

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



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل:

۲۱۱۴۴

دوره دوازدهم - سال دوم

ثبت: ۱۳۶

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

نوع گزارش: طرح / لایحه ■، نظارتی □، راهبردی □، پیش نویس قانونی □

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه حمل و نقل)

تهیه و تدوین کننده: شهاب دبیری نژاد

مدیران مطالعه: حمیدرضا فوری، رضا گلشن خواص

ناظران علمی: محمدحسن معادی رودسری، حبیباله ظفریان ریگی

اظهار نظر کنندگان: محمدصادق محمدیان دستنایی (دفتر مطالعات اقتصادی، گروه محیط کسب و کار و تنظیم‌گری بخشی)، مهدی بهرامی حسن‌آبادی (دفتر مطالعات حقوقی، گروه حقوق اقتصادی و مالیه عمومی)، محمدحسین معماریان (دفتر مطالعات بخش عمومی، گروه سرمایه‌گذاری دولت، بودجه استانی و شهرداری‌ها)، محمدامین گزار (دفتر مطالعات فرهنگ و آموزش، گروه میراث فرهنگی، گردشگری و ورزش)، محمدهادی عامری شهرابی (دفتر مطالعات انرژی، صنعت، معدن، گروه صنعت)

همکاران: محمدبرزگر خسروی (دفتر مطالعات حقوقی، گروه حقوق اقتصادی و مالیه عمومی)، علیرضا احمدی فیینی، سروین مولایی‌نسب، رسول سلیمانی، علی صابری (دفتر مطالعات انرژی، صنعت، معدن، گروه نفت و گاز)

صفحه آرا: حمیده سادات وفایی

ویراستار ادبی: زهره عطاردی

واژه‌های کلیدی:

۱. حمل و نقل عمومی
۲. مدیریت مصرف سوخت
۳. سکوه‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل
۴. تأمین مالی پایدار
۵. لجستیک و حمل و نقل ترکیبی



تاریخ شروع مطالعه: ۱۴۰۳/۱۲/۰۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۸/۲۰

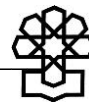
به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	خلاصه مدیریتی
۳	۱. مقدمه
۴	۲. بررسی محتوای لایحه
۵	۳. نقاط قوت و ضعف لایحه
۷	۴. پیشنهادها
۸	۵. بررسی تطبیقی قانون، لایحه و نظرات کارشناسی
۳۷	۶. جمع بندی و نتیجه گیری
۵۰	منابع و مأخذ

فهرست جداول

جدول ۱	مقایسه لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، قانون مصوب سال ۱۳۸۶ و نظرات کارشناسی و پیشنهادها
جدول ۲	ارزیابی مفاد لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت



اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت»

چکیده

«لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت»، مشتمل بر یک ماده و ۱۳ جزء به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است. پس از گذشت ۱۸ سال از تصویب قانون یاد شده، تهیه لایحه‌ای برای اصلاح و انطباق آن با تحولات و مسائل روز در حوزه حمل و نقل ضروری بوده و مثبت ارزیابی می‌شود. همچنین در نظر گرفتن منابعی برای توسعه حمل و نقل عمومی از محل مالیات بر ارزش افزوده و حمایت از توسعه ناوگان پاک و توسعه حمل و نقل ریلی از دیگر نقاط قوت این لایحه محسوب می‌شود؛ با این حال، برخی ایرادات و خلأهای قانونی در لایحه وجود دارد که برای رفع آن، در گزارش احکامی در محورهای ذیل پیشنهاد شده است: ۱. پیش‌بینی منابع جدیدی از طریق اخذ مالیات بر نقل و انتقال خودرو و مالیات اختصاصی بر خودروهای وارداتی به منظور نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی؛ ۲. ارائه چارچوب جدیدی برای تنظیم‌گری سکوهای ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقل؛ ۳. ساماندهی و تقویت شرکت‌های آماد (لجستیکی) با محوریت شرکت‌های طرف سوم (3PL) و بالاتر؛ ۴. پیش‌بینی سامانه‌های جدیدی برای تقویت نظارت و رضایت‌مندی عمومی شامل سامانه ملی پایش حمل و نقل و مصرف سوخت و سامانه اعتراض برخط جرائم رانندگی در قانون؛ ۵. اعمال اصلاحات محوری در جداول هدف‌گذاری کمی قانون؛ ۶. الزام دولت به طراحی سیاست‌های جامعی برای تقویت حمل و نقل حومه‌ای و ۷. صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی. به‌عنوان جمع‌بندی، تصویب این لایحه با انجام اصلاحات و الحاقات مورد اشاره در این گزارش، پیشنهاد می‌شود.

خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، مشتمل بر یک ماده و ۱۳ جزء به پیشنهاد وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۲۹ هیئت وزیران به تصویب رسیده و برای طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. این لایحه به منظور بازنگری در قانون مصوب سال ۱۳۸۶ نخستین بار در سال ۱۳۹۹ به مجلس ارائه شد که با وجود تصویب در کمیسیون عمران و قرار گرفتن در نوبت صحن، فرصت بررسی

آن در مجلس یازدهم فراهم نشد و لذا مجدداً در سال ۱۴۰۳ به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. هدف لایحه، اصلاح وظایف و اختیارات دستگاه‌های اجرایی، بهبود سازوکارهای تأمین مالی حمل‌ونقل عمومی، ترویج سفرهای غیرموتوری و افزایش ایمنی و کاهش خطرات ناشی از حوادث رانندگی است. بررسی‌های انجام شده بیانگر آن است که این لایحه دارای نقاط قوت و ضعف و فرصت‌های بهبود قابل توجه است.

نقاط قوت لایحه

۱. **تخصیص بخشی از مالیات بر ارزش افزوده به حمل‌ونقل عمومی:** الزام شهرداری‌ها به اختصاص حداقل ۲۰ درصد از منابع حاصل از مالیات بر ارزش افزوده به این حوزه، همراه با تسهیل جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و ابزارهای متنوع تأمین مالی، ظرفیت اجرای پروژه‌های بزرگ را تقویت می‌کند.
۲. **حمایت از ناوگان پاک و حمل‌ونقل ریلی:** پیش‌بینی پرداخت مابه‌التفاوت بلیت، کمک‌زبان به شرکت‌های ریلی، تخفیف مالیاتی برای اتصال خطوط ریلی به مراکز تولیدی و حمایت از ناوگان کم‌مصرف، گامی به‌منظور رقابتی شدن حمل‌ونقل عمومی نسبت به خودروی شخصی است.
۳. **تقویت منابع مالی پایدار شهری:** اعطای اختیار به شوراهای اسلامی شهر برای وضع عوارض براساس پیمایش و آلاینده‌گی و الزام به استفاده از برنامه شهری تحت مدیریت شهرداری، مسیر تأمین منابع پایدار برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و کاهش ترافیک را فراهم می‌سازد.

نقاط ضعف لایحه

۱. **بی‌توجهی به بحران فرسودگی ناوگان:** در شرایطی که ناوگان حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری با فرسودگی و کمبود شدید مواجه است، لایحه فاقد پیش‌بینی منابع پایدار و سازوکارهای مشخص برای نوسازی ناوگان است.
۲. **عدم انطباق با تحولات فناوری و الزامات حکمرانی داده‌محور:** با وجود گذشت نزدیک به یک دهه از فعالیت سکویهای ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل بار و مسافر، لایحه فاقد سازوکار تنظیم‌گری، اخذ عوارض و نظام نظارتی برای این حوزه است؛ امری که باعث تداوم چالش‌های ترافیکی و خودرومحوری می‌شود.
۳. **ابهام در تفکیک وظایف دستگاه‌ها در حوزه آماد (لجستیک):** مسئولیت‌ها در بخش حمل‌ونقل بار، به‌ویژه لجستیک شهری و بین‌شهری، به‌طور شفاف تبیین نشده و هماهنگی میان شهرداری‌ها، وزارت راه و شهرسازی و سایر نهادها مغفول مانده است.
۴. **حذف تکلیف دولت به گزارش‌دهی به مجلس:** این اقدام موجب تضعیف شفافیت، پاسخ‌گویی و کاهش نظارت قانونی بر عملکرد حوزه حمل‌ونقل عمومی می‌شود.
۵. **حذف جداول هدف‌گذاری کمی:** حذف سهم‌بندی کمی حمل‌ونقل عمومی و ایمنی، امکان ارزیابی پیشرفت و سیاست‌گذاری مبتنی بر شاخص را تضعیف کرده است.



پیشنهادهای مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

با هدف ارتقای کارآمدی لایحه و رفع کاستی‌های شناسایی شده در آن، خلاصه‌ای از پیشنهادهای مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در خصوص لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به شرح ذیل ارائه می‌شود:

الف) تأمین مالی منابع پایدار

۱. پیش‌بینی منابع پایدار برای نوسازی ناوگان از طریق عوارض و مالیات بر نقل‌وانتقال خودرو، خودروهای وارداتی و با داخلی‌سازی پایین،
۲. حفظ ماده (۱۰) قانون فعلی و الزام دولت به تخصیص کامل اعتبارات دو ردیف متمرکز درون‌شهری و برون‌شهری،
۳. استفاده مستقیم از بخشی از درآمد بیمه‌های شخص ثالث و بدنه برای ارتقای ایمنی حمل‌ونقل.

ب) ایجاد چارچوب‌های تنظیم‌گری برای همگام شدن با تحولات فناورانه

۴. تدوین نظام تنظیم‌گری سکوی‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل بار و مسافر در حوزه‌های ترافیکی و ایمنی و امنیت سفر شامل تعیین مرجع نظارت، اخذ عوارض، ایجاد سامانه اطلاعات سفر و نظام مشوق‌ها و رسیدگی به تخلفات،
۵. تدوین آیین‌نامه ساماندهی شرکت‌های لجستیکی و حمل‌ونقل ترکیبی برای ارتقای زیرساخت‌های لجستیکی.

ج) تقویت نظارت و شفافیت

۶. ایجاد سامانه ملی «پایش توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت» و ارائه گزارش‌های منظم به مجلس،
۷. راه‌اندازی سامانه اعتراض برخط جرائم رانندگی و اتصال سامانه‌های پلیس و راهداری برای پایش نقاط حادثه‌خیز،
۸. گنجاندن جداول جدید هدف‌گذاری کمی حمل‌ونقل عمومی و ایمنی در قانون با بهره‌گیری از تجارب دو دهه اخیر،
۹. تدوین سیاست جامع حمل‌ونقل یکپارچه حومه‌ای برای کلان‌شهرها،
۱۰. افزایش شفافیت در استفاده از بارنامه شهری و برخورد با تخلفات وسایل نقلیه فاقد بارنامه.

د) بهینه‌سازی مصرف سوخت

۱۱. صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی برای طرح‌های مؤثر در نوسازی ناوگان و حمایت از شرکت‌های تجمیع بار،
 ۱۲. الزام دولت به عرضه نفت گاز سبز با استانداردهای روز برای کاهش آلایندگی.
- به‌عنوان جمع‌بندی، تصویب این لایحه با انجام اصلاحات و الحاقات ارائه شده در این گزارش پیشنهاد می‌شود.

۱. مقدمه

لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، مشتمل بر یک ماده و ۱۳ جزء به پیشنهاد وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۳/۰۷/۲۹ هیئت‌وزیران به تصویب رسیده و به‌منظور طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است [۱]. این لایحه جهت بازنگری در قانون مصوب سال ۱۳۸۶ [۲] تهیه و ارسال شده است. هدف اصلی لایحه، ایجاد منابع پایدار در شهرها برای توسعه و مدیریت حمل‌ونقل شهری، ترویج سفرهای غیرموتوری و کاهش سفرهای موتوری، 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 عنوان شده است. این لایحه، پیش از این در سال ۱۳۹۹، توسط دولت دوازدهم به مجلس یازدهم ارسال شد [۳] که با وجود تصویب در کمیسیون و قرار گرفتن در نوبت صحن، فرصت بررسی آن در مجلس یازدهم فراهم نشد.

۲. بررسی محتوای لایحه

لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، مشتمل بر یک ماده و ۱۳ جزء با تغییراتی نسبت به قانون قبلی (مصوب ۱۳۸۶) به مجلس شورای اسلامی ارسال شده است. محورها و موضوعات اصلی پوشش داده شده در لایحه شامل موارد زیر است:

۱. روش‌های تأمین مالی حمل‌ونقل عمومی

- امکان استفاده شهرداری‌ها از ابزارهای تأمین مالی (اوراق مشارکت، تسهیلات داخلی و خارجی، مشارکت عمومی-خصوصی)،

- الزام اختصاص حداقل ۲۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده به توسعه ناوگان و سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی.

۲. سیاست‌های تشویقی و حمایتی برای حمل‌ونقل ریلی و عمومی

- تخفیف مالیاتی برای اتصال مراکز تولیدی به شبکه ریلی،
- کمک‌زیان و مابه‌التفاوت نرخ بلیت به شرکت‌های ریلی حومه‌ای و شهری،
- حمایت از ناوگان پاک و سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل.

۳. مدیریت ایمنی ترافیک و کاهش تصادفات

- تخصیص ۱۰ درصد از منابع بیمه شخص ثالث به اصلاح نقاط حادثه‌خیز، احداث گذرگاه‌های ایمن، ایجاد کمربندی‌ها و توسعه سامانه‌های هوشمند کنترل سرعت،

- نظارت بر مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه و تعیین جرائم و مجازات‌ها برای تخلفات.

۴. مدیریت آلاینده‌گی و کنترل پیمایش

- وضع عوارض براساس آلاینده‌گی و پیمایش خودروها با استناد به نتایج معاینه فنی،
- تعیین عوارض آلاینده‌گی برای ناوگان برون‌شهری براساس سن و پیمایش.

۵. برنامه‌ریزی و مدیریت منسجم حمل‌ونقل شهری

- الزام به تهیه، بازنگری و به‌روزرسانی طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهرها،
- تدوین طرح‌های موضعی و هماهنگی با طرح‌های جامع شهرسازی.

۶. ساماندهی حمل‌ونقل بار شهری و استفاده از بارنامه شهری

- الزام استفاده از بارنامه شهری تحت مدیریت شهرداری‌ها برای هر جابه‌جایی بار،



- تعیین عوارض صدور بارنامه و معافیت برای ناوگان برون‌شهری دارای اسناد حمل معتبر،
- تعیین جرائم برای حمل‌ونقل فاقد بارنامه.

۳. نقاط قوت و ضعف لایحه

با بررسی اجمالی و دقیق لایحه یاد شده و ارزیابی اهداف کلان، سازوکارهای اجرایی و تأثیرات راهبردی آن بر نظام حمل‌ونقل کشور، موارد ذیل به‌عنوان **مهم‌ترین نقاط قوت این لایحه** قابل ذکر هستند:

۱. با اعطای اختیار به شوراهای اسلامی شهر برای وضع عوارض براساس میزان پیمایش و آلاینده‌گی و همچنین الزامی کردن استفاده از بارنامه شهری تحت مدیریت شهرداری، منابع مالی پایداری برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و کاهش ازدحام ترافیک شهری ایجاد می‌شود.

