

جایگاه حقوقی نواقص فنی وسایل نقلیه در مقررات جاری جمهوری اسلامی ایران

عباس محمودآبادی

دانشجوی دکتری مهندسی صنایع - دانشکده فنی - دانشگاه پیام نور
و معاون اداره کل ایمنی و ترافیک - سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای
a-mahmoudabadi@rmtio.ir

چکیده

از نواقص فنی وسایل نقلیه همواره به عنوان یکی از عوامل اصلی در بروز تصادفات رانندگی نام برده شده است و بر این اساس نهادهای تصمیم‌گیر در ایمنی حمل‌ونقل همواره موضوع نواقص فنی وسایل نقلیه را مد نظر داشته و به تبع آن تصمیماتی نیز در قالب تصویب مقررات اتخاذ و به مرحله اجرا گذارده‌اند. آنچه که در حال حاضر به عنوان دغدغه مد نظر مسئولان ایمنی حمل‌ونقل می‌باشد آن است که آیا جایگاه حقوقی نواقص فنی وسایل نقلیه در مقررات جاری کشور به درستی تبیین شده است و یا این که ضرورت آن وجود دارد با تصویب مقررات کارآمدتری، اهمیت و جایگاه نواقص فنی وسایل نقلیه را به درستی تعریف نمود. در این مقاله نواقص فنی وسایل نقلیه بر اساس آنچه که در مقررات ارایه شده است، تعریف و دسته‌بندی شده است و سپس با بررسی قوانین و مقررات جاری ضمانت اجرایی هر گروه از نواقص به دقت تبیین شده است. همچنین سعی شده است که خلاهای قانونی مورد نظر در رسیدگی به نواقص فنی وسایل نقلیه تبیین و راهکار حقوقی آن نیز بیان گردد. علاوه بر موارد فوق وضعیت و شمای کلی اجرای مقررات مرتبط با نواقص فنی وسایل نقلیه مورد تحلیل قرار گرفته و دلایل عدم اجرای برخی از مقرراتی که به تصویب رسیده ولی به نحوی که در مقررات پیش‌بینی شده است، به مرحله اجرا گذارده نشده است، ارایه شده است.

کلمات کلیدی: نواقص فنی - وسایل نقلیه - مقررات - ایمنی حمل‌ونقل - تصادفات رانندگی

۱- مقدمه:

عوامل اصلی تصادفات رانندگی به سه گروه اصلی عوامل جاده و محیط، عوامل انسانی و عوامل وسیله نقلیه تقسیم‌بندی می‌شوند. مطالعات نشان داده است که عوامل بروز در تصادفات باید به صورت ترکیبی مورد مطالعه قرار گیرند [۱]. نقش عامل انسانی به تنهایی ۶۷٪، عامل راه به تنهایی ۲۸٪، عامل وسیله نقلیه به تنهایی در ۴٪، ترکیب عوامل انسانی و محیط ۲۴٪، ترکیب عوامل انسانی و وسایل نقلیه در ۴٪ و ترکیب عوامل انسانی، محیط و وسیله نقلیه در ۱٪ از تصادفات به عنوان عوامل موثر درج گردیده است. همچنین در

مطالعه‌ای که در آمریکا صورت گرفته است نشان داده شده است که [۲] نقش عامل انسانی به تنهایی ۵۷٪، عامل راه به تنهایی ۳٪، عامل وسیله نقلیه به تنهایی در ۲٪، ترکیب عوامل انسانی و محیط ۲۷٪، ترکیب عوامل انسانی و وسایل نقلیه در ۶٪، ترکیب وسیله نقلیه و راه در ۱٪ و ترکیب عوامل انسانی، محیط و وسیله نقلیه در ۳٪ از تصادفات به عنوان عوامل موثر درج گردیده است. آنچه که از نتیجه مطالعات بر می‌آید عوامل انسانی نقشی بیش از دیگر عوامل برخوردار هستند ولی از آن جا که اقدامات ارتقای سطح ایمنی حمل‌ونقل و کاهش حوادث رانندگی مستلزم اقدامات همزمان در کلیه حوزه‌های مرتبط با ایمنی است، مسایل فنی وسایل نقلیه نیز با توجه به سهم مشارکتی با دیگر عوامل حوادث رانندگی از اهمیت خاصی برخوردارند.

