



تاریخ :

شماره :

پیوست :

لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰»

به استناد ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و تبصره (۲) ماده (۳) آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۴ هیئت‌وزیران در خصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده (۵۰) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده مصوب ۱۳۸۷ و در اجرای بند (۱۶) قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی آن، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۰ عوارض پارک حاشیه‌ای را مطابق مواد ذیل محاسبه و وصول نماید.

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

جدول شماره (۱) - نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس مدت‌زمان توقف (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت‌زمان حداکثر سه ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت سه ساعت)
سواری و وانت	۱۲/۰۰۰	۱۵/۰۰۰
کامیونت و مینی‌بوس	۲۴/۰۰۰	۳۰/۰۰۰

تبصره - به استناد ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، توقف خودروها در پارک‌های حاشیه‌ای مجاز تا نیم ساعت، رایگان خواهد بود.



تاریخ:

شماره:

پیوست:

جدول شماره (۲) - رده بندی معابر

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱	۰,۸	۰,۶	۰,۵
ضریب خوش حسابی	۰,۸	۰,۸	۰,۸	۰,۸

ماده (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 یا اداری، از سوی شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران تعیین خواهد شد. شورای فوق مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده بندی معابر در مقاطع زمانی شش (۶) ماهه اقدام نماید.

تبصره - تا زمان تعیین رده بندی معابر مصوب پارک حاشیه ای توسط شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، نرخ عوارض پارک حاشیه ای بر اساس نرخ های مندرج در جدول شماره (۱) ماده (۱) این مصوبه به صورت ثابت محاسبه خواهد شد.

ماده (۳) - عوارض پارک حاشیه ای خودرو به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات خودرو در سامانه تهران من (my.tehran.ir) یا درگاه های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می گردد. شهرداری تهران موظف است نسبت به اطلاع رسانی کافی به شهروندان جهت تسهیل استفاده از سامانه های هوشمند پرداخت عوارض پارک حاشیه ای اقدام نماید.

ماده (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.

ماده (۵) - در صورت عدم پرداخت عوارض پارک حاشیه ای، بدهی عوارض به عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود.



تاریخ :

شماره :

پیوست :

شهرود تهران

ماده (۶) - 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 ماده (۱) ضرب خواهد شد.

ماده (۷) - عوارض پارک حاشیه ای خودروهای دارای پلاک معلولین و جانبازان و در محل مخصوص پارک ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده (۸) - شهرداری تهران مجاز است تا میزان حداکثر پنج درصد (۵٪) درآمد حاصل از محل پارک حاشیه ای را جهت تأمین تجهیزات لازم برای کنترل مکان های تجهیز شده، تقویت و پشتیبانی تجهیزات لازم و نیروی انسانی برای پلیس راهور تهران بزرگ و همچنین وصول عوارض هزینه نماید.

ماده (۹) - در اجرای ماده (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 پارک حاشیه ای و همچنین اعمال قانون معابر فرعی اثرپذیر از اجرای این طرح جهت جلوگیری از اختلالات ترافیکی اقدام می نماید.

ماده (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 رعایت رضایت شهروند و 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.

ماده (۱۱) - شهرداری تهران (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 هوشمند سازی مدیریت پارک حاشیه ای برقرار گردد. سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران به عنوان پیمانکار موظف به کسب تأییدیه از سازمان حمل و نقل



تاریخ :

شماره :

پیوست :

و ترافیک در ارائه خدمات طراحی و اجرای هوشمند سازی مرتبط با مدیریت پارک حاشیه‌ای همانند سایر پیمانکاران می‌باشد.

ماده (۱۲)- به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می‌شود پس از ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت امکان رزرو محل پارک حاشیه‌ای حداکثر چند معبر به صورت پایلوت (پس از تأیید شورای عالی حمل و نقل و ترافیک)، با استفاده از نرم‌افزارهای کاربردی مربوطه، امکان رزرو محل پارک حاشیه‌ای را حداکثر به میزان یک (۱) ساعت فراهم نماید.

