

## به نام خدا

### اظهار نظر کارشناسی درباره:

### «طرح مدیریت و کاهش حوادث و سوانح رانندگی»

در ارتباط با حوادث و سوانح رانندگی در جاده‌های کشور در جلسه علنی شماره ۱۴۸ مجلس شورای اسلامی در سه‌شنبه مورخ ۱۳۹۲/۸/۱۴ طرحی تحت عنوان «طرح مدیریت و کاهش حوادث و سوانح رانندگی» که در ۱۲ ماده و ۱۳ تبصره تهیه شده اعلام و وصول گردید. در این طرح در ماده (۱) آن تشکیل «شورای عالی ایمنی و حمل‌ونقل کشور» به ریاست رئیس محترم جمهور و عضویت ۵ وزیر، دادستان کل کشور، فرمانده نیروی انتظامی و دو نفر از نمایندگان عضو کمیسیون‌های شوراها و امور داخلی کشور و عمران مجلس شورای اسلامی پیشنهاد شده ضمن اینکه در بقیه مواد وظایفی برای نیروی انتظامی، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، جمعیت هلال‌احمر کشور، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت راه و شهرسازی، وزارت آموزش و پرورش، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و صداوسیما جمهوری اسلامی ایران پیش‌بینی گردیده است. در ارتباط با این طرح قابل ذکر است:

۱. در ماده (۱) طرح پیشنهادی تشکیل «شورای عالی ایمنی و حمل‌ونقل کشور» پیش‌بینی شده است. از آنجا که حمل‌ونقل کشور مشتمل بر حمل‌ونقل زمینی (جاده و ریل)، حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل دریایی است با پیشنهاد مذکور، انتظار این است که در طرح پیشنهادی، شورای عالی ایمنی، حمل‌ونقل کشور را تحت پوشش داشته باشد در صورتی که با مطالعه طرح ملاحظه می‌شود تنها در بندهای «۱» و «۲» ماده (۴) که به وظایف پیشنهادی وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی اختصاص یافته، تنها به ارائه خدمات درمانی به حادثه‌دیدگان امور حمل‌ونقل (اعم از جاده‌ای، درون‌شهری، ریلی، هوایی و...) بدون فوت وقت، اشاره شده و در بقیه مواد عموماً موارد مربوط به حمل‌ونقل جاده‌ای است که این امر حکایت از آن دارد که مشخصاً طرح پیشنهادی بر حمل‌ونقل جاده‌ای نظر دارد. با تمرکز بر حمل‌ونقل جاده‌ای می‌توان گفت عنوان طرح با محتوای آن چندان مطابقت ندارد.

۲. ماده (۱) طرح پیشنهادی تشکیل «شورای عالی ایمنی و حمل‌ونقل کشور»، به ریاست رئیس محترم جمهور و عضویت وزرا (۵ وزیر) و رؤسای یکی دو دستگاه مرتبط را پیشنهاد داده است. مطمئناً امضاکنندگان طرح با هدف متعالی، سامان‌بخشی حمل‌ونقل و ارتقای سطح ایمنی و کاهش میزان تصادفات رانندگی در جاده‌ها و کاهش میزان مرگ‌ومیر ناشی از آن را تهیه کرده‌اند و با توجه به اهمیت موضوع و کشته شدن حدود ۲۰ هزار نفر در سال در حوادث رانندگی در جاده‌های کشور اصلح آن است که تصمیم‌گیری در زمینه افزایش ایمنی و کاهش تصادفات رانندگی در جاده‌های کشور در بالاترین سطوح اجرایی کشور صورت گیرد اما با توجه به حجم سنگین وظایف رئیس‌جمهور و وزرا آیا می‌توان انتظار داشت:

