاه تا سقف دویست (۲۰۰) متر مربع و صرفاً با اخذ عوارض مصوب اقدام نمایند. وزارت بازرگانی موظف است تدابیر لازم را برای صدور پروانه کسب به کاربری‌های مذکور در این تبصره اتخاذ نمایند		
	«۶»		تعیین و اخذ جریمه متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلایندگی از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی؛	مطابق مصوبه کارگروه، وزارت کشور موظف شده است با هماهنگی وزارت نفت و سازمان حفاظت محیط زیست، دستورالعمل اخذ عوارض سالیانه و جریمه از وسایل نقلیه بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی با رویکرد برقراری توازن بین منابع و مصارف مالی شهرداری‌ها را تهیه و جهت تصویب به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت ارائه نماید.	از سوی دیگر پرداخت عوارض و اسقاط خودروی فرسوده برای خودروهای تک سوخته بنزین سوز یا نفت گاز سوز از ابتدای مهر ۱۳۸۷ طبق جدول پیوست خواهد بود	
	«۷»	—	تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی و نوع سوخت از خودروهای تولید داخلی و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان			



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۳)	—	—	نظارت بر اجرای زمان‌بندی شده طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با اهداف این قانون براساس راهکارهای در نظر گرفته شده در آیین‌نامه اجرایی	در ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت از طریق معاونت‌های مرتبط پیگیری‌های لازم جهت گزارش‌گیری و نظارت بر اجرای تکالیف انجام شده است که گزارش‌های متعددی نیز به ارگان‌های نظارتی ذی‌صلاح ارائه شده است		
(۴)	—	—	توزیع کمک‌ها، یارانه‌ها، تسهیلات و اعتبارات این قانون	مطابق پیوست		
(۵)			شرکت‌های بیمه‌گر موظفند براساس ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری، ۵۰ درصد صرفه‌جویی حاصل از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث را برای آموزش و فرهنگ‌سازی، ایمنی تردد و ... به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند.	دستورالعمل اجرایی ماده (۵) قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت توسط ستاد با همکاری وزارتخانه‌های امور اقتصادی و دارایی، کشور و راه و ترابری تهیه و تصویب شده است		
(۶)	—	—	افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر طبق جدول پیوست	به‌منظور حمایت از احداث خطوط قطار شهری و حومه‌ای توسط بخش خصوصی، استفاده از تسهیلات ارزی و هرگونه تسهیلات و امتیازاتی که منجر به ارزش افزوده و جبران هزینه‌های احداث این‌گونه خطوط شود با رعایت قوانین و مقررات مربوط مجاز شده است و برنامه چهارساله (۱۳۸۷-۱۳۹۰) توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون و برون‌شهری (ریلی و غیرریلی) تهیه و در بودجه‌های پیشنهادی لحاظ شده است		



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۷)	—		سیاست‌های بخش حمل‌ونقل همگانی شهری به‌گونه‌ای تنظیم شود که دستیابی به اهداف مندرج در جدول پیوست ۱ امکان‌پذیر باشد	وزارتخانه‌های کشور و راه و ترابری موظفند برنامه چهارساله (۱۳۸۷-۱۳۹۰) توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی درون و بیرون شهری (ریلی و غیرریلی) را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت ارائه نمایند		
(۸)	—	—	در صورت تأمین هزینه مربوط به زیرساخت و ابنیه خطوط ریلی به شهرک‌های اقماری، شهرهای جدید یا محل شرکت یا کارخانه توسط شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری و ... پرداخت شود، دولت هزینه روسازی، علائم، تأسیسات و ناوگان اجرای پروژه‌های مربوط را از محل اعتبارات پیش‌بینی شده در ماده (۱۰) این قانون تأمین خواهد کرد.	هزینه‌های زیرسازی طرح احداث خط مترو شهرهای جدید هشتگرد و پرند از محل اعتبارات شرکت عمران شهرهای جدید و هزینه‌های روسازی و تجهیز از محل اعتبارات قانونی توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت - مصوب ۱۳۸۶ - تأمین شده و با فوریت در حال اجرا می‌باشد		
(۹)	—	—	مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به‌عده شهرداری است	مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر شهر و حومه به‌عده شهرداری می‌باشد. وزارت کشور موظف است دستورالعمل اجرایی این ماده را تا تاریخ ۱۳۸۷/۷/۱ جهت تصویب به ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت ارائه نماید		
(۱۰)	—	—	اعتبارات مورد نیاز موضوع این قانون برای هر سال در بخش درون‌شهری چهل‌هزار میلیارد ریال و در بخش بیرون‌شهری به میزان شصت‌هزار میلیارد ریال است. این اعتبارات در دو ردیف جداگانه تحت همین عناوین در بودجه سنواتی باید لحاظ شود. محل تأمین این منابع از محل حساب ذخیره ارزی، درآمد عمومی و صرفه‌جویی حاصل از اجرای این قانون است			



