



مشخصات لایحه

عنوان:

لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱»

(مشتمل بر ماده واحده و شش (۶) بند)

یک فوریتی



اسناد پیوست لایحه

خلاصه مشخصات لایحه:

عنوان لایحه:

- ۱- لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱»
- ۲- حوزه پیشنهاد دهنده: معاونت حمل و نقل و ترافیک
- ۳- گزارش توجیهی مطابق با بخشنامه ۸۲۲۲۸۶ مورخ ۱۳۹۸/۰۷/۲۲: ☒ دارد ☐ ندارد
- ۴- الزام قانونی / اسناد فرادست / مصوبه شورای اسلامی شهر:
 - ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و تبصره (۲) ماده (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون مذکور مصوب ۱۳۹۴ هیئت محترم وزیران.
 - تبصره (۱) ماده (۵۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ (تنفیذی طی بند (۱) ماده (۵۵) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۴۰۰)
 - بند (۱۶) ماده (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی آن.
- ۵- مفاد لایحه با قوانین و مقررات فرادست: ☐ مغایرت دارد ☒ مغایرت ندارد
- ۶- جلسه کارگروه تخصصی بررسی لوایح و طرح‌ها:
لایحه مذکور در پانصد و هفتاد و هفتمین جلسه کارگروه یاد شده در مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۲۰ مطرح و مورد تأیید قرار گرفت.



اسناد پیوست لایحه

متن لایحه:

ماده واحده:

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 محترم وزیران در خصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده (۵۰) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۳۸۷ «تنفیذی طی بند (۱) ماده (۵۵) «قانون مالیات بر ارزش افزوده» مصوب ۱۴۰۰ 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 آن، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۱ بر اساس ضوابط مقرر در مصوبه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰» ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ و وفق نرخ‌های مندرج در این مصوبه نسبت به مدیریت پارک حاشیه‌ای و اخذ عوارض مربوطه اقدام نماید.

الف) نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای مندرج در جداول شماره (۱) و (۲) ذیل ماده یکم (۱) مصوبه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰» ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴، با اعمال سی درصد (۳۰٪) افزایش نسبت به نرخ‌های مصوب سال ۱۴۰۰ به شرح زیر اصلاح و تعیین می‌گردد:

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

ردیف	نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت زمان حداکثر دو ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت دو ساعت)
۱	سواری و وانت	۱۶/۲۵۰	۲۰/۸۰۰
۲	کامیونت و مینی‌بوس	۳۲/۵۰۰	۴۰/۳۰۰



اسناد پیوست لایحه

جدول شماره (۲) اصلاحی - رده بندی معابر و بازه ی زمانی

ردیف	رده معبر	الف	ب	ج	د
۱	ضریب پایه	۲	۱,۵	۱	۰,۸
۲	ضریب خوش حسابی	۰,۹	۰,۹	۰,۹	۰,۹
۳	ضریب بازه ی زمانی	اوج (از ساعت ۷ الی ۱۰ صبح) (از ساعت ۱۶ الی ۱۹)		غیر اوج (از ساعت ۱۰ الی ۱۶) (از ساعت ۱۹ الی ۲۱)	
		۱,۵		۱	

ب) ضریب خوش حسابی مذکور در ماده چهارم (۴) مصوبه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه ای در سال ۱۴۰۰» ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ از هشت دهم (۰,۸) به نهم (۰,۹) اصلاح می گردد.

پ) یک تبصره به شرح زیر به ماده پنجم (۵) مصوبه فوق الذکر به شرح زیر الحاق می گردد:
تبصره الحاقی به ماده پنجم (۵):

شهرداری تهران مکلف است وسایل نقلیه ای که نسبت به پرداخت عوارض پارک حاشیه ای اقدام نمی نمایند را جهت اعمال قانون به پلیس راهور تهران معرفی نماید.

ت) ماده ششم (۶) مصوبه مذکور حذف می گردد.