اولاً در صورت تشکیل شورای عالی ایمنی و حمل‌ونقل کشور، این شورا جلسات به موقع و مستمر تشکیل خواهد داد؟ ثانیاً در همه جلسات، ریاست محترم جمهور و وزرای پیشنهادی خود شخصاً حضور خواهند داشت؟ از آنجا که در صورت عدم امکان حضور و شرکت ریاست محترم جمهور و وزرا در جلسات شورای پیشنهادی، نمایندگان مقامات مذکور در این شورا در صورت تشکیل جلسه حضور خواهند داشت و تصمیمات این شورای عالی (در صورت تشکیل در هر سطحی) بر رده‌های مدیریتی پایین دستگاه‌های مرتبط، جهت اجرا ابلاغ می‌گردد و بنابراین به هر شکل، رده‌های مدیریتی پایین دستگاه‌های مرتبط، در موضوع ایمنی حمل‌ونقل (جاده‌ای) بیشتر درگیر هستند. در این رابطه لازم به یادآوری است که هم‌اکنون کمیسیون ایمنی راه‌ها با دبیری متولی حمل‌ونقل کشور (وزارت راه و شهرسازی، معاون راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) و عضویت نمایندگان وزرا و دستگاه‌هایی که در طرح پیشنهادی جهت عضویت در شورای عالی پیشنهاد شده، تشکیل می‌گردد و وسایل و مباحث مربوط به تصادفات رانندگی، ایمنی حمل‌ونقل، سیاست‌گذاری در کاهش تصادفات و به‌کارگیری ابزارهایی جهت ارتقای ایمنی را در دست بررسی و اقدام دارد.

حال که این کمیسیون در حال حاضر فعال بوده و دستگاه‌های مرتبط با ارتقای سطح ایمنی در حمل‌ونقل را به دور خود جمع کرده و از تجربه چندین ساله نیز برخوردار است بهتر نیست که به جای تشکیل شورای عالی ایمنی و حمل‌ونقل و درگیر کردن ریاست محترم جمهور و وزرا، معایب همین کمیسیون ایمنی راه‌ها را برطرف کرده و با افزایش اختیارات و امکانات، میدان وسیع‌تری برای فعالیت این کمیسیون به وجود آورد و در مقابل از این کمیسیون هم مسئولیت خواست. به عبارت دیگر به جای ارتقای سطح جایگاه تشکیل جلسات، به ارتقای ایمنی از طریق متولی حمل‌ونقل کشور و نمایندگان دستگاه‌های مرتبط کمک کنیم.

۳. در طرح پیشنهادی در مواردی پیشنهادها در قالب مواد ۱۲ گانه ماهیت بودجه‌ای دارد و یا فعالیت موازی به وجود می‌آورد. در ارتباط با ماهیت بودجه‌ای می‌توان به بند «۲» و تبصره «۲» بند «۷» از ماده (۲) اشاره کرد.

در بند «۲» ماده (۲)، مربوط به نیروی انتظامی آمده است «ضمن گسترش پاسگاه‌های پلیس راه و ایستگاه‌های پلیس راهور نسبت به تقویت نیروی انسانی آموزش‌دیده و تجهیزات و امکانات لازم با هماهنگی ستاد کل نیروهای مسلح اقدام نماید». در تبصره «۲» بند «۷» از ماده (۲) نیز آمده «دولت موظف است بودجه لازم برای اجرای این تکالیف را در سرفصل برنامه‌های نیروی انتظامی و دستگاه‌های مسئول محاسبه و پیش‌بینی و منظور نموده و نیروی انسانی مورد نظر را تأمین نماید». به طوری که ملاحظه می‌شود هم بند «۲» و هم تبصره «۲»، هر دو ماهیت بودجه‌ای دارند که معمولاً از طریق لایحه بودجه یا اصلاحیه آن توسط دولت به مجلس شورای اسلامی ارائه شود. لازم به یادآوری است که **ارائه موضوعاتی این‌چنینی در طرح نمایندگان محترم با اصل هفتادوپنجم قانون اساسی مغایرت دارد.**

