

«لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹ و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران»

ماده واحده

نظر به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ درخصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده پنجاهم (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ و در اجرای بندهای شانزدهم (۱۶) و بیست و ششم (۲۶) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و در اجرای تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات «تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ‌های عمومی شهر تهران مصوب ۱۳۹۵» و «تعیین نرخ حق توقف پارکینگ‌های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در شهر تهران مصوب ۱۳۹۳» مصوب ۱۳۹۷/۱۱/۱۴ شورای اسلامی شهر تهران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۳۹۹ عوارض پارک حاشیه‌ای و از تاریخ ابلاغ این مصوبه، واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران را مطابق ضوابط مقرر در این مصوبه اعمال نماید.

الف) پارک حاشیه‌ای

تبصره ۱- نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای خودرو در شهر تهران بر اساس مدت زمان پارک، مطابق جدول شماره (۱) تعیین و بر مبنای اعمال مقادیر ضریب مربوط به رده‌بندی معابر، وفق جدول شماره (۲) محاسبه می‌گردد.

جدول شماره (۱) - نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس مدت زمان توقف

نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت
سواری و وانت	۱۰/۰۰۰
کامیونت و مینی‌بوس	۲۰/۰۰۰

عوارض پارک حاشیه‌ای در نیم ساعت اول رایگان بوده و محاسبه‌ی عوارض توقف بیش از آن با احتساب نیم ساعت اول خواهد بود.

جدول شماره (۲) - رده‌بندی معابر

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱	۰,۸	۰,۶	۰,۵
ضریب خوش‌حسابی	۰,۹	۰,۹	۰,۹	۰,۹

تبصره دوم (۲):

رده‌بندی معابر مصوب پارک حاشیه‌ای بر اساس موقعیت مکانی، رده‌ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا و کاربری غالب معبر از حیث تجاری و یا اداری مطابق دستورالعملی که سازمان حمل و نقل و ترافیک حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه تهیه خواهد کرد تعیین می‌گردد. سازمان مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر پارک حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معابر در مقاطع زمانی شش‌ماهه اقدام نماید.

تبصره سوم (۳):

عوارض پارک حاشیه‌ای خودرو به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات خودرو در سامانه تهران من (my.tehran.ir) و یا در گاه‌های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می‌گردد.

تبصره چهارم (۴):

در صورتی که حساب تهران من شهروندان دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای خودروی ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش حسابی نهم (۰,۹) محاسبه می‌گردد.

تبصره پنجم (۵):

در صورت عدم پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای، بدهی عوارض به عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده بیست و نهم (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود.

تبصره ششم (۶):

در اجرای ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات مقرر پارک حاشیه‌ای اقدام نماید. اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات پارک حاشیه‌ای توسط پلیس راهنمایی و رانندگی، نافی پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای نبوده و شهرداری تهران مکلف به وصول آن است.

تبصره هفتم (۷):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) به منظور ترغیب بخش خصوصی به فعالیت در موضوع پارک حاشیه‌ای هوشمند، می‌تواند در قرارداد واگذاری بهره‌برداری از فضاهای پارک حاشیه‌ای نسبت به پیش‌بینی ارائه خدمات مبتنی بر ارزش افزوده با رضایت شهروند و با رعایت ضوابط و مقررات مربوطه اقدام نماید. ارائه خدمات ارزش افزوده‌ای صرفاً از طریق هوشمند امکان‌پذیر بوده و کلیه مسئولیت‌های ناشی از ارائه این خدمات، با بهره‌بردار خواهد بود.

تبصره هشتم (۸):

به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می شود عوارض پارک حاشیه ای حداکثر یک (۱٪) درصد از معابر مجاز مدیریت پارک حاشیه ای را با اعمال ضریب تا سه دهم (۰/۳) محاسبه نماید. بدیهی است ضریب مذکور در ضرایب موضوع جدول شماره (۲) ذیل تبصره یکم (۱) ضرب خواهد شد.

(ب) پارکینگ های عمومی شهر تهران

تبصره نهم (۹):

شهرداری تهران موظف است بهره برداری از کلیه پارکینگ های عمومی در اختیار سازمان ها، شرکت ها و مناطق بیست و دو گانه شهرداری را از طریق مزایده عمومی و با لحاظ بهینه سازی و نوسازی آنها به بخش خصوصی و تعاونی واگذار نماید. برندگان مزایده های عمومی موظفند کلیه ضوابط و دستورالعمل های ابلاغی از سوی صنف مربوطه را رعایت نمایند.

تبصره دهم (۱۰):

در صورتی که شهرداری تهران در برخی از پارکینگ های عمومی نرخ حق توقف خاصی را مد نظر داشته باشد مکلف است آن را در اسناد مزایده اعلام نماید.

(ج) نرخ حق توقف موتورسیکلت

تبصره یازدهم (۱۱):

نرخ ورودیه و حق توقف موتورسیکلت در شهر تهران بر اساس جدول ذیل تعیین و حداکثر تا سقف سی هزار (۳۰/۰۰۰) ریال قابل وصول خواهد بود.

جدول شماره (۳) - نرخ ورودیه و حق توقف موتورسیکلت (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	نرخ ورودیه و یک ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت پس از ساعت اول
موتورسیکلت	۱۰/۰۰۰	۵/۰۰۰

گزارش توجیهی

الف. مبانی فنی - تخصصی

یکی از سیاست‌های مدیریت ترافیکی رایج در دنیا در راستای اعمال هزینه برای استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه شخصی، مدیریت پارک حاشیه‌ای از طریق اخذ هزینه خصوصاً در مراکز پرتراکم شهرهاست. بدین منظور هر چه به مناطق پرتراфик نزدیک می‌شویم هزینه استفاده از پارکینگ بیشتر می‌شود. این استراتژی چندین فایده دارد؛ از جمله اینکه استفاده‌کنندگان از وسایل نقلیه شخصی را با توجه به هزینه پارک به سمت گزینه‌های دیگر حمل‌ونقل از جمله حمل‌ونقل عمومی سوق می‌دهند. ضمن اینکه این موضوع برای مدیریت شهری نیز می‌تواند درآمدزا باشد که از این درآمد می‌توان در جهت بهبود تردد وسایل نقلیه و ارتقاء حمل‌ونقل عمومی در سطح شهرها استفاده نمود.

وقتی افراد بسیاری بخواهند از یک منفعت عمومی کمیاب استفاده کنند، ملاحظات شخصی در استفاده از این منابع محدود، منافع ملموس بلندمدتی ایجاد نخواهد کرد. پارکینگ رایگان حاشیه خیابان نیز با چنین شرایطی روبروست زیرا رانندگان در خیابان برای یافتن جای پارک باهم به رقابت پرداخته و با صرف زمان برای یافتن جای پارک، باعث اتلاف سوخت، آلودگی هوا و ایجاد ترافیک می‌شوند و با یافتن جای پارک، دیگر انگیزه‌ای برای کاهش مدت زمان پارک خودروی خود ندارند.

در بعضی از شهرها شهرداری‌ها استفاده از جای پارک کنار خیابان را گاهی به وسیله اعمال ضوابطی محدود می‌نمایند. این مقررات اغلب شامل ایجاد محدودیت در میزان استفاده از فضای پارک حاشیه‌ای به یک یا دو ساعت است. اما گاهی بر این محدودیت ساعت نمی‌توان نظارت داشت. وقتی تمام فضاهای پارک حاشیه‌ای کنار خیابان اشغال شده است، حجم گسترده تقاضا برای عرضه‌ی اندک فضای پارک شکل گرفته و رانندگان منتظر می‌مانند که یکی از خودروهای پارک شده بخواهد از پارک خارج شود. به این ترتیب هر چه تعداد خودروهایی که خواهان جای پارک هستند بیشتر باشد، زمان بیشتری برای یافتن آن نیاز خواهند داشت. تلاش برای یافتن جای پارک، صفی متحرک از خودروهایی که منتظر یافتن آن هستند ایجاد می‌کند. اما یک فرد نمی‌تواند در نظر بگیرد که چند خودرو

در صف پارک هستند؛ زیرا این خودروها از خودروهای دیگری که برای انجام کاری در حال گذر هستند قابل شناسایی نمی‌باشند. با این حال برخی از محققان تلاش کرده‌اند که تعداد خودروهای در حال گشت و زمان صرف شده آنها را برای یافتن جای پارک تخمین بزنند که در این تحقیق میانگین زمان برای یافتن جای پارک ۳/۵ دقیقه الی ۱۳/۹ دقیقه بوده است. این مطالعات در محدوده‌هایی انجام شده است که قیمت جای پارک در آن پایین و حجم ترافیک بالا بوده است و گمان می‌رفته که مشکل جای پارک دارد. حتی صرف زمانی اندک برای یافتن جای پارک نیز می‌تواند به ترافیک پیش‌بینی نشده‌ای منجر شود.