۲. لایحه شهرداری‌ها را مکلف کرده حداقل ۲۰ درصد از منابع حاصل از مالیات بر ارزش افزوده را به حمل‌ونقل عمومی اختصاص دهند. همچنین تسهیل در استفاده از ابزارهای تأمین مالی متنوع و استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای اجرای پروژه‌های حمل‌ونقل، از دیگر نقاط قوت آن است.

۳. لایحه با پیش‌بینی ابزارهایی چون پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت و هزینه تمام شده، پرداخت کمک‌زبان به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و حومه‌ای، تخفیف مالیاتی برای اتصال خطوط ریلی به مراکز تولیدی و حمایت از ناوگان پاک، زمینه جذب سرمایه‌گذاری و رقابتی شدن حمل‌ونقل عمومی در برابر خودروی شخصی را تا حدودی فراهم کرده است.

با نگاهی نقادانه به مفاد لایحه و تحلیل نحوه پاسخ‌گویی آن به نیازهای روزآمد بخش حمل‌ونقل، همچنین بررسی تطبیقی با چالش‌ها و تحولات فناوری و نهادی موجود، می‌توان موارد زیر را به‌عنوان **مهم‌ترین نقاط ضعف این لایحه** برشمرد:

۱. در حالی که کشور به‌صورت بی‌سابقه‌ای حوزه حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری با فرسودگی و کمبود ناوگان مواجه شده است (طی ۱۵ سال گذشته تعداد اتوبوس‌های فعال شهری از ۲۰ هزار ناوگان فعال به ۱۰ هزار ناوگان [۴] و اتوبوس‌های برون‌شهری از ۱۵ هزار ناوگان به کمتر از ۸ هزار ناوگان کاهش یافته است)، در لایحه توجه چندانی به تأمین منابع پایدار برای نوسازی ناوگان صورت نگرفته است.

۲. لایحه به اقتضات جدید حکمرانی در حوزه حمل‌ونقل نپرداخته است. در حالی که نزدیک به ۱۰ سال از آغاز فعالیت سکوهاى ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل بار و مسافر در کشور گذشته و قانون مصوبی در این زمینه وجود ندارد، در این لایحه حکم مشخصی برای تنظیم‌گری و نظارت بر فعالیت این سکوها در حوزه‌های ترافیکی، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر ارائه نشده است؛ این سکوها در کنار تحولات مثبتی که در ایجاد اشتغال و رضایت نسبی برای شهروندان ایجاد کرده‌اند، سهم قابل ملاحظه‌ای در ایجاد ازدحام ترافیک، افزایش مصرف سوخت و توسعه خودرومحوری داشته‌اند و طی سال‌های اخیر اختلافات نهادهای مسئول در حوزه حمل‌ونقل شهری و سکوها رو به افزایش بوده است. نپرداختن به این موضوع، یک خلأ راهبردی در انطباق با تحولات فناوری و الزامات حکمرانی داده‌محور در حوزه حمل‌ونقل محسوب می‌شود.

۳. در لایحه پیشنهادی، تفکیک مسئولیت دستگاه‌ها در حوزه حمل‌ونقل بار، به‌ویژه آماد (لجستیک) شهری و بین‌شهری به‌خوبی تبیین نشده است. این درحالی است که توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و خدمات لجستیکی و ارتقای شرکت‌های حمل‌ونقل و لجستیک، نیازمند هماهنگی بین شهرداری‌ها، وزارت راه و سایر نهادهای ذی‌ربط است.

۴. در بند «۳» لایحه جدید، تکلیف قانونی دولت در ماده (۳) قانون به ارائه گزارش‌های منظم عملکرد به مجلس حذف شده است؛ در نتیجه شفافیت، پاسخ‌گویی و امکان نظارت مجلس و نهادهای عمومی در حوزه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و اجرای این قانون تضعیف می‌شود.

۵. جداول هدف‌گذاری و سهم‌بندی کمی حمل‌ونقل عمومی (مواد (۶) و (۷) قانون فعلی) در لایحه حذف شده است. این اقدام موجب حذف اهداف سنجش‌پذیر برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و ارتقای ایمنی می‌شود و برنامه‌ریزی مبتنی بر شاخص‌های قابل ارزیابی را تضعیف می‌کند؛ درحالی که تعیین اهداف معقول برای توسعه حمل‌ونقل عمومی و ارتقای ایمنی، لازمه سیاستگذاری مؤثر است.

۶. ضمانت اجرایی قانون از طریق حذف ماده مربوط به تأمین اعتبارات با تخصیص صددرصدی (ماده (۱۰) قانون فعلی) از بین رفته است. در واقع حذف صریح تعهد دولت به تأمین منابع مالی مشخص برای اجرای قانون، به‌ویژه در شرایط رقابت بودجه‌ای بین دستگاه‌ها، اجرای پروژه‌ها را با مخاطره مواجه می‌کند و موجب تضعیف کارایی لایحه خواهد شد.

الف) نقاط ضعف لایحه از منظر حقوقی

۱. لایحه که دارای احکام متعددی است طبق ماده (۱۳۸) [قانون آیین‌نامه داخلی مجلس](#)^۱ باید در قالب چند ماده تصویب شود نه در قالب یک ماده‌واحد،

۲. در بند «۱» ماده (۲) حکم به اعطای کمک به بخش دولتی، شائبه مغایرت با اصول پنجاه‌وپنجم (۵۵) و یکصدودهم (بند «۱» اصل (۱۱۰)) [قانون اساسی](#) را دارد؛ زیرا اعتباراتی که به‌صورت کمک انجام می‌شوند، توسط دیوان محاسبات کشور مورد نظارت مؤثر واقع نمی‌شوند 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.

۳. در بند «۵» لایحه اطلاق حکم تبصره بند «۵» اصلاحی، به جهت دادن اختیار به دولت به‌منظور اعمال سیاست تشویقی در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل عمومی و دریایی و هوایی، با بند «۱» سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد حمل‌ونقل 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» مغایرت دارد و در عمل می‌تواند به‌معنای نفی اولویت داشتن حمل‌ونقل ریلی باشد.

۴. در بند «۵» لایحه، حکم اصلاحی بند «۶» ماده (۲) قانون، به جهت وضع تخفیف مالیاتی، مغایر با بند «الف» ماده (۲۷) [قانون برنامه هفتم پیشرفت مبنی بر ممنوعیت وضع هرگونه تخفیف مالیاتی در دوره اجرای برنامه هفتم پیشرفت](#) است. همچنین

۱. ماده (۱۲۸) - نمایندگان مجلس و دولت نمی‌توانند یک طرح یا لایحه قانونی را که بیش از یک موضوع دارد به‌عنوان ماده‌واحد پیشنهاد و تقاضای تصویب نمایند. در صورتی که طرح یا لایحه مشتمل بر بیش از یک موضوع باشد، باید مواد و تبصره‌ها جزء‌به‌جزء طرح و مورد شور قرار گیرد. هیئت‌رئیس موظف است قبل از اعلام وصول طرح‌ها و لوایح مفاد این ماده را رعایت نماید. لایحه بودجه سالانه کل کشور و متمم آن از این قاعده مستثناست.



به‌دلیل، نقض بند «الف» ماده (۲۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، 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 لزومی ندارد و باعث افزایش دامنه شمول معافیت‌های مالیاتی می‌شود و مصداق تسری معافیت مالیاتی است و کاهش درآمدهای دولت را به‌دنبال خواهد داشت. لازم به ذکر است، این موضوع با بند «۱۷» سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و بند «۴» سیاست‌های کلی برنامه هفتم مبنی بر لزوم افزایش سهم مالیات در درآمدهای عمومی و به‌عنوان یک منبع اصلی، شائبه مغایرت دارد.

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

۶. 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.

۷. در بند «۹» لایحه در ماده (۶) الحاقی دولت، حکم به وضع عوارض توسط شوراها در چارچوب سیاست‌های کلی دولت و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور، مغایر اصل یک‌صدم (۱۰۰) قانون اساسی است.

۴. پیشنهادها

با هدف ارتقای کارآمدی لایحه و رفع کاستی‌های شناسایی شده در آن، خلاصه‌ای از پیشنهادهای مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در خصوص لایحه اصلاح [قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت](#)، در قالب احکام اصلاحی یا الحاقی و در پنج محور اصلی ارائه شده است که ناظر بر بهبود حکمرانی، تنظیم‌گری، تأمین مالی و توجه به اقتضائات تازه حکمرانی در حوزه حمل‌ونقل است. لازم به ذکر است که به‌دلیل جلوگیری از شائبه مغایرت با اصل (۷۴) [قانون اساسی](#) و تغییر در شاکله لایحه، پیشنهادهای الحاقی به کمیسیون به ترتیب اولویت ارائه شده و تأکید بر الحاق تمامی مواد وجود ندارد.

الف) تأمین مالی و منابع پایدار

۱. پیش‌بینی منابع پایدار برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی از طریق افزایش مالیات و عوارض بر نقل‌وانتقال خودرو، خودروهای وارداتی و مونتاژی با داخلی‌سازی کم،

۲. الزام دولت به تخصیص صددرصدی اعتبارات دو ردیف متمرکز درون‌شهری و برون‌شهری (باقی‌ماده (۱۰) قانون فعلی) برای جلوگیری از کاهش اثرگذاری اجرای قانون در رقابت بودجه‌ای.

ب) ایجاد چارچوب‌های تنظیم‌گری برای اقتضائات جدید

۳. ایجاد چارچوب تنظیم‌گری سکوه‌های ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل بار و مسافر در حوزه ترافیکی، ایمنی و امنیت سفر شامل اخذ عوارض، ایجاد سامانه اطلاعات سفر و طراحی نظام ارائه مشوق‌ها و رسیدگی به تخلفات،

۴. الزام دولت به تدوین آیین‌نامه ساماندهی فعالیت شرکت‌های لجستیکی (آماد) برای رفع خلأ قانونی و بهبود زیرساخت‌های لجستیکی کشور.

ج) تقویت امکان نظارت و ایجاد شفافیت

۵. ایجاد سامانه ملی «پایش توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت» برای رصد طرح‌ها، وضعیت حمل‌ونقل و ارائه گزارش به مجلس،

۶. ایجاد سامانه اعتراض برخط به جرائم رانندگی به‌منظور شفاف‌سازی، تسهیل فرایند رسیدگی و جلوگیری از مراجعات حضوری غیرضرور،

۷. ساماندهی نقاط حادثه‌خیز جاده‌ای با اتصال سامانه‌های پلیس و راهداری و مشروط کردن تخصیص بودجه براساس داده‌های دقیق ثبت شده،

۸. گنجاندن جداول هدف‌گذاری کمی حمل‌ونقل عمومی و ارتقای ایمنی برای تعیین اهداف سهم حمل‌ونقل عمومی در سفرها و تلفات ناشی از تصادفات،

۹. تدوین سیاست جامع حمل‌ونقل یکپارچه حومه‌ای برای کلان‌شهرهایی مانند تهران برای حل مشکل ناهماهنگی بین دستگاه‌های متولی و بهبود دسترسی،

۱۰. افزایش شفافیت و الزام در استفاده از برنامه شهری و اعمال تخلفات برای شرکت‌ها و سکوهای بدون برنامه به‌منظور کنترل جابه‌جایی بار درون شهری و افزایش درآمد شهرداری‌ها.

د) بهینه‌سازی مصرف سوخت

۱۱. الزام دولت به صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی برای اقدامات مؤثر در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و ایجاد شرکت‌های تجمیع بار به‌عنوان ابزار تشویقی اقتصادی برای سرمایه‌گذاران،

۱۲. الزام دولت به تأمین و عرضه نفت گاز سبز (بیودیزل) با استاندارد یورو ۴ یا ۵ به‌منظور کاهش آلاینده‌گی.

۵. بررسی تطبیقی قانون، لایحه و نظرات کارشناسی

در جدول ۱، لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت با [قانون](#) مصوب سال ۱۳۸۶ مقایسه شده و نظرات کارشناسی و پیشنهادهای مرکز پژوهش‌های مجلس ارائه شده است.

جدول ۱. مقایسه لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، قانون مصوب سال ۱۳۸۶ و نظرات کارشناسی و پیشنهادهای

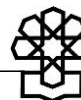
ماده	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
(۱)	<p>دولت مکلف است در جهت توسعه حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری، کشور و مدیریت بر مصرف سوخت نسبت به بهینه‌سازی عرضه خدمات حمل‌ونقل (از طریق اصلاح و توسعه شبکه حمل‌ونقل ریلی، برقی کردن خطوط و اجرای علائم و تأسیسات و ارتباطات، افزایش سرعت در شبکه ریلی، یکپارچه‌سازی و ساماندهی مدیریت حمل‌ونقل، اصلاح قیمت‌ها، ایمن‌سازی و بهبود تردد، بهسازی و 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 مدی‌بوس و اتوبوس، استفاده از سامانه هوشمند حمل‌ونقل، ساخت و توسعه شبکه آزادراه‌ها و بزرگراه‌های بین‌شهری، حمل ترکیب 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</p>	<p>الف) عبارت «دولت مکلف است در جهت توسعه حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری و مدیریت بر مصرف سوخت» به عبارت «دولت و شهرداری‌ها در حدود صلاحیت‌های قانونی خود حسب مورد مکلف‌اند در جهت توسعه و 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» اصلاح می‌شود.</p> <p>ب) واژه‌های «بهینه‌سازی» به واژه «مدیریت» اصلاح می‌شود.</p> <p>پ) واژه «خدمات» بعد از واژه «عرضه» حذف می‌شود.</p> <p>ت) عبارت «در حمل‌ونقل» بعد از عبارت «مصرف انرژی» اضافه می‌شود.</p> <p>ث) عبارت «تولید خودرو» به عبارت «تولید و واردات خودرو» اصلاح می‌شود.</p> <p>ج) عبارت «حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی» به عبارت با «رویکرد کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌های ناشی از حمل‌ونقل، ارتقای ایمنی تردد و کاهش حوادث رانندگی» اصلاح می‌شود.</p> <p>چ) تبصره ماده (۱) حذف می‌شود.</p>	<p>موافق</p> <p>۱. بند «الف»: به دلیل مسئولیت شهرداری‌ها در حوزه حمل‌ونقل در شهرها و محدوده آنها مطابق ماده (۹) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی که در لایحه نیز بدون تغییر تکرار شده، ایجاد تکلیف قانون برای شهرداری‌ها در کنار دولت با قید «در حدود صلاحیت‌های قانونی» صحیح است.</p> <p>۲. اصلاحات جزئی در بندهای «ب» تا «ج» مثبت ارزیابی می‌شود.</p> <p>۳. به صورت کلی، لایحه که دارای احکام متعددی است باید در قالب چند ماده تصویب شود نه در قالب یک ماده واحد.</p>