در ارتباط با به وجود آمدن فعالیت موازی در طرح پیشنهادی، می‌توان به بند «۶» ماده (۲) اشاره کرد. در این بند نیروی انتظامی موظف شده «به صورت مستمر نسبت به شناسایی و اعلام نقاط حادثه‌خیز در سطح معابر درون و برون‌شهری اقدام کند. وزارت راه و شهرسازی در معابر برون‌شهری و شهرداری‌ها در داخل شهرها، موظف به اصلاح این نقاط برابر نظر نیروی انتظامی می‌باشد...» در این رابطه باید گفت اولاً نقطه حادثه‌خیز در سطح جاده‌های کشور و حمل‌ونقل برون‌شهری مورد پیدا می‌کند و در حمل‌ونقل درون‌شهری از چنین اصطلاحی استفاده نمی‌شود. ثانیاً هم‌اکنون معاونت راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای براساس شرح وظایف، شناسایی و حذف نقاط حادثه‌خیز در جاده‌های کشور را در برنامه سالیانه خود در دست اقدام دارد و در این زمینه مجهز به نیروی انسانی متخصص و فنی و نیز اعتبارات در قالب بودجه سالیانه است. انجام این امر در نیروی انتظامی علاوه بر تشکیلات، به نیروی انسانی و منابع مالی نیاز دارد، ضمن اینکه معاونت راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای وزارت راه و شهرسازی در شناسایی نقاط حادثه‌خیز و حذف این نقاط، از تجربه چند ساله و نیز امکانات مرتبط برخوردار است. ایجاد تشکیلات و تأمین نیرو در نیروی انتظامی کاری جدید خواهد بود و شناسایی نقاط حادثه‌خیز توسط نیروی انتظامی نیز موازی‌کاری با فعالیتی است که هم‌اکنون در معاونت حمل‌ونقل جاده‌ای در دست انجام است.

۴. در ارتباط با تکلیف پیشنهادی برای وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی که در ماده (۴) آمده است بند «۱» ماده (۴) ماهیت بودجه‌ای دارد زیرا در این بند آمده: «نسبت به توسعه و گسترش خدمات درمانی و اورژانس اعم از پایگاه‌های امداد جاده‌ای، درون‌شهری و اورژانس هوایی اقدام نموده و تجهیزات و امکانات خود را در این زمینه به روز نمایند» در این خصوص گفتنی است که هم توسعه و گسترش خدمات درمانی و اورژانسی و هم به روز نمودن تجهیزات و امکانات در قالب لایحه بودجه و پیشنهاد لایحه توسط دولت قابل ارائه است و آوردن این بند در طرح نمایندگان محترم مغایر اصل هفتادوپنجم قانون اساسی است.

۵. در تکالیف تعیین شده برای سایر دستگاه‌ها در این طرح نیز موارد مشابه آنچه در بندهای «۳» و «۴» عنوان شده آمده است که قابل نقد است.

۶. با توجه به مراتب بالا پیشنهاد می‌گردد بجای درگیر کردن ریاست محترم جمهور، وزرا و رؤسای دستگاه‌ها در شورایی به نام شورای عالی ایمنی و حمل‌ونقل کشور، با اعطای اختیارات بیشتر و موظف شدن دستگاه‌های عضو کمیسیون ایمنی راه‌ها به تأمین منابع و امکانات جهت اجرای مصوبات کمیسیون مذکور، کماکان کمیسیون ایمنی راه‌ها با ریاست متولی حمل‌ونقل کشور (وزارت راه و شهرسازی، معاونت راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) به عنوان متولی اصلی امر ایمنی حمل‌ونقل در جاده‌های کشور فعالیت نماید. با ادامه فعالیت کمیسیون ایمنی راه‌ها، تصویب طرح مدیریت و کاهش حوادث و سوانح رانندگی پیشنهاد نمی‌شود.