ماده	بند	هدف کلان قانون	تکلیف قانون	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره مورخ ۱۳۸۸/۱/۳۰	عملکرد از نگاه ستاد طبق نامه شماره ۸۶۱۳/۸/۱۷۱۹ مورخ ۱۳۸۷/۱۱/۱۹	توضیحات
(۱۱)			وصولی‌های موضوع بندهای «۶» و «۷» ماده (۲) و ماده (۵) باید بین شهرداری‌ها و وزارت راه و ترابری به‌منظور انجام تکالیف این قانون به نسبت ۶۰ درصد و ۴۰ درصد در قالب بودجه‌های سنواتی توزیع شود. کمک به شهرهای فاقد سامانه ریلی شهری مصوب برای سامان‌دهی حمل‌ونقل همگانی و بهبود عبور و مرور دارای اولویت هستند			
(۱۲)	—	—	آیین‌نامه اجرایی این قانون حداکثر دو ماه پس از ابلاغ این قانون باید تهیه و به تصویب هیئت وزیران برسد	با توجه به اینکه تبصره «۱۳» قانون بودجه در سال ۱۳۸۶ در حال پیگیری و اجرا بوده است آیین‌نامه اجرایی تدوین شده در سال ۱۳۸۷ مورد بررسی قرار گرفته و با توجه به تعدد دستگاه‌های ذی‌ربط با تأخیر تدوین و در شهریور سال ۱۳۸۷ ابلاغ شده است، اما با وجود این بسیاری از اهداف قانون با مصوبات مختلف مورد پیگیری قرار گرفته است	آیین‌نامه اجرایی در تاریخ ۱۳۸۷/۶/۷ تصویب شد (تقریباً با شش ماه تأخیر).	قانون در تاریخ ۱۳۸۶/۱۰/۱ به رئیس‌جمهور محترم ابلاغ شد.



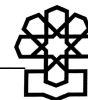
نتیجه‌گیری

عدم وجود امکانات زیربنایی در بخش حمل‌ونقل عمومی در کشور باعث شده است سیاست‌های اتخاذ شده به‌منظور کاهش مصرف فرآورده‌هایی چون بنزین و نفت گاز از کارایی لازم برخوردار نباشد. بدین‌منظور در تاریخ ۱۳۸۶/۹/۱۸ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. مهم‌ترین بخش این قانون خارج نمودن بنزین و نفت گاز از سبد حمایتی از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی است. براین اساس و به‌منظور دستیابی به این مهم در قانون مورد نظر اهدافی ترسیم شده است. بررسی اهداف مندرج در قانون نشان‌دهنده این واقعیت است که عمدتاً دو دسته اهداف کمی و کیفی در قانون مذکور مورد توجه قرار گرفته است. به‌طور کلی اظهارنظر در مورد دستیابی به اهداف کیفی در هر قانونی مشکل است، اما اینکه قانون در رسیدن به اهداف کمی چه میزان موفقیت داشته است، امکان‌پذیر است.

با توجه به توضیحات فوق و همان‌طوری که در متن گزارش آمده است، آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور تقریباً با ۶ ماه تأخیر تدوین، تصویب و ابلاغ شد. با توجه به این شرایط، دستیابی به اهداف متصور در قانون نیز با تأخیر مواجه خواهد شد. به‌رحال اطلاعات مندرج در جداول متن گزارش نشان می‌دهد که برای دستیابی به بسیاری از تکالیف قانون مربوطه، به ارائه برنامه، تشکیل کارگروه و دستورالعمل اکتفا شده است و در مواردی که ارائه گزارش کمی امکان‌پذیر بود هم اعداد و ارقامی ارائه نشده است.

جدول پیوست ۱. اهداف مربوط به سهم شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل (درون شهری)

۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	انتهای سال	شرح
۷۵	۶۴	۵۵	۴۷	۴۱		سهم حمل‌ونقل همگانی از سفرهای شهری (درصد)
۴۰	۳۵	۳۱	۲۷	۲۴		متوسط سهم اتوبوس، مدی‌بوس، مینی‌بوس (درصد)
۲۵	۲۲	۲۰	۱۸	۱۶		سهم تاکسی و ون (درصد)
۱۰	۷	۴	۲	۱		کشور سهم قطار شهری و حومه‌ای (درصد)
۰/۷	۰/۸	۰/۹	۱	۱/۱		مصرف سرانه روزانه بنزین حاصل از نفت (لیتر در روز بر نفر)



جدول پیوست ۲. اهداف مربوط به سهم شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل (برون شهری)

۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	انتهای سال
					شرح
۳۰	۲۳	۱۷	۱۲	۷/۱	سهم حمل‌ونقل ریلی در حمل کالا (درصد)
۱۸	۱۳	۹	۶	۴	سهم حمل‌ونقل ریلی در حمل مسافر (درصد)
۵۷	۵۶	۵۵	۵۴	۵۳	سهم جابه‌جایی مسافر با حمل‌ونقل همگانی (درصد)
۱۵	۲۰	۲۷	۳۴	۴۰	نسبت کشته به ۱۰۰,۰۰۰ نفر جمعیت در تصادفات
۱۰	۱۳	۱۷	۲۰	۲۲	کشته به ۱۰,۰۰۰ وسیله نقلیه در تصادفات
۰/۱۲	۰/۱۳	۰/۱۴	۰/۱۵	۰/۱۶	سهم سوخت گازوئیل در حمل کالا (لیتر بر تن)



شماره مسلسل: ۹۶۳۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: گزارش عملکرد اجرایی قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (سال ۱۳۸۷)

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه انرژی)

تهیه و تدوین: فریدون اسعدی

ناظر علمی: محمدرضا محمدخانی

متقاضی: جهانبخش محبی نیا (نماینده مجلس شورای اسلامی)

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی و معادل انگلیسی آنها: _____

تاریخ انتشار: ۱۳۸۸/۲/۹