



مشخصات لایحه

عنوان:

لایحه " تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۳ "

(مشتمل بر ۱ مقدمه ۱۲ ماده و ۵ تبصره)

۱۴۰۲



اسناد ییوست لایحه

خلاصه مشخصات لایحه:

۱- عنوان لایحه: "تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۳"

۲- حوزه پیشنهاددهنده: — معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران موضوع نامه شماره ۴۰۱۸۹۰ مورخ ۱۴۰۲/۸/۲۱ ارسالی از طریق سامانه لوایح

۳- گزارش توجیهی مطابق با بخشنامه ۵۸۷۸۲۳ مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸: ☐ ندارد ☒ دارد

۴- الزام قانونی / اسناد فرادست / مصوبه شورای اسلامی شهر:

قانون درآمدهای پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی ۱۴۰۱/۰۵/۱۱

بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی ۱۴۰۱

— دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات ابلاغی به شماره ۲۰۳۷۲۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۳۰ وزارت کشور

بند ۲۶ ماده ۸۰ قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعد

— مفاد ردیف پنجم (۵) جدول شماره سه (۳) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۲۰۳۷۲۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۳۰

۵- مفاد لایحه با قوانین و مقررات فرادست: ☐ مغایرت دارد ☒ مغایرت ندارد

۶- جلسه کارگروه تخصصی بررسی لوایح و طرح‌ها:

موضوع در ششصد و نود و ششمین جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۹/۰۱ کارگروه بررسی و مورد تأیید قرار گرفت.



اسناد پیوست لایحه

متن لایحه:

«تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۳»

مقدمه - در اجرای همچنین بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی ۱۴۰۱ و بند بیست و ششم (۲۶) ماده هشتادم (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و با استناد به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیئت‌وزیران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۳ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران را مطابق مواد ذیل محاسبه و از بهره‌برداران فضاهای پارک حاشیه‌ای وصول نماید.

ماده یکم (۱) - نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز 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 حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز شهر تهران 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	۳۰/۰۰۰	۳۹/۰۰۰
کامیونت و مینی‌بوس	۶۱/۰۰۰	۷۵/۰۰۰

جدول شماره (۲) - ضریب رده‌بندی معابر مجاز شهر تهران

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱۸	۱۰۴	۱۰۲	۱

ماده دوم (۲) - رده‌بندی معابر شهری برای پارک حاشیه‌ای بر اساس بند یکم (۱) ماده دوم (۲) صورت‌جلسه شماره هفتاد و ششم (۷۶) شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران مصوب ۱۴۰۱/۰۹/۲۲ به شرح پیوست این مصوبه خواهد بود. شورای مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده‌بندی معبر در مقاطع زمانی (۶) ماهه اقدام نماید.



اسناد ییوست لایحه

ماده سوم (۳) - نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات وسایل نقلیه 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 به شهروندان جهت تسهیل استفاده از سامانه‌های هوشمند پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای اقدام کند.

ماده چهارم (۴) - در صورتی که حساب تهران من شهروندان دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای وسیله نقلیه ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش‌حسابی نهمین (۰/۹) محاسبه می‌گردد.

ماده پنجم (۵) - در اجرای ماده دهم (۱۰) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، بهره‌برداران از فضاهای پارک حاشیه‌ای مکلف‌اند ظرف مدت ده روز کاری از تاریخ دریافت پیامک بدهی حق توقف پارک حاشیه‌ای، نسبت به پرداخت و تسویه بدهی اعلامی اقدام نمایند؛ در صورت عدم پرداخت بدهی، به صورت ماهیانه دو درصد (۰/۲) و تا سقف بیست و چهار درصد (۰/۲۴) سالیانه، جریمه بدهی بر میزان بدهی اعلامی افزوده خواهد شد. بدهی بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به‌عنوان 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.

تبصره یکم (۱) - در اجرای مواد ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، عدم پرداخت بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به‌منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» بوده و پلیس راهنمایی و رانندگی تهران مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف اقدام نماید. شهرداری تهران مکلف است پلاک وسایل نقلیه‌ای را که نسبت به پرداخت نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای در بازه‌ی زمانی مقرر در این ماده اقدام نمی‌نمایند، جهت اعمال قانون به پلیس راهور تهران معرفی کند.

