



مشخصات لایحه

عنوان:

**لایحه «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای
شهر تهران در سال ۱۴۰۴»**

(مشتمل بر ماده واحده)



مشخصات لایحه

خلاصه مشخصات لایحه:

- ۱- عنوان لایحه: تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۴
- ۲- حوزه پیشنهاد دهنده: معاونت حمل و نقل و ترافیک موضوع نامه شماره ۱۰۱۷۳۶۴ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۱۴
- ۳- گزارش توجیهی مطابق با بخشنامه ۵۸۷۸۲۳ مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۲۸: ☒ دارد ☐ ندارد
- ۴- الزام قانونی / اسناد فرادست / مصوبه شورای اسلامی شهر:
 - بند بیست و هفتم (۲۶) ماده هشتادم (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات و الحاقات بعدی
 - بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمدهای پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱
 - ماده (۲۷) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۱۶۶۰۵۱ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۲۸ وزارت کشور
- ۵- مفاد لایحه با قوانین و مقررات فرادست: ☐ مغایرت دارد ☒ مغایرت ندارد
- ۶- جلسه کارگروه تخصصی بررسی لوایح و طرح‌ها:
موضوع در هفتصد و هشتاد و چهارمین جلسه فوق‌العاده مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۴ کارگروه بررسی و مورد تایید قرار گرفت.



مشخصات لایحه

«تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۴»

ماده واحد

با استناد به ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی، بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» مصوب ۱۴۰۱، 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، تبصره دوم (۲) ماده سوم (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ و ماده بیست و هفتم (۲۷) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۱۶۶۰۵۱ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۲۸ وزارت کشور، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۴ بر اساس مفاد «مصوبه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران از سال ۱۴۰۳» مصوب ۱۴۰۲/۱۱/۲۴ با اصلاحات و الحاقات انجام شده به موجب مفاد مصوبه حاضر، نسبت به مدیریت پارک حاشیه‌ای و اخذ حق توقف مربوطه اقدام نماید.

الف) ارقام مندرج در جدول شماره یک (۱) ذیل ماده یکم (۱) «مصوبه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران از سال ۱۴۰۳» مصوب ۱۴۰۲/۱۱/۲۴ به شرح ذیل اصلاح می‌گردد:

جدول شماره (۱) اصلاحی - 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	۴۳/۵۰۰	۵۶/۵۰۰
کامیونت و مینی بوس	۸۸/۴۰۰	۱۰۸/۷۰۰

ب) در کلیه مفاد «مصوبه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران از سال ۱۴۰۳» مصوب ۱۴۰۲/۱۱/۲۴، عبارت «سامانه‌های معرفی شده از سوی شهرداری تهران» جایگزین عبارت «سامانه تهران من» می‌گردد.

ج) یک تبصره به عنوان تبصره الحاقی به ماده هشتم (۸) «مصوبه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران از سال ۱۴۰۳» مصوب ۱۴۰۲/۱۱/۲۴ به شرح ذیل الحاق می‌گردد:



مشخصات لایحه

"تبصره الحاقی:

به منظور بهبود وصول مطالبات بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران از طریق درگاه‌های پرداخت اینترنتی و نرم‌افزارهای مجاز به وصول به مطالبات، به شهرداری تهران اجازه داده می‌شود تا سقف سه درصد (۳٪) از مطالبات وصول شده را به ازای هر تراکنش به عنوان کارمزد خدمات پرداخت نماید."

د) سایر مواد و تبصره‌های «مصوبه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران از سال ۱۴۰۳» مصوب ۱۴۰۲/۱۱/۲۴ در سال ۱۴۰۴ به قوت خود باقی خواهد بود.



مشخصات 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 اصلاحیه صورت گرفته بر اساس قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ابلاغی رئیس جمهور محترم به شماره ۷۹۲۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده پانزدهم (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ هیأت وزیران مشخص شده است. مطابق اصلاحیه صورت گرفته در ماده مذکور، شهرداری‌ها می‌توانند به منظور استفاده صحیح از عرض معابر شهری با تعیین محل‌های توقف حاشیه‌ای خودرو با هماهنگی پلیس راهور، از ابزارهای لازم از قبیل ایست سنج (پارکومتر) یا کارت توقف (کارت پارک) استفاده نموده و مبلغ مناسبی که شاخص‌های آن را شورای هماهنگی ترافیک استان بر اساس مدت زمان توقف و میزان آمد و شد (ترافیک) معابر تعیین می‌کند، پس از طی مراحل قانونی، از شهروندان اخذ و صرف توسعه حمل و نقل عمومی می‌نماید. توقف بدون مجوز، به منزله ارتکاب تخلف «توقف ممنوع» است.

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 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 آموزش به‌کارگیری 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 هیأت وزیران می‌رسد.» در همین راستا هیأت 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:

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. 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.



مشخصات لایحه

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 غیرحاشیه‌ای ترغیب شوند».

لذا با عنایت به مبانی فوق‌الذکر، در اجرای ماده (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۸۹ و براساس اصلاحیه ماده مذکور در قانون درآمد پایدار و هزینه شهرداری‌ها و دهیاریها، ابلاغی رئیس جمهور محترم به شماره ۷۹۲۶۱ مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ و تبصره (۲) ماده (۳) «آیین‌نامه اجرایی تبصره (۱) ماده (۱۵) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب ۱۳۹۴ و نیز مستند به بند (۲۶) ماده (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵ با اصلاحات بعدی، «لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۴» برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.

ج- شایان ذکر است لایحه ارسالی برای سال ۱۴۰۴، 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 غیرحاشیه‌ای، نرخ پایه عوارض برای سال آتی با لحاظ روال سنوات گذشته به میزان حداکثر چهل و پنج درصد (۴۵٪) نسبت به سال ۱۴۰۳ 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 به صرفه نبودن پارک حاشیه‌ای طولانی مدت برای وسایل نقلیه خواهد شد.

۲- مبانی فنی و تخصصی

الف- یکی از سیاست‌های مدیریت ترافیکی رایج در دنیا در راستای اعمال هزینه برای استفاده کنندگان از وسایل نقلیه شخصی، مدیریت پارک حاشیه‌ای از طریق اخذ هزینه خصوصاً در مراکز پر تراکم شهرهاست. بدین منظور 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



مشخصات لایحه

تردد و سایل 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 با هم به رقابت پرداخته و با صرف زمان برای یافتن جای پارک، باعث اتلاف سوخت، آلودگی هوا و ایجاد ترافیک می شوند و با یافتن جای پارک، دیگر انگیزه ای برای کاهش مدت زمان پارک خودروی خود ندارند.

در بعضی از شهرها، شهرداری‌ها استفاده از جای پارک کنار خیابان را گاهی به وسیله اعمال ضوابطی محدود می‌نمایند. این مقررات اغلب شامل ایجاد محدودیت در میزان استفاده از فضای پارک حاشیه‌ای به یک یا دو ساعت است. اما گاهی بر این محدودیت ساعت نمی‌توان نظارت داشت. وقتی تمام فضاهای پارک حاشیه‌ای کنار خیابان اشغال شده است، حجم گسترده تقاضا برای عرضه‌ی اندک فضای پارک شکل گرفته و رانندگان منتظر می‌مانند که یکی از خودروهای پارک شده بخواهد از پارک خارج شود. به این ترتیب هر چه تعداد خودروهایی که خواهان جای پارک هستند بیشتر باشد، زمان بیشتری برای یافتن آن نیاز خواهند داشت. تلاش برای یافتن جای پارک، صفی متحرک از خودروهایی که منتظر یافتن آن هستند ایجاد می‌کند. اما یک فرد نمی‌تواند در نظر بگیرد که چند خودرو در صف پارک هستند؛ زیرا این خودروها از خودروهای دیگری که برای انجام کاری در حال گذر هستند قابل شناسایی نمی‌باشند. با این حال برخی از محققان تلاش کرده‌اند که تعداد خودروهای در حال گشت و زمان صرف شده آنها را برای یافتن جای پارک تخمین بزنند که در این تحقیق میانگین زمان برای یافتن جای پارک $\frac{3}{5}$ 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 پیش بینی 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 کیلومتری در روز ایجاد می‌کند. یک بلوک شهری تجاری به طور میانگین ۳۳ جای پارک در حاشیه خود ایجاد می‌کند. بنابراین هر بلوک تجاری در هر روز ۱۶۵ کیلومتر و ۶۰ هزار کیلومتر در هر سال (معادل بیش از دو دور سفر به دور کره زمین) سفر ایجاد خواهد کرد. به دلیل این که به دنبال جای پارک بودن، در محدوده‌هایی که به طور معمول هم پرتراffیک هستند، 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:



مشخصات لایحه

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 زیست محیطی

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 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 ار سالی به مانند سال گذشته بر لزوم مدیریت هوشمند پارک حاشیه‌ای، بر رده بندی 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 غیراوج تقاضای استفاده از پارک حاشیه‌ای تاکید گردیده است.

۳- مبانی زیست محیطی

الف- رشد سریع جمعیت و افزایش تملک وسایل نقلیه شخصی، گستردگی 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 به ویژه در مناطق مرکزی شهر تشدید شده که این امر یکی از عوامل افزایش تعداد تصادفات در شبکه راه‌ها است. خصوصا 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



مشخصات لایحه

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، پیش بینی فضای مناسب پارکینگ برای خودروها به ویژه در مناطق پرتراکم و مرکزی شهر علاوه بر صرفه جویی در زمان تلف شده برای جست و جوی فضای پارکینگ، صرفه جویی در مصرف سوخت، کاهش استهلاک وسایل نقلیه و آثار نامطلوب روانی، باعث کاهش حجم خودروهای سرگردان در جست و جوی فضای پارکینگ و در نتیجه کاهش زمان تأخیر در شبکه 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 عوارض دریافت شده از پارک حاشیه‌ای به حمل و نقل عمومی موجب توسعه زیر ساخت 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 مسدود کننده معابر است. پس از این نظم بخشی، پارکینگ حاشیه خیابان می‌تواند با نقش‌های مورد نظر برای آن خیابان، از جمله ایجاد فضاهای عمومی دلپذیرتر، شرایط بهتر برای پیاده روی و دوچرخه سواری 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، 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 آلوده‌سازی هوا می‌شود. این مسائل وقتی ایجاد می‌شود که شهرها، کرایه ارزانی برای پارک حاشیه‌ای وضع کنند.

به منظور حذف زمان برای یافتن جای پارک، شهرها می‌توانند کرایه ای واقعی برای جای پارک وضع کنند؛ کرایه واقعی که می‌تواند 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 پارک‌های مجاور هر بلوک خالی بماند، رانندگان همیشه جای پارک خالی در نزدیکی مقصدشان خواهند یافت. قیمت واقعی با وجود بالا یا پایین بودن باید به گونه‌ای وضع شود که کمبود جای پارک احساس نشود. دولت‌ها اغلب خدمات عمومی را به گونه‌ای قیمت گذاری می‌کنند که هزینه بازتولید آن را تأمین کند؛ لکن هدف گذاری هزینه واقعی در پارک حاشیه‌ای، به معنای مدیریت یک منبع کمیاب است نه تأمین مالی هزینه‌های عرضه



مشخصات لایحه

آن. اگر هدف قیمت گذاری واقعی کرایه جای پارک، رسیدن به شرایطی باشد که رانندگان بدون جست و جو بتوانند جای پارک بیابند، میزان مناسب جای پارک خالی در کنار خیابان چقدر خواهد بود؟ مهندسان ترافیک اغلب توصیه می کنند که این نرخ باید حدود ۱۵ درصد جای پارک ها باشد؛ تا ورود و خروج به پارکینگ آسان صورت گیرد. در صورت پذیرش این موضوع، میزان قیمت واقعی برای پارک حاشیه ای در طول روز متفاوت خواهد بود.

درآمد حاصل از پارک حاشیه ای به مانند اجاره زمین عمومی است. جای پارک های حاشیه خیابان، زمین شهری با میزان عرضه ثابتی است که درآمد ناشی از آن اجاره زمین به شمار می رود. تقاضا، تعیین کننده ارزش اجاره این جای پارک ها است و سود ناشی از آن باید صرف عرضه خدمات عمومی در شهر شود. اخذ کرایه از پارکینگ های حاشیه خیابان بسیار مؤثرتر از وضع مالیات بر اجاره زمین است. قیمت پارکینگ حاشیه خیابان، هزینه ای است که از استفاده کنندگان آن دریافت می شود و مالیات به شمار نمی رود، یعنی از مالکان وسایل نقلیه دریافت می شود نه از مالکان زمین. کرایه پارک حاشیه خیابان به نسبت زمان استفاده تنها از رانندگانی که زمین عمومی کمیابی را اشغال کرده اند، دریافت می شود و به اعتقاد برخی صاحب نظران، درآمد عمومی «به وسیله جامعه، برای استفاده جامعه، به قیمت بازتولید جامعه اخذ می شود» و صرف هزینه های تأمین خدمات عمومی برای محله ها می گردد.

عوامل مختلفی بر مکان پارک خودرو تأثیر دارد. این عوامل عبارتند از مدت توقف، بازه ی زمانی اوج و غیر اوج تقاضای پارک حاشیه ای، تعداد افرادی که در خودرو هستند و ارزشی که راننده برای صرفه جویی در زمان خود قائل است. رانندگان بسته به نوع سفر برای زمان خود ارزش متفاوتی قائل هستند و کرایه پارکینگ، رانندگان را توانمند می کند تا بر اساس نوع سفر و انگیزه خود در آن لحظه، زمان خود را ارزش گذاری کنند. رانندگانی که همیشه نمی توانند در بهترین جا، پارک کنند می توانند فقط در زمان هایی که صرفه جویی در وقت برای شان بسیار مهم است در این نقاط توقف کنند. در عوض همه می توانند با صرفه جویی در هزینه کرایه پارکینگ از وسایل نقلیه عمومی استفاده کرده یا به قدم زدن یا دوچرخه سواری برای رسیدن به مقصد بپردازند. اخذ عوارض واقعی پارک حاشیه ای، پارک حاشیه ای را به محلی در دسترس برای همگان تبدیل کرده و موجب می شود که رانندگان انتخاب کنند که کجا توقف نمایند. بسیاری از افراد از این که در مواقع اضطراری، حتی با وجود پرداخت هزینه، نمی توانند جای پارک مناسبی پیدا کنند، عصبانی شده بنابراین اغلب آن ها احساس می کنند اگر به گونه ای برنامه ریزی شود که وقتی نیاز به توقف فوری دارند همیشه جایی برای پارک پیدا کنند، اخذ عوارض از پارکینگ حاشیه خیابان، عادلانه است.

مدیریت هدفمند پارک حاشیه ای موجب بهبود عملکرد کل سیستم پارکینگ می شود. به عنوان مثال کاهش میزان اشباع پارک حاشیه ای ضرورت سرمایه گذاری در توسعه فضاهای پارکینگ را کاهش می دهد. همچنین مدیریت هدفمند با قیمت گذاری کارآمد، سرمایه گذاری های غیرهوشمندانه را کاهش می دهد. بنابراین حتی



مشخصات لایحه

اگر پارکینگ‌های غیرحاشیه ای بیشتری مورد نیاز باشد، مدیریت پارک حاشیه‌ای به دلایل زیر مفید خواهد بود:

- الف-** یک منطقه بتواند مقدار کافی سرمایه گذاری برای احداث پارکینگ غیرحاشیه ای 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 سرمایه گذاری 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 سرمایه گذاری 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 ۱۴۰۴ با رویکرد حفظ شاکله‌ی مصوبه سال ۱۴۰۳ و در نظر گرفتن تغییرات حداقلی تدوین و ارائه گردیده است.



تاریخ: 1403/11/02

شماره:

1191832/10
پیوسته: 3

بسم الله الرحمن الرحيم

جناب آقای مهندس چمران
رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران

**موضوع: ارسال لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر
تهران در سال 1404**

سلام علیکم

با احترام، به استناد بند (26) ماده (80) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب 1375 با اصلاحات و الحاقات بعدی و بند (ب) ذیل تبصره (1) ماده (2) و ماده (6) «قانون درآمدهای پایدار و هزینه های شهرداری ها و دهیاری ها» ابلاغی سال 1401 و ماده (27) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره 166051 مورخ 1403/09/28 وزارت کشور و ماده پانزدهم (15) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مصوب 1389 با اصلاحات و الحاقات بعدی، به پیوست لایحه «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال 1404» منضم به گزارش توجیهی مربوطه برای سیر مراحل تصویب در شورای اسلامی شهر تهران تقدیم می‌گردد.

علیرضا زاکانی

رونوشت: جناب آقای باقری، معاون محترم برنامه ریزی، توسعه سرمایه انسانی و امور شورا.
جناب آقای هرمزی، معاون محترم حمل و نقل و ترافیک.

تاریخ: 1403/11/03

شماره: 20563/160

پیوست: 0

شماره:
تاریخ:
پیوست:



بسم الله الرحمن الرحيم

به: جناب آقای محمد آخوندی رئیس محترم کمیسیون برنامه و بودجه - جناب آقای سید جعفر تشکری هاشمی رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل

موضوع: ارجاع لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال 1404

سلام علیکم؛

به پیوست تصویر نامه شماره 10/1191832 مورخ 1403/11/02 جناب آقای علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران در خصوص تعیین نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران در سال 1404 را ایفاد می‌نماید.

لایحه مزبور به صورت عادی ارائه و به شماره 160/20362 مورخ 1403/11/02 در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و در دویست و نود و هشتمین جلسه رسمی شورا منعقد در تاریخ 1403/11/02 اعلام وصول شده است.

ضمن ارجاع لایحه مزبور به آن کمیسیون ها به عنوان کمیسیون مشترک سیاست‌گذار است وفق مقررات موضوعه و بندهای چهارم، پنجم و ششم ماده چهاردهم (14) آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مصوب 1378/1/11 هیأت وزیران و ماده یازدهم (11) و سیزدهم (13) دستورالعمل نحوه اداره جلسات، رأی‌گیری و بررسی پیشنهادهای واصل شده به شورا مصوب 1392/2/19 شورای عالی استان‌ها، گزارش مشترک آن کمیسیون ها دال بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات در متن آن را ظرف یک هفته به دفتر هیأت‌رئیس و مصوبات شورای اسلامی شهر تهران ارسال فرمایند تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد. / م 50/5/6

پرویز سوزی

نایب 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 کمیسیون‌های شهرسازی و معماری؛ فرهنگی، اجتماعی؛ سلامت، محیط زیست و خدمات شهری؛ نظارت و حقوقی با تصویر لایحه مزبور جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون مشترک و دفتر هیأت‌رئیس و مصوبات.

- رئیس محترم امور پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار و اعلام نظر کارشناسی.

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

- دفتر هیأت‌رئیس و مصوبات جهت پی‌گیری (4/50/6).

تاریخ: 1403/11/03

شماره: 20563/160

پیوست: 0

شماره:
تاریخ:
پیوست:



بسم الله الرحمن الرحيم

به: جناب آقای محمد آخوندی رئیس محترم کمیسیون برنامه و بودجه - جناب آقای سید جعفر تشکری هاشمی رئیس محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل

موضوع: ارجاع لایحه تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال 1404

سلام علیکم؛

به پیوست تصویر نامه شماره 10/1191832 مورخ 1403/11/02 جناب آقای علیرضا زاکانی شهردار محترم تهران در خصوص تعیین نرخ ورودیه و حق توقف وسایل نقلیه در پارکینگ‌های عمومی شهرداری تهران در سال 1404 را ایفاد می‌نماید.

لایحه مزبور به صورت عادی ارائه و به شماره 160/20362 مورخ 1403/11/02 در دبیرخانه شورای اسلامی شهر تهران ثبت و در دویست و نود و هشتمین جلسه رسمی شورا منعقد در تاریخ 1403/11/02 اعلام وصول شده است.

ضمن ارجاع لایحه مزبور به آن کمیسیون ها به عنوان کمیسیون مشترک سیاست‌گذار است وفق مقررات موضوعه و بندهای چهارم، پنجم و ششم ماده چهاردهم (14) آیین‌نامه اجرایی تشکیلات، انتخابات داخلی و امور مالی شوراهای اسلامی شهرها مصوب 1378/1/11 هیأت وزیران و ماده یازدهم (11) و سیزدهم (13) دستورالعمل نحوه اداره جلسات، رأی‌گیری و بررسی پیشنهادهای واصل شده به شورا مصوب 1392/2/19 شورای عالی استان‌ها، گزارش مشترک آن کمیسیون ها دال بر تأیید یا رد عین لایحه و یا انجام اصلاحات در متن آن را ظرف یک هفته به دفتر هیأت‌رئیس و مصوبات شورای اسلامی شهر تهران ارسال فرمایند تا متعاقباً در دستور کار صحن علنی شورا قرار گیرد. / م 50/5/6

پرویز سوزی

نایب 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 کمیسیون‌های شهرسازی و معماری؛ فرهنگی، اجتماعی؛ سلامت، محیط زیست و خدمات شهری؛ نظارت و حقوقی با تصویر لایحه مزبور جهت استحضار و ارائه گزارش به کمیسیون مشترک و دفتر هیأت‌رئیس و مصوبات.

- رئیس محترم امور پژوهش‌های شورای اسلامی شهر تهران جهت استحضار و اعلام نظر کارشناسی.

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

- دفتر هیأت‌رئیس و مصوبات جهت پی‌گیری (4/50/6).

رئیس محترم شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای مهندس مهدی چمران

سلام علیکم

احتراماً، عطف به نامه شماره ۱۶۰/۲۰۳۶۲ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۰۲ جنابعالی در خصوص ارجاع لایحه «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۴» به استحضار می‌رساند؛ لایحه مذکور در جلسه مشترک کمیسیون برنامه و بودجه و کمیسیون عمران و حمل و نقل بررسی و جمع‌بندی نهایی به شرح فایل پیوست حضورتان ارسال می‌گردد.

محمد اخوندی
عضو و رئیس کمیسیون برنامه و بودجه
شورای اسلامی شهر تهران

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

رونوشت: اعضای محترم کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران
اعضای محترم کمیسیون برنامه و بودجه شورای اسلامی شهر تهران
معاون مصوبات اداره کل اداری و اجرایی و رئیس دفتر هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران - جناب آقای محمد باقری

لایحه «تعیین نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران در سال ۱۴۰۴»

مقدمه:

در اجرای بند (ب) ذیل تبصره یکم (۱) ماده دوم (۲) و ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱ و بند بیست و ششم (۲۶) ماده هشتماد (۸۰) «قانون تشکیلات، وظایف و انتخابات شوراهای اسلامی کشور و انتخاب شهرداران» مصوب ۱۳۷۵/۰۳/۰۱ 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» هیأت وزیران مصوب ۱۳۹۴ و ماده بیست و هفتم (۲۷) «دستورالعمل اجرایی عناوین عوارض و بهای خدمات» ابلاغی به شماره ۱۶۶۰۵۱ مورخ ۱۴۰۳/۰۹/۲۸ وزارت کشور، شهرداری تهران مکلف است از ابتدای سال ۱۴۰۴ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای شهر تهران را مطابق مواد ذیل محاسبه و اخذ 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	۴۳،۵۰۰	۵۶،۵۰۰
کامیونت و مینی‌بوس	۸۸،۴۰۰	۱۰۸،۷۰۰

جدول شماره (۲)

ضریب رده‌بندی معابر مجاز شهر تهران

رده معبر	الف	ب	ج	د
ضریب پایه	۱.۸	۱.۴	۱.۲	۱

تبصره:

نرخ حق توقف موتورسیکلت در پارک‌های حاشیه‌ای تعیین شده برابر با بیست درصد (۲۰٪) تعرفه‌های مربوط به اقسام معابر رتبه‌بندی جداول شماره ۱ و ۲ خواهد بود.

ماده دوم (۲):

رده‌بندی معابر شهری برای پارک حاشیه‌ای بر اساس بند یکم (۱) ماده دوم (۲) صورت‌جلسه 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 رده‌بندی معبر در مقاطع زمانی شش (۶) ماهه اقدام نماید.

ماده سوم (۳):

نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه به صورت هوشمند و از طریق ثبت مشخصات وسایل نقلیه در سامانه‌های معرفی شده از سوی شهرداری تهران 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 بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای اقدام کند.

ماده چهارم (۴):

در صورتی که حساب شهروندان در سامانه های معرفی شده از سوی شهرداری تهران دارای اعتبار ریالی کافی باشد، نرخ بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسیله نقلیه ایشان در هر مرتبه ثبت پارک حاشیه‌ای، با لحاظ ضریب خوش حساسی نه دهم (۰/۹) محاسبه می‌گردد.

ماده پنجم (۵):

در اجرای ماده دهم (۱۰) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها 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 (۲٪) و تا سقف بیست و چهار درصد (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:

در اجرای ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها 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 بزرگ 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.

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 (۹۰٪) هستند، نسبت به محاسبه حق توقف پارک حاشیه‌ای با اعمال ضرایب زیر اقدام نماید.

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

ماده هفتم (۷):

بهای خدمات حق توقف پارک حاشیه‌ای وسایل نقلیه دارای پلاک معلولین و جانبازان در معابر مجاز به پارک حاشیه‌ای ایشان، با اعمال ضریب صفر محاسبه خواهد شد.

ماده هشتم (۸):

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، تعاونی‌ها 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.

ماده نهم (۹):

بر اساس اصلاحیه ماده پانزدهم (۱۵) «قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی» مذکور در ماده ششم (۶) «قانون درآمد پایدار و هزینه‌های شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» ابلاغی سال ۱۴۰۱، کلیه درآمدهای ناشی از مدیریت پارک حاشیه‌ای می‌بایست صرفاً به توسعه حمل و نقل عمومی اختصاص یابد.

ماده دهم (۱۰):

شهرداری تهران (سازمان حمل و نقل و ترافیک) مکلف است تا پایان سال ۱۴۰۴ نسبت به گسترش فضاهای پارک حاشیه‌ای تحت مدیریت خود در مناطق (۲۲) گانه شهر تهران به میزان حداقل یکصد و بیست هزار (۱۲۰/۰۰۰) فضای پارک حاشیه‌ای اقدام نماید.

ماده یازدهم (۱۱):

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.

ماده دوازدهم (۱۲):

از ابتدای سال ۱۴۰۳ کلیه مصوبات قبلی شورای اسلامی شهر تهران مرتبط با موضوع این مصوبه لغو می‌گردد.