

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل
عمومی و مدیریت مصرف سوخت»

دفتر مطالعات زیربنایی

دوره یازدهم – سال اول

شماره چاپ:

تاریخ چاپ:

شماره ثبت: ۳۶۲

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۷۹۴۶

دی ماه ۱۴۰۰

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده.....
۱.....	مقدمه.....
۲.....	بررسی محتوایی.....
۳.....	کلیات.....
۲۱.....	نتیجه گیری.....
۲۱.....	منابع و مأخذ.....



به نام خدا

اظهارنظر کارشناسی درباره:
«لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و
مدیریت مصرف سوخت»

چکیده

قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت با هدف سیاست‌گذاری متمرکز، یکپارچه سازی، ساماندهی و مدیریت واحد حمل و نقل درون شهری و برون شهری در تاریخ ۱۳۸۶/۹/۲۸ به تصویب مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان رسید و در تاریخ ۱۳۸۶/۱۰/۲۳ توسط رئیس‌جمهور وقت ابلاغ گردید. این قانون در ۱۳ ماده و دو تبصره تنظیم شده است. پس از سیزده سال از اجرای این قانون دولت با این استدلال که قانون مذکور نیازمند اصلاحاتی می‌باشد طی لایحه ای اصلاح و بازنگری آن را از مجلس درخواست نموده است. اصلاحات پیشنهادی در لایحه دولت طیف وسیعی از مواد قانون را شامل شده است که تغییرات زیادی در کل قانون ایجاد می‌نماید. مرکز پژوهشهای مجلس با بررسی های انجام شده با کلیات لایحه موافق است. با این وجود نظر به برگزاری جلسات متعدد با ذینفعان و تحلیل دقیق، تغییراتی را در مواد لایحه ارسالی دولت در راستای ارتقای یکپارچگی و اثربخشی آن پیشنهاد نموده است.

مقدمه

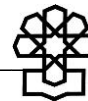
با عنایت به گستردگی و پیچیدگی مسائل مرتبط با صنعت حمل و نقل و نیز تعدد سازمان‌های درگیر، نیاز به محمل قانونی به منظور سیاست‌گذاری متمرکز، یکپارچه سازی، ساماندهی و مدیریت واحد حمل و نقل درون شهری و برون شهری به عنوان ضرورتی اجتناب ناپذیر تلقی می‌شود؛ و از اینرو در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ تبصره ۱۳ قانون بودجه سنواتی به این موضوع پرداخته شد؛ این تبصره ظرفیت بسیار خوبی را برای تنظیم برنامه های مربوط به حوزه حمل و نقل ایجاد کرد. از یک طرف عواملی از قبیل تعدد مراکز تصمیم سازی، وجود ناهماهنگی دستگاه‌ها در اجرا و ضرورت رشد متوازن زیربخش‌های دریایی، هوایی، ریلی و جاده ای در تمامی سطوح نرم افزاری و سخت افزاری آن، موضوعاتی بودند که در تبصره مذکور گنجانده نشده بود. از طرفی دیگر اهمیت و نقش قابل توجه موضوع مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت بر گستره وسیعی از موضوعات از قبیل اقتصاد، انرژی،

محیط زیست و ایمنی و گستردگی و پیچیدگی مسائل مرتبط به آن، باعث شد قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به عنوان یک قانون مستقل و سند بالادستی در سال ۱۳۸۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد (مصوبه شماره ۶۸۵/۱۵۳۳۶۲ مورخ ۱۳۸۶/۱۰/۱) که با عنایت به پشتوانه‌های قوی کارشناسی آن، قوانین و مقررات مغایر با مفاد این قانون ملغی‌الاثربود. قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به عنوان یک قانون دائمی، سیاست‌های کلان و اهداف کلی حمل‌ونقل کشور را جهت ایجاد رویکرد مشترک و مؤثر بین دستگاهها و وزارتخانه‌های مرتبط با حوزه حمل‌ونقل تبیین می‌نماید و با توجه به اهمیت این قانون، در قوانین برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۶۲) و برنامه ششم توسعه (بند ب ماده ۵۷) بر اجرای برخی مفاد آن تاکید شده است.

بر اساس تجربه حاصل از بیش از یک دهه اجرای قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و شناسایی برخی کاستی‌ها و مشکلات موجود در قانون مذکور از قبیل عدم توجه به ایجاد منابع پایدار در شهرها جهت توسعه و مدیریت و بهبود حمل‌ونقل شهری، عدم تحقق منابع و کمک‌های مالی پیش‌بینی شده در قانون و ضرورت ترویج سفرهای غیرموتوری و کاهش سفرهای موتور، توسعه حمل‌ونقل عمومی و جابه‌جایی بار از طریق شبکه حمل‌ونقل ریلی، مدیریت مصرف انرژی در حمل‌ونقل و افزایش ایمنی و کاهش خطرات ناشی از حوادث رانندگی، لایحه اصلاح قانون مذکور توسط هیئت دولت تقدیم مجلس شورای اسلامی شده است.

بررسی محتوایی

قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت را می‌توان یکی از قوانین مادر بخش حمل‌ونقل محسوب نمود که مواد آن در سال‌هایی که دولت‌ها اهتمام جدی به توسعه خدمات‌رسانی در بخش حمل‌ونقل داشته‌اند بستر مناسبی برای نظام‌بخشی و حمایت از این بخش بوده است. در قانون فعلی رویکرد حمایت مستقیم و غیرمستقیم از بخش حمل‌ونقل برای دولت ترسیم شده است و در بخش‌هایی به دولت اجازه داده شده است که با اختصاص مبالغ مشخصی از بودجه سنواتی به بخش حمل‌ونقل، در کنار حمایت‌های غیرمستقیم مصرح در قانون، از این بخش حمایت مستقیم مالی نماید. این در حالی است که در لایحه حاضر، پیشنهاد شده حمایت‌های مستقیم مالی مصرح در قانون، حذف شده و حمایت‌های غیرمستقیم از قبیل معافیت در عوارض و حق دسترسی و مالیات تقویت گردد. از سوی دیگر، در قانون موجود شاخص‌های مشخصی برای بهبود بخش حمل‌ونقل کشور تصریح شده که در لایحه پیشنهادی دولت این شاخص‌ها از قانون حذف شده است. با توجه به ماهیت خدمات در این بخش، وجود شاخص‌های ارزیابی با اهداف مشخص در نظام برنامه‌ریزی حمل‌ونقل ضروری است. به‌منظور بررسی این لایحه و با عنایت به اینکه پیشنهادات برخی دستگاهها در لایحه نهایی لحاظ



نشده بود، جلسات متعددی با طیف گسترده‌ای از دستگاه‌های اجرایی مرتبط از جمله وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، کشور، صنعت، معدن و تجارت، اموراتصادی و دارایی و سازمانهای برنامه و بودجه، شهرداریها و دهیاری‌های کشور، امور مالیاتی کشور، هواپیمایی کشوری، بنادر و کشتیرانی و کمیسیون ایمنی راههای کشور، شورای عالی ترافیک شهرهای کشور و پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران و نیز اساتید دانشگاهها برگزار شد و ابعاد مختلف لایحه به صورت کلی و نیز ماده به ماده مورد ارزیابی قرار گرفت. در مجموع با عنایت به گذشت بیش از ۱۰ سال از قانون فعلی مرکز پژوهشها با هدف به روزرسانی و حل مشکلات موجود در حوزه حمل و نقل با کلیات اصلاح قانون موافق است؛ اما در جهت تکمیل اصلاحات لایحه دولت، پیشنهادهایی برای برخی مفاد ارائه داده و همچنین با توجه به نیاز برخی دستگاههای مرتبط و جامعیت لایحه، موارد جدیدی در ادامه گزارش پیشنهاد داده است. در ادامه پس از اشاره به برخی موضوعات کلیدی و حقوقی، به جهت انجام مقایسه بین پیشنهادهای دولت در لایحه اصلاحی و موارد پیشنهادی سایر سازمانها و مرکز پژوهشهای مجلس، جدول مطابقه‌ای پیشنهادات آورده شده است.