تبصره دوم (۲) - در اجرای ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی و همچنین تبصره یکم (۱) ماده واحده «قانون الحاق سه تبصره به بند (۱۲) ماده چهارم (۴) قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۶۹»، پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات پارک حاشیه‌ای و نیز اعمال قانون معابر فرعی اثرپذیر از اجرای این طرح جهت جلوگیری از اختلالات ترافیکی اقدام نماید.

ماده ششم (۶) - شهرداری تهران مکلف است صرفاً در معابری که پس از گذشت حداقل سه ماه از اعمال نرخ‌های موضوع این مصوبه، در ساعاتی از روز که دارای ضریب اشغال پارکینگ بیش از نود درصد (۰/۹۰) هستند، نسبت به محاسبه حق توقف پارک حاشیه‌ای با اعمال ضرایب زیر اقدام نماید.



اسناد پیوست لایحه

ضریب بازدهی زمانی	اوج (از ساعت ۷ الی ۱۰ صبح) (از ساعت ۱۶ الی ۱۹)	غیر اوج (از ساعت ۱۰ الی ۱۶ صبح) (از ساعت ۱۹ الی ۲۱)
	۱.۵	۱

تبصره- 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 به‌روزرسانی می‌شود.

ماده هفتم (۷)- بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه دارای پلاک معلولین و جانبازان در محل مخصوص پارک حاشیه‌ای ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده هشتم (۸)- شهرداری تهران مجاز است در صورت همکاری پلیس راهور تهران بزرگ در اجرای مفاد این مصوبه، تا میزان حداکثر پنج درصد (۵٪) از درآمد حاصل از اجرای این مصوبه را در قالب موافقت‌نامه فی‌مابین برای اجرای مطلوب مقررات پارک حاشیه‌ای و وصول عوارض برای پلیس راهور تهران بزرگ هزینه نماید.

ماده نهم (۹)- شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک) به‌منظور 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 تحت ضوابط و مقررات موضوعه 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 دهم (۱۰)- شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک) 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 به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی نماید که ضمن جلوگیری از ایجاد انحصار برای یک یا چند شرکت، فضای رقابتی برای فعالیت بخش خصوصی در هوشمندسازی مدیریت پارک حاشیه‌ای ایجاد شود. سازمان فناوری اطلاعات و ارتباطات شهرداری تهران به‌عنوان پیمانکار موظف به کسب تأییدیه از سازمان حمل‌ونقل و ترافیک در ارائه خدمات طراحی و اجرای هوشمندسازی مرتبط با مدیریت پارک حاشیه‌ای همانند سایر پیمانکاران می‌باشد.

تبصره یکم (۱)- شهرداری تهران مکلف است جهت مدیریت و ساماندهی فضاهای پارک حاشیه‌ای، از کلیه ظرفیت‌های ممکن اعم از مشارکت بخش خصوصی، هوشمندسازی یا عوامل انسانی با رعایت مفاد ماده هفتم (۷) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴، استفاده نماید.



اسناد ییوست لایحه

تبصره دوم (۲) - بر اساس اصلاحیه ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مذکور در ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، درآمدهای ناشی از مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌بایست در موضوعات مربوط به توسعه حمل‌ونقل عمومی هزینه شود.

ماده یازدهم (۱۱) - شهرداری تهران مکلف است در صورت تصویب شورای حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران، تا پایان سال ۱۴۰۳ نسبت به گسترش فضاهای پارک حاشیه‌ای تحت مدیریت خود در مناطق (۲۲) گانه شهر تهران به میزان یک‌صد و بیست هزار فضای پارک حاشیه‌ای اقدام نماید.

ماده دوازدهم (۱۲) - شهرداری تهران (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک) موظف است گزارش اجرای این مصوبه را در بازه‌های زمانی شش (۶) ماهه به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.



اسناد پیوست لایحه

گزارش توجیهی :

۱- 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 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. باین 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 $\frac{3}{5}$ دقیقه الی $\frac{13}{9}$ 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 پرتراfficی 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



اسناد ییوست لایحه

کیلومتر در ساعت باشد، هر جای پارک، یک سفر ۵ مایلی در روز ایجاد می‌کند. یک بلوک شهری تجاری به‌طور 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 به‌طور معمول هم پرتراфик هستند، تراфик را تشدید می‌کند.