به طور کلی نواقص فنی در وسایل نقلیه به دو گروه شامل نواقص فنی حادث و مستمر تقسیم‌بندی می‌شوند. اگر چه مقررات جاری کشور در بخش بهره‌برداری و استفاده از وسایل نقلیه با نقص فنی تفاوتی بین این دو گروه قابل نیست اما مسایل مرتبط با امور کیفری ناشی از بروز تصادفات در بکارگیری وسایل نقلیه دارای نقص فنی شرایط متفاوتی را ارایه می‌کند.

وضعیت فنی وسایل نقلیه با توجه به تأثیر آنها در بروز سوانح و حوادث ترافیکی در مقررات حمل‌ونقل و ترافیک کشور از جایگاه حقوقی مناسبی برخوردار است. در تعریف کلی نواقص فنی حادث به آن دسته از نواقص فنی اطلاق می‌گردد که احتمال رخداد آنها در حین استفاده از وسیله نقلیه وجود دارد. این گونه از نواقص فنی به ندرت از قبل مشخص می‌شوند که از جمله آنها می‌توان به برخورد سنگ یا اشیای دیگر به شیشه جلو یا اطراف وسیله نقلیه و شکستن یا ترک برداشتن شیشه اشاره نمود. اما نواقص مستمر وسایل نقلیه به گروههایی از نواقص فنی اطلاق می‌گردد که به تدریج برای وسیله نقلیه رخ داده و همواره در زمان توقف و بهره‌برداری از وسیله نقلیه مشهود و یا قابل تشخیص هستند. از جمله این نواقص می‌توان به صاف بودن لاستیک وسایل نقلیه، فرسودگی و لقی سیستم فرمان اشاره نمود. مطالعات زیادی در زمینه ارتباط وضعیت فنی وسایل نقلیه با ایمنی حمل‌ونقل انجام شده است و تقریباً در تمامی

مطالعات نتیجه حاصل آن بوده است که عوامل نقص فنی وسایل نقلیه بر ایمنی حمل و نقل و بروز تصادفات رانندگی تأثیرگذار است. رون الویک [۳] در مطالعاتی که در زمینه تأثیر معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین در کشور نروژ انجام داد به این نتیجه رسید که عدم انجام معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین می‌تواند منجر به افزایش ۵ تا ۱۰ درصدی تصادفات منجر به جرحی شود که وسایل نقلیه سنگین در آنها دخیل هستند و افزایش تعداد معاینات به میزان ۱۰۰ درصد وسایل نقلیه نیز می‌تواند به کاهش تصادفات جرحی در مقادیر یاد شده منتهی گردد.

پیتر کریستین سن و همکاران [۴] در مطالعه خود نشان دادند که نواقص فنی وسایل نقلیه بر افزایش میزان تصادفات تأثیرگذار است و نشان دادند که با معاینه‌های فنی دوره‌ای وسایل نقلیه می‌توان نواقص فنی آنها را به صورت قابل ملاحظه‌ای کاهش داد. آنها در مطالعات خود نشان دادند که مالکانی به وضعیت فنی وسایل نقلیه خود توجه بیشتری دارند از نرخ تصادفات کمتری نسبت به دیگر مالکان برخوردار هستند.

جنز استینبرگ [۵] با بررسی ۱۶۳ مورد تصادف فوتی که ۱۷۸ نفر کشته در پی داشته، به این نتیجه دست یافت که علاوه بر تأثیر مصرف مشروبات الکلی به عنوان مهمترین عامل با نقش ۴۱ درصدی در بروز تصادفات، دیگر عوامل مانند سرعت غیر مجاز، عدم استفاده از کلاه و کمربند ایمنی و نقص فنی وسایل نقلیه نیز در بروز تصادفات نقش مؤثر دارند.

در این مقاله پس از ارایه وضعیت کلی از شرایط فنی حدود ۶۱ هزار دستگاه وسیله نقلیه سنگین که برای دریافت برگ و برچسب معاینه فنی به مراکز مکانیزه معاینه فنی مراجعه نموده‌اند، مقررات مرتبط با مسایل فنی وسایل نقلیه با جزئیات مورد بررسی قرار گرفته است و نشان داده شده است که در تمامی ابعاد مرتبط با موضوع مقررات در کشور وجود دارد و آن چه که باید بیشتر مورد تأکید سیستم مدیریت در حمل و نقل قرار گیرد، نحوه اجرای مقررات است. در پایان نیز راهکارهایی برای بهبود وضعیت فنی وسایل نقلیه در کشور ارائه شده است که می‌تواند حرکتی ثمربخش در راستای ارتقای سطح ایمنی حمل و نقل کشور باشد.

