

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«طرح اصلاح مواد (۹) و (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی»**مقدمه**

طرح اصلاح مواد (۹) و (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب شورای عالی استان‌ها طبق اصل یکصد و دوم قانون اساسی مستقیماً به مجلس تقدیم شده است تا مورد بررسی قرار گیرد.

این طرح جهت حفظ محیط زیست و کاهش آلودگی هوا، ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و جهت محلی نمودن تصمیم‌گیری در خصوص پارک‌های حاشیه‌ای شهرها، ماده (۱۵) قانون مزبور را اصلاح نموده است که قوت‌ها، ایرادات و ابهامات آن به شرح زیر است:

بررسی طرح**ماده (۱) (ناظر به اصلاح ماده (۹) قانون)**

دلیل توجیهی اصلاح ماده (۹) قانون، مبنی بر تغییر دوره زمانی شروع معاینه فنی خودروها از ۵ سال به ۲ سال، حفظ محیط زیست و کاهش آلودگی هوا اعلام شده است؛ لکن برای رسیدن به این اهداف به نظر می‌رسد باید مراحل تولید خودرو کیفی شود. با تصویب این طرح بستر لازم برای بی‌کیفیت ماندن تولید خودرو در کشور فراهم می‌شود. ثانیاً، کمترین عمر مفید تعیین شده در کشورهای دیگر برای خودرو ۵ سال است؛ لذا دلیلی برای اخذ معاینه فنی در این بین وجود ندارد.

در نتیجه ایجاد فضای غیرمستقیم برای افت کیفی سوخت مصرفی، قطعات خودرو و محصولات شرکت‌های خودروساز به صلاح کشور و مردم نیست و کاهش زمان معاینه فنی خودروها، زمینه مطالبات شهرداری‌ها جهت کسب درآمد را منجر می‌شود.

ماده (۲) (ناظر به اصلاح ماده (۱۵) قانون)

۱. طبق تبصره ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، تعیین معابر پرتراфик به موجب آیین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری شورای عالی استان‌ها تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد؛ اما در طرح حاضر تعیین معابر پرتراфик، با پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای اسلامی شهر است. این اصلاح با توجه به لزوم توجه به اقتضائات مکانی مثبت ارزیابی می‌شود، لکن نادیده گرفتن نظارت نهادهای عالی بر این تصمیم می‌تواند با توجه به اینکه درآمد و حقوق شوراها از محل منابع شهرداری‌ها تأمین و پرداخت می‌شود محل خدشه باشد.

۲. طبق ماده (۱۵) قانون، شهرداری‌ها تنها با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور می‌توانند برای مدیریت پارک‌های مجاز حاشیه‌ای ابزارها و وسایل لازم نصب و یا حق توقف دریافت نمایند،

لکن طبق این طرح، این امر نیازی به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور ندارد. این تغییر، می‌تواند عواقب ترافیکی داشته باشد.

۳. طبق تبصره ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، حق توقف به پیشنهاد شوراهای اسلامی شهرها و تصویب وزیر کشور تعیین می‌شود؛ لکن در طرح حاضر تعیین میزان حق توقف، با پیشنهاد شهرداری و تصویب شورای اسلامی شهر است. این اصلاح مغایر اصل یکصدم قانون اساسی است. مؤید این نظر، بند «۷» نظریه مرحله اول شورای نگهبان به شماره ۸۹/۳۰/۳۸۹۲۹ مورخ ۱۳۸۹/۴/۹ درخصوص این قانون است.^۱

۴. در طرح حاضر، نحوه مدیریت پارک‌های حاشیه‌ای، شرایط و نحوه جذب و آموزش به‌کارگیری متصدیان مربوطه مشخص نشده است؛ درحالی که در قانون مزبور، طبق تبصره «۱» ماده (۱۵) قانون، این امر به‌موجب آیین‌نامه‌ای تعیین می‌شد که توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری شورای عالی استان‌ها تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسید.

۵. طبق تبصره طرح حاضر، صد درصد درآمد حاصل از دریافت حق توقف به حساب شهرداری ذیربط واریز می‌شود و شهرداری مکلف است پس از کسر هزینه اجرایی، باقیمانده آن را صرفاً جهت احداث توقفگاه در همان شهر هزینه کند، اما طبق تبصره «۲» ماده (۱۵) قانون، درآمد حاصل از این ماده پس از واریز به خزانه در اختیار شهرداری ذیربط قرار می‌گیرد تا جهت احداث توقفگاه (پارکینگ) در همان شهر هزینه نماید. اولاً عدم واریز درآمد حاصله به خزانه مغایر اصل پنجاه‌وسوم قانون اساسی است. ثانیاً «هزینه اجرایی» مذکور در طرح ابهام دارد که آیا صرفاً شامل ابزارها و وسایل لازم از قبیل ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت پارک است یا شامل هزینه استخدامی مأموران نیروی انتظامی و یا ... نیز می‌شود؟

۶. طبق ماده (۱۵) قانون، توقف بیش از نیم ساعت در محدوده زمانی ۷ صبح تا ۹ شب، مشمول پرداخت حق توقف می‌بود، لکن در طرح حاضر، اولاً یک ثانیه توقف در محدوده زمانی مصوب مشمول پرداخت حق توقف است که این امر منجر به سختی و مشقت برای مردم می‌شود، زیرا برای انجام توقیفی چند لحظه‌ای نیز باید هزینه و پروسه مربوط به توقف انجام شود و هر چند این مقرره موجب جلب درآمد برای شهرداری است، اما از این جهت با آسایش مردم در تعارض است و به این ترتیب با هدف ایجاد شهرداری که ارائه خدمت به مردم است نیز در تعارض به‌نظر می‌رسد ثانیاً به‌نظر می‌رسد «محدوده زمانی مصوب» مذکور در طرح، توسط شهرداری تهیه و به تصویب شورای شهر می‌رسد که این امر مغایر اصل هشتادوپنجم قانون اساسی است؛ زیرا تعیین مالیات و عوارض مانند حق توقف، ماهیت تقنینی داشته و در صلاحیت ذاتی مجلس است که قابل واگذاری به شوراهای شهر نیست. بند «۷» نظریه مرحله اول شورای نگهبان به شماره ۸۹/۳۰/۳۸۹۲۹ مورخ ۱۳۸۹/۴/۹ درخصوص این قانون مؤید این نظر است.^۲

نتیجه‌گیری

با توجه به ایرادات متعدد این طرح، رد کلیات طرح پیشنهاد می‌شود.

۱. شورای نگهبان براساس اصل یکصدم قانون اساسی، ورود شورای شهر در حوزه مسائل تقنینی را مغایر اصل مذکور اعلام کرده است.
۲. همان.