

شماره چاپ: ۷۰۵

دوره نهم - سال دوم

شماره ثبت: ۳۴۶

تاریخ چاپ: ۱۳۹۲/۶/۲۷

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«طرح اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به
تخلفات رانندگی»

کد موضوعی: ۳۱۰
شماره مسلسل: ۱-۱۳۲۰۷

مهرماه ۱۳۹۲

به نام خدا

فهرست مطالب

- ۱.....چکیده
- ۲.....مقدمه
- ۳.....۱. ظرفیت‌های قانونی موجود درخصوص انجام معاینه فنی در کشور
- ۶.....۲. وضعیت فعلی مراکز معاینه فنی در کشور
- ۷.....۳. ضرورت‌های کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروهای نو در کشور
- ۱۰.....۴. وضعیت انجام معاینات فنی در سایر کشورها
- ۱۲.....۵. پیش‌نیازهای اجرای کارآمد معاینه فنی خودرو در کشور
- ۱۳.....نتیجه‌گیری و پیشنهاد
- ۱۵.....پیوست
- ۱۶.....منابع و مآخذ



اظهار نظر کارشناسی درباره: «طرح اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی»

چکیده

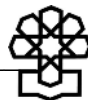
توسعه مراکز معاینه فنی در کشور به صورت مکانیزه از سال ۱۳۷۹ عملیاتی شد. براساس آیین نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی مصوب هیئت وزیران به شماره ۴۴۰۵۵۰ت ۲۷۴۵۷ مورخ ۱۳۸۲/۸/۷، خودروهای نو به مدت دو سال از انجام معاینه فنی معاف بودند. پس از اتمام مدت اعتبار دوساله معافیت معاینه فنی، خودروها براساس آیین نامه مذکور و استاندارد ملی شماره ۹۱۸۱ برحسب نوع کاربری در فواصل زمانی مختلف مورد بازرسی مجدد قرار می گرفتند. از سال ۱۳۸۹ با تصویب ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، مدت معافیت معاینه فنی خودروهای نو از ۲ سال به ۵ سال افزایش یافت. در حال حاضر با توجه به مباحث مهم کنترل آلودگی هوا و افزایش ضریب ایمنی خودروها، طرح «اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مبنی بر کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروهای نو از ۵ سال به ۲ سال پیشنهاد شده است.

براساس گزارش های موجود، ۳۳ درصد از خودروهایی که به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده اند، دارای نقص ایمنی مؤثر بوده اند و میزان انتشار گازهای آلاینده

حدود ۱۴ درصد از آنها، بیش از حد مجاز بوده است. مطالعه تطبیقی موضوع نشان می‌دهد در کشورهایمانند آلمان و انگلستان که به‌لحاظ کیفیت تولید خودرو، شاخص‌های آلودگی هوا و تلفات جاده‌ای در وضعیتی بسیار مطلوب‌تر از ایران قرار دارند مدت مراجعه اولیه خودروها سه سال و پس از آن به‌صورت سالیانه است. در گزارش حاضر پس از بررسی شرایط موجود، به‌دلیل ضرورت کاهش آلودگی هوا و افزایش ایمنی خودروها، کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروهای نو تولید داخل با الزام به در نظر گرفتن سایر پارامترهای مؤثر در برقراری ایمنی مورد تأیید قرار گرفته است. همزمان با این اقدام، تلاش جدی برای بهبود کیفیت فرآورده‌های سوختی، از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، ضرورت ارتقای کیفی و کمی معابر و ارتقای کیفیت خودروهای تولید داخل لازم می‌باشد.

مقدمه

با توجه به افزایش روزافزون تعداد خودرو در کشور، اجرای طرح معاینه فنی خودرو با هدف کنترل آلودگی‌های ناشی از آن و شناخت نقایص فنی خودروها مورد توجه قرار گرفت و نهادهای مسئول را بر آن داشت تا رعایت برخی استانداردهای فنی را الزامی کنند. هدف از اجرای این مصوبات، ایمنی بیشتر سرنشینان خودرو، کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی و صرفه‌جویی در مصرف سوخت است. در گزارش حاضر طرح کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروهای نو از مدت ۵ سال به ۲ سال از ابعاد مختلف ارزیابی شده و ضمن تأیید کلیات آن، پیشنهادات لازم برای اصلاح این طرح ارائه شده است.