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
		<p>بخش‌های حمل‌ونقل و صنعت و کشاورزی با اولویت کارت هوشمند سوخت، 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، 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، حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی اقدام نماید.</p> <p>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.</p>	
<p>موافق به شرط اصلاح</p> <p>۱. در بند «۱» ماده (۲) حکم به اعطای کمک به بخش دولتی، شائبه مغایرت با اصول پنجاه‌ونهم (بند «۱» اصل (۱۱۰)) قانون اساسی را دارد؛ زیرا اعتباراتی که به صورت کمک انجام می‌شوند، توسط دیوان محاسبات کشور مورد نظارت مؤثر واقع نمی‌شود 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.</p>	<p>در بند «۱» ماده (۲)، واژه «پارانه‌ای» به عبارت «به صورت پارانه یا کمک‌زیان» اصلاح و عبارت «دولتی و» قبل از واژه «غیردولتی» اضافه می‌شود.</p> <p>در بند «۲» ماده (۲)، واژه «همگانی» به واژه «عمومی» اصلاح و عبارت، «موتورسیکلت برقی و دو نیرویی، دوچرخه برقی، شناور مسافربری، شناورهای کوچک باری فلزی» قبل از عبارت «و قطعات و تجهیزات مربوطه» اضافه می‌شود.</p> <p>در بند «۳» ماده (۲)، عبارت «ناوگان ریلی (شهری و برون‌شهری)» به عبارت «ناوگان حمل‌ونقل عمومی بار 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 پارانه‌ای 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 دو نیرویی (هیبریدی) و قطعات و تجهیزات مربوطه؛</p>	(۲)



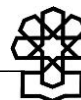
نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>۲. پیشنهاد می‌شود بند «۵» قانون فعلی به صورت ذیل اصلاح و ابقا شود:</p> <p>«تغییر کاربری اراضی و واگذاری زمین‌های مورد نیاز احداث جایگاه‌های عرضه گاز و ایستگاه‌های شارژ برقی وسایل نقلیه به قیمت منطقه‌ای پس از تملک و پرداخت بهای عادلانه آنها به صاحبان اراضی».</p> <p>۳. حذف بند «۶» قانون فعلی توصیه نمی‌شود. به نظر می‌رسد صدور مجوز قانونی برای دولت به منظور اخذ جریمه از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلاینده‌گی ضروری است تا به اقتضای شرایط، این سیاست در زمان مناسب اجرایی شود.</p> <p>۴. ابقای بند «۷» قانون فعلی توصیه می‌شود.</p> <p>۵. در بند «۵» لایحه اطلاق حکم تبصره بند «۵» اصلاحی، به جهت دادن اختیار به دولت به منظور 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 حمل و نقل و تنظیم سهم هریک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی» مغایرت دارد و در عمل می‌تواند به معنای نفی اولویت داشتن حمل و نقل ریلی باشد. بنابراین پیشنهاد می‌شود بند الحاقی «۵» و تبصره مربوطه به شرح ذیل اصلاح شود:</p> <p>«اعمال سیاست‌های تشویقی - حمایتی و جذب سرمایه طی برنامه‌های پنج‌ساله توسعه حمل و نقل ریلی بار و مسافر نسبت به سایر روش‌های مختلف از جمله توسعه زیرساخت‌ها، تکمیل شبکه مصوب، ایجاد سیستم‌های حمل و نقل</p>	<p>مسافر در بخش درون سرزمینی و آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و سامانه‌های هوشمند حمل و نقل و شد آمد (ترافیک)» اصلاح می‌شود.</p> <p>بندهای «۵» و «۶» ماده (۲) به شرح زیر اصلاح می‌شوند:</p> <p>۵. اعمال سیاست‌های تشویقی - حمایتی و جذب سرمایه طی برنامه‌های پنج‌ساله به منظور رقابتی نمودن حمل و نقل ریلی بار و مسافر نسبت به جاده‌ای از طرق مختلف از جمله توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد سامانه (سیستم)‌های حمل و نقل ترکیبی و تکمیل خطوط فرعی ریلی.</p> <p>تبصره - کمک‌ها، تخفیفات و تسهیلات موضوع این ماده حسب تشخیص دولت می‌تواند در مورد سایر شقوق حمل و نقل 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 حمل و نقل ریلی کشور نموده و سالیانه بیش از پنجاه درصد (۵۰٪) از حجم محصولات تولیدی خود را از طریق شبکه ریلی حمل نمایند، به میزان یک‌صدوده درصد (۱۱۰٪) سرمایه‌گذاری صورت گرفته برای احداث خطوط فرعی فوق‌الذکر.</p>	<p>۳. تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات تجهیزات، تأسیسات، ماشین‌آلات و قطعات 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؛</p> <p>۶. تعیین و اخذ جریمه، متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلاینده‌گی از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی؛</p> <p>۷. تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلاینده‌گی و نوع سوخت از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان.</p>	

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>ترکیبی و تکمیل خطوط فرعی ریلی، پرداخت مابه‌التفاوت صرفه‌جویی سوخت حمل‌ونقل ریلی و غیرریلی (درون‌شهری و برون‌شهری) و مابه‌التفاوت ناشی از تثبیت و کاهش حق دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی تا برابری نرخ حمل‌جاده‌ای در بودجه سنواتی به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شهرداری‌ها متناسب با وظایف و فعالیت‌ها.</p> <p>تبصره- کمک‌ها، تخفیفات و تسهیلات موضوع این ماده حسب تشخیص دولت و با رعایت بند «۱» سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد حمل‌ونقل می‌تواند در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل عمومی و دریایی و هوایی نیز اعمال شود.</p> <p>۶. حکم اصلاحی بند «۶» ماده (۲) قانون، به جهت وضع تخفیف مالیاتی، مغایر با بند «الف» ماده (۲۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت مبنی بر ممنوعیت وضع هرگونه تخفیف مالیاتی در دوره اجرای برنامه هفتم پیشرفت است. همچنین به دلیل، نقض بند «الف» ماده (۲۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، 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 لزومی ندارد و باعث افزایش دامنه شمول معافیت‌های مالیاتی می‌شود و مصداق تسری معافیت مالیاتی است و کاهش درآمدهای دولت را به‌دنبال خواهد داشت. این موضوع با بند «۱۷» سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و بند</p>			



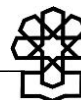
ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
			<p>«۴» سیاست‌های کلی برنامه هفتم مبنی بر لزوم افزایش سهم مالیات در درآمدهای عمومی و به‌عنوان یک منبع اصلی، شائبه مغایرت دارد. بنابراین پیشنهاد می‌شود این جزء، بدین نحو اصلاح شود:</p> <p>«اعمال مشمولیت «سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در واحدهای موضوع ماده (۱۳۲) قانون مالیات مستقیم و معافیت‌های مربوطه در مناطق کم‌برخوردار» به اشخاص حقیقی و حقوقی تولیدی که با هماهنگی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران اقدام به احداث خطوط فرعی و اتصال مراکز تولیدی خود به شبکه حمل و نقل ریلی کشور نمایند و سالیانه بیش از پنجاه درصد (۵۰٪) از حجم محصولات تولیدی خود را از طریق شبکه ریلی حمل نمایند و نیز سرمایه‌گذاری که در حوزه خطوط ریلی درون شهری و مصوب سرمایه‌گذاری می‌نمایند».</p>
(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 لایحه دولت	<p>مخالف</p> <p>پیشنهاد می‌شود ماده (۳) به شرح ذیل اصلاح شود:</p> <p>وزارت راه و شهرسازی مکلف است ظرف حداکثر ۶ ماه، نسبت به راه‌اندازی سامانه‌ای با عنوان «سامانه پایش توسعه حمل و نقل» از محل منابع و اعتبارات این قانون اقدام نماید و علاوه بر اطلاعات طرح‌ها و اعتبارات و شاخص‌های موضوع این قانون و برنامه‌های پیشرفت، شاخص‌های ذیل را در این سامانه بارگذاری و گزارش عملکرد آن را هر ۶ ماه یک‌بار به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه نماید:</p> <p>تعداد اعمال جرمه تخلفات ثبت شده توسط دوربین‌های دارای شناسه تخلف معتبر (مقدار مطلق و نسبت به مجموع تخلفات)</p> <p>الف) مقدار مطلق و سهم حمل و نقل عمومی ریلی (بدون احتساب قطارهای حومه‌ای شرکت راه‌آهن)، جاده‌ای، هوایی و دریایی از کل</p>

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>سفرهای حمل‌ونقل برون‌شهری کشور برحسب تعداد مسافر و نفر-کیلومتر،</p> <p>ب) متوسط هزینه سفر به‌ازای هر نفر-کیلومتر (براساس نرخ برابری ارز) به تفکیک شیوه‌های حمل‌ونقل،</p> <p>ج) درآمد مستقیم راه‌آهن و راهداری از گذر (ترانزیت) (به تفکیک ریلی و جاده‌ای)،</p> <p>د) متوسط زمان عبور هر کامیون از پایانه مرزی زمینی برحسب ساعت به تفکیک رویه و به تفکیک کالای بارگنجی (کانتینری) و غیربارگنجی،</p> <p>ه) تعداد ناوگان نوسازی شده به تفکیک زیربخش‌های حمل‌ونقل در هر سال،</p> <p>و) کل مصرف سوخت ناوگان عمومی بین‌شهری به تفکیک باری و مسافری به تفکیک ریلی، جاده‌ای، هوایی،</p> <p>ز) مجموع مسافت تردهای خالی کامیون‌ها به پیمایش کل سالیانه کامیون‌ها،</p> <p>ح) ظرفیت ناوگان باری و مسافری برحسب گنجایش (تناژ) و صندلی به تفکیک ناوگان عمومی شهری و برون‌شهری،</p> <p>ط) سهم حمل‌ونقل از هزینه تمام شده گروه کالاهای مختلف،</p> <p>ی) میزان جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بخش حمل‌ونقل (برحسب یورو)،</p> <p>ک) میزان جریمه‌های رانندگی وصول شده و تخصیص داده شده به دستگاه‌های موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی.</p> <p>تبصره «۱» - وزارت راه و شهرسازی مکلف است، حداکثر ۶ ماه پس از تصویب هریک از برنامه‌های پیشرفت و قوانینی که در آن شاخص‌هایی</p>			



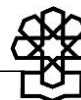
ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
			جدید ناظر به توسعه حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت وجود دارد، سامانه مذکور را از جهت شاخص‌های جدید، به‌روزرسانی کند. تبصره «۲» - کلیه دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط در خصوص اطلاعات مرتبط با شاخص‌های موضوع این ماده (از جمله فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارت کشور، وزارت نفت، سازمان برنامه و بودجه و وزارت اقتصادی و امور دارایی) مکلفاند، اطلاعات درخواستی وزارت راه و شهرسازی را برای تکمیل این سامانه در اختیار آن قرار دهند.
(۳) الحاقی دولت	الحاق به‌عنوان ماده (۳) تمام دستگاه‌های اجرایی دولتی و شهرداری‌ها جهت حمل بارهای با فاصله سیر بالای ۵۰۰ کیلومتر در صورت وجود مسیر حمل و نقل ریلی مکلفاند جابه‌جایی بار از طریق شبکه حمل و نقل ریلی را در اولویت قرار دهند.	مخالف ضمانت اجرای این بند نامشخص است (در صورت وجود مسیر حمل و نقل ریلی و عدم اقدام توسط دستگاه اجرایی و یا بخش خصوصی).	
(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 به‌نحوه اقدام کند که ضمن صرفه‌جویی، سرعت و کیفیت نیز لحاظ گردد.	موافق به شرط اصلاح پیشنهاد می‌شود عبارت «به نسبت مساوی» به «براساس نسبت ارائه شده در آیین‌نامه موضوع این قانون» اصلاح شود. در بند «۷» لایحه در خصوص اصلاح ماده (۴) قانون، عبارت «وزارت کشور (شهرداری‌ها)» ابهام دارد؛ زیرا مشخص نیست که منظور، وزارت کشور است یا شهرداری‌ها. بنابراین پیشنهاد می‌شود این عبارت، به «وزارت کشور» تغییر کند.	وصولی‌های موضوع ماده (۲) این قانون و همچنین کمک‌های دولت در اجرای این قانون از محل درآمدهای عمومی، بین وزارت کشور (شهرداری‌ها) و وزارت راه و شهرسازی در راستای کمک به اجرای اهداف مندرج در ماده (۱) این قانون به نسبت مساوی در قالب بودجه‌های سنواتی توزیع می‌شود. درآمدهای مذکور به‌صورت صددرصد (۱۰۰٪) تخصیص یافته تلقی می‌گردد.
(۵)	شرکت‌های بیمه‌گر موظفاند متناسب با ارزیابی دولت از عملکرد دستگاه‌های مؤثر در کاهش حوادث و تلفات حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری، معادل پنجاه درصد (۵۰٪) صرفه‌جویی حاصل از عدم پرداخت خسارات بیمه بدنه و شخص	مخالف به‌منظور افزایش ایمنی و کاهش خطرات ناشی از حوادث رانندگی و نرخ خطرپذیری (ریسک) بیمه شخص ثالث، معادل ده درصد (۱۰٪) از نرخ صدور بیمه‌نامه‌های شخص ثالث توسط شرکت‌های بیمه‌گر از متقاضیان اخذ و به نسبت	ابقای ماده قانونی فعلی پیشنهاد می‌شود. همچنین پیشنهاد می‌شود یک تبصره به شرح ذیل به ماده (۵) قانون فعلی افزوده شود:

ماده	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
	<p>تالث 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 ازسوی شهرداری‌ها در شورای هماهنگی ترافیک استان و ازسوی وزارت راه‌وترابری و پلیس راهور، در کمیسیون ایمنی راه‌های وزارت راه‌وترابری) به دستگاه‌های مذکور اختصاص دهند.</p>	<p>مساوی به حساب سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌گردد تا علاوه بر بودجه سالیانه حسب مورد جهت رفع نقاط و تقاطع پرحادثه شهری و برون‌شهری از طریق اصلاح هندسی و نصب علائم عمودی و افقی و تجهیزات ایمنی راه‌ها، معابر، تقاطع‌ها 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 واپایش (کنترل) سرعت، نظارت شدآمدی (ترافیکی) و ثبت تخلفات هزینه گردد.</p>	<p>«تبصره- منابع موضوع این ماده صرفاً باید در چارچوب مصارف تعیین شده در این ماده هزینه شود و به‌هیچ‌وجه قابل مصرف در امور دیگر نیست. شرکت‌های بیمه‌گر و دستگاه‌های بهره‌بردار مکلفاند گزارش عملکرد سالیانه خود از نحوه هزینه‌کرد این وجوه را به کمیسیون‌های عمران و برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی ارائه نمایند».</p>
(۶)	<p>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 شماره (۱) این قانون منطبق شود.</p>	<p>حذف در لایحه دولت</p>	<p>مواد (۶) و (۷) قانون فعلی در لایحه دولت حذف شده است. این درحالی است که این دو ماده، شامل دو جدول هدف‌گذاری برای حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری بوده است. پیشنهاد می‌شود ماده (۶) به‌شرح ذیل در قانون گنجانده شود:</p>
(۷)	<p>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 هریک از بخش‌های حمل‌ونقل همگانی و مصرف سرانه بنزین در روز براساس جدول شماره (۲) باشد.</p>	<p>حذف در لایحه دولت</p>	<p>«دولت و شهرداری‌ها حسب مورد مکلفاند با استفاده از منابع حاصل از این قانون و سایر اعتبارات مرتبط، به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی و اقدام نمایند که اهداف جدول ذیل محقق و هر ۶ ماه یک‌بار گزارش عملکرد آن به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه شود».</p>