کلیات

۱. نظر به اشتراک موضوعی این لایحه با طرح اصلاح ماده (۹) قانون توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت به شماره ثبت ۳۹۱ باید این دو با همدیگر بررسی شوند.
۲. لایحه که دارای احکام متعددی است باید در قالب چند ماده تصویب شود نه در قالب یک ماده واحد.
۳. در بند «۱» قسمت (الف)، عبارت «در حدود صلاحیت‌های قانونی» واجد ابهام است و باید این حدود دقیقاً توسط مقنن تعیین شود تا راه برای تفسیرها و برداشت‌های گوناگون و متضاد بسته شود و گرنه به دلیل عدم شفافیت، با بند «۱۳» سیاست‌های کلی نظام اداری و جزء «۳» بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانونگذاری مغایر به نظر می‌رسد.
۴. در بند «۲» حکم به اعطای کمک به بخش دولتی، شائبه مغایرت با اصول پنجاه و پنجم (۵۵) و یکصد و دهم (۱۱۰) (بند «۱») قانون اساسی را دارد؛ زیرا اعتباراتی که به صورت کمک انجام می‌شوند، توسط دیوان محاسبات کشور نظارت‌ناپذیر هستند که این امر می‌تواند موجب بروز فساد شود و بند «۱۹» سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی ابلاغی ۱۳۹۲/۱۱/۳۰ مقام معظم رهبری، حکم به جلوگیری از اقدامات، فعالیتها و زمینه‌های فسادزا داده است.
۵. در بند «۵» لایحه اطلاق حکم تبصره بند «۵» اصلاحی، به جهت دادن اختیار به دولت جهت اعمال سیاست تشویقی در مورد سایر شقوق حمل و نقل عمومی و دریایی و هوایی، با بند «۱» سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد حمل و نقل ابلاغی ۱۳۷۹/۱۱/۳ مقام معظم

رهبری، مبنی بر «ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم هریک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی و با توجه به جهات زیر: ...» مغایرت دارد و در عمل می‌تواند به معنای نفی اولویت داشتن حمل‌ونقل ریلی باشد.

۶. در بند «۵» لایحه حکم بند «۶» اصلاحی، به جهت مغایرت با بند «الف» ماده (۶) قانون برنامه ششم توسعه، طبق ماده (۱۸۱) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس نیاز به رأی دوسوم نمایندگان دارد. با توجه به معافیت‌های در نظر گرفته شده در ماده (۱۳۲) قانون مالیات‌های مستقیم برای فعالیت‌ها و به‌ویژه تشویق در افزایش سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در واحدهای موضوع این ماده و همچنین معافیت‌های مذکور در ماده (۱۳۸) مکرر این قانون، اعطای معافیت‌های بیشتر در قالب لایحه اصلاحی مذکور باعث افزایش دامنه شمول معافیت‌های مالیاتی می‌شود و مصداق تسری معافیت مالیاتی است و کاهش درآمدهای دولت را به دنبال خواهد داشت و این موضوع با بند «الف» ماده (۶) قانون برنامه ششم توسعه مغایرت دارد. بنابراین اعطای معافیت‌های جدید در قالب لایحه اصلاحی مذکور لزومی ندارد.

۷. در بند «۶» لایحه حکم ماده (۳) قانون مشتمل بر ارائه گزارش به مجلس است که حذف شده و این امر می‌تواند منجر به کاهش توان نظارتی مجلس در اجرای این قانون باشد.

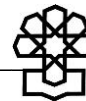
۸. در بند «۷» لایحه عبارت «وزارت کشور (شهرداری‌ها)» ابهام دارد؛ زیرا مشخص نیست که منظور، وزارت کشور است یا شهرداری‌ها.

۹. در بند «۹» لایحه در ماده (۶) اصلاحی، حکم به وضع عوارض توسط شوراها در چارچوب سیاست‌های کلی دولت و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور، مغایر اصول صدم (۱۰۰) و هشتادوپنجم (۸۵) قانون اساسی است.

۱۰. در بند «۱۲» لایحه در ماده (۱۰) اصلاحی، اطلاق تصریح بر جواز استفاده از ابزارهای تأمین مالی بدون مقید کردن آن به رعایت شرع، با اصل چهارم (۴) و شرع مغایرت دارد.

۱۱. در بند «۱۲» لایحه تبصره «۲» به جهت اصلاح قانون برنامه، طبق ماده (۱۸۱) قانون آیین‌نامه داخلی مجلس، نیاز به رأی دوسوم نمایندگان دارد.

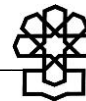
۱۲. «تبصره «۲» ماده (۱۱) و ماده (۱۲)» لایحه پیشنهادی بار مالی برای دولت خواهد داشت. به خصوص آنکه با توجه به افزایش سالیانه تعداد مسافران، بار مالی این ماده به صورت سالیانه افزایش پیدا خواهد کرد. همچنین محتمل است که با افزایش قیمت‌ها و ثابت ماندن نرخ بلیت و یا رشد کمتر آن، میزان بار مالی برای دولت افزایش بیشتری داشته باشد.



جدول مطابقه‌ای لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت

ماده	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	
(۱)	دولت مکلف است در جهت توسعه حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل‌ونقل (از طریق اصلاح و توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تأسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، یکپارچه‌سازی و سامان‌دهی مدیریت حمل‌ونقل، اصلاح قیمت‌ها، ایمن‌سازی و بهبود تردد، بهسازی یا از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده سبک و سنگین مسافری و باری درون و برون‌شهری، تبدیل خودروهای بنزین‌سوز و گازوئیل‌سوز به دوگانه‌سوز، الزام معاینه فنی، توسعه ناوگان حمل‌ونقل همگانی ون و مینی‌بوس و مدیوبوس و اتوبوس، استفاده از سامانه هوشمند حمل‌ونقل، ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین شهری، حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده‌ای، 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، افزایش امنیت و قابلیت اطمینان و دسترسی، بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل (از طریق اصلاح فرایندهای اداری، کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات، اصلاح کاربری زمین و آمایش سرزمین، اعمال محدودیت‌های ترافیکی، آموزش و فرهنگ‌سازی)، بهینه‌سازی مصرف انرژی (از طریق عرضه بنزین و گازوئیل در بخش حمل‌ونقل با استفاده از کارت هوشمند سوخت،	دولت و شهرداری‌ها در حدود صلاحیت‌های قانونی خود حسب مورد مکلفند در جهت توسعه، بهبود و هماهنگ‌سازی حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و کشتیرانی ساحلی کشور و مدیریت بر مصرف سوخت، با اولویت توسعه حمل‌ونقل عمومی (اتوبوسرانی و ریلی)، ترویج سفرهای غیرموتوری و کاهش سفرهای موتوری نسبت به مدیریت و بهینه‌سازی عرضه حمل‌ونقل (از طریق اصلاح و توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تأسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، یکپارچه‌سازی و سامان‌دهی مدیریت حمل‌ونقل، اصلاح قیمت‌ها، ایمن‌سازی و بهبود تردد، بهسازی یا از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده سبک و سنگین مسافری و باری درون و برون‌شهری، تبدیل خودروهای بنزین‌سوز و گازوئیل‌سوز به دوگانه‌سوز، الزام معاینه فنی، توسعه ناوگان حمل‌ونقل همگانی ون و مینی‌بوس و مدیوبوس و اتوبوس، استفاده از سامانه هوشمند حمل‌ونقل، ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین شهری، حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده‌ای، 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، افزایش امنیت و قابلیت اطمینان و دسترسی، بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل (از طریق اصلاح فرایندهای اداری، کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات، اصلاح کاربری	دولت و شهرداری‌ها حسب مورد مکلفند در جهت توسعه، بهبود و هماهنگ‌سازی حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و کشتیرانی ساحلی کشور و مدیریت بر مصرف سوخت، با اولویت توسعه حمل‌ونقل عمومی (اتوبوسرانی و ریلی)، ترویج سفرهای غیرموتوری و کاهش سفرهای موتوری نسبت به مدیریت و بهینه‌سازی عرضه حمل‌ونقل (از طریق اصلاح و توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تأسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، یکپارچه‌سازی و سامان‌دهی مدیریت حمل‌ونقل، اصلاح قیمت‌ها، ایمن‌سازی و بهبود تردد، بهسازی یا از رده خارج نمودن خودروهای فرسوده سبک و سنگین مسافری و باری درون و برون‌شهری، تبدیل خودروهای بنزین‌سوز و گازوئیل‌سوز به دوگانه‌سوز، الزام معاینه فنی، توسعه ناوگان حمل‌ونقل همگانی ون و مینی‌بوس و مدیوبوس و اتوبوس، استفاده از سامانه هوشمند حمل‌ونقل، ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین شهری، حمل ترکیبی کالا از مبدأ تا مقصد نهایی با شبکه ریلی و شبکه مکمل جاده‌ای، 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، افزایش امنیت و قابلیت اطمینان و دسترسی، بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل (از طریق اصلاح فرایندهای اداری، کاربرد فناوری اطلاعات و ارتباطات، اصلاح کاربری	متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس

متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>گازسوز، تأمین تجهیزات استفاده از گاز توسط خودروها، حمایت از تولید خودروهای برقی، دو نیرویی (هیبریدی) و کم‌مصرف، استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها (و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی، با رویکرد کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌های ناشی از حمل‌ونقل، ارتقای ایمنی تردد و کاهش حوادث رانندگی اقدام نماید.</p> <p><u>تبصره - دولت مکلف است به منظور ترغیب مصرف‌کنندگان به استفاده از کارت هوشمند سوخت مختص هر خودرو از سیاست‌های انگیزشی و کارکردهای مضاعف در چارچوب قوانین و مقررات استفاده کند.</u></p>	<p>زمین و آمایش سرزمین، اعمال محدودیت‌های ترافیکی، آموزش و فرهنگ‌سازی، <u>مدیریت مصرف انرژی در حمل‌ونقل (از طریق عرضه بنزین و گازوئیل در بخش حمل‌ونقل با استفاده از کارت هوشمند سوخت، احداث جایگاه‌های عرضه گاز، حمایت از ابداعات و اختراعات مؤثر در کاهش مصرف سوخت)</u>، <u>مدیریت تولید و واردات خودرو (از طریق تولید خودروهای گازسوز، تأمین تجهیزات استفاده از گاز توسط خودروها، حمایت از تولید خودروهای برقی، دنیرویی (هیبریدی) و کم‌مصرف، استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها (و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی، با رویکرد کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌های ناشی از حمل‌ونقل، ارتقای ایمنی تردد و کاهش حوادث رانندگی اقدام نماید.</u></p> <p>(حذف تبصره در اصلاحیه نهایی دولت)</p>	<p>احداث جایگاه‌های عرضه گاز، حمایت از ابداعات و اختراعات مؤثر در کاهش مصرف سوخت، بهینه‌سازی تولید خودرو (از طریق تولید خودروهای گازسوز، تأمین تجهیزات استفاده از گاز توسط خودروها، حمایت از تولید خودروهای برقی، دنیرویی و کم‌مصرف، استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها (و خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی، حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی اقدام نماید.</p> <p><u>تبصره - دولت مجاز است به منظور ترغیب مصرف‌کنندگان به استفاده از کارت هوشمند سوخت مختص هر خودرو از سیاست‌های انگیزشی در چارچوب قوانین و مقررات استفاده کند.</u></p>	
<p>به دولت اجازه داده می‌شود برای اجرای احکام ماده (۱) این قانون زیر را به عمل آورد:</p> <p>۱. اعطای کمک‌های بلاعوض به صورت یارانه یا کمک‌زبان به بخش‌های غیردولتی مرتبط با اهداف این قانون،</p> <p>۲. تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی، خودروهای کم‌مصرف، خودروهای گازسوز، برقی و دنیرویی (هیبریدی)، موتورسیکلت برقی و دو نیرویی، دوچرخه برقی، شناور مسافربری، شناورهای کوچک باری فلزی، ماشین‌آلات راهداری و قطعات و تجهیزات مربوطه،</p> <p>۳. تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات، ماشین‌آلات و قطعات مورد نیاز شبکه و ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر (به‌ویژه ریلی شهری و</p>	<p>به دولت اجازه داده می‌شود برای اجرای احکام ماده (۱) این قانون اقدامات زیر را به عمل آورد:</p> <p>۱. اعطای کمک‌های بلاعوض به صورت یارانه یا کمک‌زبان به بخش‌های دولتی و غیردولتی مرتبط با اهداف این قانون،</p> <p>۲. تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل‌ونقل عمومی، خودروهای کم‌مصرف، خودروهای گازسوز، برقی و دنیرویی (هیبریدی)، موتورسیکلت برقی و دو نیرویی، دوچرخه برقی، شناور مسافربری، شناورهای کوچک باری فلزی و قطعات و تجهیزات مربوطه،</p> <p>۳. تخفیف در حقوق ورودی و سود</p>	<p>به دولت اجازه داده می‌شود برای اجرای احکام ماده (۱) این قانون اقدامات زیر را به عمل آورد:</p> <p>۱. اعطای کمک‌های بلاعوض یارانه‌ای به بخش‌های غیردولتی مرتبط با اهداف این قانون،</p> <p>۲. تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل‌ونقل همگانی، خودروهای کم‌مصرف، خودروهای گازسوز، نفت گاز، برقی و دنیرویی (هیبریدی) و قطعات و تجهیزات مربوطه،</p> <p>۳. تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات، ماشین‌آلات و قطعات</p>	<p>(۲)</p>



متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>برون‌شهری) در بخش درون سرزمینی و آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) و توسعه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها،</p> <p>۴. اعطای تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی و یارانه‌ها و اعتبارات به بخش‌های مرتبط با اهداف این قانون،</p> <p>۵. تغییر کاربری اراضی و واگذاری زمین‌های مورد نیاز احداث جایگاه‌های عرضه گاز طبیعی به قیمت منطقه‌ای پس از تملک و پرداخت بهای عادلانه آنها به صاحبان اراضی،</p> <p>۶. تعیین و اخذ جریمه، متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلایندگی از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی،</p> <p>۷. تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی و نوع سوخت از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان،</p> <p>۸. اعمال سیاست‌های تشویقی - حمایتی و جذب سرمایه طی برنامه‌های پنج‌ساله به منظور رقابتی نمودن حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر نسبت به جاده‌ای از طرق مختلف از جمله توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد سیستم‌های حمل‌ونقل ترکیبی و تکمیل خطوط فرعی ریلی.</p> <p>تبصره - کمک‌ها، تخفیفات و تسهیلات موضوع این ماده حسب تشخیص دولت می‌تواند در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل عمومی و دریایی و هوایی نیز اعمال شود.</p> <p>۶. اعطای تخفیف در مالیات پرداختی برای بخش‌های دولتی و غیردولتی تولیدی که با هماهنگی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اقدام به احداث خطوط فرعی و اتصال مراکز تولیدی خود به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور نموده و سالیانه بیش از ۵۰ درصد از حجم محصولات تولیدی خود را از طریق شبکه ریلی حمل نمایند. به میزان یکصد و ده درصد (۱۱۰٪) سرمایه‌گذاری صورت گرفته برای احداث خطوط فرعی فوق‌الذکر،</p> <p>۷. تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی و نوع سوخت از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان</p>	<p>بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات، ماشین‌آلات و قطعات مورد نیاز شبکه و ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر در بخش درون‌سرزمینی و آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) و توسعه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها،</p> <p>۴. اعطای تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی به بخش‌های مرتبط با اهداف این قانون،</p> <p>۵. اعمال سیاست‌های تشویقی - حمایتی و جذب سرمایه طی برنامه‌های پنج‌ساله به منظور رقابتی نمودن حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر نسبت به جاده‌ای از طرق مختلف از جمله توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد سیستم‌های حمل‌ونقل ترکیبی و تکمیل خطوط فرعی ریلی.</p> <p>تبصره - کمک‌ها، تخفیفات و تسهیلات موضوع این ماده حسب تشخیص دولت می‌تواند در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل عمومی و دریایی و هوایی نیز اعمال شود.</p> <p>۶. اعطای تخفیف در مالیات پرداختی برای بخش‌های دولتی و غیردولتی تولیدی که با هماهنگی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اقدام به احداث خطوط فرعی و اتصال مراکز تولیدی خود به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور نموده و سالیانه بیش از ۵۰ درصد از حجم محصولات تولیدی خود را از طریق شبکه ریلی حمل نمایند. به میزان یکصد و ده درصد (۱۱۰٪) سرمایه‌گذاری صورت گرفته برای احداث خطوط فرعی فوق‌الذکر،</p> <p>۷. تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی و نوع سوخت از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان</p>	<p>مورد نیاز شبکه و ناوگان ریلی (شهری و برون‌شهری) و توسعه آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها،</p> <p>۴. اعطای تسهیلات بانکی و پرداخت بخشی از سود تسهیلات بانکی به بخش‌های مرتبط با اهداف این قانون،</p> <p>۵. تغییر کاربری اراضی و واگذاری زمین‌های مورد نیاز احداث جایگاه‌های عرضه گاز طبیعی تا پایان سال ۱۳۹۰ هجری شمسی به قیمت منطقه‌ای پس از تملک و پرداخت بهای عادلانه آنها به صاحبان اراضی؛ (حذف در اصلاحیه نهایی دولت)</p> <p>۶. تعیین و اخذ جریمه، متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلایندگی از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی، (حذف در اصلاحیه نهایی دولت)</p> <p>۷. تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلایندگی و نوع سوخت از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان.</p>	