۲- مطالعات میدانی

در بررسی‌های صورت گرفته در مورد وضعیت وسایل نقلیه بازدید شده در مراکز مکانیزه معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین ۱۴ مرکز به صورت اتفاقی انتخاب و ۴۹ نمونه آماری از عملکرد ماهیانه آنها جمع‌آوری گردیده است. در این تحقیق جمعاً ۶۱۵۴۳ وسیله نقلیه سنگین که تحت معاینات فنی مکانیزه قرار گرفته بررسی گردیده که خلاصه مراحل انجام کار به شرح زیر بوده است:

۱- وسایل نقلیه سنگین به شش گروه اصلی کشنده، کامیون، بارگیر، کامیونت، اتوبوس و مینی‌بوس و نواقص فنی به یازده گروه میزان آلاینده‌گی، میزان صدا، لغزش جانبی چرخها، کیلومتر شمار، ترمز، لقی جلوبندی و فرمان، بدنه، نور چراغها، تغییر وضعیت، باک غیر استاندارد و آج لاستیک تقسیم شده‌اند.

۲- هر وسیله نقلیه پس از مراجعه به مرکز معاینه فنی به صورت مکانیزه تحت آزمایش قرار گرفته و نواقص مربوط به آن ثبت گردیده و اطلاعات لازم ارسال شده است.

۳- نمونه آماری از ثبت مجموع معایناتی که در طول یک ماه در یک مرکز مکانیزه معاینه فنی انجام گرفته تشکیل شده است.

۴- جامعه آماری، از مجموع ۴۹ نمونه آماری (مجموعاً ۶۱۴۵۳ وسیله نقلیه سنگین) تشکیل شده است.

نسبت وسایل نقلیه مردودی به کل وسایل نقلیه در جدول شماره ۱ ارائه شده است. نتایج بررسی اطلاعات جدول شماره ۱ نشان می‌دهد که از ۶۱۵۴۳ دستگاه وسیله نقلیه سنگین، ۶۳۷۹ دستگاه به دلیل داشتن نقص فنی موفق به دریافت برگ و برچسب معاینه فنی نشده‌اند. این میزان نزدیک به ۱۰/۵ درصد از وسایل نقلیه‌ای است که برای دریافت معاینه مراجعه نموده‌اند.

در صد مردودی در جدول یاد شده نشان دهنده میزان هر یک از انواع وسایل نقلیه می‌باشد که به دلیل داشتن نقص فنی حداقل در یکی از موارد ۱۱ گانه نقص فنی، موفق به دریافت برگ و برچسب معاینه فنی نگردیده‌اند در ردیف سوم جدول ارایه شده است. بررسی دقیقتر اطلاعات مندرج در جدول شماره ۱ همچنین نشان می‌دهد که بیشترین درصد خرابی به میزان ۱۹٪ به اتوبوس تعلق داشته و به دنبال آن مینی‌بوس، کامیونت، کامیون و بارگیر در رتبه‌های بعدی قرار دارند و در پایان نیز کشنده با ۷٪ وسیله نقلیه مردود شده، کمترین درصد مردودی را به خود اختصاص داده است.

جدول ۱- تعداد و درصد وسایل نقلیه مردود شده به کل وسایل نقلیه بر حسب نوع

کشنده	کامیون	بارگیر	کامیونت	اتوبوس	مینی بوس	جمع
۲۵۰۸۹	۱۷۵۲۷	۸۲۴۹	۳۲۴۲	۲۵۳۴	۴۹۰۲	۶۱۵۴۳
۴۱٪	۲۸٪	۱۴٪	۵٪	۴٪	۸٪	۱۰۰٪
۱۸۴۴	۲۰۷۶	۵۲۳	۵۲۷	۴۶۸	۹۴۰	۶۳۷۹
۷٪	۱۲٪	۶٪	۱۶٪	۱۸٪	۱۹٪	۱۰٪

۳- جدول جرایم رانندگی:

آخرین مصوبه مربوط به جدول جرایم رانندگی که در اجرای بند ۲ ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت توسط هیات

محترم وزیران به تصویب رسیده است مربوط به سال ۱۳۸۴ می‌باشد. در جدول جرایم رانندگی ۱۷۱ مورد ردیف جرایم در نظر گرفته شده است. از مجموع ۱۷۱ ردیف عناوین جریمه که در جدول جرایم رانندگی [۶] در نظر گرفته شده است ۱۴ مورد مربوط به نواقص فنی در وسایل نقلیه است. جدول شماره ۲ ردیفها و عناوین مربوط به نواقص فنی وسایل نقلیه را در جدول جرایم رانندگی مصوب سال ۱۳۸۴ نشان می‌دهد.