ماده (۱۳)- شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است گزارش اجرای این مصوبه را هر شش ماه یک‌بار به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.



تاریخ:

شماره:

پیوست:

سرداد سمران

«گزارش توجیهی»

۱- مبانی حقوقی و قانونی

الف- ضوابط قانونی ناظر بر مدیریت پارک حاشیه‌ای در ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی و «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیئت وزیران مشخص شده است. مطابق ماده (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 ایست‌سنج (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 (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، «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» را به تصویب رساند. به موجب بند (ت) ماده (۱) آیین‌نامه مذکور، «معابر شهری پرتراфик» که قابلیت مدیریت پارک حاشیه‌ای را دارند معابری هستند که مطابق ماده (۲) این آیین‌نامه به شرح ذیل تعیین می‌شوند:



تاریخ :

شماره :

پیوست :

شهر و شهرسازی
شماره ۱۳۹۰

۱- 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. ضمناً 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 حمل و نقل و ترافیک شهر تهران است.

۲- 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.

۳- 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.

ب- بنابراین ضوابط فنی مربوط به تعیین معابر پرترافیک شهری که قابلیت مدیریت پارک حاشیه‌ای را دارند بر اساس ماده (۲) فوق‌الذکر تعیین و وفق تبصره (۲) ماده (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 (۳) ماده (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 غیر حاشیه‌ای ترغیب شوند.»

لذا با عنایت به مبانی فوق‌الذکر و با توجه به تبصره (۱) ماده (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 (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و تبصره (۲) ماده (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ و نیز مستند به بند (۱۶) ماده (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات بعدی، «لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰» برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.



تاریخ :

شماره :

پیوست :

شهرداری شیراز

ج- شایان ذکر است لایحه ارسالی برای سال ۱۴۰۰، بر اساس قسمت دوم مصوبه سال ۱۳۹۹ و با لحاظ اصلاحات لازم به روزرسانی و در قالب لایحه‌ای مستقل از موضوع پارکینگ‌ها تدوین شده و با توجه به ضرورت قیمت‌گذاری پارک حاشیه‌ای باهدف سوق دادن پارک‌های کوتاه‌مدت (کمتر از ۳ ساعت) به پارک حاشیه‌ای و پارک بلندمدت به پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای، نرخ پایه عوارض برای سال آتی با لحاظ روال سنوات گذشته و پایین‌تر از نرخ تورم اعلامی از سوی مراجع ذیصلاح، به میزان بیست درصد (۲۰٪) افزایش و اعمال گردیده است.

۲- مبانی فنی و تخصصی

الف- 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



تاریخ :

شماره :

پیوست :

سرواد سمران

خواهان جای پارک هستند بیشتر باشد، زمان بیشتری برای یافتن آن نیاز خواهند داشت. تلاش برای یافتن جای پارک، صافی متحرک از خودروهایی که منتظر یافتن آن هستند ایجاد می کند؛ اما یک فرد نمی تواند 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 نمی باشند. با این حال برخی از محققان تلاش کرده اند که تعداد خودروهای در حال گشت و زمان صرف شده آن ها 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 محدوده هایی انجام شده است که قیمت جای پارک در آن پایین و حجم ترافیک بالا بوده است و گمان می رفته که مشکل جای پارک دارد. حتی صرف زمانی اندک برای یافتن جای پارک نیز می تواند به ترافیک پیش بینی نشده ای 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 می کند. یک بلوک شهری تجاری به طور میانگین ۳۳ جای پارک در حاشیه خود ایجاد می کند؛ 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 محدوده هایی که به طور معمول هم پرتراffیک هستند، ترافیک را تشدید می کند.