ث) ماده یازدهم (۱۱) مصوبه مذکور به شرح زیر اصلاح می گردد:

ماده یازدهم (۱۱) اصلاحی:

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است در 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 برای فعالیت بخش خصوصی در هوشمند سازی مدیریت پارک حاشیه ای برقرار گردد. سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران به عنوان پیمانکار



اسناد پیوست لایحه

موظف به کسب تأییدیه از سازمان حمل و نقل و ترافیک در ارائه خدمات طراحی و اجرای هوشمندسازی مرتبط با مدیریت پارک حاشیه‌ای همانند سایر پیمانکاران می‌باشد.

ج) سایر مواد و تبصره‌های مصوبه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰» ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴، برای اجرا در سال ۱۴۰۱ به قوت خود باقی می‌باشند.



اسناد پیوست لایحه

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 (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیئت‌وزیران 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 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 به‌منظور تصویب وزیر محترم کشور ارسال می‌نماید. مطابق تبصره (۱) ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹، «نحوه مدیریت پارک‌های حاشیه‌ای و تعیین معابر پرتراфик، شرایط و نحوه جذب و آموزش به‌کارگیری متصدیان مربوطه به‌موجب آئین‌نامه‌ای خواهد بود که توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری شورای عالی استان‌ها تهیه و به تصویب هیئت محترم 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. به‌موجب 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:

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 مورد نظر باشد.



اسناد پیوست لایحه

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 غیرحاشیه‌ای و سطح سرویس معابر مورد نظر 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 پر ترافیک 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 بهمن‌ماه 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 ۱۴۰۱» برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.

ج) شایان ذکر است لایحه ارسالی برای سال ۱۴۰۱، با توجه به ضرورت قیمت‌گذاری پارک حاشیه‌ای با هدف سوق دادن پارک‌های کوتاه مدت (کمتر از ۲ ساعت) به پارک حاشیه‌ای و پارک بلند مدت، به پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای، نرخ پایه عوارض برای سال آتی با لحاظ روال سنوات گذشته به میزان سی



اسناد پیوست لایحه

درصد (۳۰٪) نسبت به سال ۱۴۰۰ افزایش و اعمال گردیده است که در این روش، با افزایش ساعت پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر، قیمت نیز افزایش یافته و این امر سبب به‌صرفه نبودن پارک حاشیه‌ای طولانی‌مدت برای وسایل نقلیه خواهد شد.

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 پر تراکم شهرهاست. بدین‌منظور هر چه به مناطق پر ترافیک 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 حمل و نقل از جمله حمل و نقل 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 حمل و نقل 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 به‌وسیله 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



اسناد پیوست لایحه

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 $3/5$ دقیقه الی $13/9$ 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 اینکه به دنبال جای پارک بودن، در محدوده‌هایی که به طور معمول هم پرتراffیک هستند، ترافیک را تشدید می‌کند.

ب) 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

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 به جای استفاده از سیستم‌های پارکومتری به سیستم‌های نوین با هزینه سرمایه‌گذاری پایین‌تر روی آورده شود. در این راستا پیشنهاد



اسناد پیوست لایحه

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

لذا با توجه به توضیحات مذکور درخصوص ابعاد فنی و تخصصی، در لایحه ارسالی به مانند سال گذشته بر لزوم مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای، بر رده‌بندی معابر مجاز پارک حاشیه‌ای بر اساس شاخصه‌های نظیر موقعیت مکانی، رده‌ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا و کاربری غالب معبر از حیث تجاری یا اداری که از سوی شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران تعیین خواهد شد و همچنین بازه‌ی زمانی اوج و غیر اوج تقاضای استفاده از پارک حاشیه‌ای تأکید گردیده است.

۳- مبانی زیست‌محیطی

الف) رشد سریع جمعیت و افزایش تملک وسایل نقلیه شخصی، گسترده‌ی جغرافیایی شهر را به دنبال دارد. در چنین شهرهایی سیستم حمل و نقل درون شهری 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



اسناد پیوست لایحه

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.