جدول شماره ۲ ردیفها و عناوین مربوط به نواقص فنی وسایل نقلیه را در جدول جرایم رانندگی

ردیف	کد جریمه	عنوان تخلف
۱	۱۰۴۷	ردیف ۴۷ ریزش روغن ، بنزین ، گازوئیل
۲	۱۰۶۲	ردیف ۶۲ استفاده نامناسب از چراغها
۳	۱۰۶۳	ردیف ۶۳ استفاده از لاستیک فرسوده
۴	۱۰۸۲	ردیف ۸۲ نداشتن برگ معاینه فنی
۵	۱۰۸۶	ردیف ۸۶ نداشتن برگ بازرینی فنی سلامت وسایل نقلیه عمومی
۶	۱۱۱۰	ردیف ۱۱۰ نداشتن چراغهای سالم جلو ، عقب و چراغ راهنما
۷	۱۱۱۱	ردیف ۱۱۱ نداشتن تجهیزات ایمنی در مواقع لزوم و متناسب با فصل
۸	۱۱۲۱	ردیف ۱۲۱ مغایرت کارت مشخصات فنی با وضعیت وسایل نقلیه
۹	۱۱۲۹	ردیف ۱۲۹ نداشتن عاج لاستیک مناسب برای وسایل نقلیه سنگین
۱۰	۱۱۳۶	ردیف ۱۳۶ رانندگی با وسیله نقلیه‌ای که به علت نقص فنی دود می‌کند
۱۱	۱۱۴۵	ردیف ۱۴۵ نقص سیستم روشنایی در شب
۱۲	۱۱۵۲	ردیف ۱۵۲ نصب باک غیرمجاز
۱۳	۱۱۶۳	ردیف ۱۶۳ استفاده از لاستیکهای با ابعاد غیر استاندارد
۱۴	۱۱۶۶	ردیف ۱۶۶ دستکاری در تاخوگراف وسایل نقلیه

۴- آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی:

ماده ۱۰ آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی [۷] به افسران اجازه داده است (افسران مجاز موضوع ماده ۱ قانون) که گواهینامه متخلفین مربوط به سرعت و سبقت غیرمجاز و تجاوز به چپ، عبور از جهت و مسیر ممنوع، عدم رعایت حق تقدم، نقص فنی، عبور از چراغ قرمز، عدم توجه به فرمان پلیس راهنما و دور زدن در نقاط غیرمجاز را علاوه بر جریمه مقرر در

جدول جرایم با دادن رسید اخذ و جهت انعکاس تخلف در پرونده آنان به اداره راهنمایی و رانندگی ارسال نمایند. در تبصره همان ماده نقص فنی وسایل نقلیه با صراحت مشخص شده و موارد نقص فنی به صورت نداشتن چراغهای جلو و عقب، نامیزان بودن چرخهای جلو یا فرمان حساس و میزان نبودن ترمز پای، نداشتن آج در سطح اتکای لاستیک چرخ، نداشتن برف پاک کن در مواقع بارندگی و زنجیر چرخ در یخبندان و دود کردن را تعیین نموده است. مهمترین نکته قابل توجه در این ماده آن است که در تبصره دو به افسران مجاز اجازه داده شده است که تا رفع نقص فنی وسایل نقلیه از ادامه حرکت وسایل نقلیه مورد نظر جلوگیری به عمل آورند.

۵- معاینه فنی وسایل نقلیه:

مسائل مرتبط با معاینه فنی وسایل نقلیه در حال حاضر دارای مقررات خاص است. به منظور اطمینان از عملکرد و وضعیت مناسب فنی وسایل نقلیه روال اجرایی دریافت برگ و برچسب معاینه فنی توسط دارندگان وسایل نقلیه در نظر گرفته شده است [۷]. دارندگان وسایل نقلیه مکلفند در دوره‌های زمان تعیین شده به مراکز معاینه فنی مراجعه و پس از کنترل و بررسی فنی وسایل نقلیه متعلق به خود درخواست برگ و برچسب معاینه فنی نمایند [۸]. الزام دارندگان وسایل نقلیه به داشتن برگ معاینه فنی برای اولین بار در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی مصوب سال ۱۳۴۷ در نظر گرفته شد ولی به منظور انطباق با مقررات جاری کشور و نظر به آن که وجود الزامات مربوط به ممنوعیتها و محدودیتها باید دارای مبانی قانونی و متکی بر مصوبات مجلس باشند، موضوع الزام دارندگان وسایل نقلیه به داشتن برگ و برچسب معاینه فنی در بند ۵ ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت به تصویب رسیده است. در این ماده قانونی علاوه بر الزام دارندگان وسایل نقلیه به داشتن برگ و برچسب معاینه فنی وزارت کشور و راه و ترابری موظف شده‌اند که امور مربوط به معاینه فنی وسایل نقلیه را در مورد وسایل نقلیه به مرحله اجرا گذارند [۸].

آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه فنی و صدور برگ و برچسب معاینه فنی [۹] مصوب سال ۱۳۸۲ که ملهم از بند ۵ ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت است، تشکیل ستادهای معاینه فنی وسایل نقلیه را در وزارت راه و ترابری و وزارت کشور الزامی دانسته و علاوه بر آن مصوبه نمایندگان محترم ویژه ریاست جمهوری در مورد نحوه اجرای قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی مصوب سال ۱۳۸۷ بر تفکیک وظایف معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین توسط وزارت راه و ترابری و وسایل نقلیه سبک توسط وزارت کشور تاکید نموده است.

بر اساس مقررات موجود [۱۰]، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای عهده‌دار سیاست‌گذاری، راه‌اندازی و نظارت بر اجرای مقررات معاینه فنی برای ناوگان عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای شده است و مراکز مکانیزه معاینه فنی که با مدیریت آن سازمان راهاندازی شده است عهده دار انجام آزمایشات زیر می‌باشد:

- بررسی مدارک و اصالت وسایل نقلیه

- آزمایش ظاهری بدنه و شاسی

- کنترل میزان آلایندگی

- اندازه گیری میزان صدای خروجی

- کنترل لغزش جانبی چرخهای جلو

- آزمایش کیلومتر شمار

- آزمایش ترمزها و شتاب آنها

- آزمایش لقی جلوبندی و سیستم فرمان

- آزمایش صفحات چرخان (در تریلی)

- آزمایش نور چراغها (زاویه و شدت تابش) و سیستم روشنایی

- آزمایش توزین و آرایش محوری

در مقررات یاد شده موضوع نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه به صورت کارگروهی متشکل از نماینده اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های استان یا شهرداری محل، نماینده راهنمایی و رانندگی و نماینده سازمان حفاظت از محیط زیست صورت می‌گیرد. این کارگروه موظف است که بر اساس دستورالعمل مربوط عملکرد مراکز معاینه فنی را کنترل و در صورت وجود تخلفات برای مرحله اول تذکر یا توبیخ کتبی، برای مرحله دوم لغو موقت پروانه بهره‌برداری به مدت ۱۵ روز، برای مرحله سوم لغو موقت پروانه فعالیت به مدت ۳ ماه و برای مرحله چهارم لغو دائم پروانه فعالیت محکوم می‌شوند. آن چه که از مفاد موارد فوق بر می‌آید آن است که مقررات مرتبط با نظارت بر عملکرد مراکز معاینه فنی به صورت شفاف بیان شده است.

گرفته شده است. مهمترین ویژگی ضمانت اجرای مورد نظر آن است که تردد وسایل نقلیه تا زمان رفع موجبات آلودگی جلوگیری به عمل می‌آید.

۷- مدیر فنی شرکتها و موسسات حمل و نقل:

به دلیل اهمیت حمل و نقل جاده‌ای و نقش به سزای وسایل نقلیه عمومی در آن، سلامت فنی وسایل نقلیه مزبور اهمیت ویژه‌ای یافته و به منظور تامین آن، علاوه بر ضمانت اجرایی که در جدول جرایم رانندگی در نظر گرفته شده است، شرکتها و موسسات حمل و نقل بار و مسافر برون شهری نیز برابر ماده ۵ آیین‌نامه حمل و نقل بار و مسافر و مدت تعطیلی و لغو پروانه فعالیت شرکتها و موسسات حمل و نقل جاده‌ای موظف هستند از تحویل بار و مسافر به آن دسته از وسایل نقلیه‌ای که دارای نقص فنی باشند و یا این که تجهیزات ایمنی کافی را به همراه نداشته باشند، خودداری نمایند [۱۲]. به منظور اجرای ماده یاد شده در تبصره ذیل ماده اشاره شده است که شرکتها و موسسات حمل و نقل باید فردی را به عنوان مدیر یا مسئول فنی به کار گیرند که قبل از اقدام به حرکت وسیله نقلیه را مورد بررسی قرار داده و قابلیت حرکت آن را برای ادامه سفر پیش‌بینی نماید. در ماده ۱۳ آیین‌نامه یاد شده ضمانت اجرایی این ماده به این نحو در نظر گرفته شده است که شرکتها و موسساتی که مقررات یاد شده را رعایت ننمایند برابر تصمیمات کمیسیونی که در ماده ۱۲ اشاره شده است به لغو موقت پروانه فعالیت و در صورت تکرار به لغو دائم آن محکوم می‌شوند.

