



تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دادنامه

بسم الله الرحمن الرحيم

شماره دادنامه: ۲۷۰۸

تاریخ دادنامه: ۱۴۰۱/۱۱/۲۵

شماره پرونده: ۰۰۰۱۶۴۱

مرجع رسیدگی: هیأت عمومی دیوان عدالت اداری

شاکی: آقای محمدعلی متقین

موضوع شکایت و خواسته: ابطال تبصره جزء (الف) و تبصره جزء (ب) بند ۲ مصوبه نشست ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۱۰ در خصوص ضوابط حق توقف وسایل نقلیه باربری جاده ای گردش کار: شاکی به موجب دادخواستی ابطال تبصره جزء (الف) و تبصره جزء (ب) بند ۲ مصوبه نشست ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۱۰ در خصوص ضوابط حق توقف وسایل نقلیه باربری جاده ای را خواستار شده و در جهت تبیین خواسته به طور خلاصه اعلام کرده است:

" با استناد به بند (ب) مصوبه شماره ۱۵۴ مورخ ۷۴/۱/۱۲ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور موضوع دستورالعمل شرایط عمومی حمل و نقل جاده ای کالا و مفاد ماده ۱۵ همین مصوبه و نیز تبصره های ذیل ماده ۱۶ و تبصره ۱ ذیل ماده ۱۷ همین مصوبه، تعیین میزان حق توقف کامیون های حمل بار در مبداء بارگیری و یا در مقصد و هنگام تخلیه بایستی توسط کمیسیون فرعی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تعیین و توسط دبیر شورای عالی ابلاغ گردد. شورای عالی هماهنگی ترابری کشور اختیار تعیین حق توقف وسایط نقلیه باربری جاده ای در خطوط بین المللی و داخلی را در بخش های (الف) و (ب) در بند ۲ مصوبه شماره ۱۶۵ مورخ ۱۳۸۲/۱۲/۱۰ موضوع مصوبه ۱۵۴ تشریح شده در بالا را به تشکلات صنفی موصوف در همین مصوبه تفویض نموده است.



تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دائنامه

انجمن های صنفی و کانون های مربوطه که به آن ها تفویض اختیار گردیده است، تشکلات صنفی هستند که فقط به استناد ماده ۱۳۱ قانون کار و فقط در قالب کارگری و کارفرمایی تشکیل می گردند و فعالیت های آن ها به استناد اساسنامه آن ها منحصر به طرف مشورت قرار گرفتن برای حل موضوعات مختلف برای مشمولین قانون کار و ارتقاء حقوق صنفی آن ها است که از انجام هرگونه فعالیت انتفاعی منع گردیده اند.

از نگارش و فحوای بند (ب) مصوبه ۱۶۵ اینگونه مستفاد می گردد که نظر شورای عالی هماهنگی ترابری در خصوص تفویض اختیارات تعیین حق توقف کامیون های فعال در بخش حمل و نقل بین المللی به انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران در زمان تفویض اختیار ظاهراً به عالی ترین جایگاه تشکلاتی صنفی صورت پذیرفته است، حال بر فرض قبول اینکه در زمان تصویب این مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری، انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران، عالی ترین شکل صنفی در حمل و نقل بین المللی بوده باشد، ولی در طول بیش از ۱۸ سال اخیر و بعد از تصویب مصوبه مذکور، انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی موازی متعددی در استان ها تأسیس گردیده است، حتی در استان تهران انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان تهران نیز تأسیس گردیده است، نکته بسیار حائز اهمیت اینکه، در سال های اخیر با استناد به آیین نامه چگونگی تشکیل، حدود وظایف و اختیارات و نحوه عملکرد انجمن های صنفی و کانون های مربوطه موضوع مصوبه هیأت وزیران به شماره ۱۷۶۴۷۷/ت/۳۷۲۹۲ مورخ ۱۳۸۹/۸/۸ کانون سراسری انجمن های صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی متشکل از حداقل پنج انجمن مشابه در کشور نیز تشکیل گردیده است، بنابراین سالهاست که انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل ایران جایگاه عالی ترین شکل صنفی را از دست داده است، بنابراین بر فرض قبول بند (ب) مصوبه ۱۶۵ و صحت تفویض اختیار، امروز تشکلی که به آن تفویض اختیار صورت گرفته است اهمیت خود را از دست داده است.