به عنوان مثال اگر مرکز شهر پرتراffیکی را در نظر بگیریم که برای یافتن یک جای پارک به طور متوسط سه دقیقه وقت صرف شود، در صورتی که در روز از هر جای پارک به طور متوسط ۱۰ خودرو استفاده کنند، هر جای پارک در یک روز، ۳۰ دقیقه زمان یافتن در بر خواهد داشت. اگر متوسط سرعت خودرو در این مدت، ۱۰ کیلومتر در ساعت باشد، هر جای پارک، یک سفر ۵ مایلی در روز ایجاد می‌کند. یک بلوک شهری تجاری به طور میانگین ۳۳ جای پارک در حاشیه خود ایجاد می‌کند. بنابراین هر بلوک تجاری در هر روز ۱۶۵ کیلومتر و ۶۰ هزار کیلومتر در هر سال (معادل بیش از دو دور سفر به دور کره زمین) سفر ایجاد خواهد کرد. به دلیل این که به دنبال جای پارک بودن، در محدوده‌هایی که به طور معمول هم پرتراffیک هستند، تراffیک را تشدید می‌کند.

با توجه به توضیحات فوق، سیاست‌های مدیریت پارک حاشیه‌ای باید به گونه‌ای باشد که بتواند مدیریت شهری را در راستای رسیدن به اهداف ذیل یاری نماید:

- ۱- ایجاد تمایل در تغییر مد حمل و نقل شهروندان
- ۲- جلوگیری از سفرهای جست و جوی فضای پارک
- ۳- جلوگیری از پارک دوبل و انسداد مسیر
- ۴- توزیع چگالی پارک حاشیه در معابر مختلف
- ۵- کسب درآمد برای توسعه حمل و نقل عمومی
- ۶- کاهش استفاده از خودرو و در نتیجه آن کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی

در حال حاضر با ظهور سیستم‌های هوشمند در سرتاسر جهان و وجود گوشی‌های هوشمند، مطالعات مدیریت شهری پیشنهاد می‌نمایند تا در مدیریت پارک حاشیه‌ای به جای استفاده از سیستم‌های پارکومتری به سیستم‌های نوین با هزینه سرمایه‌گذاری پایین‌تر روی آورده شود. در این راستا پیشنهاد گردید تا در شهر تهران نیز سیستم هوشمند پارک حاشیه‌ای با دانش فنی و بومی اجرا گردد. مزایای سیستم هوشمند پارک حاشیه‌ای به شرح ذیل می‌باشد:

- ۱- جلوگیری از پرداخت نقدی در خیابان‌ها و پرداخت الکترونیکی
- ۲- ثبت سوابق پارک شهروندان در سامانه تهران من جهت گزارش به ایشان
- ۳- جلوگیری از فساد و دریافت هزینه خارج از تعرفه
- ۴- حفظ کرامت شهروندان

ب. مبانی زیست‌محیطی

رشد سریع جمعیت و افزایش تملک وسایل نقلیه شخصی، گسترده‌گی جغرافیایی شهر را به دنبال دارد. در چنین شهرهایی سیستم حمل‌ونقل درون‌شهری اهمیت ویژه یافته و به نحوی طراحی می‌گردد که حداکثر کارایی را در سرویس‌دهی به شهروندان داشته باشد. با افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه در شهرها، تراکم و افزایش آلودگی هوا به ویژه در مناطق مرکزی شهر تشدید شده که این امر یکی از عوامل افزایش تعداد تصادفات در شبکه راه‌ها است. خصوصاً اینکه شبکه راه‌ها برای حجم‌های ترافیکی موجود طراحی نگردیده است. در چنین شرایطی، افزایش پارک حاشیه‌ای نیز منجر به کاهش عرض معابر و در نتیجه افزایش مشکلات شبکه راه‌ها می‌شود. دلیل اینکه چرا به این مشکل در طول زمان توجه نشده است این است که مهندسان ترافیک تنها به مدیریت ترافیک جاری شهر توجه داشته و از مدیریت پارکینگ غافل شده‌اند. لذا یکی از مشکلات عمده در مدیریت ترافیک، «مدیریت ترافیک ساکن» است.

زمان توقف خودروهای سواری شخصی در شهرها به مراتب بیش از مدت زمان حرکت آنهاست. بنابراین، پیش‌بینی فضای مناسب پارکینگ برای خودروها به ویژه در مناطق پرتراکم و مرکزی شهر علاوه بر صرفه‌جویی در

زمان تلف شده برای جست و جوی فضای پارکینگ، صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش استهلاک وسایل نقلیه و آثار نامطلوب روانی، باعث کاهش حجم خودروهای سرگردان در جست و جوی فضای پارکینگ و در نتیجه کاهش زمان تأخیر در شبکه می شود. به عقیده برخی از کارشناسان، خطر تصادف بیشتر از آنکه به ترافیک جاری مرتبط باشد به ترافیک سرگردان مربوط است. بنابراین با توجه به مشکلات مذکور، می بایست با هدف استفاده بهینه از فضا و امکانات موجود در حل این مشکل قدم برداشت.

از مزایای مدیریت پارک حاشیه ای می توان به کاهش مسافت طی شده توسط وسایل نقلیه و در نتیجه کاهش آلودگی هوا، کاهش تداخل وسایل نقلیه با یکدیگر، و به دنبال آن افزایش ایمنی اشاره نمود. همچنین اختصاص عوارض دریافت شده از پارک حاشیه ای به حمل و نقل عمومی موجب توسعه زیرساخت حمل و نقل عمومی می گردد که خود منجر به افزایش سهم سفر عمومی و کاهش سهم سفرهای شخصی و همچنین کاهش آلودگی هوا می شود.

همچنین مدیریت پارک حاشیه ای زیست پذیری شهری را بهبود می بخشد. آشکارترین مزیت این مدیریت کاهش سریع پارک های بی نظم و مسدود کننده معابر است. پس از این نظم بخشی، پارکینگ حاشیه خیابان می تواند با نقش های مورد نظر برای آن خیابان، از جمله ایجاد فضاهای عمومی دلپذیرتر، شرایط بهتر برای پیاده روی و دوچرخه سواری و دسترسی بهتر به ایستگاه های حمل و نقل عمومی سازگار شود.

ج. مبانی اقتصادی

چنانچه توقف در کنار خیابان، ارزان تر از توقف در پارکینگ های خارج از خیابان باشد، جست و جوی جای پارک از جنبه فردی، انتخابی عقلانی است؛ اما از جنبه عمومی، این کار موجب افزایش ترافیک، اتلاف سوخت، افزایش تصادفات و آلوده سازی هوا می شود. این مسائل وقتی ایجاد می شود که شهرها، کرایه ارزانی برای پارک حاشیه ای وضع کنند.