۴- 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 اندازه ای بالا باشد که همیشه تعدادی از جای پارک های 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 گونه ای وضع شود که کمبود جای



اسناد پیوست لایحه

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 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، بازه‌ی زمانی اوج و غیر اوج تقاضای پارک حاشیه‌ای، 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



اسناد پیوست لایحه

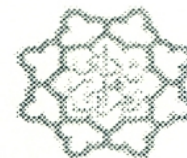
نمایند. بسیاری از افراد از اینکه در مواقع اضطراری، حتی با وجود پرداخت هزینه، نمی‌توانند جای پارک مناسبی پیدا کنند، عصبانی شده بنابراین اغلب آن‌ها احساس می‌کنند اگر به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که وقتی نیاز به توقف فوری دارند همیشه جایی برای پارک پیدا کنند، اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان، عادلانه است.

مدیریت هدفمند پارک حاشیه‌ای موجب بهبود عملکرد کل سیستم پارکینگ می‌شود. به عنوان مثال کاهش میزان اشباع پارک حاشیه‌ای ضرورت سرمایه‌گذاری در توسعه فضاهای پارکینگ را کاهش می‌دهد. همچنین مدیریت هدفمند با قیمت‌گذاری کارآمد، سرمایه‌گذاری‌های غیرهوشمندانه را کاهش می‌دهد. بنابراین حتی اگر پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای بیشتری مورد نیاز باشد، مدیریت پارک حاشیه‌ای به دلایل زیر مفید خواهد بود:

الف - یک منطقه بتواند مقدار کافی سرمایه‌گذاری برای احداث پارکینگ غیر حاشیه‌ای را دریافت کند.
ب - رانندگان رغبت بیشتری برای استفاده و پرداخت هزینه پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای پیدا می‌کنند که این موضوع باعث افزایش سود پارکینگ‌های غیر حاشیه‌ای خواهد شد.

ج - به دست آمدن اطلاعات لازم جهت تصمیم‌گیری‌های مربوط به سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه پارکینگ‌ها از سوی دولت و یا سرمایه‌گذاران خصوصی و یا صاحبان ساختمان‌ها؛ این امکان به سرمایه‌گذاران انگیزه‌های مناسبی می‌دهد تا به منظور فراهم کردن پارکینگ به مقدار مناسب، به قیمت مناسب و در مکان‌های مناسب اقدام نمایند.

د- مدیریت تقاضای پارک حاشیه‌ای و نیازسنجی سرمایه‌گذاری برای توسعه پارکینگ‌های عمومی.
با عنایت به توضیحات فوق‌الذکر و با امعان نظر به اینکه ساختار اجرایی مدیریت پارک حاشیه‌ای در سال آینده مطابق سال جاری خواهد بود، لایحه پیشنهادی برای سال ۱۴۰۱ با رویکرد حفظ شاکله‌ی مصوبه سال ۱۴۰۰ و با لحاظ تغییرات حداقلی تدوین و ارائه گردیده است.



تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۲۸

شماره: ۱۰۶۰۵۲۰/۱۰۰

پیوست: ۲

بسم الله الرحمن الرحيم

جناب آقای مهندس جمران

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

موضوع: ارسال لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱

سلام علیکم

احتراماً، 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 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 حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱» منضم به گزارش توجیهی مربوطه، با قید یک فوریت برای سیر مراحل تأیید و تصویب در شورای اسلامی شهر تهران و وزارت کشور تقدیم می‌گردد.

علیرضا اکافی
مستند

رونوشت: جناب آقای فروزنده، معاون محترم برنامه‌ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورا.

جناب آقای شفیعی، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک.