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

۱. ایجاد تمایل در تغییر مد حمل‌ونقل شهروندان
۲. جلوگیری از سفرهای جست‌وجوی فضای پارک
۳. جلوگیری از پارک دوبل و انسداد مسیر
۴. توزیع چگالی پارک حاشیه در معابر مختلف
۵. کسب درآمد برای توسعه حمل‌ونقل 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 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

لذا با توجه به توضیحات مذکور در خصوص ابعاد فنی و تخصصی، در لایحه ارسالی به‌مانند 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 حمل‌ونقل و تراфик شهر تهران تعیین خواهد شد و همچنین بازه‌ی زمانی اوج و غیراوج تقاضای استفاده از پارک حاشیه‌ای تأکید گردیده است.



اسناد پیوست لایحه

۲- مبانی زیست محیطی:

الف- رشد سریع جمعیت و افزایش تملک وسایل نقلیه شخصی، گسترده‌گی 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 تلف‌شده 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 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 با هدف 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 بهای خدمات حق توقف 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 زیست‌پذیری 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.

۳- 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



اسناد بیوست لایحه

حاشیه‌ای وضع کنند. به منظور 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 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 باوجود 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 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 باصرفه‌جویی در هزینه کرایه پارکینگ از وسایل نقلیه عمومی استفاده کرده یا به قدم زدن یا دوچرخه‌سواری برای رسیدن به مقصد بپردازند. اخذ بهای خدمات حق توقف 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 این‌که در مواقع اضطراری، حتی باوجود پرداخت هزینه، نمی‌توانند جای پارک مناسبی پیدا کنند، عصبانی شده



اسناد بیوست لایحه

بنابراین اغلب آن‌ها احساس می‌کنند اگر به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که وقتی نیاز به توقف فوری دارند همیشه جایی برای پارک پیدا کنند، اخذ بهای خدمات حق توقف از پارکینگ حاشیه خیابان، عادلانه است.

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

الف- یک منطقه بتواند مقدار کافی سرمایه‌گذاری برای احداث پارکینگ غیرحاشیه‌ای را دریافت کند.

ب- رانندگان رغبت بیشتری برای استفاده و پرداخت هزینه پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای پیدا می‌کنند که این موضوع باعث افزایش سود پارکینگ‌های غیرحاشیه‌ای 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 به‌منظور 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.

۴ - 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 اصلاحیه صورت گرفته بر اساس قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی رئیس‌جمهور محترم به شماره ۷۹۲۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیئت‌وزیران مشخص شده است. مطابق اصلاحیه صورت گرفته در ماده مذکور، شهرداری‌ها می‌توانند به‌منظور استفاده صحیح از عرض معابر شهری با تعیین محل‌های توقف حاشیه‌ای خودرو با هماهنگی پلیس راهور، از ابزارهای لازم از قبیل ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت توقف (کارت پارک) استفاده نموده و مبلغ مناسبی که شاخص‌های آن را شورای هماهنگی ترافیک استان بر اساس مدت‌زمان توقف و میزان شدت‌آمد (ترافیک) معابر تعیین می‌کند، پس از طی مراحل قانونی، از شهروندان اخذ و صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی می‌نماید. توقف بدون مجوز، به‌منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» است.

بر این اساس شهرداری تهران در سنوات گذشته، لایحه مربوط به تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای را بر مبنای ضوابط و مقررات موضوعه تهیه و جهت تصویب در شورای اسلامی شهر تهران به‌منظور تصویب در مراجع قانونی 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



اسناد بیوست لایحه

آموزش به کارگیری متصدیان مربوطه به موجب آئین نامه ای خواهد بود که توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور و با همکاری شورای عالی استان ها تهیه و به تصویب هیئت وزیران می رسد. در همین راستا هیئت محترم وزیران در سال ۱۳۹۴ به پیشنهاد شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، آیین نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی را به تصویب رساند. به موجب بند (ت) ماده (۱) آیین نامه مذکور، «معابر شهری پرترافیک» که قابلیت مدیریت پارک حاشیه ای را دارند معابری هستند که مطابق ماده (۲) این آیین نامه به شرح ذیل تعیین می شوند:

۱- معابری که بر اساس مطالعات تحلیل عرضه و تقاضای پارکینگ، تقاضا برای پارک حاشیه ای وسایل نقلیه در یک دوره زمانی حداقل شش ساعته بیش از میزان عرضه پارکینگ در حاشیه معابر موردنظر باشد. ضمناً مطالعات موضوعی فوق الذکر بر اساس مصوبات شورای عالی در خصوص انواع مطالعات مهندسی ترافیک در شهرها، توسط شهرداری برای ناحیه ای با محدوده مشخص و با ملاحظه عرضه پارکینگ های غیرحاشیه ای و سطح سرویس معابر موردنظر انجام می پذیرد. مرجع تصویب این مطالعات، شورای استان می باشد. در شهر تهران، مرجع تصویب، شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران است.

۲- بیش از پنجاه درصد تقاضای پارک حاشیه ای بر اساس مطالعات بند (الف) برای دسترسی به کاربری های 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 پخش کننده مطابق استاندارد شماره (۱۴۱۴۷) مورخ ۱۳۹۰ سازمان ملی استاندارد ایران با موضوع معابر شهری - طبقه بندی باشد.

ب- بنابراین ضوابط فنی مربوط به تعیین معابر پرترافیک شهری که قابلیت مدیریت پارک حاشیه ای را دارند بر اساس ماده (۲) فوق الذکر تعیین و وفق تبصره (۲) ماده (۴) آیین نامه مذکور به تصویب شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران می رسد. از لحاظ نحوه تعیین میزان بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه ای نیز مطابق تبصره (۳) ماده (۳) آیین نامه فوق الذکر میزان بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه ای «باید به گونه ای باشد که شهروندان نسبت به کاهش زمان توقف، کاهش استفاده از وسیله نقلیه شخصی و یا ترجیح استفاده از پارکینگ های عمومی غیرحاشیه ای ترغیب شوند».

ج- شایان ذکر است لایحه ارسالی برای سال ۱۴۰۳، با توجه به ضرورت قیمت گذاری پارک حاشیه ای با هدف سوق دادن پارک های کوتاه مدت (کمتر از ۲ ساعت) به پارک حاشیه ای و پارک بلندمدت، به پارکینگ های غیرحاشیه ای، نرخ پایه بهای خدمات حق توقف برای سال آتی با لحاظ روال سنوات گذشته به میزان سی درصد (۴۰٪) نسبت به سال ۱۴۰۲ افزایش و اعمال گردیده است که در این روش، با افزایش ساعت پارک حاشیه ای وسایل نقلیه در معابر، قیمت نیز افزایش یافته و این امر سبب به صرفه نبودن پارک حاشیه ای طولانی مدت برای وسایل نقلیه خواهد شد. لذا با عنایت به مبانی فوق الذکر، با استناد بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری ها و دهیاری ها» ابلاغی ۱۴۰۱ و با امعان نظر به مفاد



اسناد ییوست لایحه

ماده بیست و چهارم (۲۴) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۲۰۳۷۲۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۳۰ وزارت کشور و در اجرای ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحیه صورت گرفته در ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی به شماره ۷۹۲۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و بند بیست و ششم (۲۶) ماده هشتاد (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی ، «لایحه تعیین نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۳» برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.



شماره: ۱۰/۱۳۱۱۵۷۴

تاریخ: ۱۴۰۲/۱۱/۱۵

پیوست: ۳

آنی

بسمتعالی

جناب آقای مهندس جبران رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

سلام علیکم

با احترام، در اجرای ماده (۲) قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و دستورالعمل اجرایی آن ابلاغی به شماره ۲۰۳۷۲۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۳۰ وزیر محترم کشور و بند (۲۶) ماده (۸۰) قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی، به پیوست لوایح بهای خدمات که تاکنون نهایی شده، منضم به گزارش توجیهی و مستندات مربوطه، به شرح زیر برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد. سایر لوایح بهای خدمات قابل ارائه متعاقباً برای طی مراحل قانونی تقدیم می‌گردد.

الف) سه (۳) عنوان لوایح حوزه حمل و نقل و ترافیک:

۱- تعیین بهای خدمات صدور و تمدید پروانه‌های بهره‌برداری، فعالیت ناوگان و اشتغال رانندگان شرکت‌های حمل و نقل بار و کالای شهر تهران در سال ۱۴۰۳

۲- تعیین نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای در شهر تهران در سال ۱۴۰۳

۳- تعیین بهای خدمات ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران در سال ۱۴۰۳

ب) سه (۳) عنوان لوایح حوزه امور اجتماعی و فرهنگی:

۱- اصلاحیه مصوبه تعیین بهای خدمات استفاده از مراکز ورزشی شهرداری تهران، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه در سال ۱۴۰۲ - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۳۰۵۴/۲۳۹۴۱ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۴

۲- اصلاحیه مصوبه بهای خدمات استفاده از مراکز تفریحی - بازدید از برج میلاد در سال ۱۴۰۲ - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۳۰۴۴/۲۳۷۱۵ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۹

۳- اصلاحیه مصوبه بهای خدمات استفاده از مراکز فرهنگی - موزه‌های تحت مالکیت شهرداری تهران در سال ۱۴۰۲ - ابلاغی به شماره ۱۶۰/۳۰۴۵/۲۳۷۱۲ مورخ ۱۴۰۱/۱۱/۱۹

ج) دو (۲) عنوان لوایح حوزه خدمات شهری و محیط زیست:

۱- تعیین بهای خدمات استفاده از مراکز خدماتی - مراکز همگانی خرید و فروش خودرو شهرداری تهران

۲- اصلاحیه مصوبه عوارض بر مشاغل سیار و بی‌کانون شهر تهران در سال ۱۴۰۲ - ابلاغی به شماره



شماره: ۱۰/۱۳۱۵۷۴

تاریخ: ۱۴۰۲/۱۱/۱۵

پیوست: ۳۰
آئی

۱۴۰۱/۱۱/۱۹ مورخ ۱۶۰/۳۰۳۷/۲۳۷۲۳

علیرضا زاکانی
منف

جناب آقای فروزنده، معاون محترم مالی و اقتصاد شهری
جناب آقای باقری، معاون محترم برنامه ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورا
جناب آقای نظری، معاون محترم خدمات شهری و محیط زیست
جناب آقای توکلی زاده، معاون محترم امور اجتماعی و فرهنگی
جناب آقای هرمزی، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک



جناب آقای سید جعفر تشکری هاشمی عضو محترم شورا و رئیس کمیسیون عمران و حمل و نقل

موضوع: ارجاع لوایح بهای خدمات سال ۱۴۰۳

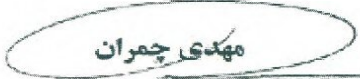
سلام علیکم؛

به پیوست تصویر نامه شماره ۱۰/۱۳۱۱۵۷۴ مورخ ۱۴۰۲/۱۵ جناب آقای علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران در خصوص لوایح بهای خدمات سال ۱۴۰۳ و اصلاحیه عوارض برمشاغل سیار بی کانون را ایفاد می نماید.

لوائح مزبور به صورت عادی ارائه و به شماره ۱۶۰/۲۳۷۲۷ مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۵ در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و در دویست و سیزدهمین جلسه رسمی شورا منعقد در تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۵ اعلام وصول شده است.

ضمن ارجاع لوایح مندرج در بند "الف" به کمیسیون عمران و حمل و نقل، لوایح مندرج در بند "ب" به کمیسیون فرهنگی، اجتماعی و لوایح مندرج در بند "ج" به کمیسیون سلامت، محیط زیست و خدمات شهری سپاسگزار است

وفق مقررات موضوعه و بندهای چهارم، پنجم و ششم 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 نهایی لوایح ارجاعی به آن کمیسیون ها دال بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات در متن آن را در اسرع وقت به دفتر هیأت رئیسه و مصوبات شورای اسلامی شهر تهران ارسال فرماید تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد. /م ۶/۷۶


رئیس شورای اسلامی شهر تهران

- رونوشت: - جناب آقای دکتر علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران بازگشت به لایحه مزبور جهت استحضار و دستور هماهنگی .
- روسای محترم کمیسیون های برنامه و بودجه ؛ نظارت و حقوقی ؛ شهرسازی و معماری با تصویر لایحه مزبور جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون های مرتبط اصلی و دفتر هیأت رئیسه و مصوبات .
- رئیس محترم مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهرداری تهران جهت استحضار و اعلام نظر کارشناسی به شورای اسلامی شهر تهران .
- رئیس محترم امور پژوهش های شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار و اعلام نظر کارشناسی .
- رئیس محترم کمیته تنقیح مصوبات شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار .
- دفتر هیأت رئیسه و مصوبات جهت پی گیری (۷۶ مرتبط ۶).

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای مهندس چمران

موضوع: در جواب: لوایح بهای خدمات سال ۱۴۰۳

سلام علیکم

احتراماً، عطف به نامه شماره ۲۳۷۲۷ مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۱۵ با موضوع ارجاع "لوایح بهای خدمات سال ۱۴۰۳" به پیوست نظر کمیسیون عمران و حمل و نقل در خصوص لوایح «تعیین بهای خدمات ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران در سال ۱۴۰۳» و «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۳» جهت استحضار و دستور قرار گیری بررسی موضوع در دویست و پانزدهمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران ایفاد می گردد.

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

رونوشت: جناب آقای محمد آخوندی، عضو و رئیس محترم کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار
معاون محترم مصوبات اداره کل اداری و اجرایی و رئیس دفتر هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد باقری
کارشناس محترم کمیته حمل و نقل - جناب آقای محمدرضا یاس کندی

عنوان لایحه:

«تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۳»

مقدمه — در اجرای همچنین بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی ۱۴۰۱ و بند بیست و ششم (۲۶) ماده هشتادم (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی و و با استناد به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی و تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیات وزیران، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۳ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران را مطابق مواد ذیل محاسبه و از بهره‌برداران فضاهای پارک حاشیه‌ای وصول نماید.

ماده یکم (۱) — نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز 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 حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه در معابر مجاز شهر تهران بر اساس مدت زمان توقف (برحسب ریال)

نوع وسیله نقلیه	به ازای هر نیم ساعت (تا مدت زمان حداکثر دو ساعت)	به ازای هر نیم ساعت (پس از گذشت دو ساعت)
سواری و وانت	۳۰/۰۰۰	۳۹/۰۰۰
کامیونت و مینی بوس	۶۱/۰۰۰	۷۵/۰۰۰

جدول شماره (۲) — ضریب رده‌بندی معابر مجاز شهر تهران

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱,۸	۱,۴	۱,۲	۱

ماده دوم (۲) — رده‌بندی معابر شهری برای پارک حاشیه‌ای بر اساس بند یکم (۱) ماده دوم (۲) صورت جلسه شماره هفتاد و ششم (۷۶) شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران مصوب ۱۴۰۱/۰۹/۲۲ به شرح پیوست این مصوبه خواهد بود. شورای مذکور مجاز است در صورت تغییر شرایط ترافیکی معابر حاشیه‌ای، نسبت به اصلاح و بازنگری رده بندی معبر در مقاطع زمانی (۶) ماهه اقدام نماید.

ماده سوم (۳) - نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات وسایل نقلیه در سامانه تهران من (my.tehran.ir) یا درگاه‌های پرداخت الکترونیک دارای مجوز از شهرداری تهران، وصول می‌گردد. شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است نسبت به اطلاع‌رسانی به شهروندان جهت تسهیل استفاده از سامانه‌های هوشمند پرداخت عوارض پارک حاشیه‌ای اقدام کند.

ماده چهارم (۴) - در صورتی که حساب تهران من شهروندان دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای وسیله نقلیه ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش حسابی نه دهم (۰/۹) محاسبه می‌گردد.

ماده پنجم (۵) - در اجرای ماده دهم (۱۰) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، بهره‌برداران از فضاهای پارک حاشیه‌ای مکلفند ظرف مدت ده روز کاری از تاریخ دریافت پیامک بدهی حق توقف پارک حاشیه‌ای، نسبت به پرداخت و تسویه بدهی اعلامی اقدام نمایند؛ در صورت عدم پرداخت بدهی، به صورت ماهیانه دو درصد (۰/۲٪) و تا سقف بیست و چهار درصد (۰/۲۴٪) سالیانه، جریمه بدهی بر میزان بدهی اعلامی افزوده خواهد شد. بدهی بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای 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.

تبصره یکم (۱) - در اجرای مواد ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، عدم پرداخت بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای به منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» بوده و پلیس راهنمایی و رانندگی تهران مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف اقدام نماید. شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) مکلف است پلاک وسایل نقلیه‌ای را که نسبت به پرداخت نرخ حق توقف پارک حاشیه‌ای در بازه‌ی زمانی مقرر در این ماده اقدام نمی‌نمایند، جهت اعمال قانون به پلیس راهور تهران معرفی کند.

تبصره دوم (۲) - در اجرای ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی و همچنین تبصره یکم (۱) ماده واحده «قانون الحاق سه تبصره به بند (۱۲) ماده چهارم (۴) قانون نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۶۹»، پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ مکلف است نسبت به اعمال قانون وسایل نقلیه متخلف از ضوابط و مقررات پارک حاشیه‌ای و نیز اعمال قانون معابر فرعی اثرپذیر از اجرای این طرح جهت جلوگیری از اختلالات ترافیکی اقدام نماید.

ماده ششم (۶) - شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) مکلف است صرفاً در معابری که پس از گذشت حداقل سه ماه از اعمال نرخ‌های موضوع این مصوبه، در ساعاتی از روز که دارای ضریب اشغال پارکینگ بیش از نود درصد (۰/۹۰٪) هستند، نسبت به محاسبه حق توقف پارک حاشیه‌ای با اعمال ضرایب زیر اقدام نماید.

ضریب بازه ی زمانی	اوج	غیر اوج
	(از ساعت ۷ الی ۱۰ صبح) (از ساعت ۱۶ الی ۱۹)	(از ساعت ۱۰ الی ۱۶ صبح) (از ساعت ۱۹ الی ۲۱)
	۱,۵	۱

تبصره ۵- 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 (سازمان حمل و نقل و ترافیک) برورسانی می‌شود.

ماده هفتم (۷)- بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه دارای پلاک معلولین و جانبازان در محل مخصوص پارک حاشیه‌ای ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده هشتم (۸)- شهرداری تهران مجاز است در صورت همکاری پلیس راهور تهران بزرگ در اجرای مفاد این مصوبه، تا میزان حداکثر پنج درصد (۵٪) از درآمد حاصل از اجرای این مصوبه را در قالب موافقتنامه فیما بین برای اجرای مطلوب مقررات پارک حاشیه‌ای و وصول عوارض برای پلیس راهور تهران بزرگ هزینه نماید.

ماده نهم (۹)- 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 تحت ضوابط و مقررات موضوعه 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 دهم (۱۰)- شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) 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، فضای رقابتی برای فعالیت بخش خصوصی در هوشمندسازی مدیریت پارک حاشیه‌ای ایجاد شود. 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 یکم (۱)- شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) مکلف است جهت مدیریت و ساماندهی فضاهای پارک حاشیه‌ای، از کلیه ظرفیت‌های ممکن اعم از مشارکت بخش خصوصی، هوشمندسازی یا عوامل انسانی با رعایت مفاد ماده هفتم (۷) «آیین‌نامه اجرایی تبصره یکم (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴، استفاده نماید.

تبصره دوم (۲)- بر اساس اصلاحیه ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مذکور در ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌های و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، درآمدهای ناشی از مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌بایست در موضوعات مربوط به توسعه حمل و نقل عمومی هزینه شود.

ماده یازدهم (۱۱) - شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) مکلف است تا پایان سال ۱۴۰۳ نسبت به گسترش فضاهای پارک حاشیه‌ای تحت مدیریت خود در مناطق (۲۲) گانه شهر تهران به میزان یکصد و بیست هزار فضای پارک حاشیه‌ای اقدام نماید.

ماده دوازدهم (۱۲) - شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) موظف است گزارش اجرای این مصوبه را در بازه‌های زمانی شش (۶) ماهه به شورای اسلامی شهر تهران ارسال نماید.