تفویض اختیار به تشکل صنفی نامبرده شده در بند (ب) مصوبه مذکور به تشکل صنفی به نام کانون عالی

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دادنامه

انجمن های صنفی حمل و نقل کشور، (به دلیل آنکه این تشکل صنفی در زمان تصویب مصوبه وجود خارجی نداشته است و با گذشت بیش از ۱۸ سال از تصویب مصوبه مذکور در حال حاضر نیز یک تشکل موهومی است فاقد وجهت قانونی است. عدم وجود تشکل صنفی که در مصوبه ۱۶۵ بدان تفویض اختیار شده است موجب گردیده که هر یک از تشکلات صنفی بخش حمل و نقل کالای جاده ای مانند کانون انجمن های صنفی کارگری رانندگان حمل کالای کشور و یا کانون کارفرمایی انجمن های صنفی کامیون داران کشور و یا کانون سراسری کارفرمایی انجمن های صنفی شرکت ها و مؤسسات حمل کالای کشور با تفسیر به رأی، نظر قانونگذار را به خود تسری داده و این تفویض اختیار در طول سال های گذشته موجبات سوء استفاده و تضییع حقوق عامه یعنی حمل کنندگان عمومی کالا، که بعضاً می تواند رانندگان خود مالک یا کامیون دار و یا شرکت ها و مؤسسات حمل و نقل باشد را فراهم نموده است.

با استناد به قانون تأسیس و اساسنامه قانونی شرکت سهامی پایانه های عمومی وسایط نقلیه باربری و سایر مقررات تجاری و بازرگانی و هم چنین به استناد مصوبه شماره ۵۸ شورای عالی اداری مورخ ۱۳۷۳/۸/۳ که بر اساس آن شرکت موصوف با معاونت حمل و نقل وزارت راه و ترابری وقت ادغام و نام شرکت مذکور به سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور تغییر یافته است و متعاقب آن با تصمیم شورای عالی اداری و اختیارات تفویض شده در سال ۱۳۸۳ و النهایه با استناد به بند ۸ مصوبه ابلاغ شده به شماره ۵۸۸۲۷۱ مورخ ۱۳۹۵/۳/۶ موضوع تغییرات تشکیلاتی در حوزه حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، نام این شرکت دولتی در حال حاضر به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور تغییر داده شده است. مسئولیت راهبردی و اجرای سیاست های حمل و نقل کالای جاده ای به عهده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور بوده و تفویض اختیار موضوع مصوبه ۱۶۵ شورای عالی ترابری به هر تشکل صنفی و یا دستگاه دیگری غیر از متولی قانونی به دلیل فقدان اهلیت استیفاء مغایر با بند ۴ و ۵ اصل ۴۳ و اصول ۲۸ و ۴۰ قانون اساسی می باشد.

به دلیل وجود سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور عموماً صنف حمل و نقل کالای جاده ای مشمول تبصره



تاریخ: ۱۳۸

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوِيَ أَنْ تَعْدِلُوا د/نامه

اصلاحی ماده ۲ قانون نظام صنفی موضوع اصلاحیه ۱۳۹۲/۶/۱۲ بوده و از امکان تشکیل هر گونه اتحادیه صنفی بر اساس این قانون محروم شده است و نمی توانند با تشکیل اتحادیه و بر اساس ضوابط حاکم بر قانون نظام صنفی اختیار تعیین نرخ خدمات خود را داشته باشند لذا اساساً متولی دولتی و بر اساس ضوابط تعیین شده می بایستی اموری مانند تعیین نرخ را تعیین نماید و تفویض اختیار به گروه خاصی ذی نفع، موجبات فساد و رانت را ایجاد می نماید.