ماده	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس
		داخلی و واردکنندگان.	سوخت مرتبط با موضوع این قانون از طریق روش‌های پیشنهادی در این ماده.
(۳)	دولت مکلف است نظارت بر اجرای زمانبندی شده طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با اهداف این قانون را با راهکارهایی که در آیین‌نامه‌های اجرایی مشخص خواهد کرد، اعمال نماید و هر ۶ ماه یکبار گزارش پیشرفت کار را به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه کند.	(حذف در اصلاحیه نهایی دولت)	دولت مکلف است نظارت بر اجرای زمانبندی شده طرح‌ها و پروژه‌های مرتبط با اهداف این قانون را با راهکارهایی که در آیین‌نامه‌های اجرایی مشخص خواهد کرد، اعمال نماید و هر ۶ ماه یکبار گزارش پیشرفت کار را به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه کند.
(۴)	توزیع کمک‌ها، یارانه‌ها، تسهیلات و اعتبارات موضوع این قانون و تعیین دستگاه مجری با توجه به شرح وظایف قانونی به عهده دولت است. دولت موظف است به‌نحو اقدام کند که ضمن صرفه‌جویی، سرعت و کیفیت نیز لحاظ گردد.	(حذف در اصلاحیه نهایی دولت)	حذف
(۵)	شرکت‌های بیمه‌گر موظفند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری، معادل پنجاه درصد (۵۰٪) صرفه‌جویی حاصل از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص ثالث را برای آموزش و فرهنگ‌سازی ایمنی تردد، تأمین تجهیزات، اصلاح فیزیکی نقاط و مقاطع حادثه‌خیز و کمک به پرداخت هزینه‌های جاری (با تصویب طرح‌ها و اعتبارات پیشنهادی از سوی شهرداری‌ها در شورای هماهنگی ترافیک استان و از سوی وزارت راه و ترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راه‌های وزارت راه و ترابری) به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند. (حذف و اصلاح در لایحه دولت)	به‌منظور افزایش ایمنی و کاهش خطرات ناشی از حوادث رانندگی و خطرپذیری (ریسک) بیمه شخص ثالث، معادل ده درصد (۱۰٪) از نرخ صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث توسط شرکت‌های بیمه‌گر از متقاضیان اخذ و به نسبت مساوی به حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نزد خزانه‌داری کل واریز می‌گردد تا علاوه بر بودجه سالیانه حسب مورد جهت رفع نقاط و تقاطع پُر حادثه شهری و برون‌شهری از طریق اصلاح هندسی و نصب علائم عمودی و افقی و تجهیزات ایمنی راه‌ها، معابر، تقاطعات و سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی، احداث گذرگاه‌های همسطح و غیرهمسطح ایمن عابران پیاده، ایمن‌سازی مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، احداث کمربندی یا کنارگذر شهرها، ایجاد و توسعه سامانه‌های هوشمند	شرکت‌های بیمه‌گر موظفند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری، معادل دو درصد (۲٪) مبالغ دریافتی بیمه‌نامه‌های بدنه و شخص ثالث را به‌منظور افزایش ایمنی و کاهش خطرات ناشی از حوادث رانندگی و خطرپذیری (ریسک) در اجرای برنامه‌های مصوب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند. تبصره «۱» - مبالغ دریافتی مشروط به اثربخشی برنامه‌های اجرا شده هر سه سال دو درصد تا سقف نهایی ۱۰ درصد قابل افزایش خواهد بود. تبصره «۲» - توزیع اعتبارات حوزه حمل‌ونقل شهری به طرح‌های مصوب شورای ترافیک استان که در راستای برنامه‌های مذکور در این ماده باشد، توسط وزارت کشور (سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) صورت می‌گیرد. توزیع اعتبارات حوزه حمل‌ونقل برون‌شهری به طرح‌های مصوب کمیسیون ایمنی راه‌های کشور یا کمیته‌های استانی آن، توسط سازمان راهداری و

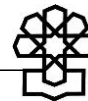


ماده	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس																														
		و‌اپایش سرعت، نظارت شدآمد (ترافیکی) و ثبت تخلفات هزینه گردد.	حمل‌ونقل جاده‌ای صورت می‌گیرد. تبصره «۳» - نحوه ارزیابی دولت و اثرسنجی برنامه‌های اجرا شده در آیین‌نامه اجرایی مربوط به این ماده مشخص خواهد شد.																														
(۶)	دولت موظف است با اولویت حمل‌ونقل ریلی به‌گونه‌ای اقدام نماید که سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر و مصرف سوخت در حمل‌ونقل برون‌شهری بر مقادیر جدول ذیل منطبق شود.	(حذف در اصلاحیه نهایی دولت)	دولت موظف است جهت دستیابی به اهداف کمی در شاخص‌های حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و مصرف انرژی مطابق جدول ذیل اقدام نماید و هر ۶ ماه یکبار گزارش پیشرفت کار را به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه نماید. <table border="1" data-bbox="279 716 630 896"> <thead> <tr> <th>موضوع</th> <th>شاخص</th> <th>هدف</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>افزایش ایمنی</td> <td>کاهش تلفات جاده‌ای (سلبیته)</td> <td>۱۰٪</td> </tr> <tr> <td>اصلاح سید سوخت (سهم هر منبع انرژی)</td> <td>تیرین</td> <td>۴٪</td> </tr> <tr> <td>در سید سوخت بخش حمل و نقل</td> <td>نقد گاز</td> <td>۳۰٪</td> </tr> <tr> <td></td> <td>هزینه و ریلی</td> <td>۶٪</td> </tr> <tr> <td></td> <td>سایر (LNG/LPG)</td> <td>۴۴٪</td> </tr> <tr> <td>توسعه حمل و نقل عمومی</td> <td>مجموع حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری</td> <td>۱۵٪</td> </tr> <tr> <td></td> <td>مجموع حمل و نقل عمومی از کل سفرهای برون شهری</td> <td>۶٪</td> </tr> <tr> <td>توسعه حمل و نقل ریلی برون شهری</td> <td>مجموع حمل و نقل ریلی از کل حمل‌ونقل کشور (کیلومتر)</td> <td>۳۰٪</td> </tr> <tr> <td></td> <td>مجموع حمل و نقل ریلی از کل سفرهای بین‌کشور (مخارج)</td> <td>۲۰٪</td> </tr> </tbody> </table>	موضوع	شاخص	هدف	افزایش ایمنی	کاهش تلفات جاده‌ای (سلبیته)	۱۰٪	اصلاح سید سوخت (سهم هر منبع انرژی)	تیرین	۴٪	در سید سوخت بخش حمل و نقل	نقد گاز	۳۰٪		هزینه و ریلی	۶٪		سایر (LNG/LPG)	۴۴٪	توسعه حمل و نقل عمومی	مجموع حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری	۱۵٪		مجموع حمل و نقل عمومی از کل سفرهای برون شهری	۶٪	توسعه حمل و نقل ریلی برون شهری	مجموع حمل و نقل ریلی از کل حمل‌ونقل کشور (کیلومتر)	۳۰٪		مجموع حمل و نقل ریلی از کل سفرهای بین‌کشور (مخارج)	۲۰٪
موضوع	شاخص	هدف																															
افزایش ایمنی	کاهش تلفات جاده‌ای (سلبیته)	۱۰٪																															
اصلاح سید سوخت (سهم هر منبع انرژی)	تیرین	۴٪																															
در سید سوخت بخش حمل و نقل	نقد گاز	۳۰٪																															
	هزینه و ریلی	۶٪																															
	سایر (LNG/LPG)	۴۴٪																															
توسعه حمل و نقل عمومی	مجموع حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری	۱۵٪																															
	مجموع حمل و نقل عمومی از کل سفرهای برون شهری	۶٪																															
توسعه حمل و نقل ریلی برون شهری	مجموع حمل و نقل ریلی از کل حمل‌ونقل کشور (کیلومتر)	۳۰٪																															
	مجموع حمل و نقل ریلی از کل سفرهای بین‌کشور (مخارج)	۲۰٪																															
(۷)	دولت موظف است سیاست‌های بخش حمل‌ونقل همگانی شهری را به‌گونه‌ای تنظیم نماید که از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی در مجموع هفتادوپنج درصد (۷۵٪) سفرهای درون‌شهری پوشش داده شده و سهم هر یک از بخش‌های حمل‌ونقل همگانی و مصرف سرانه بنزین در روز براساس جدول ذیل باشد.	(حذف در اصلاحیه نهایی دولت)	ادغام در ماده (۶)																														
(۸)	در صورتی که شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری، شرکت‌های شهرهای جدید، شرکت‌ها و کارخانه‌ها، هزینه تأمین زیرساخت و ابنیه خطوط ریلی به شهرک‌های اقماری، شهرهای جدید یا محل شرکت یا کارخانه را تأمین نمایند، دولت مجاز است هزینه روسازی، علائم، تأسیسات و ناوگان اجرای پروژه‌های مربوطه را تأمین نماید.	(حذف در اصلاحیه نهایی دولت)	در صورتی که شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری، شرکت‌های جدید، شرکت‌ها و کارخانه‌ها، هزینه تأمین زیرساخت و ابنیه خطوط ریلی به شهرک‌های اقماری، شهرهای جدید یا محل شرکت یا کارخانه را تأمین نمایند، دولت مجاز است هزینه روسازی، علائم، تأسیسات و ناوگان اجرای پروژه‌های مربوطه را تأمین نماید.																														
(۹)	مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به‌عهده شهرداری است.	مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به‌عهده شهرداری است.	مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به‌عهده شهرداری هاست. همچنین شهرداری‌ها مکلف هستند به‌منظور																														

متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p><u>بهبود ارائه خدمات حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر نسبت به صدور مجوز بهره‌برداری اشخاص حقیقی و حقوقی مربوطه، تنظیم و هماهنگی امور، نظارت، بازرسی و رسیدگی به تخلفات آنها اقدام نمایند.</u></p> <p><u>مسئولیت صدور مجوز فعالیت در حوزه کاری، به‌عده‌ی صنف مربوطه است و اشخاص حقیقی و حقوقی مربوطه دارای پروانه فعالیت حرفه‌ای، از حیث امور صنفی در تبعیت قانون نظام صنفی نیز هستند.</u></p> <p><u>تبصره «۱» - شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مکلفند یک درصد از سهم تخصیص‌یافته از مالیات بر ارزش‌افزوده به شهرداری و یا دهیاری را برای ایجاد و توسعه خدمات حمل‌ونقل بار و مسافر روستا به شهر و بالعکس هزینه نمایند. ارائه خدمات شهرداری‌ها و دهیاری‌ها در این خصوص لازم است با تصویب شورای هماهنگی ترافیک شهرستان صورت پذیرد و نافی مسئولیت دستگاه‌های اجرایی دولتی در این حوزه نمی‌باشد.</u></p> <p><u>تبصره «۲» - شهرداری‌ها مکلفند احداث و یا توسعه مسیرهای ارتباطی بین شهر و روستاهای درون حریم و نیز تأمین تسهیلات مورد نیاز حمل‌ونقل عمومی مسافر روستاهای مذکور را که به تصویب شورای هماهنگی ترافیک شهرستان می‌رسد از محل پیش‌بینی شده در تبصره «۱»، عوارض وصولی مطابق قوانین مربوطه در حریم شهر و سایر منابع به انجام رسانند. اقدامات شهرداری در حوزه مدیریت حمل‌ونقل برون‌شهری و روستایی لازم است با تصویب شورای هماهنگی ترافیک شهرستان صورت پذیرد و نافی مسئولیت دستگاه‌های اجرایی دولتی در این حوزه نمی‌باشد.</u></p> <p><u>تبصره «۳» - به شهرداری‌های مراکز بخش‌ها اجازه داده می‌شود پس از تصویب شورای هماهنگی ترافیک شهرستان نسبت به تأمین خدمات حمل‌ونقل مسافر بین شهر خود و روستاها و شهرهای واقع در همان بخش در مسیرهایی که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در آنجا سرویس‌دهی ندارد و در حریم شهر باشند، با هماهنگی وزارت مذکور اقدام نمایند.</u></p>			

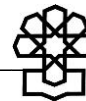


متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>تبصره «۴» - به شهرداری‌های مراکز شهرستان‌ها اجازه داده می‌شود پس از تصویب شورای هماهنگی ترافیک شهرستان نسبت به تأمین خدمات حمل‌ونقل مسافر بین شهر خود و مراکز بخش‌های تابعه همان شهرستان در مسیرهایی که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در آنجا سرویس‌دهی ندارد با وسایل نقلیه عمومی مسافربری تحت مالکیت یا نظارت شهرداری یا شرکت‌ها و سازمان‌های وابسته به آن در مسیر بین یک شهر با شهرها یا شهرک‌های اقماری آن، شرکت‌ها، کارخانه‌ها و روستاهای خارج از حریم شهر اقدام نمایند.</p> <p>تبصره «۵» - شهرداری‌های واقع در مجموعه‌های شهری موظف هستند با رعایت قانون الزام شرکت‌ها و مؤسسات ترابری به استفاده از صورت وضعیت مسافری و بارنامه، از محل پیش‌بینی شده در تبصره «۱» خدمات حمل‌ونقل عمومی بار و مسافر را به شهرها و روستاهایی که توسط شورای هماهنگی ترافیک استان تعیین می‌شود و ممکن است شامل محدوده‌هایی خارج از حریم مصوب شهر یا استان مربوطه باشد، ارائه نمایند. در کلان‌شهرها، محدوده مذکور باید به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور برسد.</p> <p>تبصره «۶» - در صورت ایجاد شرایط ارائه خدمات مسافری در هر یک از مسیرهای مورد نظر در تبصره‌های فوق‌الذکر، با اعلام موضوع توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به شورای هماهنگی ترافیک استان، پلیس راهنمایی و رانندگی و شهرداری مربوطه، مسیر مذکور از شمول تبصره‌های فوق‌الذکر خارج می‌شود و از تاریخ اعلام شده، هر نوع جابه‌جایی مسافر در مسیرهای مذکور صرفاً از طریق شرکت‌ها و مؤسسات حمل‌ونقل برون‌شهری مجاز امکان‌پذیر خواهد بود.</p>			
<p>دولت مجاز است اعتبارات مورد نیاز این قانون را در دو ردیف متمرکز درون‌شهری و برون‌شهری از محل درآمد عمومی، صرفه‌جویی حاصل از اجرای این قانون و حساب ذخیره ارزی تأمین و در بودجه سنواتی منظور نماید. این اعتبارات در حساب مخصوص نزد</p>	(حذف در اصلاحیه نهایی دولت)	اعتبارات مورد نیاز موضوع این قانون به میزان حداقل چهار هزار میلیارد (۴۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال در بخش درون‌شهری و شصت هزار میلیارد (۶۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال در بخش برون‌شهری در هر	(۱۰)



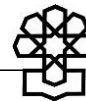
متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>(سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت) صورت می‌گیرد. در صورت احراز تخلف مراکز یاد شده از ضوابط تأسیس و فعالیت و تعرفه‌های ابلاغی وزارتخانه‌های مذکور، برای بار اول تذکر کتبی و برای بار دوم به بعد متناسب با نوع و تکرار تخلف از ده میلیون ریال تا بیست میلیون ریال به‌ازای هر تخلف جریمه خواهند شد. میزان جرائم یاد شده متناسب با تورم سالیانه اعلامی بانک مرکزی با تصویب هیئت وزیران قابل افزایش است.</p> <p>در صورت تکرار تخلف بیش از چهار بار یا صدور گواهی خلاف واقع، مراجع مذکور مجازند پروانه فعالیت متخلف را از یک ماه تا یک سال تعلیق و در صورت تکرار به‌صورت دائم لغو نمایند. ادامه فعالیت منوط به پرداخت جریمه مربوط یا خاتمه مدت تعطیلی می‌باشد.</p> <p>تبصره «۱» - وجوه حاصل از جریمه‌های موضوع این ماده حسب مورد به حساب وزارت کشور (سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) یا وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای یا ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت) نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود تا جهت سامان‌دهی، کمک به تجهیز، آموزش و ارتقای نظارت بر مراکز معاینه فنی و مراکز اسقاط و بازیافت به مصرف برسانند.</p> <p>تبصره «۲» - در صورتی که متصدیان و کارکنان مراکز یاد شده عمداً و برخلاف مقررات موضوع این ماده اقدام به صدور گواهی خلاف واقع جهت دارندگان وسایل نقلیه نمایند به حداکثر مجازات جرم صدور گواهی خلاف واقع موضوع ماده (۵۴۰) کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده) - مصوب ۱۳۷۵ - محکوم می‌شوند.</p> <p>تبصره «۳» - اداره امور اسقاط و از رده خارج کردن ناوگان فرسوده شامل سامان‌دهی و نظارت بر مراکز اسقاط ناوگان، پیش‌بینی و دریافت وجوه اعتباری لازم برای انجام اسقاط و نوسازی ناوگان، اعمال روش‌های ارائه تسهیلات مالی به مالکین، نظارت بر رعایت</p>	<p>راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) صورت می‌گیرد. در صورت احراز تخلف مراکز یاد شده از ضوابط تأسیس و فعالیت و تعرفه‌های ابلاغی وزارتخانه‌های مذکور، برای بار اول تذکر کتبی و برای بار دوم به بعد متناسب با نوع و تکرار تخلف از ده میلیون ریال تا بیست میلیون ریال به‌ازای هر تخلف جریمه خواهند شد.</p> <p>در صورت تکرار تخلف بیش از چهار بار یا صدور گواهی خلاف واقع، مراجع مذکور مجازند پروانه فعالیت متخلف را از یک ماه تا یک سال تعلیق و در صورت تکرار به‌صورت دائم لغو نمایند. ادامه فعالیت منوط به پرداخت جریمه مربوط یا خاتمه مدت تعطیلی می‌باشد.</p> <p>تبصره «۱» - وجوه حاصل از جریمه‌های موضوع این ماده حسب مورد به حساب سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور یا وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود تا جهت سامان‌دهی، کمک به تجهیز، آموزش و ارتقای نظارت بر مراکز معاینه فنی به مصرف برسانند.</p> <p>تبصره «۲» - در صورتی که متصدیان و کارکنان مراکز یاد شده عمداً و برخلاف مقررات موضوع این ماده اقدام به صدور گواهی خلاف واقع جهت دارندگان وسایل نقلیه نمایند به حداکثر مجازات جرم صدور گواهی خلاف واقع موضوع ماده (۵۴۰) کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده) - مصوب ۱۳۷۵ - محکوم می‌شوند.</p>		