نظر کارشناسی			لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
هدف	شاخص	موضوع		تبصره - در شهر تهران نسبت تسهیم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری برای اتوبوس رانی، تاکسی رانی و حمل و نقل ریلی به ترتیب تا حداکثر بیست و پنج درصد (۲۵٪)، بیست درصد (۲۰٪) و سی درصد (۳۰٪) است.	
۱۰٪	کاهش مجموع تلفات ناشی از تصادفات رانندگی (سالیانه)	ارتقای ایمنی			
۱۲٪	کاهش تلفات راکبین و سرنشینان موتورسیکلت (سالیانه)				
۱۲٪	کاهش تلفات عابرین پیاده (سالیانه)				
۳٪ (تا سقف ۶۰٪)	افزایش سهم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای درون شهری (سالیانه)	توسعه حمل و نقل عمومی			
۲٪ (تا سقف ۳۰٪)	افزایش سهم حمل و نقل عمومی از کل سفرهای برون شهری (سالیانه)				
۳۰٪	افزایش سهم حمل و نقل ریلی از کل حمل کالای کشور (تا پایان برنامه هفتم برحسب تن-کیلومتر)	توسعه حمل و نقل ریلی			
مخالف			الحاق به عنوان ماده (۶)		(۶) الحاقی دولت
حکم به وضع عوارض توسط شوراها در چارچوب سیاستهای کلی دولت و دستورالعملهای ابلاغی وزارت کشور، مغایر اصل یکصدم (۱۰۰) قانون اساسی است.			شوراهای اسلامی شهرها می توانند 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 واریز عوارض موضوع این ماده به حساب شهرداریها، شهرداریهای مربوط مکلفاند عوارض مذکور را صرفاً در اجرای ماده (۱) این قانون هزینه نمایند.		

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
	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 هستند. 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>موافق به شرط اصلاح</p> <p>مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل شهری که قرار بوده نقشه راه توسعه حمل‌ونقل شهرها باشد، تا حدودی کارایی خود را از دست داده و برخی شهرداری‌ها نیز عمدتاً با انگیزه تصویب برخی پروژه‌های بزرگراهی، این مطالعات را تعریف می‌کنند. بنابراین برای کاهش اثر تعارض منافع احتمالی شهرداری‌ها در نتایج طرح‌های جامع حمل‌ونقل شهرها، پیشنهاد می‌شود مسئولیت انجام این مطالعات و تأمین منابع مالی آنها از شهرداری‌ها به وزارت کشور منتقل شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود عبارت «شهرداری شهرهای با جمعیت بالای پنجاه هزار نفر موظفاند از منابع مالی شهرداری» به «وزارت کشور و شهرداری‌ها مکلفاند با تأمین مالی مشترک (سهم هریک ۵۰ درصد)» اصلاح شود.</p>	<p>الحاق به عنوان ماده (۷)</p> <p>شهرداری شهرهای با جمعیت بالای پنجاه هزار نفر موظفاند 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. شهرداری‌های مذکور مکلفاند ظرف ۶ ماه از تاریخ تصویب طرح‌های جامع، نسبت به تهیه طرح‌های موضعی مطابق معیارها و ضوابط ابلاغی شورای عالی هماهنگی شهرهای کشور جهت تصویب در شورای هماهنگی ترافیک استان مربوط اقدام نمایند. مرجع تصویب طرح‌های موضعی در شهر تهران، شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران خواهد بود. تبصره - وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و کشور مکلفاند شرایط تهیه و تصویب هم‌زمان طرح جامع شهرسازی و</p>		(۷) الحاقی دولت



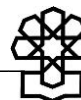
ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
		معماری و طرح جامع حمل و نقل و شد آمد (ترافیک) شهرها را مطابق ضوابط مندرج در آیین نامه اجرایی این قانون فراهم نمایند.	
(۸)	در صورتی که شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری، شرکت های شهرک های جدید، شرکت ها و کارخانه ها، هزینه تأمین زیرساخت و ابنیه خطوط ریلی به شهرک های اقماری، شهرهای جدید یا محل شرکت یا کارخانه را تأمین نمایند، دولت هزینه روسازی، علائم، تأسیسات و ناوگان اجرا پروژه های مربوطه را تأمین خواهد کرد. تبصره - اعتبارات مورد نیاز این بند از محل اعتبارات پیش بینی شده در ماده (۱۰) این قانون تأمین خواهد شد.	حذف در لایحه دولت	مخالف با توجه به اهمیت اتصال شبکه حمل و نقل ریلی به چشمه های بار ریل پسند و اهمیت توسعه حمل و نقل ریلی حومه ای، تکرار ماده (۸) قانون فعلی در اصلاح این قانون توصیه می شود. تبصره «۲» الحاقی این ماده به شرح ذیل پیشنهاد می شود: «تبصره «۲» - اعتبارات مورد نیاز این ماده از محل عواید حاصل از اجرای این قانون با ردیف جداگانه ای تحت عنوان احداث خطوط فرعی، از محل منابع عمومی در پیوست بودجه های سنواتی برای شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران منظور خواهد شد».
(۸) الحاقی دولت		الحاق به عنوان ماده (۸) شرکت ها و مؤسساتی که در امر حمل و نقل شهری بار در محدوده شهری فعالیت می نمایند، موظف اند برحسب نوع فعالیت برای هر جابه جایی بار، از برنامه های شهری تحت مدیریت شهرداری ها استفاده نمایند و به جای آن مجاز به استفاده از اوراق انحصاری - اختصاصی یا انواع دیگر نمی باشند. 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 به صورت الکترونیکی یا غیرالکترونیکی صادر و تمامی آثار حقوقی برنامه داخلی را داراست. میزان عوارض صدور برنامه	موافق به شرط اصلاح لازم است عبارت «شرکت ها و مؤسساتی» به عبارت «شرکت ها، مؤسسات و سکوها مجازی» اصلاح شود. همچنین در تبصره «۲» به شرح ذیل اصلاح شود: «خودداری از صدور برنامه توسط شرکت های حمل و نقل و سکوها حمل بار شهری تخلف محسوب شده و رسیدگی به تخلفات در مورد شرکت ها وفق ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ و در مورد سکوها وفق ماده مرتبط با سکوها اینترنتی همین قانون که در تنقیح نهایی مشخص می شود، است».

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
	<p>شهری در محدوده شهری توسط شورای اسلامی شهرها تعیین و در راستای اهداف این قانون هزینه می‌گردد. تبصره «۱»- ناوگان بار برون‌شهری دارای اسناد حمل (الکترونیکی و غیرالکترونیکی) مورد تأیید سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در مسیرهای مندرج در بارنامه، از بارنامه شهری موضوع این ماده معاف هستند.</p> <p>تبصره «۲»- خودداری از صدور بارنامه توسط شرکت‌های حمل‌ونقل تخلف محسوب شده و وفق ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت. مأمورین راهنمایی و رانندگی موظفانند نسبت به جریمه نمودن وسایل نقلیه باری فاقد بارنامه مطابق نرخ جریمه‌های که وفق ماده (۳۱) قانون یاد شده به تصویب هیئت‌وزیران 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 هستند.</p>		
<p>موافق به شرط اصلاح</p> <p>به دلیل عقب‌افتادگی کشور در حوزه آماد (لجستیک) و عدم توسعه مناسب شرکت‌های مرتبط، ضروری است برای ساماندهی این شرکت‌ها</p>	<p>مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.</p>	<p>مدیریت حمل‌ونقل بار و مسافر در محدوده شهر و حومه آن به عهده شهرداری است.</p>	<p>(۹)</p>



ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
		و کمک به توسعه آن خلأهای قانونی را رفع نمود. بنابراین اصلاح ماده (۹) به شرح ذیل پیشنهاد می‌شود: «مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در درون شهرها (محدوده شهرها و حریم آن) برعهده شهرداری‌ها و در محدوده خارج از شهرها برعهده وزارت راه و شهرسازی است. دولت مکلف است ظرف ۶ ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون، با رعایت بند «پ» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، آیین‌نامه نحوه صدور مجوز و فعالیت شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آما (لجستیک) غیرنظامی شامل خدمات آما طرف سوم (3PL) و بالاتر و خدمات حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) در حمل کالای درون‌شهری، برون‌شهری و بین‌المللی و نحوه تقسیم کار دستگاه‌های اجرایی و تسهیلات حمایتی از سرمایه‌گذاری در ارائه این خدمات را به تصویب هیئت وزیران برساند.»	
(۱۰)	اعتبارات مورد نیاز موضوع این قانون به میزان 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 سال تعیین می‌گردد. دولت مجاز است این اعتبارات را در دو ردیف متمرکز درون‌شهری و برون‌شهری از محل درآمد عمومی، صرفه‌جویی حاصل از اجرا این قانون و حساب ذخیره ارزی تأمین و در بودجه سنواتی منظور نماید. این اعتبارات در حساب مخصوص نزد خزانه‌داری کل کشور به صورت صددرصد (۱۰۰٪) تخصیص یافته تلقی می‌گردد.	حذف در لایحه دولت	مخالف به منظور ایجاد ضمانت اجرایی تخصیص اعتبار برای اجرای این قانون، پیشنهاد می‌شود ماده (۱۰) قانون فعلی ابقا شود.
(۱۰) الحاقی دولت	شهرداری‌ها و شوراهای اسلامی شهرهای با جمعیت بالای دویست هزار نفر موظف‌اند در تهیه و تصویب بودجه سالیانه	الحاق به عنوان ماده (۱۰)	موافق به شرط اصلاح اطلاق تصریح بر جواز استفاده از ابزارهای تأمین مالی بدون مقید کردن آن به رعایت شرع، با اصل چهارم (۴) و شرع مغایرت دارد. بنابراین

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>پیشنهاد می‌شود عبارت «با رعایت اصول شرع» به بعد از عبارت «ابزارهای تأمین مالی از قبیل تسهیلات منابع داخلی و خارجی، اوراق مشارکت، طرح‌های خرید خدمت و مشارکت بخش عمومی و خصوصی» افزوده شود.</p>	<p>شهرداری و تخصیص اعتبارات دولتی مرتبط با حمل‌ونقل و شدآمد (ترافیک) با اولویت توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی عمل نمایند. شهرداری‌ها می‌توانند برای توسعه زیر ساخت‌های 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. تبصره «۱»- شهرداری‌های با جمعیت بیش از پنجاه هزار نفر مکلف‌اند حداقل بیست درصد (۲۰٪) اعتبارات مربوط به قانون مالیات بر ارزش افزوده 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 ۱۳۹۳/۱۲/۴ و بندهای «الف و ب» ماده (۵۲) قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۹۵/۱۲/۱۴ می‌شوند.</p>		



ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
		تبصره «۳»- وزارت کشور مکلف است بر روند اجرای این ماده توسط دستگاه‌های مربوطه به‌طور مستمر نظارت کند و در صورت عدم اجرا، مراتب را به مراجع مربوط اعلام نماید.	
(۱۱)	وصولی‌های موضوع بندهای «۶ و ۷» ماده‌های (۲) و (۵) بین شهرداری‌ها و وزارت راه و ترابری جهت انجام تکالیف این قانون به نسبت شصت درصد (۶۰٪) و چهل درصد (۴۰٪) در قالب بودجه‌های سنواتی توزیع می‌شود. کمک به شهرهای فاقد سامانه ریلی شهری مصوب برای ساماندهی حمل و نقل همگانی و بهبود عبور و مرور دارای اولویت است.	ادغام در ماده (۴)	نظر کارشناسی ذیل ماده (۴) بیان شده است.
(۱۱) الحاقی دولت		الحاق به عنوان ماده (۱۱) به منظور افزایش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل و نقل عمومی شهری و حمایت از شرکت‌های اتوبوس‌رانی و بهره‌برداری قطار شهری، دولت و شهرداری‌ها موظف‌اند 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. تبصره «۱»- مراجع ذی‌ربط، نحوه تصویب طرح توجیه اقتصادی و چگونگی اجرای طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل و نقل 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	موافق به شرط اصلاح اجرای این ماده می‌تواند موجب جذب سرمایه‌گذاری، افزایش بهره‌وری سامانه‌های حمل و نقل عمومی شهری و ریلی و حفظ عدالت اجتماعی در ارائه خدمات حمل و نقل عمومی شود. با پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت توسط دولت و شهرداری‌ها، امکان تداوم فعالیت اقتصادی شرکت‌های بهره‌بردار فراهم می‌شود و نرخ بلیت مطابق با قدرت خرید عمومی تنظیم می‌شود. همچنین با پیش‌بینی آیین‌نامه، شرایط مشارکت بخش خصوصی و نحوه بهره‌برداری، نگهداری و تقسیم منافع روشن می‌شود که به شفافیت و اعتماد سرمایه‌گذاران کمک می‌کند. بنابراین تصویب آن مثبت ارزیابی می‌شود. باین‌وجود به دلیل نامشخص بودن روش محاسبه مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تعیین شده، لازم است حکم بدین‌نحو اصلاح شود: به منظور افزایش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در طرح‌های ایجاد و توسعه سامانه‌های حمل و نقل عمومی شهری و حمایت از شرکت‌های اتوبوس‌رانی و بهره‌برداری قطار شهری، دولت و شهرداری‌ها موظف‌اند به نسبت مساوی نسبت به

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تعیین شده در طرح توجیه اقتصادی با در نظر گرفتن هزینه‌های نیروی انسانی، سوخت و تعمیر و نگهداری ناوگان و زیرساخت 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 هیئت‌وزیران 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>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 هیئت‌وزیران 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>		
موافق	اصلاح به‌عنوان ماده (۱۴)	آیین‌نامه اجرایی این قانون حداکثر دو ماه پس از ابلاغ این قانون با پیشنهاد مشترک نماینده ویژه ریاست‌جمهوری، وزارت	(۱۲)

ماده (۱۲) به‌عنوان ماده (۱۴) تلقی و در آن عبارت «دو ماه» به عبارت «شش ماه» و عبارت «سازمان مدیریت و