از آنجا که تمامی فعالیت های بخش حمل و نقل جاده ای، از جمله صدور پروانه فعالیت برای تمام بخش ها منجمله برای شرکت ها و مؤسسات حمل و نقلی، مجوز اشتغال رانندگان حرفه ای و یا مجوز تردد کامیون ها در سطح جاده ها توسط متولی رسمی دولتی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای) انجام می پذیرد، نمی توان با تمسک به اصل ۴۴ و به بهانه کاهش تصدی گری، وظایف مهمی همچون تعیین حقوق حق توقف کامیون ها (موضوع بند ۱۵ مصوبه ۱۵۴ شورای عالی ترابری را بدون تدوین آیین نامه و دستورالعمل خاص به انجمن های صنفی که به استناد ماده ۱۳۱ قانون کار تشکیل می شود واگذار نمود. زیرا اولاً، عضویت در این تشکلات به استناد ماده ۱۷۸ قانون کار جمهوری اسلامی اختیاری بوده و هیچکس را نمی توان اجباراً به عضویت در آن ها الزام نمود. ثانیاً، کلیه تشکلات صنفی موضوع ماده ۱۳۱ قانون کار فقط برای مشمولین این قانون تشکیل گردیده است و رانندگان کامیون خود مالک بدون وجود رابطه مزدی و کارگری و کارفرمایی، اصولاً مشمول قانون کار نبوده و امکان عضویت آن ها در هیچ یک از تشکلات صنفی که در مصوبه مورد نظر به آن ها تفویض اختیار شده است از نظر قانونی فراهم نیست. لذا برای جلوگیری از اعمال سلیقه شخصی و نیز جلوگیری از تضییع حقوق قشر رانندگان زحمتکش کامیون تقاضای ابطال تبصره ذیل بخش (الف) و نیز تبصره ذیل بخش (ب) از بند ۲ مصوبه ۱۶۵ مورخ ۱۳۸۲/۲/۱۰ شورای عالی ترابری موضوع تفویض اختیار تعیین میزان حق توقف ناوگان حمل کالا به انجمن صنفی کارفرمایی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران و نیز تشکل موهومی به نام کانون عالی انجمن های صنفی حمل و نقل کالای کشور را دارد."



تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا د/نامه

متن مقررہ مورد شکایت بہ شرح زیر است:

" بند ۲ مصوبہ نشست ۱۶۵ شورای عالی ہماہنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۱۰

در خصوص ضوابط حق توقف وسایل نقلیہ باربری جادہ ای

۲- ضوابط حق توقف وسایل نقلیہ باربری جادہ ای در خطوط بین المللی و داخلی بہ شرح زیر مورد تصویب قرار گرفت:

ضوابط حق توقف وسایل نقلیہ باربری جادہ ای در خطوط بین المللی و داخلی

الف) دستورالعمل پرداخت حق توقف کامیون های ایرانی و خارجی در خطوط بین المللی بشرح زیر اصلاح و جایگزین مصوبات ۱۲۷ و ۱۵۵ شورای عالی ہماہنگی ترابری کشور می گردد:

شرکت های حمل و نقل بین المللی کالا موظفند، قبل از حمل کالا، وضعیت حق توقف وسیلہ حمل را طی قرارداد کتبی با صاحبان کالا و رانندگان تحت پوشش مشخص و معین نمایند.

تبصرہ: در صورت عدم وجود قرارداد کتبی بہ شرح بالا، تعیین میزان حق توقف بر مبنای تعرفہ ای خواهد بود کہ توسط انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران با همکاری انجمن حمل و نقل بین المللی استانی بہ صورت سالانہ تعیین و اعلام می گردد.

این دستورالعمل جانشین مصوبات جلسہ ۱۲۷ و ۱۵۵ شورای عالی ہماہنگی ترابری کشور می گردد.

ب) مادہ ۱۵ از مصوبہ جلسہ ۱۵۴ شورای عالی ہماہنگی ترابری کشور راجع بہ شرایط عمومی حمل و نقل جادہ ای داخلی کالا در ارتباط با حق توقف وسایل نقلیہ باربری بہ صورت ذیل اصلاح و تبصرہ های ذیل مواد ۱۶ و ۱۷ مصوبہ یاد شدہ نیز حذف می گردد:

مادہ ۱۵- مبنای پرداخت حق توقف وسیلہ نقلیہ باربری، توافق طرفین (شرکت حمل و نقل و رانندہ) می باشد و شرکت های حمل و نقل داخلی کالا موظفند قبل از حمل کالا، وضعیت حق توقف وسیلہ حمل را طی توافق با یکدیگر

در بارنامه معین و مشخص نمایند.

تبصره: در صورت عدم وجود توافق به شرح بالا، تعیین میزان حق توقف بر مبنای تعرفه ای خواهد بود که توسط

کانون عالی انجمن های صنفی حمل و نقل داخلی کالای کشور به صورت سالانه تعیین و اعلام می گردد.

در پاسخ به شکایت مذکور، سرپرست اداره کل حقوقی وزارت راه و شهرسازی به موجب لایحه شماره

۱۴۶۹۲/۷۳۰ مورخ ۱۴۰۱/۲/۵ به طور خلاصه توضیح داده است که:

" ۱- شاکی در دادخواست خود به ممنوعیت انجمن های صنفی و کانون های مربوطه از هرگونه فعالیت انتفاعی

اشاره نموده است و حال آنکه همانگونه که استحضار دارند فعالیت های انتفاعی آن است که اشخاص در ازای

خدمات و فعالیت هایی که انجام می دهند از بهره برداران آن خدمات و فعالیت هزینه های مربوطه را دریافت نمایند،

در صورتی که انجمن های صنفی و کانون های مربوطه در مصوبات مورد ادعای شاکی صرفاً اقدام به تعیین میزان

حق توقف کامیون ها می نمایند و مبلغ تعیین شده که به صورت سالیانه نیز اعلام می گردد، صرفاً در مواردی که

قراردادی وجود نداشته باشد، قابلیت اجرا دارد. بدین ترتیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور هیچ گونه مجوز

دریافت وجه را در مصوبات یادشده برای صنوف صادر ننموده است.

۲- شاکی در دادخواست خود به تشکیل انجمن های صنفی متعدد در استان های مختلف اشاره نموده و تفویض

اختیار شورای عالی را به یک انجمن منطقی نمی داند، حال آنکه اولاً، انجمن مورد نظر شاکی که در تبصره ذیل بند

(الف) مصوبه ۱۶۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور پیش بینی شده است پسوند کلمه ایران را در انتهای نام خود

دارد و در نتیجه مختص یک شهر و یا یک استان نمی باشد و کلیه شرکت های حمل و نقل بین المللی کالا می توانند

عضویت آن را اختیار نموده و دارا گردند. ثانیاً، متن بند ۲ مصوبه یکصد و شصت و پنجمین جلسه شورای عالی

هماهنگی ترابری کشور اولویت تعیین حق توقف را بر پایه توافق میان شرکت های حمل و نقل و صاحبان کالاها و

رانندگان قرار داده است و در صورتی که قرارداد کتبی میان آنها منعقد گردیده و حق توقف ناوگان مذکور نیز در

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا
دالنامه

تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

قرارداد یادشده تعیین گردد، اساساً دیگر اعلامیه سالیانه انجمن‌های صنفی و کانون های مربوطه درخصوص تعیین حق توقف نقشی نخواهند داشت. ثالثاً، در صورت عدم توافق در قراردادهای کتبی میان طرفین و همچنین عدم رعایت تعرفه تعیین شده توسط انجمن‌های صنفی و کانون های مربوطه، حق توقف کامیون‌های داخلی و خارجی را، با توجه به عوامل و پارامترهای متعدد و متکثر مربوط به ناوگان و محموله، چه مرجعی که هم دارای تخصص باشد و هم به روابط میان شرکت های حمل و نقل و رانندگان واقف باشد می‌بایست تعیین نماید. بدیهی است که در صورت عدم توافق و عدم رعایت حق توقف تعیین شده توسط تشکل های صنفی، روابط شرکت های حمل و نقل و رانندگان در زمینه میزان حق توقف که در بخش حمل و نقل اجتناب‌ناپذیر می‌باشد، دچار هرج و مرج خواهد بود. رابعاً، اساساً مطابق احکام پیش‌بینی شده در مواد ۱ و ۲ قانون الزام شرکت ها و مؤسسات ترابری به استفاده از بارنامه و صورت وضعیت مسافری و ماده ۲ آیین نامه اجرایی تبصره ۱ ماده ۳۱ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی امور مربوط به تصدی حمل و نقل کالای کشور توسط شرکت های حمل و نقل انجام می‌گیرد و براساس ماده ۳۸۶ قانون تجارت، شرکت های مذکور مسئولیت مطلق در زمینه سالم‌رساندن کالاها را به مقصد دارند. بنابراین اساساً در قوانین و مقررات بخش حمل و نقل جاده‌ای، به غیر از شرکت ها و مؤسسات حمل و نقلی دارای پروانه فعالیت مجاز و معتبر از وزارت راه و شهرسازی (سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای)، اشخاص و افراد دیگر، حتی رانندگانی که دارای ناوگان ملکی هستند، اجازه صدور اسناد حمل و پذیرش مسئولیت جابجایی کالاها در سطح جاده‌های کشور را ندارند. لذا اشاره شاکی به بحث مالکیت ناوگان، ارتباطی به موضوع نداشته و به لحاظ قانونی مورد تایید نمی‌باشد.

۳- شاکی در دادخواست خود به عدم وجود خارجی کانون عالی انجمن‌های صنفی حمل و نقل کشور اشاره نموده و سعی می‌نماید تشکل مذکور را فاقد وجهت قانونی جلوه دهد و حال آنکه کانون مورد اشاره شاکی طی سال های گذشته مکاتبات فراوانی با مجموعه وزارتخانه داشته است و در برخی ضوابط نیز مسئولیت هایی برعهده آن تعیین و مصوب شده است.

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دادنامه

۴- شاکی در دادخواست خود مدعی است که با تشکیل انجمن‌های صنفی متعدد در شهرهای مختلف طی سال‌های اخیر، هر یک با تفسیر احکام مصوبه به نفع خود موجبات سوء استفاده و تضییع حقوق عامه بخش حمل‌کنندگان عمومی کالاها که بعضاً رانندگان و کامیون‌داران می‌باشند را القاء نماید و حال آنکه هیچ مدرک و مستندی در این خصوص ارائه ننموده است.

۵- در دادخواست شاکی ادعا شده است که متولی امور حمل و نقل جاده‌ای کشور سازمان راهداری و حمل و نقل می‌باشد و شورای عالی هماهنگی ترابری کشور اجازه واگذاری اختیار تعیین حق توقف را به کانون انجمن‌های صنفی حمل و نقل کشور نداشته است و حال آنکه، اولاً، همانگونه که در بند (الف) لایحه بیان گردید شورای یادشده در وزارت راه و شهرسازی مستقر می‌باشد و مطابق ماده ۱۰ قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری اختیار وضع مقرر در مواردی که برای آن مشخص شده است را دارد. ثانیاً، همانگونه که در مستندات ملاحظه می‌فرمایند مبنا و منشاء قانونی اعلامی شاکی برای اختیارات «سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای» و اختیارات «شورای عالی هماهنگی ترابری کشور» به شرح بند (الف) این لایحه یکسان است (قانون تغییر نام وزارت راه به وزارت راه و ترابری) و هیچگونه تعارض یا تداخلی در شرح وظایف و اختیارات مراجع قانونی مذکور وجود ندارد.

۶- شاکی در دادخواست خود ادعا نموده است که حمل و نقل جاده‌ای کشور مشمول احکام اصلاحی ماده ۲ قانون نظام صنفی بوده و نمی‌تواند اتحادیه تشکیل داده و تعرفه خدمات خود را تعیین نماید و حال آنکه اولاً، مطابق دادنامه‌های شماره ۲۵ مورخ ۸۴/۱/۲۸ و ۴۰۹ مورخ ۸۶/۶/۱۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری شرکت‌ها و مؤسسات حمل و نقل به لحاظ داشتن قانون خاص و به استناد تبصره ذیل ماده ۲ قانون نظام صنفی از شمول قانون مذکور مستثنی می‌باشند و ثانیاً شرکت‌های حمل و نقل براساس ماده ۱۳۱ قانون کار جمهوری اسلامی ایران می‌توانند انجمن صنفی و متعاقب آن انجمن‌های صنفی می‌توانند کانون انجمن‌های صنفی را تشکیل دهند؛ لذا برخلاف



تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دالنامه

ادعای شاکی شرکت های حمل و نقل مشمول احکام قانون نظام صنفی نبوده و به جای اتحادیه نیز مطابق احکام قانون کار انجمن صنفی و کانون تشکیل می دهند.

۷- شاکی در دادخواست تقدیمی مدعی شده است که به بهانه کاهش تصدی گری، تعیین حق توقف را نمی توان به کانون تفویض نمود و حال آنکه اساساً واگذاری امور تصدی گرایانه موضوع مصوبات مورد اعتراض شورای عالی هماهنگی ترابری کشور نیست و همانگونه که در بندهای قبلی لایحه عنوان گردید ملاک و مبنای تعیین حق توقف قرارداد و توافق طرفین می باشد و تعیین حق توقف توسط کانون انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل استثناء بر اصل یادشده است. به عبارت دیگر برای جلوگیری از تضییع حقوق رانندگان، در فرضی که قرارداد و توافق کتبی برای حق توقف وسیله نقلیه وجود ندارد، حق توقفی که به شرح مصوبات فوق‌الشاره توسط کانون و انجمن تعیین و اعلام می گردد، قابل اعمال خواهد بود. همچنین ذکر این نکته نیز لازم است که در مقررات کنونی، کرایه حمل و نقل نیز می تواند بر مبنای توافق تعیین و مورد عمل قرار گیرد.

علی‌احال با عنایت به موارد پیش گفته و اینکه:

اولاً؛ اختیارات قانونی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در تهیه ضوابط و دستورالعمل های مربوط به روابط بین موسسات ترابری و کامیون داران و اتوبوس داران و تعیین میزان حق توقف وسیله نقلیه؛

ثانیاً؛ عدم انطباق خواسته شاکی با موضوعات مورد اعتراض مذکور در متن دادخواست و تمرکز اعتراض شاکی به نحوه اجرای مصوبه شورا؛

ثالثاً؛ قانونی بودن تشکیل کانون انجمن های صنفی شرکت های حمل و نقل مطابق ماده ۱۳۱ قانون کار برخلاف ادعای شاکی؛

رابعاً؛ اصل بر توافق و انعقاد قرارداد و تعیین حق توقف در آن توسط طرفین بوده و تعیین حق توقف به صورت اعلامیه سالیانه برای جلوگیری از تضییع حقوق اشخاص و در تکمیل حکم اصلی بوده است؛ لذا در پایان از آن مرجع

ردّ شکایت مورد استدعاست."



تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دادنامه

هیأت عمومی دیوان عدالت اداری در تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۵ با حضور رئیس و معاونین دیوان عدالت اداری و رؤسا و مستشاران و دادرسان شعب دیوان تشکیل شد و پس از بحث و بررسی با اکثریت آراء به شرح زیر به صدور رأی مبادرت کرده است.

رأی هیأت عمومی

اولاً براساس ماده ۲ آیین‌نامه ترکیب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و وظایف و اختیارات شورا مصوب ۱۳۵۳/۱۰/۱۲ که به بیان وظایف و اختیارات شورای مذکور پرداخته است، اختیاری مبنی بر مقررات‌گذاری در رابطه با مفاد مصوبه مورد شکایت ذکر نشده و بند (هـ) ماده ۲ آیین‌نامه صدرالذکر نیز صرفاً «بررسی و اظهارنظر در مورد پیشنهادهای مربوط به سیاست نرخ‌گذاری و خدمات ترابری» را در صلاحیت شورای یادشده قرار داده است و بر همین اساس تصویب مقررده مورد شکایت، در صلاحیت واضح آن نیست. ثانیاً با عنایت به اینکه در حقوق اداری، اصل بر عدم امکان تفویض اختیار توسط مقامات و مراجع اداری است و مراجع مذکور صرفاً در برخی از موارد حق انجام آن را دارند، بنابراین تفویض اختیار مطابق تبصره مورد شکایت، توسط شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به انجمن شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی ایران و کانون عالی انجمن‌های صنفی حمل و نقل داخلی کالای کشور، مغایر با موازین حقوقی است. ثالثاً با توجه به اینکه براساس رأی شماره ۱۱۲۶ مورخ ۱۴۰۰/۴/۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری اعلام شده است که: «حکم مقرر در صورتجلسه شماره ۲۱۳-۱۳۹۸/۹/۲۵ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور درخصوص نحوه تعیین حق توقف کانتینر، خلاف قانون و خارج از حدود اختیار بوده» و بر همین اساس، نرخ‌گذاری و تعیین مقررات در این خصوص از صلاحیت شورای عالی هماهنگی ترابری کشور خارج اعلام



تاریخ: ۱۳۸۰

شماره:

پیوست:

فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا دادنامه

شده و مفاد رأی مذکور نیز مؤید عدم صلاحیت شورای یادشده در وضع مقررہ مورد شکایت در این پرونده است، لذا تبصره جزء (الف) و تبصره جزء (ب) بند ۲ مصوبه نشست ۱۶۵ مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۱۰ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور خارج از حدود اختیار بوده و مستند به بند ۱ ماده ۱۲ و ماده ۸۸ قانون تشکیلات و آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مصوب سال ۱۳۹۲ ابطال می‌شود.

حکمتعلی مظفری

رئیس هیأت عمومی دیوان عدالت اداری