ماده	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس
			<p>مشخصات فنی ناوگان فرسوده و جایگزینی آنها از طریق ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت کشور صورت می‌گیرد.</p> <p>تبصره «۴» - متخلفین از ضوابط تأسیس و بهره‌برداری تأسیسات موضوع قانون امتیاز سرفقلمی و مشارکت غرف و فروشگاه‌های پایانه‌های عمومی بار و مسافر و مجتمع‌های خدمات رفاهی مصوب ۱۳۷۷ توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، برای بار اول تذکر کتبی و در صورت تکرار متناسب با اهمیت آن به‌ازای هر تخلف از ده میلیون ریال تا سی میلیون ریال به حساب سازمان راهداری نزد خزانه‌داری کل کشور جریمه خواهند شد. میزان جرائم یاد شده متناسب با تورم سالیانه اعلامی بانک مرکزی با تصویب هیئت وزیران قابل افزایش است.</p> <p>در صورت تکرار تخلف بیش از چهار مرتبه، اعتبار پروانه فعالیت از یک ماه تا یک سال توسط سازمان یاد شده تعلیق می‌گردد. ارائه خدمات دسترسی و ادامه فعالیت متخلفین منوط به پرداخت جریمه مربوطه و اتمام مدت تعلیق می‌باشد. سازمان مذکور مکلف است با هرگونه مستحدمات فاقد مجوز تأسیس و پروانه بهره‌برداری مطابق تبصره «۱» ماده (۶) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن برخورد نماید.</p>
(۱۵)			<p>شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور (براساس مصوبه شماره ۲۶۴۱۷۱ مورخ ۱۳۹۱/۱۱/۲۵ شورای عالی اداری) به‌عنوان متولی اصلی حمل‌ونقل کشور، یکپارچه‌سازی مدیریت حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و همچنین سیاستگذاری واحد و متمرکز در این بخش را به‌عهده خواهد داشت.</p> <p>تبصره «۱» - شورای عالی ترابری کشور، شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و کمیسیون ایمنی وزارت راه و شهرسازی به‌صورت یکپارچه ذیل این شورا فعالیت خواهند کرد.</p> <p>تبصره «۲» - دبیرخانه شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور در وزارت راه و شهرسازی مستقر خواهد شد و وزیر راه و شهرسازی متولی حُسن اجرای این قانون می‌باشد.</p>



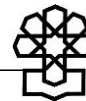
متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>تمام دستگاه‌های اجرایی دولتی و شهرداری‌ها جهت حمل بارهای با فاصله سیر بالای ۵۰۰ کیلومتر در صورت وجود مسیر حمل‌ونقل ریلی مکلفند جابه‌جایی بار از طریق شبکه حمل‌ونقل ریلی را در اولویت قرار دهند. (جایگزین ماده (۳))</p>	<p>تمام دستگاه‌های اجرایی دولتی و شهرداری‌ها جهت حمل بارهای با فاصله سیر بالای ۵۰۰ کیلومتر در صورت وجود مسیر حمل‌ونقل ریلی مکلفند جابه‌جایی بار از طریق شبکه حمل‌ونقل ریلی را در اولویت قرار دهند. (جایگزین ماده (۳))</p>		(۱۶)
<p>شهرداری‌ها و شوراهای اسلامی شهرهای با جمعیت بالای دویست هزار نفر موظفند در تهیه و تصویب بودجه سالیانه شهرداری و تخصیص اعتبارات دولتی مرتبط با حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک)، توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی در اولویت قرار دهد. شهرداری‌ها می‌توانند برای توسعه ناوگان و زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری و اجرای طرح‌های مرتبط با حمل‌ونقل بار و مسافر با اولویت ایجاد و بهبود سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی از ابزارهای تأمین مالی اسلامی از قبیل تسهیلات منابع داخلی و خارجی، اوراق مشارکت، طرح‌های خرید خدمت و مشارکت بخش عمومی و خصوصی استفاده نمایند.</p> <p>تبصره «۱» - شهرداری‌های با جمعیت بیش از پنجاه هزار نفر مکلفند حداقل بیست درصد (۲۰٪) اعتبارات سهم شهرداری مربوط به قانون مالیات بر ارزش‌افزوده را در چارچوب ضوابط ابلاغی وزارت کشور صرف توسعه و بهبود سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی نمایند.</p> <p>تبصره «۲» - سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی از جمله سامانه‌های اتوبوسرانی شهری مشمول مفاد ماده (۶۷) قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲) - مصوب ۱۳۹۳ - و بندهای «الف» و «ب» ماده (۵۲) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۹۵ - می‌شوند.</p> <p>تبصره «۳» - وزارت کشور مکلف است بر روند اجرای این ماده توسط دستگاه‌های مربوطه به‌طور مستمر نظارت نماید و در صورت عدم اجرا، مراتب را به مراجع مربوط اعلام نماید.</p>	<p>شهرداری‌ها و شوراهای اسلامی شهرهای با جمعیت بالای دویست هزار نفر موظفند در تهیه و تصویب بودجه سالیانه شهرداری و تخصیص اعتبارات دولتی مرتبط با حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) با اولویت توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی عمل نمایند. شهرداری‌ها می‌توانند برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری و اجرای طرح‌های مرتبط با حمل‌ونقل بار و مسافر با اولویت ایجاد و بهبود سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی از ابزارهای تأمین مالی از قبیل تسهیلات منابع داخلی و خارجی، اوراق مشارکت، طرح‌های خرید خدمت و مشارکت بخش عمومی و خصوصی استفاده نمایند.</p> <p>تبصره «۱» - شهرداری‌های با جمعیت بیش از پنجاه هزار نفر مکلفند حداقل بیست درصد (۲۰٪) اعتبارات مربوط به قانون مالیات بر ارزش‌افزوده را در چارچوب ضوابط ابلاغی وزارت کشور صرف توسعه و بهبود سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی نمایند.</p> <p>تبصره «۲» - سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی از جمله سامانه‌های اتوبوسرانی شهری مشمول مفاد ماده (۶۷) قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۲) - مصوب ۱۳۹۳ - و بندهای «الف» و «ب» ماده (۵۲) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و</p>		(۱۷)

متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
	<p>فرهنگی جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۹۵- می‌شوند.</p> <p>تبصره «۳» - وزارت کشور مکلف است بر روند اجرای این ماده توسط دستگاه‌های مربوطه به‌طور مستمر نظارت نماید و در صورت عدم اجرا، مراتب را به مراجع مربوط اعلام نماید.</p>		
<p>به‌منظور افزایش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی شهری و حمایت از شرکت‌های اتوبوسرانی و بهره‌برداری قطار شهری و حومه‌ای، از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت، دولت و شهرداری‌ها موظفند به نسبت مساوی نسبت به پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تعیین شده در طرح توجیه اقتصادی که به تصویب مراجع ذی‌ربط رسیده باشد، اقدام نمایند.</p> <p>تبصره «۱» - مراجع ذی‌ربط، نحوه تصویب طرح توجیه اقتصادی و چگونگی اجرای طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی شهری که نیازمند پرداخت مابه‌التفاوت بهای بلیت موضوع این ماده می‌باشند، از قبیل مدل‌های مشارکت با سرمایه‌گذاران، تعیین منافع حاصل از بهره‌برداری از طرح‌ها اعم از مستقیم و غیرمستقیم، ترتیب وصول منافع، نظارت بر نحوه بهره‌برداری و نگهداری، میزان خطرپذیری (ریسک) و نحوه مورد طرح (پروژه)‌هایی که در حال حاضر در حال بهره‌برداری در فعالیت‌های موضوع این قانون می‌باشند، مطابق آیین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، خواهد بود.</p> <p>تبصره «۲» - به‌منظور افزایش سرمایه‌گذاری و اقتصادی کردن بهره‌برداری بخش حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای، دولت موظف است مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تمام شده را به شرکت‌های ذی‌ربط پرداخت نماید.</p>	<p>به‌منظور افزایش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی شهری و حمایت از شرکت‌های اتوبوسرانی و بهره‌برداری قطار شهری، دولت و شهرداری‌ها موظفند به نسبت مساوی نسبت به پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تعیین شده در طرح توجیه اقتصادی که به تصویب مراجع ذی‌ربط رسیده باشد، اقدام نمایند.</p> <p>تبصره «۱» - مراجع ذی‌ربط، نحوه تصویب طرح توجیه اقتصادی و چگونگی اجرای طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی شهری که نیازمند پرداخت مابه‌التفاوت بهای بلیت موضوع این ماده می‌باشند، از قبیل مدل‌های مشارکت با سرمایه‌گذاران، تعیین منافع حاصل از بهره‌برداری از طرح‌ها اعم از مستقیم و غیرمستقیم، ترتیب وصول منافع، نظارت بر نحوه بهره‌برداری و نگهداری، میزان خطرپذیری (ریسک) و نحوه شمول قانون در مورد طرح (پروژه)‌هایی که در حال حاضر در حال بهره‌برداری در فعالیت‌های موضوع این قانون می‌باشند، مطابق آیین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، خواهد بود.</p> <p>تبصره «۲» - به‌منظور افزایش سرمایه‌گذاری و اقتصادی کردن بهره‌برداری بخش حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای، دولت موظف است مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تمام شده را به شرکت‌های ذی‌ربط پرداخت نماید.</p>		(۱۸)



متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>شهرداری‌ها مجاز هستند نسبت به اخذ عوارض برای خودروهای مجاز به تردد در معابر شهری متناسب با پیمایش و آلاینده‌گی آنها در معابر مذکور (براساس نتایج معاینه فنی)، در چارچوب قوانین، سیاست‌های کلی دولت و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور اقدام نمایند. پس از وصول و واريز عوارض موضوع این ماده به حساب شهرداری‌ها، شهرداری‌های مربوطه مکلفند عوارض مذکور را صرفاً در اجرای ماده (۱) این قانون هزینه نمایند.</p> <p>تبصره - ناوگان برون‌شهری دارای اسناد حمل (الکترونیکی و غیرالکترونیکی) مورد تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مجاز به تردد در جاده‌های کشور از پرداخت کلیه عوارض موضوع این ماده به‌استثنای عوارض آلاینده‌گی معاف می‌باشند. <u>عوارض آلاینده‌گی سایر ناوگانی که در مسیرهای برون‌شهری در حال ترددند متناسب با سن و پیمایش، براساس نتایج معاینه فنی، توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تعیین، دریافت و در اجرای ماده (۱) این قانون هزینه می‌گردد.</u></p>	<p>شوراهای اسلامی شهرها می‌توانند نسبت به تعیین عوارض برای خودروهای مجاز به تردد در معابر شهری متناسب با پیمایش و آلاینده‌گی آنها در معابر مذکور (براساس نتایج معاینه فنی)، در چارچوب سیاست‌های کلی دولت و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور اقدام نمایند. پس از وصول و واريز عوارض موضوع این ماده به حساب شهرداری‌ها، شهرداری‌های مربوطه مکلفند عوارض مذکور را صرفاً در اجرای ماده (۱) این قانون هزینه نمایند.</p> <p>تبصره - ناوگان برون‌شهری دارای اسناد حمل (الکترونیکی و غیرالکترونیکی) مورد تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مجاز به تردد در جاده‌های کشور از پرداخت کلیه عوارض موضوع این ماده به‌استثنای عوارض آلاینده‌گی معاف می‌باشند. عوارض آلاینده‌گی ناوگان برون‌شهری متناسب با سن و پیمایش، براساس نتایج معاینه فنی، توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای تعیین، دریافت و در اجرای ماده (۱) این قانون هزینه می‌گردد.</p>		(۱۹)
<p>شهرداری شهرهای با جمعیت بالای پنجاه هزار نفر موظفند از منابع مالی شهرداری و یا <u>کمک‌های دولتی</u> نسبت به تهیه، بازنگری و به‌روزرسانی طرح جامع حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) درون‌شهری مشتمل بر چشم‌اندازها، راهبردها، سازوکارها و برنامه‌های مدیریت عرضه و تقاضای سفر، جهت تصویب در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اقدام نمایند.</p> <p>شهرداری‌های مذکور براساس نتایج طرح جامع حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) درون‌شهری حسب مورد مکلفند حداکثر ظرف هجده ماه از تاریخ تصویب طرح‌های جامع، نسبت به تهیه طرح‌های موضعی مطابق معیارها و ضوابط ابلاغی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور جهت</p>	<p>شهرداری شهرهای با جمعیت بالای پنجاه هزار نفر موظفند از منابع مالی شهرداری نسبت به تهیه، بازنگری و به‌روزرسانی طرح جامع حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) درون‌شهری مشتمل بر چشم‌اندازها، راهبردها، سازوکارها و برنامه‌های مدیریت عرضه و تقاضای سفر، جهت تصویب در شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور اقدام نمایند.</p> <p>شهرداری‌های مذکور مکلفند حداکثر ظرف ۶ ماه از تاریخ تصویب طرح‌های جامع، نسبت به تهیه طرح‌های موضعی مطابق معیارها و ضوابط ابلاغی شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور جهت</p>		(۲۰)

متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>تصویب در شورای هماهنگی ترافیک استان مربوطه اقدام نمایند. مرجع تصویب طرح‌های موضعی در شهر تهران، شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران خواهد بود.</p> <p>تبصره - وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور مکلفند شرایط تهیه و تصویب هم‌زمان طرح جامع شهرسازی و معماری و طرح جامع حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) شهرها را مطابق ضوابط مندرج در آیین‌نامه اجرایی این قانون فراهم نمایند.</p>	<p>جهت تصویب در شورای هماهنگی ترافیک استان مربوطه اقدام نمایند. مرجع تصویب طرح‌های موضعی در شهر تهران، شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران خواهد بود.</p> <p>تبصره - وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور مکلفند شرایط تهیه و تصویب هم‌زمان طرح جامع شهرسازی و معماری و طرح جامع حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) شهرها را مطابق ضوابط مندرج در آیین‌نامه اجرایی این قانون فراهم نمایند.</p>		
<p>شرکت‌ها و مؤسساتی که در امر حمل‌ونقل شهری بار فعالیت می‌نمایند موظفند برحسب نوع فعالیت برای هر جابه‌جایی بار، از برنامه‌های شهری تحت مدیریت شهرداری‌ها استفاده نمایند و به‌جای آن مجاز به استفاده از اوراق انحصاری - اختصاصی یا انواع دیگر نمی‌باشند. برنامه شهری، سند کاشف از حقوق مالکیت است که طرح و نحوه تنظیم و استفاده از آن مطابق ضوابط ابلاغی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مشخص شده و به‌صورت الکترونیکی و غیرالکترونیکی صادر و تمامی آثار حقوقی برنامه داخلی را دارا می‌باشد. میزان عوارض صدور برنامه شهری توسط شهرداری‌ها تعیین و در راستای اهداف این قانون هزینه می‌گردد.</p> <p>تبصره «۱» - ناوگان بار برون‌شهری دارای اسناد حمل (الکترونیکی و غیرالکترونیکی) مورد تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در مسیرهای مندرج در برنامه، از برنامه شهری موضوع این ماده معاف می‌باشند.</p> <p>تبصره «۲» - خودداری از صدور برنامه توسط شرکت‌های حمل‌ونقل تخلف محسوب شده و وفق ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی - مصوب ۱۳۸۹ - مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت. مأمورین راهنمایی و رانندگی موظفند نسبت به جریمه نمودن وسایل نقلیه باری فاقد برنامه مطابق نرخ جریمه‌ای که وفق ماده (۲۱) قانون یاد شده به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، اقدام نمایند.</p> <p>تبصره «۳» - مرسولات و محمولات پستی</p>	<p>شرکت‌ها و مؤسساتی که در امر حمل‌ونقل شهری بار فعالیت می‌نمایند موظفند برحسب نوع فعالیت برای هر جابه‌جایی بار، از برنامه‌های شهری تحت مدیریت شهرداری‌ها استفاده نمایند و به‌جای آن مجاز به استفاده از اوراق انحصاری - اختصاصی یا انواع دیگر نمی‌باشند. برنامه شهری، سند کاشف از حقوق مالکیت است که طرح و نحوه تنظیم و استفاده از آن مطابق ضوابط ابلاغی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مشخص شده و به‌صورت الکترونیکی و غیرالکترونیکی صادر تمامی آثار حقوقی برنامه داخلی را دارا می‌باشد. میزان عوارض صدور برنامه شهری توسط شورای اسلامی شهرها تعیین و در راستای اهداف این قانون هزینه می‌گردد.</p> <p>تبصره «۱» - ناوگان بار برون‌شهری دارای اسناد حمل (الکترونیکی و غیرالکترونیکی) مورد تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در مسیرهای مندرج در برنامه، از برنامه شهری موضوع این ماده معاف می‌باشند.</p> <p>تبصره «۲» - خودداری از صدور برنامه توسط شرکت‌های حمل‌ونقل تخلف محسوب شده و وفق ماده (۳۱)</p>		(۲۱)



متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>موضوع تبصره «۲» بند «ج» ماده (۲) قانون اساسنامه شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران که توسط شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران و سایر کاروران موضوع ماده (۲۷) قانون یاد شده دارای مجوز حمل هستند، از برنامه شهری موضوع این ماده معاف می‌باشند.</p> <p>تبصره «۴» - تخلفات راننده یا مالک وسیله نقلیه جاده‌ای از مقررات فعالیت (کارت هوشمند) راننده یا ناوگان جاده‌ای توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای رسیدگی و در صورت احراز تخلف، اشخاص مذکور برای بار اول تذکر کتبی و برای بار دوم به بعد متناسب با نوع و تکرار تخلف، متخلف به‌ازای هر تخلف از پنج میلیون ریال تا سی میلیون ریال به حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نزد خزانه‌داری کل کشور جریمه خواهند شد. در صورت تکرار تخلف بیش از سه بار و در مورد تخلفات منتهی به تصادف، سازمان یاد شده مجاز است اعتبار برگ فعالیت راننده یا وسیله نقلیه مربوطه را از یک ماه تا یک سال تعلیق نموده و در صورت تکرار تخلف به‌طور دائم لغو نماید. چنانچه متخلف ظرف مدت یک ماه از تاریخ ابلاغ، جریمه تعیینی را پرداخت ننماید اعتبار برگ فعالیت وی به حالت تعلیق درمی‌آید و به‌محض پرداخت، تعلیق منتفی می‌گردد. میزان جرائم یاد شده متناسب با تورم سالیانه اعلامی بانک مرکزی با تصویب هیئت وزیران قابل افزایش است.</p> <p>اعمال هر نوع محرومیت مضاعف برای فعالیت رانندگان و ناوگان مذکور توسط مراجع دولتی ذی‌ربط ممنوع است.</p>	<p>قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی - مصوب ۱۳۸۹ - مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت. مأمورین راهنمایی و رانندگی موظفند نسبت به جریمه نمودن وسایل نقلیه باری فاقد برنامه مطابق نرخ جریمه‌ای که وفق ماده (۲۱) قانون یاد شده به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، اقدام نمایند.</p> <p>تبصره «۳» - مرسولات و محمولات پستی موضوع تبصره «۲» بند «ج» ماده (۲) قانون اساسنامه شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران که توسط شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران و سایر کاروران موضوع ماده (۲۷) قانون یاد شده دارای مجوز حمل هستند، تابع قوانین و مقررات مربوط می‌باشند.</p>		
<p>دولت مکلف است به‌منظور ایجاد مزیت رقابتی برای حمل‌ونقل ریلی مسافری و جبران بخشی از زیان ناشی از جابه‌جایی مسافر در مسیرهای حومه‌ای و تکلیفی برای سرمایه‌گذاری و توسعه حمل‌ونقل ریلی برون‌شهری و حومه‌ای، از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کمک زیان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری دولتی و غیردولتی را هر سال محاسبه و از طریق وزارت راه و شهرسازی به بخش مربوطه اختصاص دهد.</p> <p>تبصره - آیین‌نامه اجرایی این ماده توسط</p>			(۲۲)

متن اصلاحی مرکز پژوهش‌های مجلس	متن پیشنهادی لایحه اصلاحی دولت	متن قانون فعلی مصوب ۱۳۸۶	ماده
<p>شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ظرف مدت ۶ ماه تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.</p>			
<p>به‌منظور تأمین ایمنی تردد و رفع موانع در جاده‌های کشور و حریم آنها، مأمورین راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای که براساس ماده (۳۰) قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲/۱۲/۴ قبلاً آموزش‌های لازم را دیده‌اند، جهت کنترل مقررات جابه‌جایی کالا و مسافر در مبادی و مقاصد حمل و نیز در طول مسیر آنها در راه‌های کشور و همچنین رفع موانع و محو آثار تجاوزهای وارده به جاده‌های بین شهری و حریم آنها، مشمول همان احکام و اختیارات مندرج در تبصره «۱» ماده (۵۵) قانون شهرداری (اصلاحی ۱۳۴۵/۱۱/۲۷) می‌باشند.</p> <p>تبصره - سامان‌دهی، تعیین ضوابط فنی و ایمنی و صدور مجوز نصب، استقرار و بهره‌برداری از هر نوع تابلو یا نماد تبلیغاتی واقع در حاشیه جاده‌های کشور برعهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای می‌باشد. سازمان مذکور مجاز است با مستحذات یا نمادهای تبلیغاتی فاقد مجوز مطابق تبصره «۱» ماده (۶) قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن برخورد نماید.</p>			(۲۳)
<p>به‌منظور ایجاد و توسعه شرکت‌های حمل‌ونقل توانمند ناوگان محور، به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اجازه داده می‌شود با استفاده از مشوق‌های مالی مانند ارائه تسهیلات در قالب وام یا سایر شیوه‌های قانونی در اختیار برای تقویت و تجهیز ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و توسعه شرکت‌های حمل‌ونقل توانمند اقدام نماید.</p> <p>تبصره «۱» - نرخ مقطوع مالیات عملکرد وسایل نقلیه ملکی شرکت‌های حمل‌ونقل و دارای کارت هوشمند از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای حداکثر به میزان ۱۰ درصد درآمد سالیانه خودروهای موصوف تعیین می‌گردد.</p> <p>تبصره «۲» - شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی و بین‌المللی کالا از شمول ماده (۳۸) قانون بیمه تأمین اجتماعی خارج می‌باشند.</p>			(۲۴)



نتیجه‌گیری

لایحه ارسال شده توسط دولت به‌رغم نقاط قوت متعدد آن که پیشتر اشاره شد، در برخی موارد فاقد جامعیت لازم است. با این وجود، مرکز پژوهش‌های مجلس با هدف به‌روزرسانی و حل معضلات موجود در حوزه حمل‌ونقل با کلیات لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶ موافق است؛ ولی با توجه به جلسات کارشناسی متعدد برگزار شده و بررسی نخبگانی صورت گرفته بر روی نظرات دریافتی، پیشنهادهایی در قالب مواد جدید یا اصلاح برخی مواد موجود در لایحه با هدف تأمین نیازهای مغفول و ارتقای جامعیت لایحه، ارائه نموده است.

منابع و مأخذ

۱. قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۵.
۲. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، ۱۳۹۵.
۳. قانون الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، ۱۳۹۳.
۴. سند ترکیب سبد سوخت در حوزه حمل‌ونقل، مصوب شورای عالی انرژی، ۱۳۹۹.
۵. قانون شهرداری‌ها، مصوب ۱۳۴۵.
۶. قانون تأسیس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، ۱۳۷۲.
۷. قانون مجازات اسلامی، ۱۳۹۲.
۸. قانون اجازه واگذاری امتیاز سرقفلی و مشارکت غرف و فروشگاه‌های عمومی بار و مسافر، ۱۳۷۷.
۹. قانون ایمنی راه‌ها و راه‌آهن، ۱۳۴۹.
۱۰. مصوبات شورای عالی اداری، ۱۳۹۱.
۱۱. قانون مالیات بر ارزش‌افزوده، ۱۳۸۷.
۱۲. قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، ۱۳۸۹.
۱۳. قانون اساسنامه شرکت ملی پست جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۵.
۱۴. قانون آیین دادرسی کیفری، ۱۳۹۲.
۱۵. قانون تأمین اجتماعی، ۱۳۵۴.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۷۹۴۶

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

تهیه و تدوین: علیرضا احمدی فیینی

ناظر علمی: علیرضا رهایی

مدیر مطالعه: رضا گلشن‌خواص

اظهار نظر کنندگان: محمد برزگر خسروی (دفتر مطالعات حقوقی)، شهاب طلایی (دفتر مطالعات آموزش و

فرهنگ)، افشین حیدرپور (دفتر مطالعات اقتصادی)، روح‌اله احمدی (دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن)،

هادی ترابی‌فر (دفتر مطالعات بخش عمومی)

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. حمل‌ونقل عمومی

۲. مصرف سوخت

۳. بهینه‌سازی عرضه حمل‌ونقل

۴. بهینه‌سازی تقاضای حمل‌ونقل

۵. بهینه‌سازی تولید ناوگان

تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۰/۲/۲۲

تاریخ خاتمه مطالعه: ۱۴۰۰/۸/۱۶



تاریخ انتشار: ۱۴۰۰/۱۰/۱