۱۲۰۲۱۵۳۸

۱۴۰۰ / ۱۰ / ۲۸



تاریخ: ۱۴۰۰/۱۱/۰۴

شماره: ۲۲۱۵/۱۶۰

پیوست: ۰

بسم الله الرحمن الرحيم

به: جناب آقای سید جعفر شکری هاشمی عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل
جناب آقای محمد آخوندی عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه

موضوع: ارجاع لایحه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱

سلام علیکم؛

به پیوست تصویر لایحه شماره ۱۰/۱۰۶۰۵۲۰ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۲۸ در خصوص «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱» را ابلاغ می‌نماید.

لایحه مزبور با قید یک فوریت ارائه و به شماره ۱۶۰/۲۱۵۴۸ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۲۸ در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و بررسی یک فوریت لایحه مزبور در چهل و دومین جلسه علنی شورای اسلامی شهر تهران به تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۳ 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 (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 استانها، 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/ ۱۳/۶

رئیس شورای اسلامی شهر تهران

رونوشت: - جناب آقای دکتر علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران جهت استحضار و دستور هماهنگی.

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

- رئیس محترم کمیته تنقیح مصوبات شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار.

- رئیس محترم مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهرداری تهران جهت استحضار و اعلام نظر کارشناسی به شورای اسلامی شهر تهران و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات.

- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات جهت پی گیری (۶/۱۳)

جناب آقای مهندس مهدی چمران
رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

احتراماً، عطف به نامه شماره ۱۶۰/۲۲۱۱۵ مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۴ جنابعالی در خصوص بررسی لایحه «تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱» باستحضار می‌رساند؛
موضوع در جلسه مشترک کمیسیون برنامه و بودجه با کمیسیون عمران و حمل و نقل بررسی و جمع‌بندی نهایی به شرح فایل پیوست ارسال می‌گردد.

سید جعفر تشکری هاشمی
عضو و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل
شورای اسلامی شهر تهران

محمد اخوندی
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
جناب آقای محمد باقری - معاون مصوبات اداره کل اداری و اجرایی و رئیس دفتر هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران
دبیر کمیسیون عمران و حمل نقل شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای مرتضی عبداللهی
جناب آقای حسین باقرنژاد - دبیر کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران

تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۱

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 مذکور، مصوب ۱۳۹۴ هیات وزیران درخصوص مدیریت پارک حاشیه‌ای و با توجه به تبصره (۱) ماده (۵۰) "قانون مالیات بر ارزش افزوده" مصوب ۱۳۸۷ (تنفیذی طی بند (۱) ماده (۵۵) "قانون مالیات بر ارزش افزوده" مصوب ۱۴۰۰) 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 ۱۴۰۱ بر اساس ضوابط مقرر در مصوبه "تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰" ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ و وفق نرخ‌های مندرج در این مصوبه نسبت به مدیریت پارک حاشیه‌ای و اخذ عوارض مربوطه اقدام نماید.

الف) نرخ پایه عوارض پارک حاشیه‌ای مندرج در جداول شماره (۱) و (۲) ذیل ماده یکم (۱) مصوبه تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰ ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴، با اعمال حداقل ۲۵ و حداکثر ۲۸ درصد افزایش نسبت به نرخ‌های مصوب سال ۱۴۰۰ به شرح زیر اصلاح و تعیین می‌گردد:

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

ردیف	نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت زمان حداکثر دو ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت دو ساعت)
۱	سواری و وانت	۱۶۰۰۰	۲۰۰۰۰
۲	کامیونت و مینی‌بوس	۳۲۰۰۰	۳۹۰۰۰

جدول شماره (۲) اصلاحی - رده‌بندی معابر

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱/۸	۱/۴	۱/۲	۱
ضریب خوش‌حسابی	۰٫۹	۰٫۹	۰٫۹	۰٫۹

ب) ماده دوم (۲) مصوبه فوق‌الذکر و تبصره آن به شرح زیر اصلاح می‌گردد:

ماده دوم (۲) اصلاحی:

رده‌بندی معابر مصوب پارک حاشیه براساس موقعیت مکانی، رده‌ی عملکردی، میزان عرضه و تقاضا، کاربری غالب از حیث تجاری یا اداری، از سوی شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران تعیین خواهد شد. شورای مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معبر در مقاطع زمانی سه (۳) ماهه اقدام نماید.