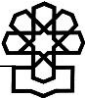
نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
	برنامه ریزی کشور» به عبارت «سازمان برنامه و بودجه کشور» اصلاح و عبارت «نماینده ویژه ریاست جمهوری»، حذف می شود.	راه و ترابری، وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.	
<p>موافق به شرط اصلاح</p> <p>با توجه به تکلیف قانونی در تبصره «۲» ماده (۱۱) برای پرداخت مابه التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تمام شده قطارهای حومه ای به شرکت های ارائه دهنده خدمات، پیشنهاد می شود این ماده به شرح ذیل اصلاح شود:</p> <p>«دولت مکلف است به منظور ایجاد مزیت رقابتی برای حمل و نقل ریلی مسافری و جبران بخشی از زیان ناشی از جابه جایی مسافر، مابه التفاوت درآمدهای جابه جایی مسافر و هزینه تمام شده با در نظر گرفتن هزینه های نیروی انسانی، سوخت و تعمیر و نگهداری ناوگان و زیرساخت را به عنوان کمک زیان شرکت های حمل و نقل ریلی مسافری دولتی و غیردولتی در هر سال محاسبه و به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد. آیین نامه اجرایی این ماده توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ظرف ۶ ماه تهیه و به تصویب هیئت وزیران می رسد.»</p>	<p>الحاق به عنوان ماده (۱۲)</p> <p>دولت مکلف است به منظور ایجاد مزیت رقابتی برای حمل و نقل ریلی مسافری و جبران بخشی از زیان ناشی از جابه جایی مسافر در مسیرهای حومه ای و تکلیفی برای سرمایه گذاری و توسعه حمل و نقل ریلی برون شهری و حومه ای، کمک زیان شرکت های حمل و نقل ریلی مسافری دولتی و غیردولتی را در هر سال محاسبه و به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد.</p> <p>تبصره - آیین نامه اجرایی این ماده توسط شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ظرف ۶ ماه تهیه و به تصویب هیئت وزیران می رسد.</p>		(۱۲) الحاقی دولت
<p>موافق</p>	<p>حذف</p>	<p>اجرای کلیه قوانین مغایر با این قانون به جز قانون برنامه توسعه ملغی الاثر می گردد.</p>	(۱۳)
<p>موافق به شرط اصلاح</p> <p>به منظور افزایش بازدارندگی در برخورد با تخلفات مراکز معاینه فنی، گسترش دامنه نظارت به حوزه اسقاط و بازیافت وسایل نقلیه فرسوده و تطبیق با تحولات فناورانه و زیست محیطی روز، نسخه اصلاح شده به شرح ذیل پیشنهاد می شود:</p>	<p>الحاق به عنوان ماده (۱۳)</p> <p>به منظور اطمینان از صحت عملکرد فنی و ایمنی وسایل نقلیه و واپایش (کنترل) آلاینده های هوا و صدا، نظارت بر مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سبک و سنگین و موتورسیکلت ها حسب مورد توسط وزارتخانه های کشور</p>		(۱۳) الحاقی دولت

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>«به‌منظور اطمینان از صحت عملکرد فنی و ایمنی وسایل نقلیه و واپایش (کنترل) آلاینده‌های هوا و صدا و انجام صحیح امور اسقاط و بازیافت وسایل نقلیه فرسوده، نظارت بر مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سبک و سنگین و موتورسیکلت‌ها حسب مورد توسط وزارتخانه‌های کشور (سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) و راه و شهرسازی (سازمان 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 و دوم متناسب با نوع و تکرار تخلف از پنجاه میلیون ریال تا سیصد میلیون ریال به‌ازای هر تخلف جریمه می‌شوند. میزان جرائم یاد شده متناسب با تورم سالیانه اعلامی بانک مرکزی با تصویب هیئت‌وزیران قابل افزایش است.</p> <p>در صورت تکرار تخلف بیش از دو بار یا صدور گواهی خلاف واقع، مراجع مذکور مجازند پروانه فعالیت متخلف را از ۶ ماه تا یک سال تعلیق و در صورت تکرار به‌صورت دائم لغو نمایند. ادامه فعالیت منوط به پرداخت جریمه مربوط یا خاتمه مدت تعطیلی است.</p> <p>تبصره «۱»- وجوه حاصل از جریمه‌های موضوع این ماده حسب مورد به حساب وزارت کشور (سازمان امور شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) یا 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</p>	<p>(سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) و راه و شهرسازی (سازمان 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 (۱۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تا سی میلیون (۳۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال به‌ازای هر تخلف جریمه خواهند شد. 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 است.</p> <p>تبصره «۱»- وجوه حاصل از جریمه‌های موضوع این ماده حسب مورد به حساب سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور یا 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</p>		



ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
		(۵۴۰) کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده) محکوم می‌شوند.	گواهی خلاف واقع موضوع ماده (۵۴۰) کتاب پنجم قانون مجازات اسلامی (تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده) مصوب ۱۳۷۵ محکوم می‌شوند. تبصره «۳»- در خصوص آزمون‌های ویژه وسایل نقلیه غیربنزینی و غیرگازوئیلی، نظارت بر آزمون‌ها و آزمایشگاه‌های مربوطه برعهده سازمان ملی استاندارد است و تخلفات مربوطه مطابق مفاد این ماده اعمال می‌شود.
(۱۴)	آیین‌نامه اجرایی این قانون حداکثر دو ماه پس از ابلاغ این قانون با پیشنهاد مشترک نماینده ویژه ریاست جمهوری، وزارت راه و ترابری، وزارت کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.	اصلاح به‌عنوان ماده (۱۴) ماده (۱۲) قانون فعلی، به‌عنوان ماده (۱۴) تلقی و در آن عبارت «دو ماه» به عبارت «شش ماه» و عبارت «سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور» به عبارت «سازمان برنامه و بودجه کشور» اصلاح و عبارت «نماینده ویژه ریاست جمهوری»، حذف می‌شود.	موافق
(۱۵)			الحاقی مسئولیت تعیین ضوابط و نظارت بر فعالیت سکویهای ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل مسافر و بار درون شهری و مسافر برون شهری در حوزه‌های شدآمد (ترافیک)، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر (ناوگان، رانندگان، راکبان و مسافران)، در محدوده شهرها و حریم برعهده وزارت کشور و در محدوده خارج از شهرها برعهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است. تبصره «۱»- وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی مکلف‌اند با همکاری فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، دستورالعمل نحوه فعالیت و نظارت بر سکویهای ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل و نقل مسافر و بار درون شهری و مسافر برون شهری در حوزه‌های فوق‌الذکر را ظرف

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>حداکثر ۳ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، مبتنی بر موارد ذیل تدوین و ابلاغ نمایند:</p> <p>۱. ارائه ضوابط مربوط به صلاحیت‌های فردی و حرفه‌ای رانندگان و راکبان شامل تابعیت جمهوری اسلامی ایران و یا پروانه کار برای اتباع خارجی، دارا بودن گواهی عدم سوء پیشینه مؤثر کیفی معتبر، دارا بودن گواهینامه رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه و اخذ گواهی عدم اعتیاد و قبولی در آزمون‌های روان‌شناسی متناسب با میزان فعالیت.</p> <p>۲. ارائه صلاحیت‌های فنی و انتظامی ناوگان شامل رعایت سن فرسودگی، دارا بودن گواهی معاینه فنی خودرو مختص ناوگان فعال در سکوها، دارا بودن بیمه‌نامه شخص ثالث معتبر و تعیین شهرهای مستلزم همخوانی شماره پلاک وسیله نقلیه و استان محل فعالیت.</p> <p>۳. ارائه مسئولیت سکوها در قبال احراز صلاحیت فردی و حرفه‌ای رانندگان و راکبان و صلاحیت‌های فنی و انتظامی ناوگان.</p> <p>۴. در نظر گرفتن تخفیف در پرداخت عوارض ازدحام شدآمد (ترافیک) موضوع این ماده برای سفرهای اشتراکی، حمل‌ونقل فعال، پاک و عمومی (نظیر دوچرخه، اسکوتر اشتراکی، ون و مینی‌بوس)، سفرهای انجام شده در چارچوب مفهوم «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت» (Mobility-as-a-Service)، سفرهای انجام شده با ناوگان دارای معاینه فنی برتر، برقی، گازسوز، دارای پلاک بومی و مجهز به تجهیزات پایش رفتار راننده و راکب و سفرهای تجمیع‌کننده بار.</p> <p>تبصره «۲»- قوه قضائیه و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مکلف‌اند امکان ارائه استعلام برخط احراز صلاحیت‌های مذکور در جزءهای «۱» و «۲» تبصره «۱» این ماده و دستورالعمل مربوطه را</p>			



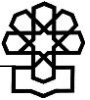
نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>برای سکوها فراهم نمایند و به محض تغییر در وضعیت استعمال پیشین راننده، راکب یا ناوگان، وضعیت جدید صلاحیت استعمال شوندهگان را به سکوها اعلام نمایند.</p> <p>تبصره «۳»- شهرداریها با رعایت ماده (۱) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداریها و دهیاریها مکلف به دریافت «عوارض ازدحام ترافیک» از مبلغ کرایه سفر سکوها در محدوده شهرها و حومه هستند. نرخ دریافت عوارض در هر شهر مطابق ضوابط جزء «۴» تبصره «۱» این ماده است. شهرداریها مکلفاند عوارض دریافتی را صرفاً برای توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی غیرریلی همان شهر صرف نموده و وفق بند «الف» تبصره «۱» ماده (۲) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداریها، از دریافت عوارض مضاعف یا بهای خدمات از سکوها و استفاده کنندگان از سکوها خودداری کنند.</p> <p>تبصره «۴»- سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای مکلف به دریافت «عوارض تردد» از مبلغ کرایه سفر سکوها در محدوده راههای کشور و هزینه کرد آن برای ارتقای ایمنی راههاست.</p> <p>تبصره «۵»- وزارت کشور مکلف است با رعایت قانون مدیریت دادهها و اطلاعات ملی مصوب ۱۴۰۱، نسبت به راهاندازی سامانه مشترک اطلاعات سفر به منظور ثبت و تبادل برخط اطلاعات سفر میان سکوها، شهرداریها، پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا و سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای براساس دستورالعمل موضوع تبصره «۱» این ماده اقدام نماید. عوارض دریافتی موضوع تبصره های «۳» و «۴» این ماده و نظارت بر فعالیت سکوها باید مبتنی بر دادههای این سامانه باشد و امکان ایجاد سکوهایی یکپارچه ارائه دهنده خدمات حمل و نقل عمومی و اشتراکی برپایه مفهوم جابه جایی به عنوان خدمت فراهم شود.</p>			

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>تبصره «۶»- تخلفات موضوع این ماده، در کمیسیونی متشکل از پنج عضو شامل افرادی که با حکم وزرای کشور، راه و شهرسازی، دادگستری و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به مدت دو سال تعیین می‌شوند به‌همراه نماینده اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی با دعوت وزارت کشور و در محل این وزارتخانه رسیدگی می‌شود.</p> <p>۱. جلسات کمیسیون با حضور حداقل سه عضو رسمیت دارد و تصمیم‌گیری در خصوص احراز تخلف و تعیین مجازات صرفاً با کسب رأی موافق حداقل سه عضو حاضر در جلسه معتبر است.</p> <p>۲. کمیسیون موظف است به شکایات و تخلفات گزارش شده از سوی شهرداری‌ها، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در حوزه‌های شدآمد (ترافیک)، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر (ناوگان، رانندگان، راکبان و مسافران) شامل مواردی همچون استفاده از وسیله نقلیه یا راننده فاقد شرایط این ماده و دستورالعمل مربوطه، عدم ایفای مسئولیت سکوها در قبال احراز صلاحیت‌های رانندگان و راکبان و ناوگان، عدم ثبت اطلاعات سفر و مشخصات راننده و خودروی به‌کارگیری شده و یا تأخیر در ثبت اطلاعات در سامانه مشترک اطلاعات سفر، عدم پرداخت عوارض ازدحام ترافیک و عوارض تردد حسب مورد به شهرداری شهر مربوطه یا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، عدم رعایت ضوابط شهرداری‌ها برای فعالیت در فرودگاه، پایانه و ایستگاه راه‌آهن و عدم انجام سایر تکالیف مندرج در این ماده و دستورالعمل آن، رسیدگی نماید.</p> <p>۳. در صورت احراز تخلف در هر مورد، سکوها برای بار اول به تذکر کتبی و از بار دوم به بعد، متناسب با نوع و تکرار تخلف، به پرداخت جریمه</p>			



نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>نقدی معادل یک دهم درصد تا یک درصد از مجموع درآمد سکوی مزبور از محل کرایه سفرها در سال مالی گذشته، به تشخیص کمیسیون محکوم می‌شوند. در صورت تکرار تخلف در هر مورد بیش از سه بار، کمیسیون مجاز است پروانه فعالیت سکوی متخلف را از یک ماه تا یک سال تعلیق نماید. تشخیص تناسب تخلف و مجازات‌های اعلامی با کمیسیون است.</p> <p>تبصره «۷»- در صورت استنکاف دستگاه‌های اجرایی از اجرای این ماده و دستورالعمل آن، مرتکب به مجازات درجه ۶ تعزیری موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود.</p>			
<p>الحاقی</p> <p>با توجه به فرسودگی گسترده ناوگان حمل و نقل عمومی در کشور، که منجر به افزایش مصرف سوخت، آلودگی هوا، کاهش ایمنی سفرها و افت کیفیت خدمات رسانی به مردم شده است، اختصاص منابع پایدار و هدفمند برای نوسازی این ناوگان ضرورتی انکارناپذیر است. پیشنهاد تخصیص منابع حاصل از مالیات و عوارض مرتبط با بازار خودرو (به ویژه خودروهای وارداتی و مونتاژی با سهم پایین تولید داخل) بر پایه اصل عدالت اجتماعی و بهره‌وری منابع است. بنابراین پیشنهاد می‌شود ماده زیر به قانون الحاق شود:</p> <p>«به منظور توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و کاهش مصرف سوخت، منابع حاصل از اجرای بندهای ذیل به نسبت مساوی به صندوق توسعه شهری و روستایی و صندوق توسعه حمل و نقل واریز شده تا مطابق آیین‌نامه‌ای که حداکثر ۳ ماه پس از تصویب این قانون به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، صرفاً برای کمک‌هزینه و تسهیلات خرید و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی مسافری شهری و برون‌شهری تولید</p>			(۱۶)

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>داخل و وارداتی از قبیل اتوبوس، مینی‌بوس، ون و واگن قطار شهری شود:</p> <p>الف) افزایش یک واحد درصد مالیات بر نقل‌وانتقال خودرو موضوع ماده (۳۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده (مصوب ۱۴۰۰)،</p> <p>ب) اخذ ۴ درصد از مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی خودروهای وارداتی از واردکنندگان به‌عنوان عوارض توسعه حمل‌ونقل عمومی،</p> <p>ج) اخذ ۲ درصد عوارض توسعه حمل‌ونقل عمومی از قیمت فروش کارخانه خودروهای سرهم‌بندی (مونتاژی) با داخلی‌سازی کمتر از ۴۰ درصد».</p>			
<p>الحاقی</p> <p>با توجه به ظرفیت مناسب ماده (۴۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت، صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی برای فعالان مؤثر در نوسازی ناوگان و بهینه‌سازی عملیات حمل‌ونقل می‌تواند به‌عنوان مشوق‌های مؤثر اقتصادی در نظر گرفته شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود ماده زیر به قانون الحاق شود:</p> <p>«در راستای تسهیل در توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و کاهش مصرف سوخت، سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی و تا پیش از تأسیس سازمان مذکور، وزارت نفت، مکلف است متناسب با میزان سوخت صرفه‌جویی شده براساس آیین‌نامه‌ای که ظرف حداکثر ۳ ماه پس از تصویب این قانون با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن، تجارت راه و شهرسازی، کشور و امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد، نسبت به صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی متناسب با سازوکار ماده (۴۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت در طرح‌های</p>			(۱۷)



نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>بهبودسازی مصرف انرژی به نفع سرمایه‌گذاران عامل صرفه‌جویی به شرح ذیل اقدام نماید:</p> <p>الف) اشخاص حقیقی یا حقوقی اسقاط‌کننده ناوگان فرسوده و سرمایه‌گذاران در طرح‌های نوسازی ناوگان فرسوده درون‌شهری و برون‌شهری،</p> <p>ب) اشخاص حقیقی یا حقوقی تأمین‌کننده ناوگان جدید عمومی مسافری شهری و برون‌شهری،</p> <p>ج) سکوهاى برخط ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل بار که از طریق اقداماتی نظیر تجمیع و حمل بهینه بار، استفاده از ناوگان گازسوز یا برقی، بهره‌گیری از فناوری‌های هوشمند حمل‌ونقل در مسیریابی، انبارداری و آماد (لجستیک) در حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری، موجب صرفه‌جویی در مصرف سوخت می‌شوند.</p> <p>د) سرمایه‌گذاران در طرح‌های اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی با خودروهای کم‌مصرف، برقی- بنزینی (هیبریدی) و برقی،</p> <p>ه) شرکت‌های تولیدکننده خودروهای کم‌مصرف، گازسوز، هیبرید و برقی».</p>			
<p>الحاقی</p> <p>حوزه حمل‌ونقل حومه‌ای به دلیل فقدان سیاست‌های منسجم ازسوی دستگاه‌های مرتبط، با مشکلات جدی مواجه است. نبود سازوکارهای هماهنگ بین دستگاه‌های متولی و عدم توسعه زیرساخت‌های مناسب، منجر به ترافیک سنگین، دسترسی محدود و ناکارآمدی در انتقال مسافران شده است. بنابراین پیشنهاد می‌شود ماده زیر به قانون در راستای برنامه‌ریزی بهتر جابه‌جایی مسافران شهرهای پیرامونی الحاق شود:</p>			(۱۸)

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>«به‌منظور دسترسی و تسهیل عبور و مرور از شهرهای پیرامونی، وزارت کشور مکلف است از محل منابع مالیات بر ارزش افزوده شهرداری کلان‌شهرهای موضوع این ماده ظرف ۶ ماه با همکاری وزارت راه و شهرسازی، سازوکار سیاست‌گذاری، طراحی و بهره‌برداری شبکه حمل‌ونقل همگانی یکپارچه را برای منطقه عمومی تهران و سایر کلان‌شهرهای کشور تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران برساند.»</p>			
<p>الحاقی</p> <p>ضعف و تعارض منافع در جمع‌آوری و استفاده به‌موقع از داده‌های مربوط به نقاط حادثه‌خیز حمل‌ونقل جاده‌ای موجب شده تا اقدامات پیشگیرانه ناکافی و پراکنده باشد و ایمنی جاده‌ها به‌خوبی تضمین نشود. این درحالی است که الزام به ثبت این نقاط قبلاً در قوانین دیده شده است و نیاز به ضمانت برای اجرای آن وجود دارد. بنابراین در این راستا پیشنهاد می‌شود ماده زیر به قانون الحاق شود:</p> <p>«پلیس راهور فراجا موظف است موقعیت دقیق تصادفات را در سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل (موضوع جزء «۱» بند «ج» ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (مصوب ۱۳۹۵)) ثبت کرده و وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) موظف است براساس آن، فهرست نقاط حادثه‌خیز را احصا و در سامانه ثبت نماید. سازمان برنامه و بودجه موظف است اعتبارات مربوط به ردیف‌های مرتبط با نقاط حادثه‌خیز سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در بودجه‌های سنواتی را صرفاً براساس اطلاعات بروز این نقاط در سامانه یاد شده تخصیص دهد.»</p>			(۱۹)
<p>الحاقی</p>			(۲۰)



ماده	قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	لایحه اصلاح قانون	نظر کارشناسی
			<p>تبصره ذیل به ماده (۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹) اضافه می‌شود:</p> <p>«تبصره «۱»- پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا موظف است با همکاری قوه قضائیه ظرف حداکثر ۶ ماه از محل منابع خود از جرائم رانندگی (موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی)، سامانه اختصاصی اعتراض متخلفین راهنمایی و رانندگی را به بهره‌برداری رساند. پس از این تاریخ، تمامی اعتراضات به جرائم رانندگی تنها به صورت برخط و از طریق این سامانه امکان ثبت و پیگیری خواهد داشت».</p>
(۲۱)			<p>الحاقی</p> <p>با هدف کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی و ارتقای کیفیت سوخت مصرفی در ناوگان حمل و نقل سنگین کشور در این ماده پیشنهادی، تأمین و عرضه نفت گاز سبز پیشنهاد شده است. با جایگزینی بخشی از نفت گاز معمولی با بیودیزل، که سوختی تجدیدپذیر و کم‌کربن محسوب می‌شود، هم به کاهش انتشار ذرات معلق و گازهای گلخانه‌ای کمک می‌شود و هم تنوع بخشی در سبد سوخت کشور ایجاد شده که از منظر امنیت انرژی و تاب‌آوری در برابر نوسانات بازار جهانی انرژی اهمیت دارد. همچنین تخصیص درآمدهای مازاد این سوخت جدید به توسعه بیودیزل، مدیریت مصرف سوخت و حمایت از ناوگان حمل و نقل عمومی و برقی سازی آن، به تحقق اهداف عدالت انرژی و توسعه پایدار کمک می‌کند. ماده پیشنهادی به شرح ذیل است:</p> <p>«وزارت نفت موظف است در راستای کاهش انتشار آلاینده‌های هوا، بهبود عملکرد فنی ناوگان سنگین و تنوع بخشی به سبد سوخت مصرفی نسبت به تأمین و عرضه نفت گاز سبز (نفت گاز با استاندارد یورو ۴ یا</p>

نظر کارشناسی	لایحه اصلاح قانون	قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب سال ۱۳۸۶	ماده
<p>۵ که حاوی ۵ یا ۷ درصد وزنی نفت گاز برپایه زیستی (بیودیزل) با استاندارد شرکت تابعه وزارت نفت) در جایگاه‌های سوخت کشور اقدام نماید. قیمت نفت گاز سبز به صورت روزانه و متناسب با هزینه‌های تأمین و توزیع توسط همان شرکت تعیین می‌شود و می‌بایست در نمایشگرهای جایگاه قابل مشاهده باشد.</p> <p>تبصره - افزایش درآمد حاصل از فروش این نوع نفت گاز نسبت به نفت گاز معمولی، صرفاً برای افزایش تولید و تأمین نفت گاز برپایه زیستی (بیودیزل)، اجرای طرح‌های مدیریت مصرف سوخت، تأمین و تخصیص سوخت یاد شده به ناوگان اتوبوسرانی عمومی درون شهری، متنوع‌سازی سبد سوخت و حمایت از برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل به مصرف می‌رسد».</p>			

مأخذ: یافته پژوهش.

۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

تصویب لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی در صورت انجام اصلاحات و الحاقات با محوریت تأمین مالی پایدار برای نوسازی ناوگان فرسوده، تنظیم‌گری سکوها در حوزه ترافیکی، ایمنی و امنیت سفر، تقویت حمل‌ونقل حومه‌ای و شرکت‌های لجستیکی پیشنهاد می‌شود. در جدول ۲، ارزیابی مفاد لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت ارائه شده است. با توجه به پیچیدگی ارجاعات در لایحه دولت، در جدول ۲ نظرات کارشناسی مرکز ناظر به اصلاحات و الحاقات لایحه دولت روی شماره مواد قانون فعلی ارائه شده است.

جدول ۲. ارزیابی مفاد لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت

شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
ماده (۱)	✓				-
ماده (۲)			✓		<p>۱. در بند «۱» ماده (۲) حکم به اعطای کمک به بخش دولتی، شائبه مغایرت با اصول پنجاه و پنجم (۵۵) و یکصد و نهم (بند «۱» اصل (۱۱۰)) قانون اساسی را دارد؛ زیرا اعتباراتی که به صورت کمک انجام می‌شوند، توسط دیوان محاسبات کشور مورد نظارت‌ناپذیر هستند مؤثر واقع نمی‌شود 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.</p> <p>۲. پیشنهاد می‌شود بند «۵» قانون فعلی به صورت ذیل اصلاح و ابقا شود:</p> <p>«تغییر کاربری اراضی و واگذاری زمین‌های مورد نیاز احداث جایگاه‌های عرضه گاز و ایستگاه‌های شارژ برقی وسایل نقلیه به قیمت منطقه‌ای پس از تملک و پرداخت بهای عادلانه آنها به صاحبان اراضی».</p> <p>۳. حذف بند «۶» قانون فعلی توصیه نمی‌شود. به نظر می‌رسد صدور مجوز قانونی برای دولت به منظور اخذ جریمه از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلاینده‌گی ضروری است تا به اقتضای شرایط، این سیاست در زمان مناسب اجرایی شود.</p> <p>۴. ابقای بند «۷» قانون فعلی توصیه می‌شود.</p> <p>۵. در بند «۵» لایحه اطلاق حکم تبصره بند «۵» اصلاحی، به جهت دادن اختیار به دولت به منظور اعمال سیاست تشویقی در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل عمومی و دریایی و هوایی، با بند «۱» سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد حمل‌ونقل ابلاغی ۱۳۷۹/۱۱/۳ مقام معظم رهبری، مبنی بر «ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم هریک از زیربخش‌های آن با</p>

پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)	پیشنهاد الحاق	پیشنهاد اصلاح	مخالف	موافق	شماره ماده
<p>اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی «مغایرت دارد و در عمل می‌تواند به معنای نفی اولویت داشتن حمل‌ونقل ریلی باشد. بنابراین پیشنهاد می‌شود بند الحاقی (۵) و تبصره مربوطه به شرح ذیل اصلاح شود:</p> <p>«اعمال سیاست‌های تشویقی- حمایتی و جذب سرمایه طی برنامه‌های پنج‌ساله توسعه کشور به منظور رقابتی نمودن حمل‌ونقل ریلی بار و مسافر نسبت به غیرریلی از روش‌های مختلف از جمله توسعه زیرساخت‌ها، تکمیل شبکه مصوب، ایجاد سیستم‌های حمل‌ونقل ترکیبی و تکمیل خطوط فرعی ریلی، پرداخت مابه‌التفاوت صرفه‌جویی سوخت حمل‌ونقل ریلی و غیرریلی (درون شهری و برون شهری) و مابه‌التفاوت ناشی از تثبیت و کاهش حق دسترسی آزاد به شبکه حمل‌ونقل ریلی تا برابری نرخ حمل جاده‌ای در بودجه سنواتی به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و شهرداری‌ها متناسب با وظایف و فعالیت‌ها. تبصره- کمک‌ها، تخفیفات و تسهیلات موضوع این ماده حسب تشخیص دولت و با رعایت بند «۱» سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در مورد حمل‌ونقل می‌تواند در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل عمومی و دریایی و هوایی نیز اعمال شود.»</p> <p>۶. حکم اصلاحی بند «۶» ماده (۲) قانون، به جهت وضع تخفیف مالیاتی، مغایر با بند «الف» ماده (۲۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت مبنی بر ممنوعیت وضع هرگونه تخفیف مالیاتی در دوره اجرای برنامه هفتم پیشرفت است. همچنین به دلیل، نقض بند «الف» ماده (۲۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، 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 لزومی ندارد و 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 «۱۷» سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و بند «۴» سیاست‌های کلی برنامه هفتم مبنی بر لزوم افزایش سهم مالیات در درآمدهای عمومی و به‌عنوان یک منبع اصلی، شائبه مغایرت دارد. بنابراین پیشنهاد می‌شود این جزء، بدین صورت اصلاح شود:</p> <p>«اعمال مشمولیت «سرمایه‌گذاری‌های اقتصادی در واحدهای موضوع ماده (۱۳۲) قانون مالیات مستقیم و معافیت‌های مربوطه در مناطق کم‌برخوردار» به اشخاص حقیقی و حقوقی تولیدی که</p>					



شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					با هماهنگی شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران اقدام به احداث خطوط فرعی و اتصال مراکز تولیدی خود به شبکه حمل و نقل ریلی کشور نمایند و سالیانه بیش از پنجاه درصد (۵۰٪) از حجم محصولات تولیدی خود را از طریق شبکه ریلی حمل نمایند و نیز سرمایه‌گذاری که در حوزه خطوط ریلی درون شهری و مصوب سرمایه‌گذاری می‌نمایند.
ماده (۳)		✓			با پیشنهاد لایحه دولت درباره ماده (۳) مخالفت می‌شود. پیشنهاد می‌شود ماده (۳) قانون فعلی که در لایحه دولت حذف شده، ایقا و به شرح ذیل اصلاح شود: دولت مکلف است ظرف حداکثر ۶ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، نسبت به راه‌اندازی سامانه‌ای با عنوان «سامانه پایش توسعه حمل و نقل» از محل اعتبارات و منابع این قانون اقدام نماید و علاوه بر اطلاعات طرح‌ها و اعتبارات و شاخص‌های موضوع این قانون و برنامه‌های پیشرفت، شاخص‌های ذیل را در این سامانه بارگذاری و گزارش عملکرد آن را هر ۶ ماه یکبار به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه نماید: الف) تعداد اعمال جریمه تخلفات ثبت شده توسط دوربین‌های دارای کد تخلف معتبر (مقدار مطلق و نسبت به مجموع تخلفات)، ب) مقدار مطلق و سهم حمل و نقل عمومی ریلی (بدون احتساب قطارهای حومه‌ای شرکت راه آهن)، جاده‌ای، هوایی و دریایی از کل سفرهای حمل و نقل برون شهری کشور برحسب تعداد مسافر و نفر- کیلومتر، ج) متوسط هزینه سفر به ازای هر نفر- کیلومتر (براساس نرخ برابری ارز) به تفکیک شیوه‌های حمل و نقل، د) درآمد مستقیم راه آهن و راهداری از ترانزیت (به تفکیک ترانزیت ریلی، جاده‌ای)، ه) متوسط زمان عبور هر کامیون از پایانه مرزی زمینی برحسب ساعت به تفکیک رویه و به تفکیک کالای کانتینری و غیرکانتینری، و) تعداد ناوگان نوسازی شده به تفکیک زیربخش‌های حمل و نقل در هر سال، ز) کل مصرف سوخت ناوگان عمومی بین شهری به تفکیک باری و مسافری به تفکیک ریلی، جاده‌ای، هوایی، ح) مجموع مسافت تردد‌های خالی کامیون‌ها به پیمایش کل سالیانه کامیون‌ها، ط) ظرفیت ناوگان باری و مسافری برحسب تناژ و صندلی به تفکیک ناوگان عمومی شهری و برون شهری، ی) سهم حمل و نقل از هزینه تمام شده گروه کالاهای مختلف، ک) میزان جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بخش حمل و نقل (برحسب یورو)،

شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					<p>ل) میزان جریمه‌های رانندگی وصول شده و تخصیص داده شده به دستگاه‌های موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی تبصره «۱»- وزارت راه و شهرسازی مکلف است، حداکثر ۶ ماه پس از تصویب هریک از برنامه‌های پیشرفت و قوانینی که در آن شاخص‌هایی جدید ناظر به توسعه حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت وجود دارد، سامانه مذکور را از جهت شاخص‌های جدید، به‌روزرسانی کند.</p> <p>تبصره «۲»- کلیه دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط درخصوص اطلاعات مرتبط با شاخص‌های موضوع این ماده (ازجمله فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، وزارت کشور، وزارت نفت، سازمان برنامه و بودجه و وزارت اقتصادی و امور دارایی) مکلف‌اند، اطلاعات درخواستی وزارت راه و شهرسازی برای تکمیل این سامانه را در اختیار آن قرار دهند.</p>
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۳) در لایحه		✓			<p>ضمانت اجرای این ماده نامشخص است (در صورت وجود مسیر حمل‌ونقل ریلی و عدم اقدام توسط دستگاه اجرایی و یا بخش خصوصی</p>
ماده (۴)			✓		<p>با پیشنهادهای لایحه دولت درباره ماده (۴) قانون فعلی با رعایت اصلاحات ذیل موافقت می‌شود:</p> <p>- عبارت «به نسبت مساوی» به «براساس نسبت ارائه شده در آیین‌نامه موضوع این قانون» اصلاح شود.</p> <p>- عبارت «وزارت کشور (شهرداری‌ها)» ابهام دارد؛ زیرا مشخص نیست که منظور، وزارت کشور است یا شهرداری‌ها. پیشنهاد می‌شود این عبارت، به «وزارت کشور» تغییر کند.</p>
ماده (۵)		✓			<p>ضمن مخالفت با پیشنهاد لایحه دولت درباره ماده (۵) قانون، ابقای ماده قانونی فعلی پیشنهاد می‌شود. همچنین پیشنهاد می‌شود یک تبصره به‌شرح ذیل به ماده (۵) قانون فعلی افزوده شود:</p> <p>«تبصره- منابع موضوع این ماده صرفاً باید در چارچوب مصارف تعیین شده در این ماده هزینه شود و به‌هیچ‌وجه قابل مصرف در امور دیگر نیست. شرکت‌های بیمه‌گر و دستگاه‌های بهره‌بردار مکلف‌اند گزارش عملکرد سالیانه خود از نحوه هزینه‌کرد این وجوه را به کمیسیون‌های عمران و برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی ارائه نمایند».</p>



شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)																		
ماده (۶)		✓			<p>ضمن مخالفت با پیشنهاد لایحه دولت درباره حذف مواد (۶) و (۷) قانون فعلی، ابقای ماده قانونی فعلی با اصلاحات ذیل پیشنهاد می‌شود:</p> <p>«دولت و شهرداری‌ها حسب مورد مکلفاند با استفاده از منابع حاصل از این قانون و سایر اعتبارات مرتبط، به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی و اقدام نمایند که اهداف جدول ذیل محقق و هر ۶ ماه یکبار گزارش عملکرد آن به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه شود.»</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>موضوع</th> <th>شاخص</th> <th>هدف</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">ارتقای ایمنی</td> <td>کاهش مجموع تلفات ناشی از تصادفات رانندگی (سالانه)</td> <td>۱۰٪</td> </tr> <tr> <td>کاهش تلفات راکبین و سرنشینان موتورسیکلت (سالانه)</td> <td>۱۳٪</td> </tr> <tr> <td>کاهش تلفات عابرین پیاده (سالانه)</td> <td>۱۳٪</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">توسعه حمل‌ونقل عمومی</td> <td>افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای درون‌شهری (سالانه)</td> <td>۳٪ (تا سقف ۶۰٪)</td> </tr> <tr> <td>افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای برون‌شهری (سالانه)</td> <td>۳٪ (تا سقف ۳۰٪)</td> </tr> <tr> <td>توسعه حمل‌ونقل ریلی</td> <td>افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از کل حمل‌کالای کشور (تا پایان برنامه هفتم برحسب تن-کیلومتر)</td> <td>۳۰٪</td> </tr> </tbody> </table>	موضوع	شاخص	هدف	ارتقای ایمنی	کاهش مجموع تلفات ناشی از تصادفات رانندگی (سالانه)	۱۰٪	کاهش تلفات راکبین و سرنشینان موتورسیکلت (سالانه)	۱۳٪	کاهش تلفات عابرین پیاده (سالانه)	۱۳٪	توسعه حمل‌ونقل عمومی	افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای درون‌شهری (سالانه)	۳٪ (تا سقف ۶۰٪)	افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای برون‌شهری (سالانه)	۳٪ (تا سقف ۳۰٪)	توسعه حمل‌ونقل ریلی	افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از کل حمل‌کالای کشور (تا پایان برنامه هفتم برحسب تن-کیلومتر)	۳۰٪
موضوع	شاخص	هدف																					
ارتقای ایمنی	کاهش مجموع تلفات ناشی از تصادفات رانندگی (سالانه)	۱۰٪																					
	کاهش تلفات راکبین و سرنشینان موتورسیکلت (سالانه)	۱۳٪																					
	کاهش تلفات عابرین پیاده (سالانه)	۱۳٪																					
توسعه حمل‌ونقل عمومی	افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای درون‌شهری (سالانه)	۳٪ (تا سقف ۶۰٪)																					
	افزایش سهم حمل‌ونقل عمومی از کل سفرهای برون‌شهری (سالانه)	۳٪ (تا سقف ۳۰٪)																					
توسعه حمل‌ونقل ریلی	افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی از کل حمل‌کالای کشور (تا پایان برنامه هفتم برحسب تن-کیلومتر)	۳۰٪																					
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۶) در لایحه			✓		<p>در صورت استفاده ناوگان برون‌شهری از زیرساخت‌های شهری، لازم است به‌صورت عادلانه مانند سایر وسایل نقلیه عوارض استفاده از زیرساخت‌های شهری توسط آنها پرداخت شود. بنابراین پیشنهاد می‌شود تبصره این ماده الحاقی حذف شود.</p>																		
ماده (۷)		✓			<p>ضمن مخالفت با حذف ماده (۷) قانون فعلی، پیشنهاد می‌شود مواد (۶) و (۷) قانون فعلی به‌شرح ردیف ماده (۶) (دو ردیف بالاتر) ادغام شوند.</p>																		
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۷) در لایحه			✓		<p>با پیشنهادهای لایحه دولت درباره ماده (۷) قانون فعلی با رعایت اصلاحات ذیل موافقت می‌شود:</p> <p>پیشنهاد می‌شود عبارت «شهرداری شهرهای با جمعیت بالای پنجاه هزار نفر موظفاند از منابع مالی شهرداری» به «وزارت کشور و شهرداری‌ها مکلفاند با تأمین مالی مشترک (سهم هریک ۵۰ درصد)» اصلاح شود.</p>																		
ماده (۸)		✓			<p>ضمن مخالفت با پیشنهاد لایحه دولت درباره حذف ماده (۸) قانون فعلی، ابقای ماده قانونی فعلی با اصلاح در تبصره مربوطه به‌شرح ذیل پیشنهاد می‌شود:</p> <p>«در صورتی که شهرداری شهرهای دارای شهرک اقماری، شرکت‌های شهرک‌های 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</p>																		

شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					هزینه روسازی، علائم، تأسیسات و ناوگان اجرا پروژه‌های مربوطه را تأمین خواهد کرد. تبصره - اعتبارات مورد نیاز این ماده از محل عواید حاصل از اجرای این قانون با ردیف جداگانه‌ای تحت عنوان احداث خطوط فرعی، از محل منابع عمومی در پیوست بودجه‌های سنواتی برای شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران منظور خواهد شد.
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۸) در لایحه			✓		پیشنهاد می‌شود عبارت «شرکت‌ها و مؤسساتی» به عبارت «شرکت‌ها، مؤسسات و سکوهای مجازی» اصلاح شود. همچنین تبصره «۲» به شرح ذیل اصلاح شود: «خودداری از صدور برنامه توسط شرکت‌های حمل‌ونقل و سکوهای حمل بار شهری تخلف محسوب شده و رسیدگی به تخلفات در مورد شرکت‌ها وفق ماده (۳۱) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ و در مورد سکوها وفق ماده مرتبط با سکوهای اینترنتی همین قانون که در تنقیح نهایی مشخص می‌شود) است».
ماده (۹)			✓		ضمن موافقت با پیشنهاد لایحه دولت مبنی بر ابقای ماده (۹) قانون فعلی، پیشنهاد می‌شود عبارت ذیل به این ماده اضافه شود: «و در محدوده خارج از شهرها برعهده وزارت راه و شهرسازی است. دولت مکلف است ظرف ۶ ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون، با رعایت بند «پ» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، آیین‌نامه نحوه صدور مجوز و فعالیت شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات آما (لجستیک) غیرنظامی شامل خدمات آما طرف سوم (3PL) و بالاتر و خدمات حمل‌ونقل چندوجهی (ترکیبی) در حمل کالای درون‌شهری، برون‌شهری و بین‌المللی و نحوه تقسیم کار دستگاه‌های اجرایی این حوزه و تسهیلات حمایتی از سرمایه‌گذاری در ارائه این خدمات را به تصویب هیئت‌وزیران برساند».
ماده (۱۰)		✓			ضمن مخالفت با پیشنهاد لایحه دولت درباره حذف ماده (۱۰) قانون فعلی، ابقای ماده (۱۰) قانونی فعلی پیشنهاد می‌شود.
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۱۰) در لایحه			✓		اطلاق تصریح بر جواز استفاده از ابزارهای تأمین مالی بدون مقید کردن آن به رعایت شرع، با اصل چهارم (۴) و شرع مغایرت دارد. بنابراین پیشنهاد می‌شود عبارت «با رعایت اصول شرع» به بعد از عبارت «ابزارهای تأمین مالی از قبیل تسهیلات منابع داخلی و خارجی، اوراق مشارکت، طرح‌های خرید خدمت و مشارکت بخش عمومی و خصوصی» افزوده شود.
ماده (۱۱)	✓				با پیشنهاد لایحه دولت مبنی بر حذف ماده (۱۱) قانون فعلی موافقت می‌شود.
حکم الحاق شده			✓		اجرای این ماده می‌تواند موجب جذب سرمایه‌گذاری، افزایش



شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
به‌عنوان ماده (۱۱) در لایحه					<p>بهره‌وری سامانه‌های حمل‌ونقل عمومی شهری و ریلی و حفظ عدالت اجتماعی در ارائه خدمات حمل‌ونقل عمومی شود. با پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت توسط دولت و شهرداری‌ها، امکان تداوم فعالیت اقتصادی شرکت‌های بهره‌بردار فراهم می‌شود و نرخ بلیت مطابق با قدرت خرید عمومی تنظیم می‌شود. همچنین با پیش‌بینی آیین‌نامه، شرایط مشارکت بخش خصوصی و نحوه بهره‌برداری، نگهداری و تقسیم منافع روشن می‌شود که به شفافیت و اعتماد سرمایه‌گذاران کمک می‌کند. بنابراین تصویب آن مثبت ارزیابی می‌شود. با این وجود به دلیل نامشخص بودن روش محاسبه مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تعیین شده، لازم است حکم بدین صورت اصلاح شود:</p> <p>به منظور 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 موظف‌اند به نسبت مساوی نسبت به پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تعیین شده در طرح توجیه اقتصادی با در نظر گرفتن هزینه‌های نیروی انسانی، سوخت و تعمیر و نگهداری ناوگان و زیرساخت 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 هیئت‌وزیران می‌رسد، خواهد بود.</p> <p>تبصره «۲»- به منظور افزایش سرمایه‌گذاری و اقتصادی کردن بهره‌برداری بخش حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای، دولت موظف است مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تمام شده را با در نظر گرفتن هزینه‌های نیروی انسانی، سوخت و تعمیر و نگهداری ناوگان و زیرساخت به شرکت‌های ذی‌ربط پرداخت نماید.</p>
ماده (۱۲)	✓				موافق حذف
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۱۲) در لایحه			✓		با رعایت اصلاحات ذیل موافقت می‌شود: با توجه به پیشنهاد دولت در تبصره «۲» ماده (۱۱) الحاقی دولت برای پرداخت مابه‌التفاوت نرخ بلیت مصوب و قیمت تمام شده

شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					قطارهای حومه‌ای به شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات، پیشنهاد می‌شود این ماده به شرح ذیل اصلاح شود: «دولت مکلف است به منظور ایجاد مزیت رقابتی برای حمل‌ونقل ریلی مسافری و جبران بخشی از زیان ناشی از جابه‌جایی مسافر، کمک‌زیان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری دولتی و غیردولتی را در هر سال محاسبه و به وزارت راه و شهرسازی اختصاص دهد. آیین‌نامه اجرایی این ماده توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ظرف ۶ ماه تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد».
ماده (۱۳)	✓				موافق حذف
حکم الحاق شده به‌عنوان ماده (۱۳) در لایحه			✓		با رعایت اصلاحات ذیل موافقت می‌شود: عبارت «برای بار اول تذکر کتبی و برای بار دوم به بعد متناسب با نوع و تکرار تخلف از ده میلیون (۱۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تا سی میلیون (۳۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال به‌ازای هر تخلف جریمه خواهند شد. 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 مبنی بر به‌عبارت «برای بار اول و دوم متناسب با نوع و تکرار تخلف از پنجاه میلیون ریال تا سیصد میلیون ریال به‌ازای هر تخلف جریمه می‌شوند. میزان جرائم یاد شده متناسب با تورم سالیانه اعلامی بانک مرکزی با تصویب هیئت‌وزیران قابل افزایش است. در صورت تکرار تخلف بیش از دو بار یا صدور گواهی خلاف واقع، مراجع مذکور مجازند پروانه فعالیت متخلف را از ۶ ماه تا یک سال تعلیق و در صورت تکرار به‌صورت دائم لغو نمایند» اصلاح شود.
ماده (۱۴)	✓				با پیشنهاد لایحه دولت مبنی بر الحاق حکم جدید به‌عنوان ماده (۱۴) موافقت می‌شود.
ماده (۱۵)				✓	مسئولیت تعیین ضوابط و نظارت بر فعالیت سکوهای ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل مسافر و بار درون‌شهری و مسافر برون‌شهری در حوزه‌های شدآمد (ترافیک)، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر (ناوگان، رانندگان، راکبان و مسافران)، در محدوده شهرها و حریم برعهده وزارت کشور و در محدوده خارج از شهرها برعهده سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است. تبصره «۱»- وزارت کشور و وزارت راه و شهرسازی مکلف‌اند با همکاری فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، دستورالعمل نحوه فعالیت و نظارت بر سکوهای ارائه‌دهنده خدمات هوشمند حمل‌ونقل مسافر و بار درون‌شهری و مسافر برون‌شهری در حوزه‌های فوق‌الذکر را ظرف حداکثر ۳ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، مبتنی بر موارد ذیل تدوین و ابلاغ نمایند:



شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					<p>۱. ارائه ضوابط مربوط به صلاحیت‌های فردی و حرفه‌ای رانندگان و راکبان شامل تابعیت جمهوری اسلامی ایران و یا پروانه کار برای اتباع خارجی، دارا بودن گواهی عدم سوء پیشینه مؤثر کیفری معتبر، دارا بودن گواهینامه رانندگی متناسب با نوع وسیله نقلیه و اخذ گواهی عدم اعتیاد و قبولی در آزمون‌های روان‌شناسی متناسب با میزان فعالیت،</p> <p>۲. ارائه صلاحیت‌های فنی و انتظامی ناوگان شامل رعایت سن فرسودگی، دارا بودن گواهی معاینه فنی خودرو مختص ناوگان فعال در سکوها، دارا بودن بیمه نامه شخص ثالث معتبر و تعیین شهرهای مستلزم همخوانی شماره پلاک وسیله نقلیه و استان محل فعالیت،</p> <p>۳. ارائه مسئولیت سکوها در قبال احراز صلاحیت فردی و حرفه‌ای رانندگان و راکبان و صلاحیت‌های فنی و انتظامی ناوگان،</p> <p>۴. در نظر گرفتن تخفیف در پرداخت عوارض ازدحام شدآمد (ترافیک) موضوع این ماده برای سفرهای اشتراکی، حمل‌ونقل فعال، پاک و عمومی (نظیر دوچرخه، اسکوتر اشتراکی، ون و مینی‌بوس)، سفرهای انجام شده در چارچوب مفهوم «جابه‌جایی به‌عنوان خدمت» (Mobility-as-a-Service)، سفرهای انجام شده با ناوگان دارای معاینه فنی برتر، برقی، گازسوز، دارای پلاک بومی و مجهز به تجهیزات پایش رفتار راننده و راکب و سفرهای تجمیع کننده بار.</p> <p>تبصره «۲»- قوه قضائیه و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مکلف‌اند امکان ارائه استعلام برخط احراز صلاحیت‌های مذکور در جزءهای «۱» و «۲» تبصره «۱» این ماده و دستورالعمل مربوطه را برای سکوها فراهم نمایند و به محض تغییر در وضعیت استعلام پیشین راننده، راکب یا ناوگان، وضعیت جدید صلاحیت استعلام‌شوندگان را به سکوها اعلام نمایند.</p> <p>تبصره «۳»- شهرداری‌ها با رعایت ماده (۱) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها مکلف به دریافت «عوارض ازدحام ترافیک» از مبلغ کرایه سفر سکوها در محدوده شهرها و حومه هستند. نرخ دریافت عوارض در هر شهر مطابق ضوابط جزء «۴» تبصره «۱» این ماده است. شهرداری‌ها مکلف‌اند عوارض دریافتی را صرفاً برای توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی غیرریلی همان شهر صرف نموده و وفق بند «الف» تبصره «۱» ماده (۲) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها، از دریافت عوارض مضاعف یا بهای خدمات از سکوها و استفاده کنندگان از سکوها خودداری کنند.</p> <p>تبصره «۴»- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مکلف به دریافت «عوارض تردد» از مبلغ کرایه سفر سکوها در محدوده راه‌های کشور و هزینه‌کرد آن برای ارتقای ایمنی راه‌هاست.</p>

پیشنهاد‌های اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)	پیشنهاد الحاق	پیشنهاد اصلاح	مخالف	موافق	شماره ماده
<p>تبصره «۵»- وزارت کشور مکلف است با رعایت قانون مدیریت داده‌ها و اطلاعات ملی مصوب ۱۴۰۱، نسبت به راه‌اندازی سامانه مشترک اطلاعات سفر به‌منظور ثبت و تبادل برخط اطلاعات سفر میان سکوها، شهرداری‌ها، پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای براساس دستورالعمل موضوع این ماده اقدام نماید. عوارض دریافتی موضوع تبصره‌های «۳» و «۴» این ماده و نظارت بر فعالیت سکوها باید مبتنی بر داده‌های این سامانه باشد و امکان ایجاد سکوهایی یکپارچه ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل عمومی و اشتراکی برپایه مفهوم جابه‌جایی به‌عنوان خدمت فراهم شود.</p> <p>تبصره «۶»- تخلفات موضوع این ماده، در کمیسیونی متشکل از پنج عضو شامل افرادی که با حکم وزرای کشور، راه و شهرسازی، دادگستری و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به‌مدت دو سال تعیین می‌شوند به‌همراه نماینده اتحادیه کشوری کسب‌وکارهای مجازی با دعوت وزارت کشور و در محل این وزارتخانه رسیدگی می‌شود.</p> <p>۱. جلسات کمیسیون با حضور حداقل سه عضو رسمیت دارد و تصمیم‌گیری درخصوص احراز تخلف و تعیین مجازات صرفاً با کسب رأی موافق حداقل سه عضو معتبر است.</p> <p>۲. کمیسیون موظف است به شکایات و تخلفات گزارش شده از سوی شهرداری‌ها، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران در حوزه‌های شدآمد (ترافیک)، آلودگی هوا و ایمنی و امنیت سفر (ناوگان، رانندگان، راکبان و مسافران) شامل مواردی همچون استفاده از وسیله نقلیه یا راننده فاقد شرایط این ماده و دستورالعمل مربوطه، عدم ایفای مسئولیت سکوها در قبال احراز صلاحیت‌های رانندگان و راکبان و ناوگان، عدم ثبت اطلاعات سفر و مشخصات راننده و خودروی به‌کارگیری شده و یا تأخیر در ثبت اطلاعات در سامانه مشترک اطلاعات سفر، عدم پرداخت عوارض ازدحام ترافیک و عوارض تردد حسب مورد به شهرداری شهر مربوطه یا سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، عدم رعایت ضوابط شهرداری‌ها برای فعالیت در فرودگاه، پایانه و ایستگاه راه‌آهن و عدم انجام سایر تکالیف مندرج در این ماده و دستورالعمل آن، رسیدگی نماید.</p> <p>۳. در صورت احراز تخلف در هر مورد، سکوها برای بار اول به تذکر کتبی و از بار دوم به بعد، متناسب با نوع و تکرار تخلف، به پرداخت جریمه نقدی معادل یک‌دهم درصد تا یک درصد از مجموع درآمد سکوی مزبور از محل کرایه‌ی سفرها در سال مالی گذشته، به تشخیص کمیسیون محکوم می‌شوند. در صورت تکرار تخلف در هر مورد بیش از سه بار، کمیسیون مجاز است پروانه فعالیت</p>					



شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					سکوی متخلف را از یک ماه تا یک سال تعلیق نماید. تشخیص تناسب تخلف و مجازات‌های اعلامی با کمیسیون است. تبصره «۷»- در صورت استتکاف دستگاه‌های اجرایی از اجرای این ماده و دستورالعمل آن، مرتکب به مجازات درجه ۶ تعزیری موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی محکوم می‌شود.
ماده (۱۶)				✓	«به‌منظور توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و کاهش مصرف سوخت، منابع حاصل از اجرای بندهای ذیل به نسبت مساوی به صندوق توسعه شهری و روستایی و صندوق توسعه حمل‌ونقل واریز شده تا مطابق آیین‌نامه‌ای که حداکثر ۳ ماه پس از تصویب این قانون به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد، صرفاً برای کمک‌هزینه و تسهیلات خرید و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی مسافری شهری و برون‌شهری تولید داخل و وارداتی از قبیل اتوبوس، مینی‌بوس، ون و واگن قطار شهری شود: الف) افزایش یک واحد درصد مالیات بر نقل‌وانتقال خودرو موضوع ماده (۳۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده (مصوب ۱۴۰۰)، ب) اخذ ۴ درصد از مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی خودروهای وارداتی از واردکنندگان به‌عنوان عوارض توسعه حمل‌ونقل عمومی، ج) اخذ ۲ درصد عوارض توسعه حمل‌ونقل عمومی از قیمت فروش کارخانه خودروهای سرهم‌بندی (مونتاژی) با داخلی‌سازی کمتر از ۴۰ درصد».
ماده (۱۷)				✓	در راستای تسهیل در توسعه و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و کاهش مصرف سوخت، سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی و تا پیش از تأسیس سازمان مذکور، وزارت نفت، مکلف است متناسب با میزان سوخت صرفه‌جویی شده براساس آیین‌نامه‌ای که ظرف حداکثر ۳ ماه پس از تصویب این قانون با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن، تجارت راه و شهرسازی، کشور و امور اقتصادی و دارایی به تصویب هیئت‌وزیران می‌رسد، نسبت به صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی متناسب با سازوکار ماده (۴۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت در طرح‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی به نفع سرمایه‌گذاران عامل صرفه‌جویی به شرح ذیل اقدام نماید: الف) اشخاص حقیقی یا حقوقی اسقاط‌کننده ناوگان فرسوده و سرمایه‌گذاران در طرح‌های نوسازی ناوگان فرسوده درون‌شهری و برون‌شهری، ب) اشخاص حقیقی یا حقوقی تأمین‌کننده ناوگان جدید عمومی مسافری شهری و برون‌شهری، ج) سکوهای برخط ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل بار که از طریق اقداماتی نظیر تجمیع و حمل بهینه بار، استفاده از ناوگان گازسوز یا برقی، بهره‌گیری از فناوری‌های هوشمند حمل‌ونقل در

شماره ماده	موافق	مخالف	پیشنهاد اصلاح	پیشنهاد الحاق	پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)
					مسیریابی، انبارداری و آماد (لجستیک) در حمل‌ونقل شهری و برون‌شهری، موجب صرفه‌جویی در مصرف سوخت می‌شوند. (د) سرمایه‌گذاران در طرح‌های اسقاط خودروهای فرسوده و جایگزینی با خودروهای کم‌مصرف، برقی- بنزینی (هیبریدی) و برقی، (ه) شرکت‌های تولیدکننده خودروهای کم‌مصرف، گازسوز، هیبرید و برقی.
ماده (۱۸)				✓	به‌منظور دسترسی و تسهیل عبور و مرور از شهرهای پیرامونی، وزارت کشور مکلف است از محل منابع مالیات بر ارزش افزوده شهرداری کلان‌شهرهای موضوع این ماده ظرف ۶ ماه، با همکاری وزارت راه و شهرسازی، سازوکار سیاست‌گذاری، طراحی و بهره‌برداری شبکه حمل‌ونقل همگانی یکپارچه را برای منطقه عمومی تهران و سایر کلان‌شهرهای کشور تهیه و به تصویب هیئت‌وزیران برساند.
ماده (۱۹)				✓	پلیس راهور فراجا موظف است موقعیت دقیق تصادفات را در سامانه اطلاعات جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل (موضوع جزء «۱» بند «ج» ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (مصوب ۱۳۹۵)) ثبت کرده و وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای) موظف است براساس آن، فهرست نقاط حادثه‌خیز را احصا و در سامانه ثبت نماید. سازمان برنامه و بودجه موظف است اعتبارات مربوط به ردیف‌های مرتبط با نقاط حادثه‌خیز سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در بودجه‌های سنواتی را صرفاً براساس اطلاعات بروز این نقاط در سامانه یاد شده تخصیص دهد.
ماده (۲۰)				✓	تبصره ذیل به ماده (۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹) اضافه می‌شود: تبصره «۱»- پلیس راهنمایی و رانندگی فراجا موظف است با همکاری قوه قضائیه ظرف حداکثر ۶ ماه از محل منابع داخلی خود از منابع حاصل از جرائم رانندگی (موضوع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی)، سامانه اختصاصی اعتراض متخلفین راهنمایی و رانندگی را به بهره‌برداری رساند. پس از این تاریخ، تمامی اعتراضات به جرائم رانندگی تنها به‌صورت برخط و از طریق این سامانه امکان ثبت و پیگیری خواهد داشت.
ماده (۲۱)				✓	وزارت نفت موظف است در راستای کاهش انتشار آلاینده‌های هوا، بهبود عملکرد فنی ناوگان سنگین و تنوع‌بخشی به سبد سوخت مصرفی نسبت به تأمین و عرضه نفت گاز سبز (نفت گاز با استاندارد یورو ۴ یا ۵ که حاوی ۵ یا ۷ درصد وزنی نفت گاز برپایه زیستی (بیودیزل) با استاندارد شرکت تابعه وزارت نفت) در



پیشنهادهای اصلاحی (ناظر به جزء مربوط به ماده قانون فعلی در لایحه دولت)	پیشنهاد الحاق	پیشنهاد اصلاح	مخالف	موافق	شماره ماده
<p>جایگاه‌های سوخت کشور اقدام نماید. قیمت نفت گاز سبز به صورت روزانه و متناسب با هزینه‌های تأمین و توزیع توسط همان شرکت تعیین می‌شود و می‌بایست در نمایشگرهای جایگاه قابل مشاهده باشد.</p> <p>تبصره- افزایش درآمد حاصل از فروش این نوع نفت گاز نسبت به نفت گاز معمولی، صرفاً برای افزایش تولید و تأمین نفت گاز برپایه زیستی (بیودیزل)، اجرای طرح‌های مدیریت مصرف سوخت، تأمین و تخصیص سوخت یاد شده به ناوگان اتوبوسرانی عمومی درون شهری، متنوع‌سازی سبد سوخت و حمایت از برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل به مصرف می‌رسد.</p>					

مأخذ: همان.

منابع و مآخذ

- [۱] اعلام وصول لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، مهرماه ۱۴۰۳.
https://rc.majlis.ir/fa/legal_draft/show/1822512
- [۲] قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، ۱۳۸۶. <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/128366>
- [۳] اصلاح لایحه اصلاح قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به مجلس شورای اسلامی.
<https://dotic.ir/print/7935>
- [۴] دبیری‌نژاد، ش. مسئله کمبود و فرسودگی اتوبوس‌های شهری؛ نیازسنجی و تأمین اعتبار، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۹۸۹۶، ۱۴۰۳.

گزیده سیاستی

تصویب لایحه اصلاح قانون توسعه حمل و نقل عمومی در صورت انجام اصلاحات و الحاقاتی با محوریت تأمین مالی پایدار برای نوسازی ناوگان فرسوده، تنظیم‌گری ترافیکی، آلودگی هوا و امنیت سفر سکوهای حمل و نقل، تقویت حمل و نقل حومه‌ای و شرکت‌های لجستیکی پیشنهاد می‌شود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir