

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

نظرات استدلالی شورای نگهبان

در بررسی

لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی

مرحله اول: جلسه ۱۳۸۹/۴/۹

مرحله دوم: جلسه ۱۳۸۹/۱۱/۲۰

مرحله سوم: جلسه ۱۳۸۹/۱۲/۲۴

استخراج و تنقیح: سلمان عمرانی

بازبینی و تدوین: کاظم کوهی اصفهانی

لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی

۱- مقدمه

امروزه اهمیت نقش حمل و نقل و عبور و مرور در زندگی انسان‌ها و آثار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و بهداشتی آن بر کسی پوشیده نیست. استفاده روزافزون از خودرو و سایر وسایل جابجا کننده انسان و بار از یک سو، و ضرورت حفظ نظم اجتماعی و قواعد ناظر بر زندگی جمعی از سوی دیگر، وجود ضابطه قانونی برای مقررات رانندگی و همچنین نحوه برخورد و رسیدگی به تخلفات و جرایم رانندگی را مبرهن می‌سازد. در ایران، مقرر قانونی مربوط به این موضوع، تحت عنوان «قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی» مصوب ۱۳۵۰ است که در طی سالیان گذشته، با انجام اصلاحاتی قابلیت اجرایی داشته است. با گذشت زمان و تغییر معیارهای فنی، حقوقی، اجتماعی و اقتصادی، به همراه ظهور فناوری‌های نو، نیاز به بازنگری، اصلاح و تکمیل در مقررات مربوط به حوزه راهنمایی و رانندگی در جهت کارآمد کردن آنها را برای دست‌اندرکاران این حوزه، مسلم کرده بود. بدین جهت، برای برطرف کردن نارسائی‌های موجود در قوانین، رفع ابهامات و مشکلات به وجود آمده در حوزه حمل و نقل، تعیین چارچوب‌های قانونی مناسب و به‌روز در زمینه چگونگی برخورد با تخلفات این حوزه و تأمین ضروریات جامعه، لایحه‌ای تحت عنوان «لایحه نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جریمه‌های مربوط به امور حمل و نقل و عبور و مرور وسایل نقلیه» از سوی دولت به مجلس شورای اسلامی تقدیم شد. لایحه مذکور پس از مدت‌ها بررسی در مجلس شورای اسلامی، در جلسه علنی مورخ ۱۳۸۹/۳/۲۵ با تغییر در عنوان لایحه، تحت عنوان «لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی» تصویب و جهت اظهارنظر به شورای نگهبان ارسال گردید. شورای نگهبان پس از بررسی این مصوبه، نظر خود مبنی بر مغایرت برخی از مواد آن با موازین شرع و اصول قانون اساسی را طی نامه شماره ۸۹/۳۰/۳۸۹۲۹ مورخ ۱۳۸۹/۴/۲۳ به مجلس شورای اسلامی اعلام کرد. پس از آن، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، با بررسی ایرادات پیش‌گفته در جلسه علنی مورخ ۱۳۸۹/۱۰/۲۶ و اصلاح مواد مربوط، مصوبه اصلاحی را مجدداً به شورای نگهبان ارسال نمودند. شورای نگهبان در این مرحله، پس از بحث و بررسی مواد اصلاحی، همچنان یکی از مواد این قانون را مغایر با قانون اساسی تشخیص داد و نظر خود را طی نامه شماره ۸۹/۳۰/۴۱۴۸۱ مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۲۰ به مجلس شورای اسلامی اعلام کرد.

در نهایت، مجلس در جلسه علنی مورخ ۱۳۸۹/۱۲/۸ با اصلاح ماده مورد ایراد شورای نگهبان، کلیه ایرادات ناظر بر مغایرت با موازین شرع و قانون اساسی این مصوبه را بر طرف کرد. نظر نهایی شورای نگهبان در این خصوص، طی نامه شماره ۸۹/۳۰/۴۱۸۸۱ مورخ ۱۳۸۹/۱۲/۲۵ به رئیس مجلس شورای اسلامی اعلام شد.

۲- بحث و بررسی شورای نگهبان پیرامون لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۳/۲۵ مجلس شورای اسلامی (مرحله اول)

۲-۱-۱- ماده ۱

”ماده ۲- به افسران کادر و پیمانی راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران که برای تشخیص تخلفات مربوط به حمل و نقل و عبور و مرور تعیین شده و آموزش لازم را دیده‌اند اجازه داده می‌شود، تخلفات مربوطه را وفق قانون تشخیص داده و قبض جریمه صادر نمایند.

تبصره ۱- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران برای مدت حداکثر ده سال می‌تواند به درجه‌داران کادر راهنمایی و رانندگی که دارای دیپلم کامل متوسطه و گواهینامه رانندگی ب ۱ و یا معادل آن و نیز ده سال سابقه خدمت متوالی در راهنمایی و رانندگی بوده و آموزش لازم را دیده باشند، اختیارات و وظایف مندرج در این ماده را از لحاظ تشخیص تخلف و صدور قبض جریمه تفویض نماید و در موارد خاص و ضروری از افسران کادر و پیمانی سایر بخش‌های نیروی انتظامی که آموزش لازم را دیده‌اند استفاده نماید.

تبصره ۲- به نیروی انتظامی اجازه داده می‌شود حداکثر ده سال پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این قانون تا جایگزینی افسران کادر و پیمانی از افسران وظیفه جهت اجراء این ماده بهره‌گیری کند.”

۲-۱-۱- نظرات استدلالی

۲-۱-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) از آنجا که افسران راهنمایی و رانندگی، در خصوص جرایم راهنمایی و رانندگی، اقدام به اعمال مجازات و تعیین جریمه نقدی می‌نمایند، ضروری است تا شرایط لازم برای اعمال این صلاحیت -که عبارت از شرط «وثاقت» و «عدالت» است- را دارا باشند. بر این اساس، با توجه به اینکه در ماده (۲) و تبصره‌های آن، به این شرط اشاره‌ای نشده و در نتیجه، صرفاً به گزینش اولیه فرد مزبور در هنگام استخدام اکتفاء می‌شود، این ماده و تبصره‌های آن مغایر با موازین شرع می‌باشد.

ب) شورای نگهبان موظف است تا حافظ موازین شرع و قانون اساسی باشد و مانع از تأیید مصوبات مغایر با موازین شرع و قانون اساسی گردد. با این حال، چنانچه در عمل، مسائل دیگری رخ دهد و افراد «ناموثق» برای اعمال جرایم راهنمایی و رانندگی گمارده شوند، تخلف از قوانین رخ داده است و ارتباطی به مسئولیت شورای نگهبان ندارد.

ج) طی مراحل استخدامی برای افسران، صرفاً مؤید وجود شرط «وثاقت» در ابتدای فعالیت آنها است و چنانچه فرضاً افسری در هنگام خدمت، مرتکب تخلف و اخذ رشوه گردید، ضروری است تا صلاحیت وی برای تعیین جرایم رانندگی سلب گردد. بر این اساس، ذکر شرط «وثاقت» در این ماده، فایده‌اش این است که در صورت ادامه فعالیت این افسر، قاضی رسیدگی کننده به اعتراض کسانی که از قبوض جریمه صادره توسط این مأمور اعتراض کرده‌اند، می‌تواند با توجه به سابقه ارتشای وی و با استناد به همین قانون، قبوض صادره را ابطال کند.

د) با توجه به اینکه اولاً افسران وظیفه بدون هرگونه گزینش خاص نیروی انتظامی در این نیرو به کار گرفته می‌شوند و ثانیاً در تبصره (۲) بر وجود «عدالت» یا «وثاقت» در این افراد جهت فعالیت در زمینه اعمال جرایم رانندگی تصریح نشده است، تبصره مزبور مغایر موازین شرع می‌باشد.

۲-۱-۱-۲- دیدگاه عدم مغایرت

الف) از آنجا که در قانون استخدام نیروی انتظامی شرایط ویژه‌ای برای استخدام افسران پیش‌بینی شده و وثاقت این افراد از سوی مقامات بالاتر به عنوان شرط استخدام مورد تأیید قرار گرفته است، فلذا نمی‌توان در «مورد وثوق بودن» این افراد تردید کرد. علاوه بر این افزودن شرط «وثاقت» در این ماده، عملاً غیر قابل اجرا بوده و هیچ مشکلی را حل نمی‌کند.

ب) به رغم اینکه در منابع فقهی برای قضاوت و امامت نماز جماعت و... «عدالت» شرط شده است و دلیل قطعی شرعی برای آن وجود دارد، اما هیچ دلیل شرعی بر وجود شرط عدالت برای پلیس و مأمور راهنمایی و رانندگی وجود ندارد. بنابراین، صرف اینکه مأمور مزبور فاسق و فاجر نباشد کفایت می‌کند تا وی بتواند در برقراری نظم مشارکت نماید.

۲-۱-۱-۳- دیدگاه ابهام

مفهوم عبارت «گواهینامه رانندگی ب ۱»، در تبصره (۱) مشخص نیست. لازم است از این عبارت رفع ابهام گردد.

۲-۱-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۲) و تبصره‌های (۱) و (۲) آن، از این جهت که تصریح به شرط وثوق برای افسران و درجه‌داران نشده است، خلاف موازین شرع شناخته شد.
در تبصره (۱) ماده (۲)، منظور از عبارت «رانندگی ب ۱» چیست؟

۲-۲- تبصره (۳) ماده ۲

”ماده ۲- ...“

تبصره ۳- راهنمایی و رانندگی مجاز است از گزارش داوطلبان مورد تأیید که دارای حداقل مدرک تحصیلی کارشناسی بوده و دوره آموزشی لازم را دیده باشند، به صورت رایگان در تشخیص تخلف و صدور قبض جرمه توسط مأموران این ماده استفاده نماید.”

۲-۲-۱- نظرات استدلالی

۲-۲-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) براساس اصل ۳۶ قانون اساسی، «حکم به مجازات و اجرای آن» باید تنها از طریق دادگاه صالح صورت گیرد. با وجود این، از آنجا که تخلفات رانندگی از جمله جرایم خفیف و با مجازات سبک است و اقتضا نمی‌کند که وقت دادگاه‌ها به رسیدگی به این تخلفات گرفته شود، قانون استثنائاً صلاحیت رسیدگی به آنها را به افسران راهنمایی و رانندگی سپرده است و این افسران به نمایندگی از قضات به اعمال مجازات می‌پردازند. منتهی این نیابت استثنایی، محدود است به مواردی که تخلف «به صورت مشهود» انجام شده و خود مأمور «شاهد» ارتکاب تخلف باشد. در تبصره (۳)، محدوده این نیابت توسعه داده شده و به افسران اجازه داده شده است تا بر اساس اظهارات افراد داوطلب، بدون آنکه خود شاهد ارتکاب تخلف باشند، اقدام به صدور قبض جرمه نمایند که این مسأله مغایر با اصل ۳۶ قانون اساسی است.

ب) از آنجا که هیچ تعریف و معیاری برای «داوطلبان مورد تأیید» و مرجع تشخیص آن ارائه نشده است، این تبصره دارای ابهام است.

ج) از آنجا که تعیین مرجع تأیید صلاحیت داوطلبان و نیز تعیین شرایط لازم برای این افراد، مسأله‌ای تقنینی است، عدم بیان آنها در این تبصره و واگذاری تعیین آن به دستگاه‌های اجرایی، مغایر با صلاحیت ذاتی مجلس در قانون‌گذاری و در نتیجه مغایر با اصل ۸۵ قانون اساسی است.

۲-۱-۲-۲- دیدگاه عدم مغایرت

هدف قانون‌گذار از به کار بردن عبارت «داوطلبان مورد تأیید» در این تبصره، تأکید بر وثاقت و قابلیت اعتماد این افراد است؛ به گونه‌ای که می‌توان به شهادت آنها اعتماد کرد. بر این اساس، این تبصره ابهامی ندارد و تغایری نیز با اصل ۸۵ قانون اساسی ندارد.

۲-۲-۲- نظر شورای نگهبان

در تبصره (۳) ماده ۲، عبارت «مورد تأیید» روشن شود تا اظهارنظر ممکن گردد.

۲-۳- ماده ۴

«ماده ۴- به مأموران موضوع ماده (۲) این قانون اجازه داده می‌شود متخلفین از قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را پس از تشخیص تخلف و انطباق آن با میزان جرائم متوقف نمایند و مشخصات وسیله نقلیه و راننده، زمان و محل وقوع تخلف و نوع آن و نیز مشخصات خود را در قبض جرمه درج و به راننده متخلف تسلیم نمایند. در صورتی که متخلف از دریافت قبض جرمه خودداری نماید، قبض صادر شده به منزله ابلاغ قانونی تلقی شده و ضمیمه سوابق نزد اداره راهنمایی و رانندگی مربوطه نگهداری می‌شود. چنانچه وسیله نقلیه در محل غیر مجاز متوقف باشد یا در صورت عدم حضور متخلف، قبض جرمه به بدنه خودرو الصاق می‌شود. در صورتی که متوقف ساختن وسیله نقلیه

مقدور نباشد یا تخلف توسط تجهیزات الکترونیکی ثبت شده باشد، مراتب به نحو مقتضی به اطلاع دارنده وسیله نقلیه می‌رسد.

۲-۳-۱- نظرات استدلالی

۲-۳-۱-۱- دیدگاه مغایرت

با توجه به اینکه افسران راهنمایی و رانندگی در مقام اعمال مجازات و صدور جریمه، تفاوتی میان اعمال عمدی و سهوی مطلق قائل نمی‌شوند، اطلاق اختیارات آنها از لحاظ شرعی محل اشکال است؛ زیرا عنصر مقوم مجازات، عنصر «عمد» است.

۲-۳-۱-۲- دیدگاه عدم مغایرت

در حقوق جزا، جرایمی همچون تخلفات راهنمایی و رانندگی در زمره «جرایم مادی صرف» قرار می‌گیرند. در این جرایم، قصد مرتکب برای ارتکاب مفروض گرفته می‌شود، اما این حق برای وی وجود دارد تا برای اثبات فقدان قصد یا اضطرار یا اکراه، به دادگاه مراجعه کرده و خلاف آن را به اثبات برساند. فرض عمد در این نوع جرایم با هدف برقراری نظم و سهولت در رسیدگی به آنها پیش‌بینی شده است.

۲-۳-۲- نظر شورای نگهبان

شورای نگهبان، ماده مذکور را مغایر با موازین شرع تشخیص نداد.

۲-۴- ماده ۵

”ماده ۵- متخلف موظف است ظرف مدت شصت روز از تاریخ مندرج در قبض جریمه یا تاریخ ابلاغ شده در قبض جریمه‌ای که به اطلاع او می‌رسد، جریمه را به حسابی که از طرف خزانه‌داری کل تعیین و اعلام می‌شود، پرداخت و رسید دریافت نماید یا مراتب اعتراض خود را ظرف مدت مذکور با ذکر دلایل به اداره اجرائیات راهنمایی و رانندگی تسلیم نماید. اداره مذکور موظف است حداکثر ظرف بیست و چهار ساعت پس از وصول اعتراض، بررسی لازم را انجام داده و در صورت غیر موجه دانستن اعتراض، مراتب را به معترض ابلاغ نماید. در صورت اصرار معترض، اداره اجرائیات موضوع را جهت رسیدگی به واحد رسیدگی به اعتراضات ناشی از تخلفات رانندگی ارسال می‌نماید. واحد فوق‌الذکر متشکل از یک قاضی با معرفی رئیس حوزه قضائی محل و یک کارشناس راهنمایی و رانندگی با معرفی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی مربوطه می‌باشد، ریاست آن واحد با قاضی خواهد بود که پس از اخذ نظر مشورتی عضو دیگر، مبادرت به صدور رأی می‌نماید. رأی صادره، قطعی است. در صورتی که متخلف در مهلت قانونی مذکور، اعتراض خود را تسلیم ننماید یا ظرف بیست

روز پس از ابلاغ رأی واحد، جریمه را پرداخت ننماید، موظف است جریمه را به مأخذ دو برابر مبلغ مندرج در قبض جریمه پردازد.

۲-۴-۱- نظرات استدلالی

۲-۴-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) به صرف عضویت یک قاضی در یک مجموعه، اختیارات و صلاحیت‌های قضایی به آن مجموعه انتقال نمی‌یابد؛ چرا که بر اساس اصل ۱۵۹، مرجع رسمی تظلمات و شکایات دادگستری است. به همین دلیل، ماده مزبور که صلاحیت قضایی به واحد رسیدگی به اعتراضات بخشیده است، مغایر با قانون اساسی است. تجربه نیز نشان داده عضویت قضات در کمیسیون‌های خارج از دادگستری، منشأ امور مغایر با قانون گردیده است.

ب) از آنجا که بر اساس اصل ۱۵۷ قانون اساسی، رئیس قوه قضائیه مسئولیت کلیه امور قضایی، اداری و اجرایی این قوه را بر عهده دارد، واگذاری اختیار تعیین قاضی به رئیس حوزه قضایی، برای واحدهای رسیدگی به اعتراضات ناشی از تخلفات رانندگی، مغایر با اصل ۱۵۷ قانون اساسی است.

ج) حضور قاضی در این واحد، تنها به عنوان کارمند اداری و از جهت اطلاع وی از قوانین و مقررات است و نه شأن قضایی وی. به همین دلیل، وی تابع هیچ یک از ضوابط و آداب امر قضا و آیین دادرسی نیست و از همین جهت، نمی‌توان واحد رسیدگی به شکایات را «دادگاه» دانست و رأی صادره را نیز «رأی قضایی» قلمداد کرد و آرای صادره را قطعی و غیرقابل اعتراض دانست. با این توضیح، بر اساس اصل ۱۵۹ قانون اساسی باید اجازه تظلم‌خواهی و اعتراض به تصمیمات واحد رسیدگی به شکایات را به مردم داد.

۲-۴-۱-۲- دیدگاه عدم مغایرت

الف) مراد اصل ۱۵۹ از دادگستری به عنوان مرجع رسمی تظلمات، نظام قضایی و ماهیت نهاد رسیدگی‌کننده است و نه لزوماً رسیدگی در کاخ دادگستری؛ فلذا عضویت قاضی دادگستری در واحد مزبور، برای صلاحیت قضایی آن کافی است. به علاوه، تشکیل واحد مزبور، گامی موثر در جهت کاهش مراجعات به دادگستری محسوب می‌شود. به همین دلیل نمی‌توان به استناد برخی رویه‌های ناصحیح در موارد مشابه، با تشکیل آن مخالفت کرد.

ب) همان گونه که صدور حکم برای جرایم راهنمایی و رانندگی تسامحاً به افسران نیروی انتظامی واگذار گردیده است، واگذاری رسیدگی به اعتراضات نسبت به آنها به یک قاضی با ویژگی‌های مذکور در ماده، فاقد ایراد است.

۲-۴-۲- نظر شورای نگهبان

در ماده (۵)، معرفی قاضی توسط رئیس حوزه قضایی، مغایر اصل ۱۵۷ قانون اساسی شناخته شد.

۲-۵-۶ ماده

"ماده ۶- مأموران راهنمایی و رانندگی به جز در موارد مصرح قانونی و موارد تصادفات منجر به جرح و قتل، مجاز به توقیف وسیله نقلیه موتوری نمی‌باشند."

۲-۵-۱- نظرات استدلالی

۲-۵-۱-۱- دیدگاه ابهام

هر چند که این ماده حکم توقیف وسیله نقلیه موتوری را بیان کرده است، اما مشخص نکرده که پس از توقیف، تکلیف آنها چیست؟ این ماده هیچ توضیحی راجع به محدودیت زمانی توقیف، کیفیت رفع توقیف و نحوه نظارت بر آن نداده است که از این جهت دارای ابهام است و معلوم نیست مرجع ذیصلاح برای صدور رفع توقیف، مرجع قضایی است یا انتظامی. حتی مأموران راهنمایی و رانندگی مکلف نشده‌اند تا مراتب را به مقامات قضایی گزارش دهند.

۲-۵-۲- نظر شورای نگهبان

شورای نگهبان، ماده مذکور را مبهم و واجد ایراد تشخیص نداد.

۲-۶-۱۳ ماده

"ماده ۱۳- در مواردی که طبق این قانون انتقال وسیله نقلیه ضرورت داشته باشد، وسیله نقلیه با استفاده از وسایل مطمئنه که برای این کار معمول است، حسب مورد به نزدیکترین توقفگاه یا مقر انتظامی یا راهنمایی و رانندگی مربوط یا تعمیرگاه انتقال می‌یابد. هزینه‌های حمل و نقل و توقف وسیله نقلیه حسب مورد به عهده متخلف، مالک، متصرف یا قائم مقام قانونی آنان خواهد بود. هزینه‌های یاد شده برابر تعرفه‌هایی می‌باشد که به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید."

۲-۶-۱- نظرات استدلالی

۲-۶-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) در این ماده، ضابطه و معیاری برای تعیین هزینه‌های حمل و نقل و توقف وسایل نقلیه و تعرفه‌های مربوطه ارائه نشده و به طور کلی تعیین و تصویب میزان این هزینه‌ها به آئین‌نامه مصوب هیأت وزیران واگذار شده است؛ حال آنکه ضابطه‌گذاری و تعیین معیار از شئون تقنین است که وفق اصل ۸۵ در صلاحیت مجلس شورای اسلامی است. بنابراین، اطلاق این ماده، مغایر با اصل مزبور است.

ب) اگر چه در این ماده از هزینه‌های حمل و نقل و توقف وسیله نقلیه سخن گفته شده، اما در واقع تمامی این موارد در ذیل دریافتی‌های دولت قرار می‌گیرد که بر اساس اصل ۵۳ قانون اساسی، باید در خزانه‌داری کل متمرکز گردد و نه حساب داخلی نیروی انتظامی. چنانچه دستگاه‌ها و نیروی انسانی که در این اقدام مورد استفاده قرار می‌گیرد، متعلق به دولت و کارمند دولت باشد، این دولت است که باید هزینه‌ها و حقوق آنان راپردازد. فلذا با توجه به اینکه دولت متکفل پرداخت این هزینه‌ها است، کل دریافتی‌ها نیز باید به حساب خزانه‌داری واریز شود. و چنانچه شرکت‌های خصوصی مسئول انتقال خودروها یا پارکینگ‌ها باشند، با عنایت به قرارداد آنها با نیروی انتظامی و ضرورت جبران هزینه‌ها از سوی این نیرو، باز هم خزانه‌داری کل مکلف به پرداخت هزینه‌های قرارداد است. با توجه به عدم تصریح این ماده به واریز این مبالغ در خزانه‌داری، این ماده مغایر با قانون اساسی است.

۲-۱-۶-۲- دیدگاه عدم مغایرت

متخلفی که با خودروی خود را در محل غیرمجاز قرار داده است، خود مسئول هزینه‌های انتقال آن به پارکینگ و تعرفه پارکینگ است. دریافت این تعرفه‌ها نیز به معنی دریافتی‌های دولت نیست که ضرورتی به واریز آن به خزانه‌داری کل باشد، بلکه صرفاً جبران هزینه‌های تخلف است که جهت انتقال خودرو به پارکینگ و هزینه پارکینگ از متخلف دریافت می‌شود.

۲-۶-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۱۳) از این جهت که درآمدهای حاصله به خزانه واریز نمی‌شود، مغایر اصل ۵۳ قانون اساسی شناخته شد.

۲-۷- ماده ۱۵

"ماده ۱۵- در شبکه معابر شهری پرتراфик که برابر مقررات راهنمایی و رانندگی ممنوعیت توقف وجود ندارد، با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، شهرداری‌ها می‌توانند برای مدیریت پارک‌های مجاز حاشیه‌ای، ابزارها و وسایل لازم از قبیل ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت پارک نصب و برای توقف بیش از نیم ساعت در محدوده زمانی ۷ صبح تا ۹ شب، حق توقف مناسبی که میزان آن را شوراهای اسلامی شهرها تعیین می‌کنند بر طبق مقررات مربوط به اخذ عوارض دریافت نمایند. توقف بدون مجوز به منزله ارتکاب تخلف توقف ممنوع خواهد بود.

تبصره ۱- 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.

تبصره ۲- درآمد حاصل از این ماده، جهت احداث توقفگاه (پارکینگ) در همان شهر توسط شهرداری‌ها هزینه خواهد شد."

۲-۷-۱- نظرات استدلالی

۲-۷-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) با عنایت به اینکه در اصل ۱۰۰ قانون اساسی، شوراها صرفاً صلاحیت نظارتی دارند، واگذاری تعیین میزان عوارض به آنها در صدر ماده ۱۵، که مسئولیتی غیرنظارتی است، در تغایر با اصل ۱۰۰ قانون اساسی است.

ب) تجویز دریافت مالیات و عوارض به استناد مصوبه شورای شهر و بدون تصریح قانون در صدر ماده ۱۵، مغایر با اصل ۵۱ قانون اساسی مبنی بر ضرورت دریافت مالیات بر طبق قانون است. بر اساس این اصل، وضع هرگونه مالیات - که شامل عوارض نیز می‌شود - در صلاحیت قانون‌گذار است که می‌بایست به صورت مصوبه - ای قانونی وضع گردد.

ج) در خصوص حکم مندرج در صدر ماده ۱۵ می‌توان گفت با توجه به اینکه معابر عمومی و خیابان‌ها متعلق به دولت است و نه شهرداری، فلذا باید درآمدهای حاصل از آن؛ همچون اجاره‌بهای پارک اتومبیل در آنها نیز به حساب دولت واریز گردد و سپس دولت از حساب خزانه‌داری کل به شهرداری‌ها جهت نصب ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت‌پارک کمک کند.

د) وفق اصل ۵۳ قانون اساسی، کلیه پرداخت‌ها و هزینه‌های دولتی می‌بایست به طور سالانه در قانون بودجه پیش‌بینی شده و در حدود همین اعتبارات مصوب نیز به دستگاه‌ها واگذار شود. بدین لحاظ تبصره (۲) این ماده که بدون رعایت تشریفات مزبور و پیش‌بینی در قانون بودجه، اختیار هزینه کردن درآمدهای حاصل از عوارض را جهت احداث توقفگاه به شهرداری‌ها داده است، مغایر اصل ۵۳ قانون اساسی است.

۲-۷-۲- نظر شورای نگهبان

در ماده (۱۵)، عبارت «میزان آن را شوراهای اسلامی شهرها تعیین می‌کنند»، مغایر اصل ۱۰۰ قانون اساسی شناخته شد.

تبصره (۲) ماده (۱۵)، مغایر اصل ۵۲ قانون اساسی شناخته شد.

۲-۸- تبصره (۲) ماده ۱۸

”ماده ۱۸ - ...

تبصره ۲- ساختار، وظایف، اختیارات، تعداد اعضا، ترکیب اعضا، شرایط عضویت در شورای تصادفات استان و شورای عالی تصادفات، دوره عضویت، تشکیل دبیرخانه، تأمین اعتبارات، نحوه هزینه آن و حق‌الزحمه اعضا بر حسب دستورالعملی خواهد بود که ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون به پیشنهاد وزارت کشور و نیروی انتظامی به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.”

۲-۸-۱- نظرات استدلالی

۲-۸-۱-۱- دیدگاه مغایرت

در تبصره (۲) این ماده، واگذاری تعیین وظایف، اختیارات، شرایط عضویت، صلاحیت‌های شورای تصادفات استان و شورای عالی تصادفات و... به هیأت وزیران، مغایر با اصل ۸۵ قانون اساسی است؛ زیرا امور مزبور، به دلیل ماهیت تقنینی، از جمله صلاحیت‌های ویژه مجلس شورای اسلامی، مصرح در اصل ۸۵ قانون اساسی است که غیرقابل واگذاری و تفویض به شخص یا نهاد دیگر نیز می‌باشد.

۲-۸-۲- نظر شورای نگهبان

در تبصره (۲) ماده (۱۸)، از این جهت که تعیین وظایف، اختیارات، شرایط عضویت، تأمین اعتبار، نحوه هزینه آن و حق الزحمه اعضاء از امور تقنینی است و واگذاری آن به دستورالعمل و تصویب هیأت وزیران، مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی شناخته شد.

۲-۹- ماده ۱۹

"ماده ۱۹- تردد تمام یا بعضی از وسایل نقلیه موتوری در ساعات و محدوده‌هایی از شهر که از سوی راهنمایی و رانندگی و یا محیط زیست و یا شهرداری‌های مربوطه، منطقه ممنوعه پیشنهاد می‌شود و مطابق ضوابط شورای عالی ترافیک به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک استان‌ها و در تهران به تصویب شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران می‌رسد ممنوع است و نیروی انتظامی ضمن صدور قبض جرمه عبور ممنوع برای متخلف، به او اخطار می‌نماید که از محدوده طرح ترافیک خارج شود. در صورت ادامه تخلف، برای هر یک ساعت یک برابر جریمه خواهد شد."

۲-۹-۱- نظرات استدلالی

۲-۹-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) ایجاد ممنوعیت دائم رفت و آمد برای تمام یا برخی از وسایل نقلیه شهروندان در سطح شهر، موضوعی است که دارای ماهیت تقنینی است و تنها مجلس است که می‌تواند با وضع قانون، مبادرت به ایجاد چنین ممنوعیت‌هایی برای مردم نماید؛ به همین جهت واگذاری برقراری و تعیین این محدودیت و ساعات آن به شورای عالی ترافیک، مغایر با اصل ۸۵ قانون اساسی مبنی بر صلاحیت مجلس شورای اسلامی برای وضع قانون و غیرقابل واگذاری بودن این صلاحیت به غیر است.

ب) از آنجا که برقراری نظم ترافیکی از جمله اموری است که ماهیت اجرایی دارد و بنابراین، وفق اصل ۶۰ قانون اساسی، اعمال آن از طریق رئیس جمهور و وزرا است، سپردن این صلاحیت به شورای عالی هماهنگی

ترافیک استان‌ها و شورای حمل و نقل و ترافیک تهران، مغایر با اصل پیش‌گفته است؛ زیرا اعضای تشکیل‌دهنده شوراهای مزبور، افرادی خارج از قوه مجریه را شامل می‌شود.

۲-۱-۹-۲- دیدگاه عدم مغایرت

اعمال محدودیت ترافیکی برای حفظ مصالح عمومی در یک مقطع زمانی و مکانی خاص و نه به صورت کلی و فراگیر، امری کاملاً اجرایی است که نیازمند تشخیص موردی است؛ بنابراین، مجلس شورای اسلامی می‌تواند با وضع مصوبه‌ای عام و قانونی کلی، اختیار اعمال محدودیت‌هایی این‌چنینی را به مسئولین اجرایی بدهد. از این لحاظ، این ماده، مغایرتی با صلاحیت تقنینی مجلس شورای اسلامی ندارد.

۲-۹-۲- نظر شورای نگهبان

شورای نگهبان، ماده مذکور را مغایر با قانون اساسی تشخیص نداد.

۲-۱۰-۲- ماده ۲۳

"ماده ۲۳- میزان جریمه‌های نقدی مقرر در مواد این قانون، متناسب با افزایش یا کاهش تورم هر سه سال یک بار، بنا به پیشنهاد نیروی انتظامی و تأیید وزارتخانه‌های دادگستری، کشور و راه و ترابری و تصویب هیأت وزیران قابل تعدیل است."

۲-۱۰-۲- نظرات استدلالی

۲-۱۰-۱-۱- دیدگاه مغایرت

با توجه به اینکه جریمه‌های نقدی ناشی از تخلفات رانندگی، از جمله مجازات‌ها محسوب می‌شوند و بر اساس اصل ۳۶ و ۸۵ قانون اساسی، تعیین مجازات تنها به موجب قانون مصوب مجلس شورای اسلامی ممکن است، فلذا اعطای صلاحیت تغییر میزان جریمه‌های نقدی به هیأت وزیران در این ماده، مغایر با اصول پیش‌گفته است.

۲-۱۰-۲- نظر شورای نگهبان

شورای نگهبان، ماده مذکور را مغایر با قانون اساسی تشخیص نداد.

۲-۱۱-۲- ماده ۲۵

"ماده ۲۵- برای متخلفان از مقررات مربوط به سامانه‌های (سیستم‌های) حمل و نقل ریلی شهری و حومه، اعم از رانندگان، مسافران و متصدیان کنترل و هدایت و نظایر آن به وسیله مأموران نیروی انتظامی که آموزش لازم را دیده و برای تشخیص تخلفات مربوط به این نوع حمل و نقل تعیین شده

باشند، قبض جرمه صادر می‌گردد. نحوه اجراء این ماده و وظایف و اختیارات مأموران مذکور طبق آئین‌نامه‌ای که به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیأت وزیران می‌رسد تعیین خواهد شد.

۲-۱۱-۱- نظرات استدلالی

۲-۱۱-۱-۱- دیدگاه مغایرت

ایراد پیش‌گفته در ماده (۲) مبنی بر خلاف شرع بودن مصوبه به دلیل عدم تصریح به شرط وثوق برای مأموران نیروی انتظامی که مبادرت به صدور قبض جرمه می‌کنند، در این ماده نیز وجود دارد. همچنین، مجوز واگذار شده به هیأت وزیران برای تعیین وظایف و اختیارات مأموران مذکور در این ماده، مغایر با اصل ۸۵ قانون اساسی است؛ زیرا امور مزبور، اموری با ماهیت تقنینی هستند که تعیین آنها وفق اصل ۸۵ در صلاحیت مجلس شورای اسلامی و غیرقابل واگذاری به غیر می‌باشد.

۲-۱۱-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۲۵) علاوه بر اینکه همان اشکال ماده (۲) را دارد، تعیین وظایف و اختیارات مأموران توسط آئین‌نامه، مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی است.

۲-۱۲- ماده ۲۷

”ماده ۲۷- در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است، عابران مکلفند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط کشی شده، گذرگاههای غیرهمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل ننمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به این که کلیه مقررات را رعایت نموده باشد، مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده، مانع استفاده مصدوم یا وراث متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده، ملزم به اجراء تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراث متوفی خواهد بود. چنانچه وسیله نقلیه بیمه نباشد، دیه عابر از صندوق موضوع قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ پرداخت می‌شود. رانندگان نیز موظفند در صورت عبور عابر پیاده از محل‌های تعیین شده، با فاصله‌ای که به وسیله خط‌کشی پشت مسیر ویژه مشخص می‌گردد، توقف کامل کنند. در غیر این صورت برای آنها مبلغ دویست هزار ریال قبض جرمه صادر می‌شود.”

۲-۱۲-۱- نظرات استدلالی

۲-۱۲-۱-۱- دیدگاه مغایرت

بر اساس این ماده، چنانچه راننده با رعایت کلیه ضوابط و مقررات رانندگی، اقدام به جلوگیری از خسارت نکرده و منجر به خسارت جانی و مالی بزرگی گردد، فاقد مسئولیت (مدنی و کیفری) است. با توجه به اینکه این ماده عملاً راه را برای ارتکاب جرایم عمدی علیه جان و مال مردم - به استناد رعایت مقررات رانندگی - هموار می‌سازد، مغایر با موازین شرع می‌باشد. به عبارت دیگر، اطلاق رفع مسئولیت از راننده در مواردی که امکان کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از حادثه و ایجاد خسارت مالی یا جانی را دارد، مغایر با موازین شرع است.

۲-۱۲-۱-۲- دیدگاه عدم مغایرت

عدم مسئولیت راننده در موارد مذکور در ماده، در خصوص خسارت‌های مالی غیرمعتابه مغایرتی با موازین شرع ندارد؛ زیرا نمی‌توان افراد را ملزم به احترام اموالی کرد که صاحبانشان نسبت به حفاظت از آنها اهمال می‌کنند.

۲-۱۲-۲- نظر شورای نگهبان

در ماده (۲۷) اطلاق عدم مسئولیت از راننده، در مواردی که امکان کنترل و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مالی و بدنی باشد، خلاف موازین شرع شناخته شد.

۲-۱۳- تبصره ماده ۲۹ و مواد ۳۴ و ۳۵

"ماده ۲۹- ...

تبصره- نقل و انتقال رسمی وسیله نقلیه، خدمات پس از شماره‌گذاری، تعویض و تجدید گواهینامه رانندگی و ارائه خدمات کارت ناوگان حمل و نقل عمومی، منوط به ارائه مفصاحساب تخلفات رانندگی است.

ماده ۳۴- پس از تصویب این قانون و تدوین آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوطه، کلیه قوانین و مقررات قبلی مربوط به تخلفات راهنمایی و رانندگی لغو می‌گردد.

ماده ۳۵- قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرائم رانندگی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ با اصلاحات بعدی، لایحه قانونی راجع به مجازات متخلفین از اجراء مقررات طرح جدید ترافیک (مرحله سوم) مصوب ۱۳۵۹/۳/۱۷ شورای انقلاب، قانون تشدید مجازات موتورسیکلت‌سواران متخلف مصوب ۱۳۵۶/۳/۲۴، لایحه قانونی نحوه نقل و انتقالات و وسائل نقلیه موتوری مصوب ۱۳۵۹/۴/۲۵ شورای انقلاب، مواد (۳۲) و (۵۳) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸ با اصلاحات بعدی، قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی مصوب

ماده (۱۸) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷، به استثناء بند (۵) از تاریخ ابلاغ این قانون لغو می‌گردد.

۲-۱۳-۱- نظرات استدلالی

۲-۱۳-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) در لایحه دولت و گزارش کمیسیون بر ثبت معاملات و وسایل نقلیه در دفاتر اسناد رسمی تأکید شده بود، اما مجلس این الزام را برداشته و عملاً موجب چند ایراد قانونی شده است: اول اینکه حق‌الثبت انتقال خودرو که در قوانین جاری پیش‌بینی شده، مورد غفلت قرار گرفته است. دوم اینکه در حال حاضر مرجع دریافت مالیات نقل و انتقال خودروها دفاتر اسناد رسمی است که با حذف الزام مردم به ثبت، این مالیات بدون متولی اخذ باقی خواهد ماند. با توجه به اینکه بر اساس قانون این مالیات به جمعیت هلال احمر و قوه قضائیه اختصاص داده شده است، نسخ قوانین و آئین‌نامه‌های سابق (بر اساس مواد ۳۴ و ۳۵) و عدم اشاره به الزام به ثبت، موجب اضرار به این نهادها خواهد شد.

ب) از آنجا که خودرو یک کالای سرمایه‌ای محسوب می‌شود و مردم هم در نقل و انتقالات، وثیقه‌گذاری و ... به این سند رسمی نیاز دارند، فلذا ضروری است که نقل و انتقال آن به صورت رسمی انجام شود.

ج) تبصره ماده ۲۹ با توجه به مفاد مواد ۳۴ و ۳۵ این مصوبه، ایراد مغایرت با اصل ۷۵ قانون اساسی را به وجود می‌آورد. توضیح آنکه، در حال حاضر، با توجه به قوانین و آئین‌نامه‌های جاری، نقل و انتقال خودرو و دریافت برخی امتیازات و مجوزهای راهنمایی و رانندگی، نیازمند ثبت در دفترخانه ثبت اسناد رسمی می‌باشد. اما در این قانون، از یک سو، مقرره‌ای در خصوص لزوم ثبت نقل و انتقال خودرو در دفاتر اسناد رسمی وجود ندارد و از سوی دیگر، بر اساس مواد ۳۴ و ۳۵ این قانون، کلیه قوانین و مقررات قبلی با این مصوبه، لغو شده است؛ در نتیجه، مفهوم این قانون، اختیاری بودن ثبت سند برای نقل و انتقال خودرو خواهد بود. بنابراین، با مصوبه اخیر مجلس، عملاً بخشی از درآمدهای دولت که تاکنون از طریق دریافت حق‌الثبت و مالیات نقل و انتقال خودرو به دست می‌آمد، قابل وصول نمی‌باشد. در این موارد، وفق اصل ۷۵ قانون اساسی، چون تقلیل درآمد عمومی دولت، خواست دولت در لایحه تقدیمی خود به مجلس شورای اسلامی نبوده، بلکه نمایندگان مجلس با اصلاحات خویش در لایحه، موجب این کاهش درآمد شده‌اند، می‌بایست طریق جبران کاهش درآمد را نیز در این مصوبه، مشخص می‌کردند. بر این اساس، مصوبه مذکور مغایر با قانون اساسی است.

۲-۱۳-۱-۲- دیدگاه عدم مغایرت

الف) با توجه به اینکه معنی برای ثبت خودروها در دفاتر اسناد رسمی ایجاد نشده است، ایراد مغایرت با قوانین بودجه و قانون اساسی منتفی است. از آنجا که در صدر ماده از «نقل و انتقال رسمی» یاد شده، و رسمی بودن، تنها در ثبت در دفاتر اسناد رسمی ظهور دارد، فلذا ایرادی بر این تبصره وارد نیست. علاوه بر این، لایحه مزبور

ناظر به جرایم راهنمایی و رانندگی است و پرداختن به نحوه دریافت مالیات و حق الثبت، تخصصاً از حیطة صلاحیت آن خارج است.

ب) با توجه به اینکه مالیات و حق الثبت طبق قانون به حساب دولت واریز می‌شود، فلذا عدم اشاره به صلاحیت دفاتر اسناد رسمی، اصل دریافت مالیات را زیر سؤال نمی‌برد، بلکه تنها در مرجع دریافت و الزام آن ابهام وجود دارد.

ج) به خلاف مدعای مخالفین این ماده، به موجب مصوبه شورای انقلاب، دفاتر اسناد رسمی از ثبت هرگونه معاملات مربوط به وسایل نقلیه موتوری منع شده‌اند و تنها مرجع صلاحیتدار برای نقل و انتقال خودروها، یگان‌های راهنمایی و رانندگی اعلام شده است. از آنجا که این مصوبه در حکم قانون بوده است، هیچ آیین‌نامه‌ای قادر به نسخ آن نبوده است. به همین دلیل، رویه جاری که موجب الزام به ثبت در دفاتر اسناد رسمی بوده است، خلاف قانون بوده است.

۲-۱۳-۲- نظر شورای نگهبان

با توجه به نسخ قوانین و مقررات در مواد (۳۴) و (۳۵) و با عنایت به سیاق عبارت تبصره ماده (۲۹) که موهم عدم الزام به ثبت رسمی معاملات مربوطه است و نظر به اینکه حسب مقررات متعدد درآمدهایی نظیر حق الثبت و مالیات و عوارض و حقوق دولتی و عمومی برای این امر پیش‌بینی و مخارجی نیز از این محل در نظر گرفته شده است، از این حیث که آیا ثبت رسمی معاملات اتومبیل باید صورت گیرد یا خیر و بالنتیجه آیا درآمدها و حقوق مذکور وصول می‌گردد یا نه، ابهام دارد؛ پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد.

۲-۱۴-۱- ماده ۳۱

"ماده ۳۱- شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل بار و مسافر و رانندگان وسایل نقلیه عمومی در صورت تخلف از ضوابط حمل بار و مسافر و ایمنی عبور و مرور در راه‌های کشور که در قوانین و مقررات مربوط پیش‌بینی شده است، راننده وسیله نقلیه توسط مأموران راهنمایی و رانندگی وفق مقررات این قانون جریمه و در موارد حمل بار اضافی یا مسافر در محل بار یا ایراد خسارت به راه، ابنیه و تأسیسات فنی، ضمن متوقف کردن وسیله نقلیه حامل بار، جهت تعیین و پرداخت خسارت وارده حسب مورد به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای یا شهرداری محل معرفی خواهند شد. در موارد فوق و همچنین در صورت نقض ایمنی عبور و مرور، ادامه حرکت وسیله نقلیه منوط به انطباق وضعیت آن با مقررات مربوط و پرداخت خسارت وارده توسط شرکت یا مؤسسه حمل و نقل یا راننده می‌باشد."

۲-۱۴-۱- نظرات استدلالی

۲-۱۴-۱-۱- دیدگاه مغایرت

این ماده، مجازاتِ شخص حقوقی به سبب تخلفِ اشخاص حقیقی را به رسمیت شناخته که به معنای پذیرش عقابِ افرادِ غیرمسئول (شخص حقوقی) به سبب رفتار غیر (شخص حقیقی) است، مغایر با موازین شرعی است؛ زیرا عملاً به سبب تخلف یک راننده، کلیه رانندگان و افراد ذی‌نفع در شرکت حمل و نقل مورد مجازات قرار می‌گیرند.

۲-۱۴-۲- نظر شورای نگهبان

شورای نگهبان، ماده مذکور را مغایر با موازین شرع تشخیص نداد.

۳- بحث و بررسی شورای نگهبان پیرامون لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۰/۲۶ مجلس شورای اسلامی (مرحله دوم)

۳-۱- ماده ۲

"ماده ۲- به افسران کادر و پیمانی مورد وثوق راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران که برای تشخیص تخلفات مربوط به حمل و نقل و عبور و مرور تعیین شده و آموزش لازم را دیده‌اند اجازه داده می‌شود، تخلفات مربوطه را وفق قانون تشخیص داده و قبض جریمه صادر نمایند. تبصره ۱- نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران برای مدت حداکثر ده سال می‌تواند به درجه‌داران کادر مورد وثوق راهنمایی و رانندگی که دارای دیپلم کامل متوسطه و گواهینامه رانندگی و نیز ده سال سابقه خدمت متوالی در راهنمایی و رانندگی بوده و آموزش لازم را دیده باشند، اختیارات و وظایف مندرج در این ماده را از لحاظ تشخیص تخلف و صدور قبض جریمه تفویض نماید و در موارد خاص و ضروری از افسران کادر و پیمانی سایر بخش‌های نیروی انتظامی که آموزش لازم را دیده‌اند استفاده نماید.

تبصره ۲- به نیروی انتظامی اجازه داده می‌شود حداکثر ده سال پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این قانون تا جایگزینی افسران کادر و پیمانی از افسران وظیفه‌مورد وثوق آموزش دیده جهت اجراء این ماده بهره‌گیری کند.

تبصره ۳- راهنمایی و رانندگی مجاز است از گزارش داوطلبان مورد وثوق آموزش دیده که دارای حداقل مدرک تحصیلی کارشناسی بوده و دوره آموزشی لازم را دیده باشند، به صورت رایگان در تشخیص تخلف و صدور قبض جریمه توسط مأموران این ماده استفاده نماید."

۳-۱-۱- نظرات استدلالی

ایرادها و ابهام مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به ماده (۲) و تبصره‌های آن، با اصلاحات به عمل آمده، برطرف شده است.

۳-۱-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۲) و تبصره‌های آن، با توجه به اصلاحات به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

۳-۲- ماده ۵

"ماده ۵- متخلف موظف است ظرف مدت شصت روز از تاریخ مندرج در قبض جرمه یا تاریخ ابلاغ شده در قبض جرمه‌ای که به اطلاع او می‌رسد، جرمه را به حسابی که از طرف خزانه‌داری کل تعیین و اعلام می‌شود، پرداخت و رسید دریافت نماید یا مراتب اعتراض خود را ظرف مدت مذکور با ذکر دلایل به اداره اجرائیات راهنمایی و رانندگی تسلیم نماید. اداره مذکور موظف است حداکثر ظرف بیست و چهار ساعت پس از وصول اعتراض، بررسی لازم را انجام داده و در صورت غیر موجه دانستن اعتراض، مراتب را به معترض ابلاغ نماید. در صورت اصرار معترض، اداره اجرائیات موضوع را جهت رسیدگی به واحد رسیدگی به اعتراضات ناشی از تخلفات رانندگی ارسال می‌نماید. واحد فوق‌الذکر متشکل از یک قاضی با ابلاغ رئیس قوه قضائیه و یک کارشناس راهنمایی و رانندگی با معرفی رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی مربوطه می‌باشد، ریاست آن واحد با قاضی خواهد بود که پس از اخذ نظر مشورتی عضو دیگر، مبادرت به صدور رأی می‌نماید. رأی صادره، قطعی است. در صورتی که متخلف در مهلت قانونی مذکور، اعتراض خود را تسلیم ننماید یا ظرف بیست روز پس از ابلاغ رأی واحد، جرمه را پرداخت ننماید، موظف است جرمه را به مأخذ دو برابر مبلغ مندرج در قبض جرمه بپردازد."

۳-۲-۱- نظرات استدلالی

ایراد مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به ماده (۵)، با اصلاحات به عمل آمده، برطرف شده است.

۳-۲-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۵)، با توجه به اصلاح به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

۳-۳- ماده ۱۳

"ماده ۱۳- در مواردی که طبق این قانون انتقال وسیله نقلیه ضرورت داشته باشد، وسیله نقلیه با استفاده از وسایل مطمئنه که برای این کار معمول است، حسب مورد به نزدیکترین توقفگاه یا مقر انتظامی یا راهنمایی و رانندگی مربوط یا تعمیرگاه انتقال می‌یابد. هزینه‌های حمل و نقل و توقف وسیله نقلیه که توسط بخش خصوصی وصول می‌شود، حسب مورد به عهده متخلف، مالک، متصرف یا قائم مقام قانونی آنان خواهد بود. هزینه‌های یاد شده برابر تعرفه‌هایی می‌باشد که به پیشنهاد وزارت کشور به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید."

۳-۳-۱- نظرات استدلالی

ایراد مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به ماده (۱۳)، با اصلاحات به عمل آمده، برطرف شده است.

۳-۳-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۱۳)، با توجه به اصلاح به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

۳-۴- ماده ۱۵

"ماده ۱۵- در شبکه معابر شهری پرتراфик که برابر مقررات راهنمایی و رانندگی ممنوعیت توقف وجود ندارد، با تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور، شهرداری‌ها می‌توانند برای مدیریت پارک‌های مجاز حاشیه‌ای، ابزارها و وسایل لازم از قبیل ایست‌سنج (پارکومتر) یا کارت‌پارک 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.

تبصره ۱- 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.
تبصره ۲- صد در صد (۱۰۰٪) درآمد حاصل از این ماده، پس از واریز به خزانه در اختیار شهرداری ذی‌ربط قرار می‌گیرد تا جهت احداث توقفگاه (پارکینگ) در همان شهر هزینه نماید."

۳-۴-۱- نظرات استدلالی

ایرادهای مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به ماده (۱۵) و تبصره (۲) آن، با اصلاحات به عمل آمده، برطرف شده است.

۳-۴-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۱۵) و تبصره‌های آن، با توجه به اصلاح به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

۳-۵- تبصره (۲) ماده ۱۸

ماده ۱۸ و تبصره‌های آن، حذف گردید.

۳-۵-۱- نظرات استدلالی

ایراد مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به تبصره (۲) ماده (۱۸)، با توجه به حذف این ماده، موضوعاً منتفی شده است.

۳-۵-۲- نظر شورای نگهبان

۳-۶-۲۵- ماده ۲۵

"ماده ۲۵- برای متخلفان از مقررات مربوط به سامانه‌های (سیستم‌های) حمل و نقل ریلی شهری و حومه، اعم از رانندگان، مسافران و متصدیان کنترل و هدایت و نظایر آن به وسیله مأموران نیروی انتظامی که مورد وثوق بوده و آموزش لازم را دیده و برای تشخیص تخلفات مربوط به این نوع حمل و نقل تعیین شده باشند، قبض جریمه صادر می‌گردد."

۳-۶-۱- نظرات استدلالی

ایرادهای مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به ماده (۲۵)، با اصلاحات و حذف به عمل آمده، برطرف شده است.

۳-۶-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۲۵)، با توجه به اصلاح به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

۳-۷-۲۷- ماده ۲۷

"ماده ۲۷- در راه‌هایی که برای عبور عابران پیاده علائم، تجهیزات و مسیرهای ویژه اختصاص داده شده است، عابران مکلفند هنگام عبور از عرض یا طول سواره‌رو با توجه به علائم راهنمایی و رانندگی منصوبه در محل از نقاط خط کشی شده، گذرگاههای غیرمسطح و مسیرهای ویژه استفاده نمایند. هرگاه عابران به تکلیف مذکور عمل نمایند، در صورت تصادف با وسیله نقلیه، راننده مشروط به این که کلیه مقررات را رعایت نموده باشد و قادر به کنترل وسیله نقلیه و جلوگیری از تصادف یا ایجاد خسارت مادی و بدنی نباشد، مسئولیتی نخواهد داشت. عدم مسئولیت راننده، مانع استفاده مصدوم یا وراثت متوفی از مزایای بیمه نخواهد شد و شرکت بیمه با ارائه قرار منع تعقیب یا حکم برائت راننده، ملزم به اجراء تعهدات موضوع بیمه‌نامه به مصدوم یا وراثت متوفی خواهد بود. چنانچه وسیله نقلیه بیمه نباشد، دیه عابر از صندوق موضوع قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری

زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۴۷/۱۰/۲۳ پرداخت می‌شود. رانندگان نیز موظفند در صورت عبور عابر پیاده از محل‌های تعیین شده، با فاصله‌ای که به وسیله خط‌کشی پشت مسیر ویژه مشخص می‌گردد، توقف کامل کنند. در غیر این صورت برای آنها مبلغ دویست هزار ریال قبض جریمه صادر می‌شود."

۳-۷-۱- نظرات استدلالی

ایراد مذکور در اظهارنظر پیشین شورای نگهبان نسبت به ماده (۲۷)، با اصلاحات به عمل آمده، برطرف شده است.

۳-۷-۲- نظر شورای نگهبان

ماده (۲۷)، با توجه به اصلاح به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

۳-۸- تبصره ماده ۲۹

تبصره ماده (۲۹) حذف و یک ماده و دو تبصره به شرح زیر الحاق گردید:

"ماده الحاقی - نقل و انتقال خودرو به موجب سند رسمی انجام می‌شود. دارندگان وسایل نقلیه مکلفند قبل از هرگونه نقل و انتقال وسایل مذکور در دفاتر اسناد رسمی، ابتدا به ادارات راهنمایی و رانندگی یا مراکز تعیین شده از سوی راهنمایی و رانندگی برای بررسی اصالت وسیله نقلیه، هویت مالک، پرداخت جریمه‌ها و دیون معوق و تعویض پلاک به نام مالک جدید مراجعه نمایند.

تبصره ۱- نیروی انتظامی می‌تواند با همکاری سازمان ثبت اسناد و املاک کشور، امکان استقرار دفاتر اسناد رسمی را به تعداد کافی در مراکز تعویض پلاک فراهم آورد.

تبصره ۲- آئین‌نامه نحوه اجراء این ماده و نحوه حضور دوره‌ای و با رعایت نوبت برای تمامی دفاتر اسناد رسمی در مراکز تعویض پلاک توسط سازمان ثبت اسناد و املاک کشور و نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران ظرف یک ماه پس از تصویب این قانون تهیه می‌شود و به تصویب رئیس قوه قضائیه می‌رسد."

۳-۸-۱- نظرات استدلالی

۳-۸-۱-۱- دیدگاه مغایرت

الف) دو ایراد بر ماده الحاقی وارد است: نخست آنکه استقرار دفاتر اسناد رسمی در مراکز نیروی انتظامی که زیر مجموعه و تحت امر رهبری است و تدابیر خود را از فرماندهی کل قوا می‌گیرد، اشکال دارد؛ زیرا جهت

استقرار دفاتر مزبور در مراکز نیروی انتظامی، اجازه‌ای از فرماندهی کل قوا گرفته نشده، ضمن آنکه استقرار آنها ممکن است موجب اخلال در وظایف محوله به نیروی انتظامی شود. دوم اینکه واگذاری تصویب آئین‌نامه امور مربوط به نیروی انتظامی که تابع ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت کشور است و در زمره دستگاه‌های اجرایی به شمار می‌رود، به رئیس قوه قضائیه مغایر با اصول ۵۸، ۶۱، ۱۵۶ و ۱۵۸ قانون اساسی ناظر بر استقلال قوا از یکدیگر و جدا بودن مسئولیت‌ها و وظایف قوه مجریه از قوه قضائیه است.

ب) ماده الحاقی شامل دو قسم امور است: امور مربوط به دفاتر اسناد رسمی و امور مربوط به نیروی انتظامی. با توجه به اینکه آئین‌نامه مورد اشاره در تبصره (۲) این ماده، که اختیار تصویب آن به رئیس قوه قضائیه واگذار شده است، شامل امور مربوط به نیروی انتظامی نیز می‌گردد و این مسئله خارج از صلاحیت قوه قضائیه است، تبصره (۲) این ماده مغایر با قانون اساسی است.

ج) اموری همچون بررسی اصالت وسیله نقلیه، هویت مالک، پرداخت جریمه‌ها و دیون معوقه، تعویض پلاک به نام مالک جدید و... که در ماده الحاقی به آن اشاره شده، همگی مربوط به نیروی انتظامی و پرسنل آن است و هیچ ارتباطی به قوه قضائیه ندارد؛ لذا حق مسلم این نیرو است که آئین‌نامه مربوط به امور داخلی خویش را خود تنظیم نماید؛ کما اینکه بر اساس اصل ۱۳۸ قانون اساسی، هر وزیر حق دارد در حدود وظایف خویش اقدام به وضع آئین‌نامه نماید. به علاوه، هر چند که کلیه امور ثبت اسناد کشور به قوه قضائیه واگذار شده، اما این امور فاقد ماهیت قضایی بوده و امری اجرایی به حساب می‌آید و در نهایت باید در اختیار قوه مجریه قرار گیرد. فلذا اساس واگذاری نقل و انتقال خودرو به دفاتر ثبت اسناد محل تردید است.

د) با توجه به ماهیت دوگانه امور مذکور در این ماده که بخشی مربوط به حیطه صلاحیتی قوه قضائیه و بخشی مربوط به مسئولیت‌های نیروی انتظامی است، سپردن وضع آئین‌نامه به هر یک از قوه قضائیه یا نیروی انتظامی محل ایراد و مغایر با اصل استقلال قوا (اصل ۵۷ قانون اساسی) است. به همین دلیل، ضروری است آئین‌نامه اجرایی هر بخش به صورت شفاف به نهاد مربوطه واگذار گردد. عبارت به کارگرفته شده در تبصره (۲)، که بیان می‌کند «آئین‌نامه نحوه اجرای این ماده»، نه «آئین‌نامه نحوه اجرای ثبت نقل و انتقال خودرو»، مؤید این برداشت می‌باشد که قوه قضائیه به تنهایی نمی‌تواند آئین‌نامه مربوط به این ماده را با توجه به ماهیت دوگانه آن بنویسد.

ه) اگر چه امور ثبتی مربوط به اثبات حق و داخل در صلاحیت‌های قوه قضائیه است، اما مرکز ثقل ماده الحاقی اساساً منصرف از امور ثبتی است و بیشتر به امور راهنمایی و رانندگی مربوط می‌شود و اجرایی محض است؛ به همین دلیل نمی‌توان تصویب آئین‌نامه آنرا به رئیس قوه قضائیه سپرد.

۳-۸-۱-۲- دیدگاه عدم مغایرت

الف) حذف ماده ۲۹ و الحاق ماده جدید، موجب رفع ایرادات شورا مبنی بر ابهام گردیده و به همین جهت فاقد ایراد است. با عنایت به اینکه دفاتر اسناد رسمی زیر نظر قوه قضائیه هستند، واگذاری تصویب آیین نامه اجرایی مربوط به رعایت نوبت دفاتر مزبور به ریاست قوه قضائیه مغایرتی با قانون اساسی ندارد.

ب) استدلال بر تحت امر رهبری بودن نیروی انتظامی و لزوم گرفتن اجازه از فرماندهی کل قوا برای نفوذ حکم این ماده، صحیح به نظر نمی‌رسد؛ زیرا کار شماره‌گذاری خودروها، در زمره امور نظامی و مختص نیروهای مسلح نیست، ضمن آنکه وفق تبصره (۱)، نیروی انتظامی اجباری در استقرار دفاتر اسناد رسمی در مراکز تعویض پلاک ندارد، بلکه «می‌تواند» به استقرار این دفاتر اقدام کند و بنابراین، مغایرتی با فرماندهی عالی رهبری بر این نیرو ندارد. واگذاری تصویب آیین‌نامه این ماده به رئیس قوه قضائیه نیز بدون اشکال است؛ زیرا امور مذکور در ماده الحاقی کلاً مربوط به ثبت معاملات خودرو در دفاتر اسناد رسمی است و سایر موارد مذکور در این ماده، مربوط به مقدمات و مؤخرات این موضوع است. لذا با توجه به اینکه سازمان ثبت اسناد و املاک کشور زیر نظر قوه قضائیه است، واگذاری تصویب آیین‌نامه مربوط به این دفاتر به قوه قضائیه، منطبق با قانون اساسی (اصول ۱۵۷ و ۱۵۸) بوده و قابل واگذاری به قوه مجریه نیست.

ج) به طور کلی ماده الحاقی، مربوط به ثبت سند خودرو به موجب سند رسمی است و بقیه عبارات و احکام مندرج در ماده، مربوط به مقدمات و مؤخرات آن است. بر همین اساس، مواردی همچون بررسی اصالت وسیله نقلیه، هویت مالک، پرداخت جریمه‌ها و دیون معوقه و... که به نیروی انتظامی اشاره شده، امور مربوط به «مقدمات» ثبت سند خودرو در دفاتر اسناد رسمی را تشکیل می‌دهد؛ لذا به نیروی انتظامی به اندازه‌ای که در موضوع مربوط به این ماده نقش دارد، نقش (= همکاری در تهیه پیش‌نویس آیین‌نامه) داده شده است، ولی در نهایت، تصویب کننده آیین‌نامه، قوه قضائیه است که محور اصلی این ماده (= ثبت سند خودرو)، مربوط به حیطة صلاحیت او است.

د) از آنجا که امور مربوط به ثبت سند خودرو، به مالکیت افراد مرتبط است و بحث مالکیت نیز یکی از مهمترین مباحث حقوق اجتماعی و قضایی است، فلذا باید تمام مسائل مرتبط با آن زیر نظر قوه قضائیه صورت پذیرد؛ هر چند که دستگاه‌های دیگری نیز در این فرآیند دخیل باشند. با این وصف، ماده الحاقی که تصویب آیین‌نامه را به رئیس قوه قضائیه واگذار کرده، فاقد مغایرت با قانون اساسی است.

۳-۸-۲- نظر شورای نگهبان

اطلاق تصویب آیین‌نامه در تبصره (۲) ماده الحاقی نسبت به مواردی که از وظایف نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است، مغایر اصل ۱۳۸ قانون اساسی شناخته شد.

۱. گفتنی است در نامه اظهارنظر شورای نگهبان خطاب به مجلس شورای اسلامی، به اشتباه «اصل ۸۵» تایپ گردیده است.

۴- بحث و بررسی شورای نگهبان پیرامون لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸ مجلس شورای اسلامی (مرحله سوم)

۴-۱- تبصره ۲ ماده الحاقی

"ماده الحاقی - نقل و انتقال خودرو به موجب سند رسمی انجام می شود. ...
تبصره ۲- آئین نامه نحوه اجرای این ماده و نحوه حضور دوره ای و با رعایت نوبت برای تمامی دفاتر اسناد رسمی در مراکز تعویض پلاک توسط وزارتخانه های دادگستری و کشور و نیروی انتظامی ظرف یک ماه تهیه و به تصویب هیأت وزیران می رسد."

۴-۱-۱- نظرات استدلالی

ایراد مذکور در اظهار نظر پیشین شورای نگهبان نسبت به تبصره (۲) ماده الحاقی، با اصلاحات به عمل آمده، برطرف شده است.

۴-۱-۲- نظر شورای نگهبان

تبصره (۲) ماده (۲۷)، با توجه به اصلاح به عمل آمده در مجلس شورای اسلامی، مغایرتی با قانون اساسی و موازین شرع ندارد.

نظر نهایی شورای نگهبان: مصوبه مجلس در خصوص لایحه رسیدگی به تخلفات رانندگی، با توجه به اصلاحات به عمل آمده، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.