ب-با توجه به توضیحات فوق، سیاست های مدیریت پارک حاشیه ای باید به گونه ای باشد که بتواند مدیریت شهری را در راستای رسیدن به اهداف ذیل یاری نماید:

۱. ایجاد تمایل در تغییر مدل 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 آلودگی های زیست محیطی



تاریخ :

شماره :

پیوست :

سردار تهران

ج- در حال حاضر با ظهور سیستم‌های هوشمند در سرتاسر جهان و وجود گوشی‌های هوشمند، مطالعات مدیریت شهری پیشنهاد می‌نمایند تا در مدیریت پارک حاشیه‌ای به‌جای 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

۳- مبانی زیست‌محیطی

الف- 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 به‌ویژه 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.

ب- زمان توقف خودروهای سواری شخصی در شهرها به مراتب بیش از مدت زمان حرکت آن‌هاست. بنابراین، پیش‌بینی فضای مناسب پارکینگ برای خودروها به‌ویژه در مناطق پرتراکم و مرکزی شهر علاوه بر صرفه‌جویی در زمان تلف شده برای جست‌وجوی فضای پارکینگ، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش استهلاک وسایل نقلیه و آثار نامطلوب روانی، باعث کاهش حجم خودروهای سرگردان در جست‌وجوی فضای پارکینگ و در نتیجه



تاریخ :

شماره :

پیوست :

سردار سمرانی

کاهش زمان تأخیر در شبکه می‌شود. 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، می‌بایست باهدف استفاده بهینه از فضا و امکانات موجود در حل این مشکل قدم برداشت.

از مزایای مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌توان 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 حاشیه‌ای به حمل و نقل عمومی موجب توسعه زیرساخت حمل و نقل عمومی می‌گردد که خود منجر به افزایش سهم سفر عمومی و کاهش سهم سفرهای شخصی و همچنین کاهش آلودگی هوا می‌شود. همچنین مدیریت پارک حاشیه‌ای زیست پذیری شهری را بهبود می‌بخشد. آشکارترین مزیت این مدیریت کاهش سریع پارک‌های بی‌نظم و مسدودکننده معابر است. پس از این نظم‌بخشی، پارکینگ حاشیه خیابان می‌تواند با نقش‌های موردنظر برای آن خیابان، از جمله ایجاد فضاهای عمومی دل‌پذیرتر، شرایط بهتر برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری و دسترسی بهتر به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی سازگار شود.

۴- مبانی اقتصادی

چنانچه توقف در کنار خیابان، ارزان‌تر از توقف در پارکینگ‌های خارج از خیابان باشد، جست‌وجوی جای پارک از جنبه فردی، انتخابی عقلانی است؛ اما از جنبه عمومی، این کار موجب افزایش ترافیک، اتلاف سوخت، افزایش تصادفات و آلوده‌سازی هوا می‌شود. این مسائل وقتی ایجاد می‌شود که شهرها، کرایه ارزانی برای پارک حاشیه‌ای وضع کنند.

به‌منظور حذف زمان برای یافتن جای پارک، شهرها می‌توانند کرایه‌ای واقعی برای جای پارک وضع کنند؛ کرایه واقعی که می‌تواند در ساعات مختلف روز، متفاوت بوده و تقاضای پارکینگ را متعادل سازد. اگر شهری، کرایه‌ای برای پارکینگ کنار خیابانی وضع کند که به‌اندازه‌ای 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 باوجود بالا یا پایین بودن باید به‌گونه‌ای وضع شود که کمبود جای پارک احساس نشود. دولت‌ها اغلب خدمات عمومی را به‌گونه‌ای 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 به‌مانند 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.

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 صرفه‌جویی در هزینه کرایه پارکینگ از وسایل نقلیه عمومی استفاده کرده یا به قدم زدن یا دوچرخه‌سواری برای رسیدن به مقصد بپردازند. اخذ عوارض واقعی پارک حاشیه‌ای، پارک حاشیه‌ای را به محلی در دسترس برای همگان تبدیل کرده و موجب می‌شود که رانندگان انتخاب کنند که کجا توقف نمایند. بسیاری از افراد از این که در مواقع اضطراری، حتی با وجود پرداخت هزینه، نمی‌توانند جای پارک مناسبی پیدا کنند، عصبانی شده بنابراین اغلب آن‌ها



تاریخ :

شماره :

پیوست :

شماره
شماره

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 غیرهوشمندانه 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:

الف- یک منطقه بتواند مقدار کافی سرمایه گذاری برای احداث پارکینگ غیر حاشیه ای را دریافت کند.

ب- 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.

ج- به دست 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.

د- مدیریت تقاضای پارک حاشیه ای و نیازسنجی سرمایه گذاری برای توسعه پارکینگ های عمومی.



۱۳۹۹/۱۱/۰۵

تاریخ: ۱۰/۱۱/۱۳۳۲

شماره:

پیوست:

شهر داد تهران

بسمه تعالی

جناب آقای مهندس هاشمی
رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

با سلام و احترام

به استناد ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و تبصره (۲) ماده (۳) آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۴ هیئت وزیران و در اجرای بند (۱۶) ماده (۸۰) قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی، به پیوست لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه ای در سال ۱۴۰۰» منضم به گزارش توجیهی مربوطه با قید یک فوریت برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می گردد.

پیروز حناچی
ص

۱۶۰/۲۴۵۱۸
۹۹/۱۱/۶

جناب آقای محمد علیخانی

عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

جناب آقای مرتضی الویری

عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه

موضوع: ارجاع لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰

سلام علیکم؛

به پیوست تصویر لایحه شماره ۱۰/۱۱۰۱۲۳۲ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۵ در خصوص «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه ای در سال ۱۴۰۰» را ایفاد می‌نماید.

لایحه مزبور با قید یک فوریت ارائه و به شماره ۱۶۰/۲۴۵۱۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۶ در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و بررسی یک فوریت لایحه مزبور در دویست و شصت و هفتمین جلسه علنی شورای اسلامی شهر تهران به تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۷ مطرح و پس از استماع نظرات مخالف و موافق، کفایت مذاکرات اعلام و در خصوص یک فوریت آن اخذ رأی انجام شد که اتفاق آرای موافق اعضای شورای اسلامی شهر تهران (از هجده عضو حاضر در جلسه در زمان رأی گیری) را احراز نمود.

لذا ضمن ارجاع لایحه مزبور با قید یک فوریت به آن کمیسیون ها به عنوان کمیسیون مشترک سپاسگزار است وفق مقررات موضوعه و بندهای چهارم و پنجم ماده چهاردهم (۱۴) آیین نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مصوب ۱۳۷۸/۱/۱۱ هیأت وزیران و ماده یازدهم (۱۱) و سیزدهم (۱۳) دستورالعمل نحوه اداره جلسات، رأی گیری و بررسی پیشنهادهای واصل شده به شورا مصوب ۱۳۹۲/۲/۱۹ شورای عالی استان ها، گزارش مشترک آن کمیسیون ها مبنی بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات لازم در متن آن را خارج از نوبت رسیدگی و به دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورا ارسال فرمایید تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد. م/ ۵/۱۶۲



محسن هاشمی رفسنجانی

رئیس شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: - جناب آقای پیروز حاجی شهردار محترم تهران جهت استحضار و دستور هماهنگی.

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

موضوع: در جواب: ارجاع لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰

سلام علیکم

احتراماً، بازگشت به نامه شماره ۱۶۰/۲۴۷۸۱ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۷ جنابعالی در خصوص ارجاع لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰» باستحضار می‌رساند؛
موضوع مذکور در جلسه مشترک کمیسیون برنامه و بودجه و کمیسیون عمران و حمل و نقل بررسی و جمع‌بندی نهایی به شرح فایل پیوست ارسال می‌گردد.

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

مرتضی الویری
عضو و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه
شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: اعضای محترم کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران
اعضای محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران
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 نقل شورای اسلامی شهر تهران - سرکار خانم محبوبه پیری زاده
دبیر کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای حسین باقرنژاد

«تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰»

ماده واحده- به استناد ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹ و تبصره (۲) ماده (۳) آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۹۴ هیات وزیران درخصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده (۵۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ و در اجرای بند (۱۶) قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی آن، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۰ عوارض پارک حاشیه‌ای را مطابق مواد ذیل محاسبه و وصول نماید.

ماده (۱)- حداکثر 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.

جدول شماره (۱) - نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس مدت زمان توقف (برحسب 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	۱۲/۵۰۰	۱۶/۰۰۰
کامیونت و مینی بوس	۲۵/۰۰۰	۳۱/۰۰۰

تبصره ۵- به استناد ماده ۱۵ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹، توقف خودورها در پارک‌های حاشیه‌ای مجاز تا نیم ساعت، رایگان خواهد بود.

جدول شماره (۲) - رده‌بندی معابر

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

ماده (۹)- در اجرای ماده (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 پارک حاشیه‌ای و همچنین اعمال قانون معابر فرعی اثرپذیر از اجرای این طرح جهت جلوگیری از اختلالات ترافیکی اقدام می‌نماید.

ماده (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 رعایت رضایت شهروند و 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.

ماده (۱۱)- شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است در برگزاری مزایده و واگذاری مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای به بخش خصوصی برنامه‌ریزی لازم برای مدیریت یکپارچه و حفظ وحدت رویه بین مناطق مختلف شهر تهران را لحاظ نموده و به گونه‌ای برنامه‌ریزی 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.

ماده (۱۲)- به شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) اجازه داده می‌شود پس از ایجاد زیرساخت‌های لازم جهت امکان رزرو محل پارک حاشیه‌ای حداکثر چند معبر به صورت پایلوت (پس از تایید شورای عالی حمل و نقل و ترافیک)، با استفاده از نرم‌افزارهای کاربردی مربوطه، امکان رزرو محل پارک حاشیه‌ای را حداکثر به میزان یک (۱) ساعت فراهم نماید.

ماده (۱۳)- شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است گزارش اجرای این مصوبه را هر شش ماه یکبار به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.

ماده (۲) - رده‌بندی معابر مصوب پارک حاشیه‌ای بر اساس موقعیت مکانی، رده‌ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا و کاربری غالب معبر از حیث تجاری یا اداری، از سوی شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران تعیین خواهد شد. شورای فوق مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معابر در مقاطع زمانی شش (۶) ماهه اقدام نماید.

تبصره - تا زمان تعیین رده‌بندی معابر مصوب پارک حاشیه‌ای توسط شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای بر اساس نرخ‌های مندرج در جدول شماره (۱) ماده (۱) این مصوبه به صورت ثابت محاسبه خواهد شد.

ماده (۳) - عوارض پارک حاشیه‌ای خودرو به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات خودرو در سامانه تهران من (my.tehran.ir) یا درگاه‌های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می‌گردد. شهرداری تهران موظف است نسبت به اطلاع‌رسانی کافی به شهروندان جهت تسهیل استفاده از سامانه‌های هوشمند پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای اقدام نماید.

ماده (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 هشت دهم (۰/۸) محاسبه می‌گردد.

ماده (۵) - در صورت عدم پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای، بدهی عوارض به عنوان دیون معوق به حساب پلاک مربوطه ثبت و در اجرای ماده (۲۹) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، نقل و انتقال خودرو منوط به پرداخت آن خواهد بود.

ماده (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 ماده (۱) ضرب خواهد شد.

ماده (۷) - عوارض پارک حاشیه‌ای خودروهای دارای پلاک معلولین و جانبازان و در محل مخصوص پارک ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده (۸) - شهرداری تهران مجاز است تا میزان حداکثر پنج درصد (۵٪) درآمد حاصل از محل پارک حاشیه‌ای را جهت تأمین تجهیزات لازم برای کنترل مکان‌های تجهیز شده، تقویت و پشتیبانی تجهیزات لازم و نیروی انسانی برای پلیس راهور تهران بزرگ و همچنین وصول عوارض هزینه نماید.