تبصره اصلاحی ماده دوم (۲):

تا زمان تعیین رده‌بندی معابر مصوب پارک حاشیه‌ای توسط شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران، نرخ عوارض پارک حاشیه ای از اعمال ضریب پایه در ضریب (ج) رده‌بندی معابر مذکور در جدول شماره (۲) ذیل ماده یکم (۱) مصوبه محاسبه و دریافت خواهد شد.
پ) ضریب خوش‌حسابی مذکور در ماده چهارم (۴) مصوبه "تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰" ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴ از هشت دهم (۰/۸) به نه دهم (۰/۹) اصلاح می‌گردد.

ت) یک تبصره به شرح زیر به ماده سوم (۳) مصوبه فوق‌الذکر الحاق می‌گردد:

تبصره الحاقی به ماده سوم (۳): شهرداری تهران مکلف است در کلیه فضای پارک تحت مدیریت خود، با ایجاد زیرساخت‌های لازم ظرف مدت زمان حداکثر شش (۶) ماه پس از ابلاغ مصوبه، امکان نمایش بر خط وضعیت اشغال یا عدم اشغال پارکینگ و نرخ مصوب را از طریق سامانه‌های هوشمند برای شهروندان فراهم نماید.

(ث) یک تبصره به شرح زیر به ماده پنجم (۵) مصوبه فوق‌الذکر الحاق می‌گردد:

تبصره الحاقی به ماده پنجم (۵):

شهرداری تهران مکلف است وسایل نقلیه‌ای که نسبت به پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای اقدام نمی‌نمایند را جهت اعمال قانون به پلیس راهور تهران معرفی نماید.

(ج) ماده ششم (۶) مصوبه مذکور به شرح زیر اصلاح می‌گردد و یک تبصره به آن الحاق می‌گردد.

ماده ششم (۶) اصلاحی: شهرداری تهران مکلف است صرفاً در معابری که پس از گذشت حداقل ۳ ماه از اعمال نرخ‌های موضوع این مصوبه، در ساعاتی از روز دارای ضریب اشغال پارکینگ بیش از ۹۰ درصد (۹۰٪) هستند، نسبت به تعیین و اعمال ضریب ساعت اوج با تصویب شورای اسلامی شهر تهران اقدام نماید.

تبصره الحاقی به ماده ششم (۶):

ساعات اوج معابر مشمول اجرای مدیریت پارک حاشیه‌ای در هر روز از اجرای طرح، حداکثر شش (۶) ساعت بوده و طی بازه‌های زمانی ۳ ماهه توسط شهرداری تهران بروزرسانی می‌شود.

(د) ماده یازدهم (۱۱) مصوبه مذکور به شرح زیر اصلاح می‌گردد:

ماده یازدهم (۱۱) اصلاحی:

شهرداری تهران مکلف است در 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 برای 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.

(ه) ماده دوازدهم (۱۲) مصوبه مذکور به شرح زیر اصلاح می‌گردد:

ماده دوازدهم (۱۲) اصلاحی: شهرداری تهران مکلف است تا پایان سال ۱۴۰۱، نسبت به گسترش فضاهای پارک حاشیه‌ای تحت مدیریت خود در مناطق ۲۲ گانه شهر تهران به میزان ۱۲۰ هزار فضای پارک اقدام نماید.

(ی) سایر مواد و تبصره‌های مصوبه "تعیین نرخ عوارض پارک حاشیه‌ای در سال ۱۴۰۰" ابلاغی به شماره ۱۶۰/۲۷۳۵/۲۵۳۷۸ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۴، برای اجرا به قوت خود باقی می‌باشند.