به منظور حذف زمان برای یافتن جای پارک، شهرها می توانند کرایه ای واقعی برای جای پارک وضع کنند؛ کرایه واقعی که می تواند در ساعات مختلف روز، متفاوت بوده و تقاضای پارکینگ را متعادل سازد. اگر شهری، کرایه ای

برای پارکینگ کنار خیابانی وضع کند که به اندازه‌ای بالا باشد که همیشه تعدادی از جای پارک‌های مجاور هر بلوک خالی بماند، رانندگان همیشه جای پارک خالی در نزدیکی مقصدشان خواهند یافت. قیمت واقعی با وجود بالا یا پایین بودن باید به گونه‌ای وضع شود که کمبود جای پارک احساس نشود. دولت‌ها اغلب خدمات عمومی را به گونه‌ای قیمت‌گذاری می‌کنند که هزینه بازتولید آن را تأمین کند؛ لکن هدف‌گذاری هزینه واقعی در پارک حاشیه‌ای، به معنای مدیریت یک منبع کمیاب است نه تأمین مالی هزینه‌های عرضه آن. اگر هدف قیمت‌گذاری واقعی کرایه جای پارک، رسیدن به شرایطی باشد که رانندگان بدون جست‌وجو بتوانند جای پارک بیابند، میزان مناسب جای پارک خالی در کنار خیابان چقدر خواهد بود؟ مهندسان ترافیک اغلب توصیه می‌کنند که این نرخ باید حدود ۱۵ درصد جای پارک‌ها باشد؛ تا ورود و خروج به پارکینگ آسان صورت گیرد. در صورت پذیرش این موضوع، میزان قیمت واقعی برای پارک حاشیه‌ای در طول روز متفاوت خواهد بود.

درآمد حاصل از پارک حاشیه‌ای به مانند اجاره زمین عمومی است. جای پارک‌های حاشیه خیابان، زمین شهری با میزان عرضه ثابتی است که درآمد ناشی از آن اجاره زمین به شمار می‌رود. تقاضا، تعیین‌کننده ارزش اجاره این جای پارک‌هاست و سود ناشی از آن باید صرف عرضه خدمات عمومی در شهر شود. اخذ کرایه از پارکینگ‌های حاشیه خیابان بسیار مؤثرتر از وضع مالیات بر اجاره زمین است. قیمت پارکینگ حاشیه خیابان، هزینه‌ای است که از استفاده‌کنندگان آن دریافت می‌شود و مالیات به شمار نمی‌رود، یعنی از مالکان وسایل نقلیه دریافت می‌شود نه از مالکان زمین. کرایه پارک حاشیه خیابان به نسبت زمان استفاده تنها از رانندگانی که زمین عمومی کمیابی را اشغال کرده‌اند، دریافت می‌شود و به اعتقاد برخی صاحب‌نظران، درآمد عمومی «به‌وسیله جامعه، برای استفاده جامعه، به قیمت بازتولید جامعه اخذ می‌شود» و صرف هزینه‌های تأمین خدمات عمومی برای محله‌ها می‌گردد.

نکته بعد آن است که اخذ عوارض از پارک حاشیه‌ای آسان‌تر از جمع‌آوری مالیات بر ارزش افزوده زمین است. کتاب‌های زیادی درباره دشواری‌های سنجش ارزش زمین (مانند اینکه چگونه ارزش زمین و ساختمان از هم جدا می‌شود) و مشکلات اخذ مالیات از این زمین‌ها (مانند این که آیا باید از ارزش اجاره زمین مالیات گرفت یا ارزش سرمایه) نگاشته شده است. قیمت‌گذاری کرایه این جای پارک‌ها نیز ساده می‌باشد. اگر میزان عوارض، بسیار بالا

باشد جا پارک‌های زیادی خالی می‌ماند و اگر این قیمت خیلی پایین باشد، جای پارک‌های زیادی پر می‌شود. در هر دو حالت به راحتی می‌توان با بالا بردن یا پایین آوردن قیمت کرایه، آن را متناسب با تقاضا تنظیم نمود. پارکینگ‌های حاشیه خیابان را می‌توان بازار زمین در هر شهر تلقی کرد.

ملاحظات مرتبط با مقوله برابری اخذ عوارض پارک حاشیه‌ای، از نظر اقتصادی مؤثر است و ممکن است از نظر سیاسی نیز تأثیراتی داشته باشد، اما سؤال اینجاست که آیا این برابری عادلانه نیز هست؟ برای قضاوت در این باره باید آن را با جایگزین خود (پارکینگ‌های عمومی) مقایسه کرد. الزامات پارکینگ خارج از خیابان موجب افزایش قیمت کالا و خدمات می‌شود. اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان در مقایسه با پارکینگ خارج از خیابان به یک دلیل ساده، عادلانه‌تر است: همه افراد خودروی شخصی ندارند و افراد بدون خودرویی که از مغازه‌هایی خرید می‌کنند که به دلیل استفاده از پارکینگ خیابان عوارض پرداخت می‌کنند نیز به طور غیرمستقیم هزینه این پارکینگ را به صورت افزایش قیمت بر روی کالاهایی که می‌خرند، پرداخت می‌کنند. پیمایش ملی سفر خانوار در سال ۲۰۰۱ نشان داد که خانوارهایی که درآمدی کمتر از ۲۵ هزار دلار در سال دارند، ۹ برابر بیشتر از خانوارهایی که درآمد بیش از ۲۵ هزار دلار در سال دارند ممکن است فاقد خودرو باشند. هم‌چنین احتمال صاحب خودرو نشدن خانوارهایی که در خانه اجاره‌ای زندگی می‌کنند ۶ برابر افرادی است که صاحب‌خانه هستند. خودرو به صورت نامساوی میان افراد جامعه تقسیم شده و اخذ کرایه از رانندگانی که از پارکینگ حاشیه خیابان استفاده می‌کنند خیلی عادلانه‌تر از این است که همه افراد (چه آن‌هایی که خودرو دارند و چه آن‌هایی که ندارند) را مجبور به پرداخت هزینه پارکینگ خارج از خیابان نماییم.

عوامل مختلفی بر مکان پارک خودرو تأثیر دارد. این عوامل عبارت‌اند از مدت توقف، تعداد افرادی که در خودرو هستند و ارزشی که راننده برای صرفه‌جویی در زمان خود قائل است. رانندگان بسته به نوع سفر برای زمان خود ارزش متفاوتی قائل هستند و کرایه پارکینگ، رانندگان را توانمند می‌کند تا بر اساس نوع سفر و انگیزه خود در آن لحظه، زمان خود را ارزش‌گذاری کنند. رانندگانی که همیشه نمی‌توانند در بهترین جا، پارک کنند می‌توانند فقط در زمان‌هایی که صرفه‌جویی در وقت برایشان بسیار مهم است در این نقاط توقف کنند. در عوض همه می‌توانند با

صرفه جویی در هزینه کرایه پارکینگ از وسایل نقلیه عمومی استفاده کرده یا به قدم زدن یا دوچرخه سواری برای رسیدن به مقصد بپردازند. اخذ عوارض واقعی پارک حاشیه ای، پارک حاشیه ای را به محلی در دسترس برای همگان تبدیل کرده و موجب می شود که رانندگان انتخاب کنند که کجا توقف نمایند. بسیاری از افراد از این که در مواقع اضطراری، حتی باوجود پرداخت هزینه، نمی توانند جای پارک مناسبی پیدا کنند، عصبانی شده بنابراین اغلب آن ها احساس می کنند اگر به گونه ای برنامه ریزی شود که وقتی نیاز به توقف فوری دارند همیشه جایی برای پارک پیدا کنند، اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان، عادلانه است.

مدیریت هدفمند پارک حاشیه ای موجب بهبود عملکرد کل سیستم پارکینگ می شود. به عنوان مثال کاهش میزان اشباع پارک حاشیه ای ضرورت سرمایه گذاری در توسعه فضاهای پارکینگ را کاهش می دهد. همچنین مدیریت هدفمند باقیمت گذاری کارآمد، سرمایه گذاری های غیروشمندانانه را کاهش می دهد. بنابراین حتی اگر پارکینگ های غیر حاشیه ای بیشتری مورد نیاز باشد، مدیریت پارک حاشیه ای به دلایل زیر مفید خواهد بود:

- ۱- یک منطقه بتواند مقدار کافی سرمایه گذاری برای احداث پارکینگ غیر حاشیه ای را دریافت کند.
- ۲- رانندگان رغبت بیشتری برای استفاده و پرداخت هزینه پارکینگ های غیر حاشیه ای پیدا می کنند که این موضوع باعث افزایش سود پارکینگ های غیر حاشیه ای خواهد شد.
- ۳- بدست آمدن اطلاعات لازم جهت تصمیم گیری های مربوط به سرمایه گذاری در زمینه توسعه پارکینگ ها از سوی دولت و یا سرمایه گذاران خصوصی و یا صاحبان ساختمان ها؛ این امکان به سرمایه گذاران انگیزه های مناسبی می دهد تا به منظور فراهم کردن پارکینگ به مقدار مناسب، به قیمت مناسب و در مکان های مناسب اقدام نمایند.
- ۴- مدیریت تقاضای پارک حاشیه ای و نیازسنجی سرمایه گذاری برای توسعه پارکینگ های عمومی.

د. مبانی حقوقی

ضوابط قانونی ناظر بر مدیریت پارک حاشیه ای در ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی و «آیین نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیئت وزیران مشخص شده است. مطابق ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات

رانندگی»، «در شبکه معابر شهری پرتراфик که برابر مقررات راهنمایی و رانندگی ممنوعیت توقف وجود ندارد با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، شهرداری‌ها می‌توانند برای مدیریت پارک‌های مجاز حاشیه‌ای ابزارها و وسایل لازم از قبیل ایست‌سنگ (پارکومتر) یا کارت پارک نصب و برای توقف بیش از نیم ساعت در محدوده زمانی ۷ صبح تا ۹ شب حق توقف مناسبی که میزان آن به پیشنهاد شوراهای اسلامی شهرها و تصویب وزیر کشور تعیین می‌شود بر طبق مقررات مربوط به اخذ عوارض دریافت نمایند. توقف بدون مجوز به منزله ارتکاب تخلف توقف ممنوع خواهد بود.» بر این اساس شهرداری تهران در سنوات گذشته، لایحه مربوط به تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای را بر مبنای ضوابط و مقررات موضوعه تهیه و جهت تصویب در شورای اسلامی شهر تهران به منظور تصویب وزیر محترم کشور ارسال می‌نماید.

مطابق تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، «نحوه مدیریت پارک‌های حاشیه‌ای و تعیین معابر پرتراфик، شرایط و نحوه جذب و آموزش به کارگیری متصدیان مربوطه به موجب آئین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری شورای عالی استان‌ها تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.» در همین راستا هیئت محترم وزیران در سال ۱۳۹۴ به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، آئین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» را به تصویب رساند. به موجب بند (ت) ماده یکم (۱) آئین‌نامه مذکور، «معابر شهری پرتراфик» که قابلیت مدیریت پارک حاشیه‌ای را دارند معابری هستند که مطابق ماده دوم (۲) این آئین‌نامه به شرح ذیل تعیین می‌شوند:

«الف- معابری که بر اساس مطالعات تحلیل عرضه و تقاضای پارکینگ، تقاضا برای پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در یک دوره زمانی حداقل شش ساعته بیش از میزان عرضه پارکینگ در حاشیه معابر موردنظر باشد.

تبصره- مطالعات موضوعی فوق‌الذکر بر اساس مصوبات شورای عالی در خصوص انواع مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها، توسط شهرداری برای ناحیه‌ای با محدوده مشخص و با ملاحظه عرضه پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای و سطح سرویس معابر موردنظر انجام می‌پذیرد. مرجع تصویب این مطالعات، شورای استان می‌باشد. در شهر تهران، مرجع تصویب، شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران است.

ب- بیش از پنجاه درصد تقاضای پارک حاشیه‌ای بر اساس مطالعات بند (الف) برای دسترسی به کاربری‌های غیرمسکونی شامل تجاری، اداری، خدماتی، آموزشی، رفاهی، درمانی، زیارتی یا تفریحی باشد.

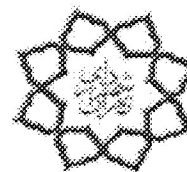
پ- حداکثر از نوع شریانی درجه (۱) و حداقل از نوع جمع و پخش‌کننده مطابق استاندارد شماره (۱۴۱۴۷) مورخ ۱۳۹۰ سازمان ملی استاندارد ایران با موضوع معابر شهری - طبقه‌بندی باشد.

بنابراین ضوابط فنی مربوط به تعیین معابر پرتراфик شهری که قابلیت مدیریت پارک حاشیه‌ای را دارند بر اساس ماده دوم (۲) فوق‌الذکر تعیین و وفق تبصره دوم (۲) ماده چهارم (۴) آیین‌نامه مذکور به تصویب شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران می‌رسد.

از لحاظ نحوه تعیین میزان عوارض پارک حاشیه‌ای نیز مطابق تبصره سوم (۳) ماده سوم (۳) آیین‌نامه فوق‌الذکر میزان عوارض پارک حاشیه‌ای «باید به گونه‌ای باشد که شهروندان نسبت به کاهش زمان توقف، کاهش استفاده از وسیله نقلیه شخصی و یا ترجیح استفاده از پارکینگ‌های عمومی غیرحاشیه‌ای ترغیب شوند».

لذا با عنایت به مبانی فوق‌الذکر و با توجه به تکلیف شورای محترم اسلامی شهر تهران در تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات «تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ‌های عمومی شهر تهران» مصوب ۱۳۹۵ و «تعیین نرخ حق توقف پارکینگ‌های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در شهر تهران» مصوب ۱۳۹۳» مصوب ۱۳۹۷/۱۱/۱۴ بر شهرداری تهران درخصوص تهیه لایحه جایگزین مصوبات فوق‌الذکر در شش ماهه نخست سال ۱۳۹۸ و با توجه به تبصره (۱) ماده پنجاهم (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ راجع به لزوم تصویب لوایح مربوط به عوارض توسط شوراهای اسلامی کشور تا قبل از پانزدهم بهمن ماه هر سال، در اجرای ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ و نیز مستند به بندهای شانزدهم (۱۶) و بیست و ششم (۲۶) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات بعدی، «لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹ و تعیین ضوابط واگذاری

بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران» جهت جری تشریفات تصویب در شورای محترم اسلامی
شهر تهران تقدیم می‌گردد.



تاریخ: 28/09/1398

شماره: 1113084/10

پیوست: 3

بسم الله الرحمن الرحيم

به: جناب آقای مهندس هاشمی

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

موضوع: لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال 1399 و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از

پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران

با سلام و احترام

به استناد ماده پانزدهم (15) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب 1389» و تبصره (2) ماده سوم «آیین‌نامه اجرایی تبصره (1) ماده پانزدهم قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب 1394 و با توجه به تبصره (1) ماده پنجاهم «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب 1387 و در اجرای بندهای (16) و (26) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب 1375 با اصلاحات بعدی و در راستای الزام مقرر در تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ‌های عمومی شهر تهران مصوب 1395 و تعیین نرخ حق توقف پارکینگ‌های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در شهر تهران مصوب 1393» ابلاغی به شماره 160/2532/33638 مورخ 97/11/15 شورای اسلامی شهر تهران، به پیوست لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال 1399 و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران» منضم به گزارش توجیهی مربوطه برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران ارسال می‌گردد.

پیروز حناچی

رونوشت: جناب آقای مظاهریان، معاون محترم برنامه ریزی، توسعه شهری و امور شورا و سرپرست معاونت توسعه منابع انسانی

جناب آقای پورسید آقایی، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک



تاریخ: 03/10/1398

شماره: 27848/160

پیوست: 0

بسم الله الرحمن الرحيم

به: جناب آقای محمد علیخانی

عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

موضوع: ارجاع لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال 1399 و تعیین ضوابط واگذاری
بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران

سلام علیکم؛

احتراماً به پیوست تصویر نامه شماره 10/1113084 مورخ 1398/09/28 در خصوص لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال 1399 و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران» را ایفاد می‌نماید. لایحه مزبور در دوره پنجم به صورت عادی ارائه و به شماره 27229 مورخ 1398/09/30 در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و در صد و هشتاد و چهارمین جلسه رسمی شورای اسلامی شهر تهران منعقد در تاریخ 1398/10/01 اعلام وصول شده است. ضمن ارجاع لایحه مزبور به آن کمیسیون به عنوان کمیسیون اصلی سپاسگزار است و طبق مقررات موضوعه و بندهای چهارم، پنجم و ششم ماده چهاردهم (14) آیین نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مصوب 1378/1/11 هیأت وزیران و ماده یازدهم (11) و سیزدهم (13) دستورالعمل نحوه اداره جلسات، رأی‌گیری و بررسی پیشنهادهای واصله شده به شورا مصوب 1392/2/19 شورای عالی استانها، گزارش نهایی آن کمیسیون دال بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات در متن آن را تا تاریخ 1398/11/03 به دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورای اسلامی شهر تهران ارسال فرمایید تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد.

محسن هاشمی
رئیس شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: - جناب آقای پرویز حناچی شهردار محترم تهران بازگشت به لایحه مذکور جهت استحضار و دستور هماهنگی

- جناب آقای مرتضی الویری عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه به عنوان کمیسیون فرعی جهت استحضار و ارائه گزارش ظرف مهلت دو هفته به کمیسیون اصلی و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات.

- روسای محترم کمیسیون‌های شهرسازی و معماری؛ نظارت و حقوق؛ فرهنگی، اجتماعی؛ سلامت، محیط زیست و خدمات شهری جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون اصلی و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات.

- اعضای محترم هیأت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.

- جناب آقای بشیر نظری عضو محترم شورا و رئیس کمیته تنقیح مصوبات جهت استحضار.

- جناب آقای محمدحسین بوچانی رئیس محترم مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهرداری تهران جهت استحضار و اعلام نظر کارشناسی به شورای اسلامی شهر تهران.

- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات (5/109).



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره: ۱۶۰/۳۱۰۷۸
تاریخ: ۱۳۹۸/۱۱/۰۵
پیوست: ۴
آنی

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محسن هاشمی رفسنجانی

موضوع: در جواب: ارجاع لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹ و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران

سلام علیکم

احتراماً، بازگشت به نامه شماره ۱۶۰/۲۷۸۴۸ مورخ ۹۸/۱۰/۳ با موضوع ارجاع لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹ و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران» به این کمیسیون، به استحضار می‌رساند که موضوع در جلسه مورخ ۹۸/۱۰/۲۲ کمیسیون عمران و حمل و نقل مورد بحث و بررسی قرار گرفت و جمع‌بندی نهایی در دو لایحه مجزا تحت عنوان لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹» و لایحه «تعیین نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ‌های عمومی شهر تهران در سال ۱۳۹۹» به شرح پیوست مصوب گردید.

مراتب جهت استحضار و صدور دستور بررسی در جلسه علنی شورای اسلامی شهر تهران ارسال می‌گردد.

محمد علیخانی

عضو و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل
شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: اعضای محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل

معاون مصوبات اداره کل اداری و اجرایی و رئیس دفتر هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد باقری

دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران - سرکار خانم محبوبه پیری زاده

دفتر - جناب آقای رضا بخشی سنجدری

بسمه تعالی

کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران

«لایحه تعیین نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های عمومی شهر تهران در سال ۱۳۹۹»

ماده واحده

در اجرای بند بیست و ششم (۲۶) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و در اجرای تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات "تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ های عمومی شهر تهران مصوب ۱۳۹۵" و "تعیین نرخ حق توقف پارکینگ های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه ای در شهر تهران مصوب ۱۳۹۳" مصوب ۱۳۹۷/۱۱/۱۴ شورای اسلامی شهر تهران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۳۹۹ نسبت به واگذاری بهره برداری و مدیریت پارکینگ های عمومی شهرداری تهران به بخش خصوصی و نظارت بر اعمال نرخ های مصوب مطابق این لایحه اقدام نماید.

تبصره اول (۱):

حداکثر نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های عمومی شهر تهران بر اساس نوع خودرو و مدت زمان پارک و بر مبنای رده بندی پارکینگ مطابق جدول شماره (۱) تعیین و محاسبه می گردد. رده بندی پارکینگ های عمومی شهر تهران مطابق ضوابط مقرر در تبصره چهارم (۴) این مصوبه تعیین می گردد.

جدول شماره (۱) - حداکثر نرخ ورودیه و حق توقف در پارکینگ عمومی بر اساس مدت زمان توقف و رده بندی پارکینگ (بر حسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	رده ۱			رده ۲			رده ۳		
	ورودی و ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت تا ۱۲ ساعت	به ازای هر نیم ساعت بیش از ۱۲ ساعت	ورودی و ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت تا ۱۲ ساعت	به ازای هر نیم ساعت بیش از ۱۲ ساعت	ورودی و ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت تا ۱۲ ساعت	به ازای هر نیم ساعت بیش از ۱۲ ساعت
سواری و وانت	۳۰/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰	۵/۰۰۰	۳/۰۰۰	۲۴/۰۰۰	۱۸/۰۰۰	۴/۰۰۰	۲/۰۰۰
ون و مینی بوس	۴۰/۰۰۰	۷/۰۰۰	۵/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰	۳۲/۰۰۰	۲۴/۰۰۰	۴/۰۰۰	۳/۰۰۰
اتوبوس و کامیون	۵۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰	۷/۰۰۰	۸/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴۰/۰۰۰	۳۰/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰
تریلر	۸۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰	۷/۰۰۰	۸/۰۰۰	۶/۰۰۰	۶۴/۰۰۰	۴۸/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰

تبصره دوم (۲):

نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های غیر مسقف شهرداری تهران و همچنین نرخ ورودیه و حق توقف برای توقف خودروهای حامل مواد غذایی و بار در پایانه های مسافری مطابق با نرخ پارکینگ های رده ۳ جدول شماره (۱) تعیین می گردد. نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های مکانیزه شهر تهران با اعمال ضریب ۱,۳ به نرخ پارکینگ های رده ۱ جدول شماره (۱) تعیین می گردد.

تبصره سوم (۳):

نرخ ورودی و حق توقف خودروهای مسافری در پایانه های مسافری مطابق جدول شماره (۲) تعیین می گردد.

جدول شماره (۲) - نرخ ورودی و حق توقف خودروهای مسافری در پایانه های مسافری (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	ورودیه و حق توقف (ریال)
سواری مسافربری	۲۰,۰۰۰
ون و مینی بوس مسافربری	۲۵,۰۰۰
اتوبوس مسافربری	۳۵,۰۰۰

تبصره چهارم (۴):

سازمان حمل و نقل و ترافیک موظف است نسبت به تهیه دستورالعمل رده بندی کیفی و منطقه ای پارکینگ ها بر اساس معیارهایی همچون موقعیت مکانی، میزان عرضه و تقاضا، بهره مندی از تجهیزات هوشمند در مدیریت و بهره برداری از فضاهای پارک و تسهیلات ارائه شده به شهروندان ظرف مدت یک ماه پس از تاریخ ابلاغ این مصوبه اقدام نموده و گزارش آن را جهت بررسی و تصویب در کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

تبصره پنجم (۵):

شهرداری تهران موظف است بهره برداری از کلیه پارکینگ های عمومی در اختیار سازمان ها، شرکت ها و مناطق ۲۲ گانه شهرداری را از طریق مزایده عمومی و با لحاظ بهینه سازی و نوسازی آنها به بخش خصوصی و تعاونی واگذار نماید. سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران موظف است به صورت مستقیم بر نحوه و کیفیت خدمات ارائه

شده توسط بهره برداران در طول زمان قرارداد به طور کامل نظارت نماید و از بروز تخلفاتی مانند تغییر کاربری یا تغییر نحوه بهره برداری جلوگیری به عمل آورد.

تبصره ششم (۶):

تخلفات صورت گرفته در پارکینگ های عمومی شهرداری تهران در هیئت انضباطی مرکب از نماینده شورای اسلامی شهر تهران یا جانشین قانونی وی به دعوت سازمان حمل و نقل و ترافیک، نماینده سازمان حمل و نقل و ترافیک و نماینده شهرداری منطقه مربوطه موردبررسی قرار می گیرد. دبیرخانه این هیئت در محل تعیین شده از سوی سازمان حمل و نقل و ترافیک مستقر خواهد بود. نحوه رسیدگی به تخلفات صورت گرفته بر اساس دستورالعملی که ظرف مدت دو ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه به پیشنهاد هیئت انضباطی تهیه و به تصویب کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران می رسد انجام می پذیرد. شهرداری تهران موظف است ساز و کار لازم برای ارجاع مستقیم شکایات شهروندان از طریق سامانه ۱۳۷ و سایر راهکارهای ارتباطی را به هیئت انضباطی برقرار نماید.

تبصره هفتم (۷):

شهرداری تهران موظف است هر شش ماه یکبار گزارش اقدامات و درآمدهای مربوط به این مصوبه را به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

بسمه تعالی

کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران

«لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹»

ماده واحده

نظر به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ درخصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده پنجاهم (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ و در اجرای بندهای شانزدهم (۱۶) و بیست و ششم (۲۶) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و در اجرای تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات "تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ‌های عمومی شهر تهران مصوب ۱۳۹۵" و "تعیین نرخ حق توقف پارکینگ‌های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در شهر تهران مصوب ۱۳۹۳" مصوب ۱۳۹۷/۱۱/۱۴» شورای اسلامی شهر تهران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۳۹۹ عوارض پارک حاشیه‌ای را مطابق ضوابط مقرر در این مصوبه اعمال نماید.

تبصره اول (۱):

الف) پارک حاشیه‌ای: نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای خودرو در شهر تهران بر اساس مدت زمان پارک، مطابق جدول شماره (۱) تعیین و بر مبنای اعمال ضریب مربوط به رده‌بندی معابر، وفق جدول شماره (۲) محاسبه می‌گردد. وفق تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴، عوارض پارک حاشیه‌ای در نیم ساعت اول رایگان بوده و محاسبه‌ی عوارض توقف بیش از آن با احتساب نیم ساعت اول خواهد بود. جدول شماره (۱) - نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس مدت زمان توقف (برحسب ریال)

د	ج	ب	الف	رده معبر
۰,۵	۰,۶	۰,۸	۱	ضریب پایه
۰,۸	۰,۸	۱	جدول شماره (۲) - رده بندی معابر	ضریب خوش حسابی

(ب) نرخ حق توقف موتورسیکلت: نرخ ورودیه و حق توقف موتورسیکلت در پارکینگ ها و جایگاه های مخصوص پارک موتورسیکلت شهر تهران بر اساس جدول شماره (۳) تعیین و حداکثر تا سقف سی هزار (۳۰/۰۰۰) ریال قابل وصول خواهد بود.

جدول شماره (۳) - نرخ ورودیه و حق توقف موتور سیکلت (بر حسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	نرخ ورودیه و یک ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت پس از ساعت اول
موتورسیکلت	۱۰/۰۰۰	۵/۰۰۰

تبصره دوم (۲):

رده بندی معابر مصوب پارک حاشیه ای بر اساس موقعیت مکانی، رده ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا و کاربری غالب معبر از حیث تجاری و یا اداری مطابق دستورالعملی که در کمیته ای با مسئولیت سازمان حمل و نقل و ترافیک، متشکل از یک نفر نماینده سازمان حمل و نقل و ترافیک، یک نفر نماینده تام الاختیار پلیس راهور و یک نفر کارشناس

نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت زمان حداکثر سه ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت سه ساعت)
سواری و وانت	۱۰/۰۰۰	۱۲/۵۰۰
کامیونت و مینی بوس	۲۰/۰۰۰	۲۵/۰۰۰

متخصص مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل شهری به انتخاب شورای اسلامی شهر تهران حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه تهیه خواهد شد تعیین می گردد. کمیته مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر پارک حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معابر در مقاطع زمانی شش ماهه اقدام نماید.

تبصره سوم (۳):

عوارض پارک حاشیه‌ای خودرو به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات خودرو در سامانه تهران من (my.tehran.ir) و یا درگاه‌های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می گردد. شهرداری تهران موظف است آموزش کافی را به شهروندان به منظور تسهیل استفاده از سامانه های هوشمند پرداخت عوارض پارک حاشیه ای ارائه دهد.

تبصره چهارم (۴):

در صورتی که حساب تهران من شهروندان دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای خودروی ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش حسابدی هشت دهم (۰/۸) محاسبه می گردد.

تبصره پنجم (۵):

در صورت عدم پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای، بدهی عوارض به عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده بیست و نهم (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود. به شهرداری تهران اجازه داده می شود راهکارهای حقوقی برای اعمال جریمه به دیون معوق را از طریق لایحه به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.

تبصره ششم (۶):

به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می شود عوارض پارک حاشیه‌ای حداکثر یک (۱) درصد از معابر مجاز مدیریت پارک حاشیه ای را با اعمال ضریب تا سه دهم (۰/۳) محاسبه نماید. بدیهی است ضریب مذکور در ضرایب موضوع جدول شماره (۲) ذیل تبصره یکم (۱) ضرب خواهد شد.

تبصره هفتم (۷):

عوارض پارک حاشیه ای خودروهای با پلاک جانبازان و معلولین و خودروهای تایید شده توسط مراجع ذی صلاح به عنوان خودروی جانبازان و معلولین در محل مخصوص تعیین شده رایگان می باشد.

تبصره هشتم (۸):

شهرداری تهران موظف است هزینه های پلیس راهور جهت تامین تجهیزات و امکانات لازم برای کنترل مکان های تجهیز شده و همکاری در وصول عوارض را تا میزان پنج درصد (۵٪) در آمد حاصله پرداخت نماید.

تبصره نهم (۹):

در اجرای ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات مقرر پارک حاشیه ای و همچنین اعمال قانون معابر فرعی اثرپذیر از اجرای این طرح جهت جلوگیری از اختلالات ترافیکی اقدام می نماید. اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات پارک حاشیه ای توسط پلیس راهنمایی و رانندگی، نافی پرداخت عوارض پارک حاشیه ای نبوده و شهرداری تهران مکلف به وصول آن است.

تبصره دهم (۱۰):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) به منظور ترغیب بخش خصوصی به فعالیت در موضوع پارک حاشیه ای هوشمند، می تواند در قرارداد واگذاری بهره برداری از فضاهای پارک حاشیه ای نسبت به پیش بینی ارائه خدمات مبتنی بر ارزش افزوده با رضایت شهروند و با رعایت مفاد «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی اقدام نماید. ارائه خدمات ارزش افزوده ای صرفاً از طریق هوشمند امکان پذیر بوده و کلیه مسئولیت های ناشی از ارائه این خدمات، با بهره بردار خواهد بود.

تبصره یازدهم (۱۱):

سازمان حمل و نقل و ترافیک موظف است در برگزاری مزایده و واگذاری مدیریت هوشمند پارک حاشیه ای به بخش خصوصی برنامه ریزی لازم برای مدیریت یکپارچه و حفظ وحدت رویه بین مناطق مختلف شهر تهران را لحاظ نموده و به گونه ای برنامه ریزی نماید که ضمن جلوگیری از ایجاد انحصار برای یک یا چند شرکت خاص، فضای رقابتی فعالیت بخش خصوصی در هوشمندسازی مدیریت پارک حاشیه ای برقرار گردد. سازمان فناوری اطلاعات و

ارتباطات شهرداری تهران به عنوان پیمانکار موظف به کسب تاییدیه از سازمان حمل و نقل و ترافیک در ارائه خدمات طراحی و اجرای هوشمندسازی مرتبط با مدیریت پارک حاشیه ای همانند سایر پیمانکاران می باشد.

تبصره دوازدهم (۱۲):

به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می شود به منظور ساماندهی مکان های پارک مقابل و مجاور مراکز اداری ، آموزشی ، درمانی ، تجاری و موارد مشابه را با نصب علائم مخصوص ، به صورت سالیانه در اختیار متقاضیان حقوقی و حقیقی قرار دهد و عوارض آنرا مطابق تعرفه ها و ضرایب این مصوبه برای هر فصل در کل شبانه روز محاسبه و اخذ نماید.

سازمان ترافیک اجازه دارد بنا بر شرایط مکانی و نوع متقاضیان (فرهنگی ، بهداشتی ، آموزشی و ...) حداکثر تا سقف پنجاه درصد (۵۰٪) تخفیف قائل شود.

تبصره سیزدهم (۱۳):

شهرداری تهران موظف است هر شش ماه یکبار گزارش اقدامات و درآمدهای مربوط به این مصوبه را به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره:

۱۶۰/۳۱۳۹۷

تاریخ:

۱۳۹۸/۱۱/۰۷

پیوست:

۲

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محسن هاشمی رفسنجانی

موضوع: اصلاحیه نظر کمیسیون عمران و حمل و نقل در خصوص لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹ و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران

سلام علیکم

احتراماً، پیرو نامه شماره ۱۶۰/۳۱۰۷۸ مورخ ۹۸/۱۱/۵ با موضوع نظر کمیسیون عمران و حمل و نقل در خصوص لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹ و تعیین ضوابط واگذاری بهره‌برداری از پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران»، بدینوسیله اصلاحیه ذیل جهت استحضار و صدور دستور بررسی در جلسه علنی شورای اسلامی شهر تهران ارائه می‌گردد:

۱- بند ب تبصره یکم ماده واحده لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹» با موضوع نرخ حق توقف موتورسیکلت به ذیل «لایحه تعیین نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ‌های عمومی شهر تهران در سال ۱۳۹۹» منتقل می‌گردد و به عنوان یک تبصره جدید ذیل ماده واحده این لایحه قرار داده می‌شود.

۲- در تبصره دوازدهم ماده واحده لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹» عبارت "برای هر فصل در کل شبانه روز" حذف می‌گردد.

ضمناً به استحضار میرساند اصلاحات فوق در فایل‌های پیوست اعمال شده است.

محمد علیخانی

عضو و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: اعضای محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل

معاون مصوبات اداره کل اداری و اجرایی و رئیس دفتر هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد باقری

دبیر کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران - سرکار خانم محبوبه پیری زاده

دفتر - جناب آقای رضا بخشی سنجدری



جمهوری اسلامی ایران



شورای اسلامی شهر تهران

شماره:

تاریخ:

پیوست:

کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران

«لایحه تعیین نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های عمومی شهر تهران در سال ۱۳۹۹»

ماده واحده

در اجرای بند بیست و ششم (۲۶) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و در اجرای تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات "تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ های عمومی شهر تهران مصوب ۱۳۹۵" و "تعیین نرخ حق توقف پارکینگ های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه ای در شهر تهران مصوب ۱۳۹۳" مصوب ۱۳۹۷/۱۱/۱۴» شورای اسلامی شهر تهران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۳۹۹ نسبت به واگذاری بهره برداری و مدیریت پارکینگ های عمومی شهرداری تهران به بخش خصوصی و نظارت بر اعمال نرخ های مصوب مطابق این لایحه اقدام نماید.

تبصره اول (۱):

حداکثر نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های عمومی شهر تهران بر اساس نوع خودرو و مدت زمان پارک و بر مبنای رده بندی پارکینگ مطابق جدول شماره (۱) تعیین و محاسبه می گردد. رده بندی پارکینگ های عمومی شهر تهران مطابق ضوابط مقرر در تبصره پنجم (۵) این مصوبه تعیین می گردد.

جدول شماره (۱) - حداکثر نرخ ورودیه و حق توقف در پارکینگ عمومی بر اساس مدت زمان توقف و رده بندی پارکینگ (بر حسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	رده ۱			رده ۲			رده ۳		
	ورودی و ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت تا ۱۲ ساعت	به ازای هر نیم ساعت بیش از ۱۲ ساعت	ورودی و ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت تا ۱۲ ساعت	به ازای هر نیم ساعت بیش از ۱۲ ساعت	ورودی و ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت تا ۱۲ ساعت	به ازای هر نیم ساعت بیش از ۱۲ ساعت
سواری و وانت	۳۰/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰	۲۴/۰۰۰	۵/۰۰۰	۳/۰۰۰	۱۸/۰۰۰	۴/۰۰۰	۲/۰۰۰
ون و مینی بوس	۴۰/۰۰۰	۷/۰۰۰	۵/۰۰۰	۳۲/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰	۲۴/۰۰۰	۴/۰۰۰	۳/۰۰۰
اتوبوس و کامیون	۵۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰	۷/۰۰۰	۴۰/۰۰۰	۸/۰۰۰	۶/۰۰۰	۳۰/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰
تریلر	۸۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰	۷/۰۰۰	۶۴/۰۰۰	۸/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴۸/۰۰۰	۶/۰۰۰	۴/۰۰۰

تبصره دوم (۲):

نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های غیر مسقف شهرداری تهران و همچنین نرخ ورودیه و حق توقف برای توقف خودروهای حامل مواد غذایی و بار در پایانه های مسافری مطابق با نرخ پارکینگ های رده ۳ جدول شماره (۱) تعیین می گردد. نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ های مکانیزه شهر تهران با اعمال ضریب ۱,۳ به نرخ پارکینگ های رده ۱ جدول شماره (۱) تعیین می گردد.

تبصره سوم (۳):

نرخ ورودیه و حق توقف موتورسیکلت در پارکینگ ها و جایگاه های مخصوص پارک موتورسیکلت شهر تهران بر اساس جدول شماره (۲) تعیین و حداکثر تا سقف سی هزار (۳۰/۰۰۰) ریال قابل وصول خواهد بود.

جدول شماره (۲) - نرخ ورودیه و حق توقف موتورسیکلت (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	نرخ ورودیه و یک ساعت اول	به ازای هر نیم ساعت پس از ساعت اول
موتورسیکلت	۱۰/۰۰۰	۵/۰۰۰

تبصره چهارم (۴):

نرخ ورودی و حق توقف خودروهای مسافری در پایانه های مسافری مطابق جدول شماره (۲) تعیین می گردد.

جدول شماره (۲) - نرخ ورودی و حق توقف خودروهای مسافری در پایانه های مسافری (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	ورودیه و حق توقف (ریال)
سواری مسافربری	۲۰,۰۰۰
ون و مینی بوس مسافربری	۲۵,۰۰۰
اتوبوس مسافربری	۳۵,۰۰۰

تبصره پنجم (۴):

سازمان حمل و نقل و ترافیک موظف است نسبت به تهیه دستورالعمل رده بندی کیفی و منطقه ای پارکینگ ها بر اساس معیارهایی همچون موقعیت مکانی، میزان عرضه و تقاضا، بهره مندی از تجهیزات هوشمند در مدیریت و بهره

بررداری از فضاهای پارک و تسهیلات ارائه شده به شهروندان ظرف مدت یک ماه پس از تاریخ ابلاغ این مصوبه اقدام نموده و گزارش آن را جهت بررسی و تصویب در کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

تبصره ششم (۶):

شهرداری تهران موظف است بهره‌برداری از کلیه پارکینگ‌های عمومی در اختیار سازمان‌ها، شرکت‌ها و مناطق ۲۲ گانه شهرداری را از طریق مزایده عمومی و با لحاظ بهینه‌سازی و نوسازی آنها به بخش خصوصی و تعاونی واگذار نماید. سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران موظف است به صورت مستقیم بر نحوه و کیفیت خدمات ارائه شده توسط بهره‌برداران در طول زمان قرارداد به طور کامل نظارت نماید و از بروز تخلفاتی مانند تغییر کاربری یا تغییر نحوه بهره‌برداری جلوگیری به عمل آورد.

تبصره هفتم (۷):

تخلفات صورت گرفته در پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران در هیئت انضباطی مرکب از نماینده شورای اسلامی شهر تهران یا جانشین قانونی وی به دعوت سازمان حمل و نقل و ترافیک، نماینده سازمان حمل و نقل و ترافیک و نماینده شهرداری منطقه مربوطه مورد بررسی قرار می‌گیرد. دبیرخانه این هیئت در محل تعیین شده از سوی سازمان حمل و نقل و ترافیک مستقر خواهد بود. نحوه رسیدگی به تخلفات صورت گرفته بر اساس دستورالعملی که ظرف مدت دو ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه به پیشنهاد هیئت انضباطی تهیه و به تصویب کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران می‌رسد انجام می‌پذیرد. شهرداری تهران موظف است ساز و کار لازم برای ارجاع مستقیم شکایات شهروندان از طریق سامانه ۱۳۷ و سایر راهکارهای ارتباطی را به هیئت انضباطی برقرار نماید.

تبصره هشتم (۸):

شهرداری تهران موظف است هر شش ماه یکبار گزارش اقدامات و درآمدهای مربوط به این مصوبه را به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

بسمه تعالی

کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران

«لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۳۹۹»

ماده واحده

نظر به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ درخصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده پنجاهم (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ و در اجرای بندهای شانزدهم (۱۶) و بیست و ششم (۲۶) «قانون تشکیلات، وظایف و اختیارات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و در اجرای تبصره ماده واحده «مصوبه اصلاحیه مصوبات "تعیین نرخ ورودیه و حق توقف پارکینگ‌های عمومی شهر تهران مصوب ۱۳۹۵" و "تعیین نرخ حق توقف پارکینگ‌های عمومی و نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در شهر تهران مصوب ۱۳۹۳" مصوب ۱۳۹۷/۱۱/۱۴ شورای اسلامی شهر تهران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۳۹۹ عوارض پارک حاشیه‌ای را مطابق ضوابط مقرر در این مصوبه اعمال نماید.

تبصره اول (۱):

نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای خودرو در شهر تهران بر اساس مدت زمان پارک، مطابق جدول شماره (۱) تعیین و بر مبنای اعمال ضریب مربوط به رده‌بندی معابر، وفق جدول شماره (۲) محاسبه می‌گردد. وفق تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴، عوارض پارک حاشیه‌ای در نیم ساعت اول رایگان بوده و محاسبه‌ی عوارض توقف بیش از آن با احتساب نیم ساعت اول خواهد بود.

جدول شماره (۱) - نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس مدت زمان توقف (بر حسب ریال)		
نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت زمان حداکثر سه ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت سه ساعت)
سواری و وانت	۱۰/۰۰۰	۱۲/۵۰۰
کامیونت و مینی بوس	۲۰/۰۰۰	۲۵/۰۰۰

رده معبر	جدول شماره (۲) - رده بندی معابر ج	د
ضریب پایه	۱	۰,۵
ضریب خوش حسابی	۰,۸	۰,۸

تبصره دوم (۲):

رده بندی معابر مصوب پارک حاشیه ای بر اساس موقعیت مکانی، رده ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا و کاربری غالب معبر از حیث تجاری و یا اداری مطابق دستورالعملی که در کمیته ای با مسئولیت سازمان حمل و نقل و ترافیک، متشکل از یک نفر نماینده سازمان حمل و نقل و ترافیک، یک نفر نماینده تام الاختیار پلیس راهور و یک نفر کارشناس متخصص مرتبط با برنامه ریزی حمل و نقل شهری به انتخاب شورای اسلامی شهر تهران حداکثر ظرف شش ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه تهیه خواهد شد تعیین می گردد. کمیته مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر پارک حاشیه ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده بندی معابر در مقاطع زمانی شش ماهه اقدام نماید.

تبصره سوم (۳):

عوارض پارک حاشیه ای خودرو به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات خودرو در سامانه تهران من (my.tehran.ir) و یا درگاه های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می گردد. شهرداری تهران موظف است آموزش کافی را به شهروندان به منظور تسهیل استفاده از سامانه های هوشمند پرداخت عوارض پارک حاشیه ای ارائه دهد.

تبصره چهارم (۴):

در صورتی که حساب تهران من شهروندان دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ عوارض پارک حاشیه ای خودروی ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه ای، با لحاظ ضریب خوش حسابی هشت دهم (۰,۸) محاسبه می گردد.

تبصره پنجم (۵):

در صورت عدم پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای، بدهی عوارض به عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده بیست و نهم (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود. به شهرداری تهران اجازه داده می‌شود راهکارهای حقوقی برای اعمال جریمه به دیون معوق را از طریق لایحه به شورای اسلامی شهر تهران ارائه نماید.

تبصره ششم (۶):

به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می‌شود عوارض پارک حاشیه‌ای حداکثر یک (۱) درصد از معابر مجاز مدیریت پارک حاشیه‌ای را با اعمال ضریب تا سه دهم (۰/۳) محاسبه نماید. بدیهی است ضریب مذکور در ضرایب موضوع جدول شماره (۲) ذیل تبصره یکم (۱) ضرب خواهد شد.

تبصره هفتم (۷):

عوارض پارک حاشیه‌ای خودروهای با پلاک جانبازان و معلولین و خودروهای تایید شده توسط مراجع ذی صلاح به عنوان خودروی جانبازان و معلولین در محل مخصوص تعیین شده رایگان می‌باشد.

تبصره هشتم (۸):

شهرداری تهران موظف است هزینه‌های پلیس راهور جهت تامین تجهیزات و امکانات لازم برای کنترل مکان‌های تجهیز شده و همکاری در وصول عوارض را تا میزان پنج درصد (۵٪) درآمد حاصله پرداخت نماید.

تبصره نهم (۹):

در اجرای ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات مقرر پارک حاشیه‌ای و همچنین اعمال قانون معابر فرعی اثرپذیر از اجرای این طرح جهت جلوگیری از اختلالات ترافیکی اقدام می‌نماید. اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات پارک حاشیه‌ای توسط پلیس راهنمایی و رانندگی، نافی پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای نبوده و شهرداری تهران مکلف به وصول آن است.

تبصره دهم (۱۰):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) به منظور ترغیب بخش خصوصی به فعالیت در موضوع پارک حاشیه‌ای هوشمند، می‌تواند در قرارداد واگذاری بهره‌برداری از فضاهای پارک حاشیه‌ای نسبت به پیش‌بینی ارائه خدمات مبتنی بر ارزش افزوده با رضایت شهروند و با رعایت مفاد «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی اقدام نماید. ارائه خدمات ارزش افزوده‌ای صرفاً از طریق هوشمند امکان‌پذیر بوده و کلیه مسئولیت‌های ناشی از ارائه این خدمات، با بهره‌بردار خواهد بود.

تبصره یازدهم (۱۱):

سازمان حمل و نقل و ترافیک موظف است در برگزاری مزایده و واگذاری مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای به بخش خصوصی برنامه ریزی لازم برای مدیریت یکپارچه و حفظ وحدت رویه بین مناطق مختلف شهر تهران را لحاظ نموده و به گونه‌ای برنامه ریزی نماید که ضمن جلوگیری از ایجاد انحصار برای یک یا چند شرکت خاص، فضای رقابتی فعالیت بخش خصوصی در هوشمندسازی مدیریت پارک حاشیه‌ای برقرار گردد. سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران به عنوان پیمانکار موظف به کسب تاییدیه از سازمان حمل و نقل و ترافیک در ارائه خدمات طراحی و اجرای هوشمندسازی مرتبط با مدیریت پارک حاشیه‌ای همانند سایر پیمانکاران می‌باشد.

تبصره دوازدهم (۱۲):

به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می‌شود به منظور ساماندهی مکان‌های پارک مقابل و مجاور مراکز اداری، آموزشی، درمانی، تجاری و موارد مشابه را با نصب علائم مخصوص، به صورت سالیانه در اختیار متقاضیان حقوقی و حقیقی قرار دهد و عوارض آنرا مطابق تعرفه‌ها و ضرایب این مصوبه محاسبه و اخذ نماید.

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه دارد بنا بر شرایط مکانی و نوع متقاضیان (فرهنگی، بهداشتی، آموزشی و ...) حداکثر تا سقف پنجاه درصد (۵۰٪) تخفیف قائل شود.

تبصره سیزدهم (۱۳):

شهرداری تهران موظف است هر شش ماه یکبار گزارش اقدامات و درآمدهای مربوط به این مصوبه را به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.