۱. ظرفیت‌های قانونی موجود در خصوص انجام معاینه فنی در کشور

۱-۱. قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا

در ماده (۵) این قانون ذکر شده که هر وسیله نقلیه موتوری باید گواهینامه مبنی بر رعایت حد مجاز آلودگی را دریافت نماید، در غیر این صورت از تردد وسایل نقلیه فاقد گواهینامه معاینه فنی جلوگیری خواهد شد.

۱-۲. قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت

در بند «۵» ماده (۱۸) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، انجام معاینه فنی خودروها متناسب با امکانات کشور اجباری شده است. همچنین چگونگی اجرا، زمانبندی و نظارت بر انجام امور و تعیین دوره‌های معاینه فنی انواع خودروها و هزینه‌های مربوطه، متناسب با امکانات هر منطقه به پیشنهاد وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی با تصویب هیئت وزیران منوط شده است.

۱-۳. آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو

در بند «خ» ماده (۱) این آیین‌نامه ستاد معاینه فنی به‌عنوان تشکیلات متمرکز برای برنامه‌ریزی، هدایت، نظارت و کنترل مراکز فنی معاینه خودرو و مراکز معاینه فنی مجاز که توسط شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ایجاد می‌گردد معرفی شده است.

در ماده (۵) این آیین‌نامه، دوره‌های معاینه فنی انواع خودرو به‌شرح زیر تعیین

شده است:

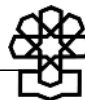
الف) انواع وسایل نقلیه عمومی مسافربری در فواصل سه‌ماهه یا بیشتر،
 ب) وسایل نقلیه متعلق به دولت، نهادهای عمومی غیردولتی، نیروهای نظامی و
 انتظامی در فواصل سه‌ماهه یا بیشتر،
 ج) سایر وسایل نقلیه و موتورسیکلت‌ها در فواصل سالیانه یا بیشتر،
 تبصره «۱»- برای خودروهای فرسوده برگه معاینه فنی صادر نمی‌شود.
 تبصره «۲»- خودروهای نو تا دو سال پس از تولید نیاز به اخذ برچسب یا برگه
 معاینه فنی ندارد.

۴-۱. مصوبه نمایندگان ویژه رئیس‌جمهور به شماره ۱۲۱۹۴۱/ت/۴۰۸۲۵ مورخ ۱۳۸۲/۷/۲۰

به‌موجب این مصوبه، مسئولیت کاری مرتبط با مراکز معاینه فنی خودروهای سبک با هر نوع سوختی به وزارت کشور و خودروهای سنگین به وزارت راه و شهرسازی واگذار شده است.

۵-۱. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی

طبق ماده (۹) این قانون، رانندگان موظفند هنگام رانندگی گواهینامه، کارت خودرو و بیمه‌نامه معتبر شخص ثالث و برای خودروهایی که بیش از پنج سال از تولید آنان می‌گذرد، برگ معاینه فنی به‌همراه داشته باشند.



۶-۱. استاندارد ملی خودرو - معاینه فنی - آزمون‌های مربوط به بازرسی

صلاحیت تردد وسایل نقلیه موتوری و تریلرهای آنها به شماره ۹۱۸۱

هدف از تدوین این استاندارد، تعیین اصول کلی برای معاینه فنی، جهت بازرسی صلاحیت تردد وسایل نقلیه موتوری، تریلرها (یدک‌ها) و نیم‌تریلرهای آنها (نیم‌یدک‌ها) می‌باشد. این استاندارد، سیستم‌ها و اجزایی از وسیله نقلیه که باید مورد آزمون قرار گیرند به همراه روش آزمون‌ها و معیار پذیرش آزمون‌ها که باید وسیله نقلیه با آن مورد قبول قرار گیرد، توضیح می‌دهد.

گروه‌بندی خودروها، دوره انجام آزمون‌ها براساس استاندارد ملی خودرو به

شماره ۹۱۸۱ در جدول ۱ ارائه شده است.

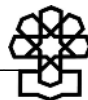
جدول ۱. گروه‌های خودرو و آزمون‌های دوره‌ای

دوره انجام آزمون‌ها	گروه‌های خودرو
هر شش ماه یک بار	۱. وسایل نقلیه موتوری مورد استفاده در حمل مسافر که به‌غیر از صندلی راننده دارای بیش از هشت صندلی می‌باشند ۲. وسایل نقلیه موتوری مورد استفاده برای حمل کالا دارای حداکثر جرم مجاز بیشتر از ۳۵۰۰ کیلوگرم ۳. تریلرها و نیم‌تریلرها با حداکثر بار مجاز ۳۵۰۰ کیلوگرم
هر یک سال یک بار	۴. آمبولانس‌ها
هر سه ماه یک بار	۵. تاکسی‌ها
هر یک سال یک بار	۶. وسایل نقلیه موتوری دارای حداقل چهار چرخ که به‌طور معمول جهت حمل کالا در جاده مورد استفاده قرار گرفته و دارای حداکثر جرم مجاز ۳۵۰۰ کیلوگرم می‌باشند (به‌استثنای ماشین‌آلات و تراکتورهای کشاورزی) ۷. وسایل نقلیه موتوری دارای حداقل ۴ چرخ مورد استفاده در حمل مسافر که به‌غیر از صندلی راننده دارای حداکثر ۸ صندلی می‌باشند

مأخذ: استاندارد ملی خودرو - معاینه فنی - آزمون‌های مربوط به بازرسی صلاحیت تردد وسایل نقلیه موتوری و تریلرهای آنها، شماره ۹۱۸۱، سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران.

۲. وضعیت فعلی مراکز معاینه فنی در کشور

اجرای برنامه احداث مراکز مکانیزه معاینه فنی خودروها در کشور در سال ۱۳۷۹ عملیاتی شد و اولین مرکز معاینه فنی بیهقی در تهران به دستگاه‌های مکانیزه مجهز شد. در حال حاضر ۳۷۳ مرکز خصوصی فعال و ۱۳ مرکز خصوصی غیرفعال، ۳۳ مرکز تحت پوشش شهرداری و در مجموع ۴۱۹ مرکز و ۵۴۰ خط در بخش خودروهای سبک در کشور دایر است. در بخش خودروهای سنگین ۱۱۹ مرکز با ۱۲۳ خط فعال در حال فعالیت هستند.



۳. ضرورت‌های کاهش مدت معافیت معاینه فنی خودروهای نو در کشور

۳-۱. افزایش ایمنی خودروها و کاهش تصادفات

بررسی حوادث و سوانح رانندگی در سطح شهرها و جاده‌های کشور، نشان می‌دهد که نقایص فنی وسایل نقلیه نظیر خرابی و نوع سیستم‌های ترمز، روشنایی، فرمان، نقص جلوبندی و صاف بودن لاستیک‌ها از عوامل مهم در بروز اینگونه حوادث بوده است. بنابه گزارش شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، ۳۳ درصد از خودروهایی که در سال ۱۳۹۱ به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند، دارای نقص ایمنی مؤثر از جمله ۱۷ درصد عیوب ایمنی قابل رؤیت، ۸ درصد همراستایی محور، ۵ درصد ترمز و ۳ درصد کمک‌فنر بوده‌اند که با انجام معاینه فنی، این نواقص برطرف شده‌اند.

نکته مهم دیگر سطح کیفی خودروهای داخلی و قطعات به‌کار رفته در آن است که با وجود تصویب قانون «ارتقای کیفی خودرو و سایر کالاهای صنعتی» و البته نظارت‌های به عمل آمده بر خودروسازان کشور، هنوز با تحقق کامل قانون مذکور و استانداردهای جهانی فاصله زیادی وجود دارد. برای نمونه می‌توان به اختلاف زیاد میانگین نمرات منفی خودروهای سبک (سواری) تولید داخل اشاره کرد که هرچند تعداد محدودی خودرو با میانگین نمره منفی ۳ تا ۲۰ در کشور تولید می‌شود، اما میانگین نمرات منفی اکثر خودروهای سواری ساخت داخل به‌لحاظ کیفی بین ۶۰ تا ۹۰ است. وضعیت سطح کیفی و میانگین نمرات منفی خودروهای تولیدی داخل گروه سبک (سواری) در سه‌ماهه سوم و چهارم سال ۱۳۹۱ به پیوست ارائه شده است. ازسوی

خودروهای نو باید پس از اتمام ضمانت (گارانتی) شرکت‌های خودروساز یعنی پس از اتمام ۲ سال، به مراکز معاینه فنی مراجعه کنند تا مورد پایش فنی قرار گیرند. لذا همزمان با الزام قطعه‌سازان و شرکت‌های خودروساز داخلی به تولید محصولات با کیفیت مطلوب‌تر، بازبینی مستمر خودروهای کشور به‌لحاظ کنترل سطح کیفی آنها، الزامی به نظر می‌رسد.

۲-۳. کاهش آلودگی هوا

در جدول ۲ میزان انتشار آلاینده‌ها در وضعیت موجود خودروهای کشور (مجموع خودروهای دیزلی و بنزینی) و میزان کاهش آن در اثر انجام معاینات فنی در سطح شهر تهران در سال ۱۳۸۹ نشان داده شده است.

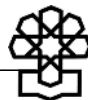
جدول ۲. میزان انتشار آلاینده‌ها در وضعیت موجود و میزان کاهش آن

در اثر انجام معاینات فنی خودروها در شهر تهران (تن در سال)

شرح	CO ₂	CO	NO _x	SO _x
میزان انتشار آلاینده‌ها	۱۱۱۴۳۷۰	۱۰۲۷۴۹۷/۵	۱۰۷۱۳/۶	۱۷۱۵۷/۹
میزان کاهش انتشار آلاینده‌ها در اثر انجام معاینات فنی	۲۰۶۷۹۵/۷	۱۲۵۳۵۲/۶	۲۱۸۸/۳	۷۰۷/۵

مأخذ: سازمان حفاظت محیط زیست، نگاهی بر اهمیت معاینه فنی خودرو در حوزه محیط زیست، ۱۳۹۱.

نتایج جدول ۲ اثربخشی انجام معاینات فنی در کاهش آلودگی هوا را به‌خوبی نشان می‌دهد. به‌عبارت دیگر با انجام سرویس‌های دوره‌ای می‌توان میزان انتشار



گازهای آلاینده خروجی از اگزوز خودروها را کاهش داد. برای نمونه حدود ۱۴ درصد خودروهایی که در سال ۱۳۹۱ به مراکز معاینه فنی مراجعه کردند، به دلیل نقص فنی بیش از حد مجاز گازهای آلاینده منتشر کردند. یکی از دلایل این موضوع کیفیت قطعات و تجهیزات نصب شده برای کنترل آلاینده‌گی در خودروها، از جمله قطعه مبدل کاتالیستی می‌باشد. براساس گزارش‌های موجود این قطعه بعد از ۲ سال یا پیمایش ۶۰ تا ۸۰ هزار کیلومتر، کارایی خود را از دست می‌دهد و میزان انتشار آلاینده‌گی خودروها افزایش می‌یابد. این در حالی است که از میان خودروهای انژکتوری که در سال ۱۳۹۱ به مراکز معاینه فنی مراجعه کرده‌اند، ۱۵ درصد بدون کاتالیست و ۸/۵ درصد کاتالیست غیرفعال داشتند. لذا شناسایی عیوب خودروها و پیگیری رفع آنها از دیگر ضرورت‌های انجام معاینات فنی به‌طور مستمر است. البته باید به این موضوع اذعان داشت که سایر عوامل مؤثر در بهبود وضعیت هوا مرتبط با خودرو از جمله از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، بهبود و ارتقای کیفیت فرآورده‌های سوختی و ارتقای تکنولوژی‌های به‌کار رفته در ساخت قطعات و خودروها همچنان باید در اولویت عملکردی دستگاه‌های ذیربط باشد.

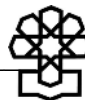
۳-۳. مصرف بهینه سوخت و صرفه‌جویی اقتصادی

نتایج تحقیقات انجام شده توسط سازمان حفاظت محیط زیست نشان می‌دهد که انجام معاینات فنی، به‌طور متوسط حدود ۱۲ درصد از مصرف سوخت خودروها را کاهش می‌دهد. براساس محاسبات انجام شده به ازای هر ۱۰۰۰ خودرو از گروه‌های

پرمصرف بنزینی برمبنای قیمت بنزین لیتری ۷۰۰ تومان، می‌توان ۷۶۶۵ میلیون ریال و در مورد گروه‌های کم‌مصرف بنزینی به‌ازای هر ۱۰۰۰ خودرو حدود ۵۶۲۱ میلیون ریال صرفه‌جویی اقتصادی کرد.

۴. وضعیت انجام معاینات فنی در سایر کشورها

به‌رغم توانمندی ساخت و تولید خودرو در کشورهای صنعتی با قابلیت متناسب با استانداردهای جهانی و سطح کیفی بالا و بهره‌مندی از شرایط بهتر از نظر شاخص آلودگی هوا و زیرساخت‌های لازم، به انجام فرآیند معاینه فنی به‌عنوان راهکاری جهت کنترل ایمنی و میزان انتشار آلاینده‌ها به‌طور جدی توجه شده و اجرای مستمر آن را در دوره‌های زمانی مشخص، الزامی کرده‌اند. در جدول ۳ وضعیت معاینه فنی خودرو در کشورهای مختلف ارائه شده است.



جدول ۳. مقایسه وضعیت معاینه فنی خودروها در ایران و سایر کشورها

نام کشور	زمان اولین مراجعه به مراکز معاینه فنی	مدت زمان اعتبار معاینه فنی	قیمت معاینه فنی	جریمه نداشتن معاینه فنی	رتبه کشور در شاخص آلودگی هوا	میزان تلفات جاده‌ای (سالانه-نفر)	تعداد خودروهای سبک (دستگاه)
ایران	۵ سال پس از تولید	سالانه	حدود ۴ دلار	۸ دلار	۷	۲۳۰۰۰	۱۷۰۰۰۰۰۰
اسپانیا	۴ سال پس از تولید	۲ ساله تا سن ۱۰ سالگی خودروها، پس از آن به صورت سالانه	۴۲ دلار	-	۸۰	۲۵۰۰	۲۳۰۰۰۰۰۰
آلمان	۳ سال پس از تولید	سالانه	۷۰ دلار	-	۱۰۰	۴۰۰۰	۵۳۶۰۰۰۰۰
انگلستان	۳ سال پس از تولید	سالانه	۲۸۰ دلار	-	۹۰	۲۳۰۰	۳۸۰۰۰۰۰۰
ترکیه	۳ سال پس از تولید	۲ ساله	۱۰۰ دلار	۴۳ دلار	۲۱	۱۲۰۰۰	۱۷۰۰۰۰۰۰
سنگاپور	۳ سال پس از تولید	۲ ساله تا سن ۱۰ سالگی خودروها، پس از آن به صورت سالانه	۴۸ دلار	-	۷۷	۲۰۰	۱۰۰۰۰۰۰۰
برزیل	۳ سال پس از تولید	سالانه	۴۰ دلار	-	۶۲	۴۳۰۰۰	۷۲۰۰۰۰۰۰

مأخذ: اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور (وزارت کشور) طرح تفصیلی معاینه فنی خودروهای سبک

کشور، ۱۳۹۲.

همان‌طور که آمار جدول ۳ نشان می‌دهد اغلب کشورها با وجود برخورداری از وضعیت بهتر در شاخص آلودگی هوا و میزان تلفات جاده‌ای، مدت زمان اعتبار معاینه فنی آنها نسبت به ایران کمتر است.

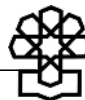
۵. پیش‌نیازهای اجرای کارآمد معاینه فنی خودرو در کشور

۱-۵. ایجاد ستاد مرکزی جهت تصمیم‌سازی یکپارچه و نظارت بر فعالیت مراکز معاینه فنی

در سال‌های گذشته عدم ارائه خدمات همسان در مراکز معاینه فنی خودروها در حوزه شهرداری‌ها و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و نبود نظارت کافی بر عملکرد این مراکز، معضلاتی از جمله صدور برگه‌های معاینه فنی تقلبی را به همراه داشته است. لذا ضرورت دارد همزمان با اصلاح قانون، سازوکارهای لازم برای عملکرد بهتر مراکز معاینه فنی در دستور کار دستگاه‌های مربوطه قرار گیرد.

۲-۵. لزوم ضمانت اجرایی برای مراجعه خودروها به مراکز معاینه فنی

با توجه به سرمایه‌بری بالای ایجاد مراکز فنی باید اطمینان کافی برای مراجعه تدریجی به این مراکز وجود داشته باشد. روش‌هایی از جمله تشدید کنترل و ممانعت از تردد خودروهای فاقد گواهی معاینه فنی توسط پلیس راهنمایی و رانندگی، در نظر گرفتن جریمه دیرکرد در صورت تأخیر در مراجعه به مراکز معاینه فنی همانند بیمه خودرو و تعیین نرخ منطقی تعرفه انجام معاینه فنی می‌تواند مدنظر قرار گیرد. در این



راستا تبلیغات، آموزش و فرهنگ‌سازی در مورد اهمیت کنترل و تنظیم دوره‌های خودرو توصیه می‌گردد.

۳-۵. ارتقای کمی و کیفی مراکز معاینه فنی

به‌منظور تحقق اهداف افزایش ایمنی خودرو و کاهش آلودگی هوا ضروری است خدمات مراکز معاینه فنی از نظر کمی و کیفی ارتقا یابد. در این راستا لازم است مراکز به تجهیزات مطابق با استانداردهای تعریف شده مجهز و کیفیت تست‌های در نظر گرفته شده نیز ارتقا یابد. به‌عنوان نمونه هم‌اکنون تعدادی از بازرسی‌ها در معاینات فنی خودروها از جمله تست لاستیک‌ها به‌صورت چشمی انجام می‌شود. هرچند بررسی چشمی آج لاستیک در مشخص شدن وضعیت صاف بودن آنها مؤثر است، اما عمر مفید لاستیک و تاریخ استفاده از آن و حتی تست‌هایی که به‌صورت مکانیزه کیفیت لاستیک را ارزیابی کند به‌خصوص در مورد اتوبوس‌ها و خودروهای سنگین که در جاده‌ها تردد می‌کنند و با جان افراد به‌طور مستقیم در ارتباط هستند، ضروری است که باید در مراحل انجام معاینه فنی به دقت مورد توجه قرار گیرد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

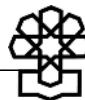
به‌منظور کنترل کیفی وضع خودروهای موجود کشور با عنایت به تأثیرگذاری معاینه فنی خودرو در ایمنی خودرو و کنترل انتشار آلاینده‌ها و با توجه به نتایج مقایسه استانداردهای موجود سایر کشورها، موضوع اصلاح «ماده (۹) قانون رسیدگی به

تخلفات رانندگی» مبنی بر کاهش مدت معاینه فنی خودروهای نواز ۵ سال به ۲ سال مورد تأیید است. لکن با توجه به متفاوت بودن نوع کاربری خودروها و میزان پیمایش آنها، پیشنهاد می‌شود متن طرح به شرح زیر اصلاح شود:

۱. عبارت «پنج سال» در سطر دوم قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ به عبارت «دو سال» تغییر می‌یابد.

۲. متن زیر به عنوان تبصره «۳» به ذیل ماده (۹) اضافه گردد:

«آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودروها با رعایت ارتقای کیفی مراکز معاینه فنی، تأسیس تعداد مراکز معاینه فنی مورد نیاز، تعیین دوره‌های معاینه فنی انواع خودروها، تعیین هزینه مربوطه و سایر محورهای مربوط به پیشنهاد وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان حفاظت محیط زیست و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در چارچوب استانداردهای مصوب تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.»



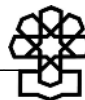
خلاصه وضعیت سطوح کیفی و میانگین نمرات منفی خودروهای تولیدی
داخلی گروه کسب (سواری)

میانگین نمره منفی		نام شرکت سازنده	نام خودرو	ردیف	سطح کیفی
اسفند ۱۳۹۱	آذر ۱۳۹۱				
۲/۵	۳/۰	پارس خودرو	نیسان تینا	۱	خیلی خوب
۱۲/۰	۱۵/۰	گروه بهمن	نیو مزدا ۳	۲	
۱۸/۸	۱۸/۸	ایران خودرو	گرند ویتارا	۳	
۱۹/۲	۲۰/۶	پارس خودرو	مگان	۴	
۲۱/۰	۲۱/۷	ایران خودرو	تندر ۹۰ ایران خودرو	۵	
۲۱/۰	۲۲/۰	پارس خودرو	تندر ۹۰ پارس خودرو	۶	
۲۲/۵	۲۲/۵	خودروسازان راین	هیوندایی آونته	۷	
۵۸/۳	۶۱/۳	کرمان خودرو	لیفان ۶۲۰	۸	
۶۰/۰	۶۲/۵	ایران خودرو خراسان	پژو پارس خراسان	۹	
۶۰/۰	۷۰/۰	مدیران خودرو	MVM X33	۱۰	
۶۱/۰	۶۲/۵	ایران خودرو	سمند	۱۱	
۶۱/۵	۶۴/۶	ایران خودرو	پژو ۴۰۵	۱۲	
۶۲/۵	۶۲/۵	ایران خودرو خراسان	پژو ۴۰۵ خراسان	۱۳	
۵۶/۷		کرمان موتور	توجوی هاچ بک	۱۴	
۵۷/۵		خودروسازان راین	Voleex c30	۱۵	

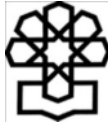
میانگین نمره منفی		نام شرکت سازنده	نام خودرو	ردیف	سطح کیفی
اسفند ۱۳۹۱	آذر ۱۳۹۱				
	۱۲/۰	پارس خودرو	نیسان ماکسیما	۱۶	خوب
۶۷/۵	۷۰/۰	سایپا کاشان	تیبا	۱	
۷۰/۰	۶۰/۰	مدیران خودرو	MVM 530	۲	
۸۶/۶	۹۱/۷	سایپا	X131	۳	
۸۸/۳	۹۷/۰	پارس خودرو	X131	۴	
۹۰/۰	۹۰/۰	مدیران خودرو	MVM 110	۵	
۹۱/۳	۹۷/۰	سایپا	X132	۶	

منابع و مآخذ

۱. اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور (وزارت کشور) طرح تفصیلی معاینه فنی خودروهای سبک کشور، ۱۳۹۲.
۲. آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو، شماره ۴۰۵۰ت۴۴۵۷/۵۲۷ مورخ ۱۳۸۲/۸/۷.
۳. سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، استاندارد ملی خودرو - معاینه فنی - شماره ۹۱۸۱.
۴. سازمان حفاظت محیط زیست، نگاهی بر اهمیت معاینه فنی خودرو در حوزه محیط زیست، ۱۳۹۱.
۵. ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران، خبرنامه علمی، تخصصی آسمان پاک، شماره اول، ۱۳۹۰.
۶. شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، معاینه فنی اهرم نظارتی و حاکمیتی کنترل عملکرد، ایمنی و آلاینده‌گی خودروها، ۱۳۹۲.



۷. قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، مجلس شورای اسلامی، مصوب ۱۳۷۲.
۸. قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مجلس شورای اسلامی، مصوب ۱۳۸۰.
۹. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مجلس شورای اسلامی، مصوب ۱۳۸۹.
۱۰. وزارت صنعت، معدن و تجارت، گزارش عملکرد صنعت خودرو براساس قانون ارتقای کیفی خودرو و سایر کالاهای صنعتی، سه‌ماهه چهارم سال ۱۳۹۱.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱-۱۳۲۰۷

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: اظهار نظر کارشناسی درباره: «طرح اصلاح ماده (۹) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی»

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

تهیه و تدوین: فاطمه میرجلیلی

مدیر مطالعه: علی اصغر اژدری

ناظر علمی: هوشنگ محمدی

متقاضی: کمیسیون شوراها و امور داخلی

همکاران: محمدرضا فارسیان، حامد ناظمی، امید عطایی

همکاران خارج از مرکز: سیدعلی رضوی (مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی تهران)، رضا پزشکی پور تبریزی (معاون مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی تهران)، اشکان گلپایگانی (معاون مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران)، محمد طاهریان (مدیر بهره‌برداری مراکز معاینه فنی سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد ایران)، سیدامیر فاتح‌وحدتی (رئیس مرکز ملی هوا و اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست)، بهمن منصور بقایی (رئیس گروه انرژی مرکز ملی هوا و اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست)، آرش بهروزی (رئیس انطباق محصول شرکت ایران خودرو) و علی دشتی (مشاور شورای عالی استان‌ها)

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. معاینه فنی

۲. خودرو

تاریخ شروع مطالعه: ۱۳۹۲/۶/۱۶

تاریخ خاتمه مطالعه: ۱۳۹۲/۷/۷

تاریخ انتشار: ۱۳۹۲/۷/۱۳