۶- کاهش آلودگی هوا:

با توجه به وضعیت آلودگی هوا در تهران و چندین شهر بزرگ در کشور کارشناسان و مسئولان به این نتیجه رسیدند که باید اقداماتی اساسی در مورد کاهش آلودگی هوا در شهرهای ایران به مرحله اجرا گذارده شود. پس از ارائه لایحه قانونی در این خصوص مجلس شورای اسلامی نهایتاً در سوم اردیبهشت ماه سال ۱۳۷۴ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا را به تصویب رساند [۱۱]. در این قانون که مواردی متعدد در مورد اقدامات مرتبط با کاهش آلودگی هوا ارائه شده است، موضوعات مرتبط با مسایل فنی وسایل نقلیه نیز به عنوان تکالیف قانونی به دستگاههای اجرایی ابلاغ شده است.

فصل دوم قانون اشاره شده در مورد وسایل نقلیه است و ۸ ماده از کل قانون را تشکیل می‌دهد اگرچه بخشهای دیگری نیز در این ارتباط می‌باشند. در مواد قانونی مرتبط با فصل دوم که در مورد وسایل نقلیه می‌باشد مسایل مربوط به معاینه فنی وسایل نقلیه، تعیین ساعات مجاز حرکت وسایل نقلیه، ممنوعیتها و محدودیتهای موقت، تولید و واردات وسایل نقلیه، گازسوز شدن وسایل نقلیه و ممنوعیتهای شماره‌گذاری اشاره شده است. در ماده ۲۸ قانون یاد شده تردد رانندگان با وسایل نقلیه آلوده کننده که میزان آلایندگی آنها بیش از حد مجاز تشخیص داده شود، ممنوع شده و مجازاتهای نقدی برای رانندگان بر اساس تعداد سیلندر و حجم موتور در نظر

۸- فرسودگی وسایل نقلیه:

ضوابط موجود در مورد فرسودگی وسایل نقلیه عموماً ناظر به سن و زمان ساخت وسایل نقلیه می‌باشد. اولین مصوبه مربوط به سن فرسودگی وسایل نقلیه در سال ۱۳۸۴ به تصویب رسیده است [۱۳]. به جز موارد مربوط به ارائه خدمات خودروبی این مصوبه شکل اجرایی به خود نگرفت و مصوبه جدیدی در شهریور ماه سال ۱۳۸۷ به تصویب رسید که در مصوبه مورد نظر علاوه بر تعیین سن برای فرسودگی وسایل نقلیه دوره زمانی برنامه‌ریزی شده‌ای نیز تعیین گردید [۱۴]. اول اردیبهشت ماه ۱۳۸۸ اولین دوره اجرایی مصوبه فوق بود که با اعتراضات شدید روبرو شد. پس از آن که ماموران پلیس‌راه وسایل نقلیه مشمول مصوبه را در جاده‌های کشور متوقف نمودند موج اعتراضات سیستم حمل و نقل جاده‌ای را فرا گرفت و دولت با مداخله کمیسیونهای تخصصی مجلس شورای اسلامی مکلف به عدم اجرای مصوبه شد [۱۵]. کارشناسان دلایل عدم اجرای این مصوبه موارد زیر اعلام نمودند:

- خروج یکباره قریب به ۴۵ هزار دستگاه وسیله نقلیه عمومی از چرخه حمل و نقل کشور

- عدم وجود تمهیدات مناسب برای تامین هزینه‌های مربوط به نوسازی ناوگان

- عدم پیروی از الگوهای مناسب کشورهای پیشرفته در جایگزینی وسایل نقلیه فرسوده
 - اتکا به اعمال محدودیتهای حمل و نقل به جای بهره‌گیری از پتانسیل کارخانجات خودروسازی
 - اتکا به سن خودرو به عنوان ملاک نهایی فرسودگی به جای شرایط فنی وسیله نقلیه
 - عدم وجود زمان‌بندی اجرایی متناسب در اجرای مصوبه سن فرسودگی
 - عدم وجود فرهنگ رفتاری اولویت به استفاده از وسایل نقلیه فرسوده به جای وسایل نقلیه جدید
 - وجود مشکلات در فرآیند مربوط به تعمیر و نگهداری و خدمات پس از فروش در خصوص وسایل نقلیه جدید
 - عدم وجود اطلاع رسانی مناسب برای رانندگان و مالکان وسایل نقلیه

بهمن‌ماه سال ۱۳۸۷ به تصویب هیات وزیران رسیده است هدفه مورد از تخلفات رانندگی را به عنوان مصادیق و عناوین تخلفات حادثه‌ساز تعیین نموده و دو ردیف از آن مربوط به نواقص فنی در وسایل نقلیه می‌باشد. این دو ردیف شامل موارد زیر است:
 ردیف ۴- نقص سیستم روشنایی وسیله نقلیه به هنگام شب
 ردیف ۱۵- رانندگی با وسیله نقلیه دارای عیب و نقص فنی موثر (چراغ، لاستیک، فرمان، ترمز، برف‌پاک‌کن و زنجیر چرخ)
 نکته قابل توجه در این ماده آن است که در صورتی که به موجب گزارش کارشناس تصادفات راهنمایی و رانندگی یا پلیس راه علت اصلی وقوع تصادف یکی از تخلفات رانندگی حادثه‌ساز باشد گواهینامه راننده مسبب حادثه از یک تا سه ماه توقیف می‌شود و رانندگی در این مدت ممنوع و در حکم رانندگی بدون گواهینامه است.

۱۰- خلاصه و نتیجه‌گیری

با توجه به مطالبی که در متن مقاله آمده است موارد حقوقی مرتبط با نواقص فنی وسایل نقلیه به شرح جدول شماره ۳ می‌باشد که در جدول یاد شده موارد آرایه شده به تفکیک موضوع مشخص شده است.

۹- مصادیق و عناوین تخلفات حادثه‌ساز:

در ماده ۵ قانون اصلاح قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در برابر اشخاص ثالث مجازات‌هایی برای آن دسته از رانندگانی که مرتکب تخلفات حادثه‌ساز شده‌اند، در نظر گرفته شده است [۱۶]. آیین‌نامه اجرایی این ماده قانونی که در

جدول شماره ۳- موارد حقوقی مرتبط با نواقص فنی در وسایل نقلیه

ردیف	موضوع	عنوان مصوبه یا قانون	ضمانت اجرایی
۱	تخلفات رانندگی مرتبط با نقص فنی	جدول جرایم رانندگی (موضوع بند ۲ ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت)	صدور برگ اخطاریه جریمه
۲	به حرکت در آوردن وسیله نقلیه دارای نقص فنی	آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی	صدور برگ اخطاریه اخذ گواهینامه جلوگیری از ادامه حرکت تا رفع نقص
۳	معاینه فنی وسایل نقلیه	بند ۵ ماده ۱۸ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه فنی و صدور برگ و برچسب معاینه فنی	جلوگیری از تردد وسایل نقلیه فاقد برگ و برچسب معاینه فنی
۴	معاینه فنی وسایل نقلیه	آیین‌نامه حمل و نقل بار و مسافر و مدت تعطیلی و لغو پروانه فعالیت شرکتها و موسسات حمل و نقل جاده‌ای	عدم تحویل بار و مسافر به وسایل نقلیه فاقد برگ و برچسب معاینه فنی برخورد قانونی با شرکت‌های متخلف در کمیسیون ماده ۱۲ آیین‌نامه
۵	آلودگی وسایل نقلیه	قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا	جلوگیری از تردد وسایل نقلیه آلوده کننده ایجاد محدودیت و ممنوعیت تردد وسایل نقلیه در ایام مشخص
۶	کنترل فنی وسایل نقلیه قبل از حرکت	آیین‌نامه حمل و نقل بار و مسافر و مدت تعطیلی و لغو پروانه فعالیت شرکتها و موسسات حمل و نقل جاده‌ای	عدم تحویل بار و مسافر به وسایل نقلیه فاقد تجهیزات ایمنی و دارای نقص فنی برخورد قانونی با شرکت‌های متخلف در کمیسیون ماده ۱۲ آیین‌نامه
۷	فرسودگی وسایل نقلیه	آیین‌نامه تعیین سن فرسودگی وسایل نقلیه	جلوگیری از ادامه حرکت وسایل نقلیه

فرسوده عدم آرایه خدمات خودرویی			
توقیف گواهینامه راننده مسبب حادثه از یک تا سه ماه	آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در برابر اشخاص ثالث	تخلفات حادثه‌ساز	۸

Analysis & Prevention, Volume 26, Issue 1, pp 1-9, February 1994

[۶]- جدول جرایم رانندگی و امور حمل‌ونقل، هیات محترم وزیران، ۱۳۸۳

[۷]- آیین‌نامه اجرایی قانون نحوه رسیدگی به تخلفات و اخذ جرایم رانندگی

[۸]- قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، ماده ۱۸، بند ۵، مجلس محترم شورای اسلامی، ۱۳۸۰

[۹]- آیین‌نامه اجرایی نحوه انجام معاینه و صدور برگ معاینه فنی خودرو، هیات محترم وزیران، ۱۳۸۲

[۱۰]- دستورالعمل اجرایی احداث مراکز معاینه فنی وسایل نقلیه سنگین، سایت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، دستورالعملها و رویه‌ها www.rmtto.it

[۱۱]- قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، فصل دوم، مجلس شورای اسلامی، ۱۳۷۴

[۱۲]- آیین‌نامه حمل بار و مسافر و مدت تعطیلی و لغو پروانه فعالیت شرکتها و موسسات حمل‌ونقل جاده‌ای، هیات محترم وزیران، ۱۳۷۸

[۱۳]- آیین‌نامه تعیین سن فرسودگی وسایل نقلیه، هیات محترم وزیران، ۱۳۸۴

[۱۴]- آیین‌نامه تعیین سن فرسودگی وسایل نقلیه، هیات محترم وزیران، ۱۳۸۷

[۱۵]- "نوسازی از کارخانه یا حمل‌ونقل"، ماهنامه اقتصاد ترابری ایران (ترابران)، شماره ۸۴، تیرماه ۱۳۸۸

[۱۶]- آیین‌نامه اجرایی ماده ۵ قانون بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه در برابر اشخاص ثالث، هیات محترم وزیران، ۱۳۸۷

با توجه به موارد اشاره شده در جدول ۲ می‌توان استنباط نمود که مقررات جاری در کشور در مورد بکارگیری وسایل نقلیه دارای نقص فنی به اندازه کافی بازدارنده است ولی باید با دقت و تلاش بیشتر و با آرایه راهکارهای مناسب اجرایی و نظارتی بر اجرای مقررات یاد شده در این مقاله اصرار نمود تا فرهنگ استفاده از وسیله نقلیه فاقد نقص فنی جایگاه خود را پیدا نماید.

در مورد فرسودگی وسایل نقلیه به نظر می‌رسد با اجرای مجازات جلوگیری از تردد وسایل نقلیه امکان شدن مصوبات وجود نداشته باشد و دلایل آن نیز در بخش ۸ این مقاله ذکر شده است. به نظر می‌رسد برای خروج ناوگان فرسوده از سیستم حمل‌ونقل کشور باید تدابیری مناسبتر اتخاذ نمود که مواردی از آنها به شرح زیر آرایه می‌گردد:

- شروع حرکت نوسازی ناوگان از کارخانجات خودروسازی
- واقعی نمودن قیمت سوخت وسایل نقلیه در یک پروسه زمانی مناسب
- اخذ مالیاتها و عوارض بیشتر از وسایل نقلیه
- منطقی تر شدن قیمت وسایل نقلیه جدید
- آرایه تسهیلات مناسب عملیاتی برای وسایل نقلیه جدید
- بنابراین آن چه که مشخص شده است آن است که نمی‌توان با وضع مقررات قهریه نسبت به خروج وسایل نقلیه فرسوده از سیستم حمل‌ونقل اقدام نمود و از این روست که پیشنهاد می‌گردد برای حذف وسایل نقلیه فرسوده مطالعات عمیقتر و دقیقتر در این خصوص صورت گیرد.

منابع و مراجع

- [1]- PIARC Technical Committee on Road Safety, "Road Safety Manual", p. 5, 2003
- [2]- Rumar K., Evans L., Schwing R., "The Role of Perceptual and Cognitive Filters in Observed Behavior", Human Behavior in Traffic Safety, 1958
- [3]- Elvik, R., "The effect on accidents of technical inspections of heavy vehicles in Norway", Accident Analysis & Prevention, Volume 34, Issue 6, pp. 753-762, November 2002
- [4]- Christensen, P., Elvik, R., "Effects on accidents of periodic motor vehicle inspection in Norway", Accident Analysis & Prevention, Volume 39, Issue 1, pp. 47-52, January 2007
- [5]- Steensberg, j., "Accidental road traffic deaths, Prospects for local prevention", Accident