

در راستای تحقق اهداف برنامه پنجساله چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و پیرو سیاست واگذاری امور اجرایی به بخش غیردولتی و کاهش تصدی گری دولت و به منظور افزایش کارایی، بهره‌وری و بهبود وضع اتوبوسرانی و نقل و انتقال مسافر داخل و حومه شهرها موضوع تبصره ۱۳ الحاقیه مورخ ۱۳۵۱/۹/۱۴ به ماده واحده قانون تاسیس شرکت واحد اتوبوسرانی در شهرها مصوب ۱۳۳۱/۱۱/۱۶ و به استناد مواد ۹ و ۱۰ آیین‌نامه اجرایی بند الف تبصره ۲۷ قانون بودجه سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ و با توجه به بندهای ب و ج تبصره ۱۹ قانون بودجه سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ و جزء ۳-۴ بند الف تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور، سه آیین‌نامه پیوست که قبلاً در تاریخ ۸۵/۹/۵ مورد تصویب هیأت محترم وزیران قرار گرفت و طی نامه شماره ۱۱۱۳۹۳ / ت ۳۶۱۶۰ هـ ۸۵/۹/۸ به وزارت کشور ابلاغ گردیده، که براساس دستورالعمل ابلاغی شماره ۲۴۱۰۹۱/۱/۳/۳۷ مورخ ۱۳۸۰/۹/۱۰ وزارت کشور، پس از تحصیل نظرات اتوبوسرانی‌های شهری کشور و معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهوری و وزارت تعاون در جهت ایجاد وحدت رویه، تسهیل امکان مشارکت مردم در اجرای طرح و بهبود ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری توسط ناوگان اتوبوسرانی با عناوین زیر و شرح پیوست اصلاح گردید:

الف - دستورالعمل نحوه واگذاری و بهره‌برداری اتوبوس از سازمان شهرداریها و دهیاریها به اتوبوسرانی شهرها و بهره‌برداری از آن.

ب - دستورالعمل واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از خطوط اتوبوسرانی شهری و حومه‌ای به بخش غیردولتی.

ج - دستورالعمل نحوه تامین و واگذاری مینی‌بوس توسط سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور به بخش غیردولتی.

## دستورالعمل نحوه واگذاری اتوبوس از سازمان شهرداریها و دهیاریها به اتوبوسرانی شهرها و بهره‌برداری آن

### فصل اول - تعاریف:

**ماده ۱-** برخی عبارات که در این دستورالعمل به اختصار به کار می‌روند در ذیل تعریف شده است:

**شورایعالی:** شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.

**سازمان:** سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور که زیر مجموعه مسئول از وزارت کشور در امور حمل و نقل همگانی میباشد

**همتا:** شورای هماهنگی ترافیک استان.

**اتوبوسرانی:** سازمان‌ها و شرکتهای اتوبوسرانی شهری و حومه‌ای با اساسنامه مصوب، زیر نظر شهرداری شهرها می‌باشد که مسئولیت هدایت،

نظارت و کنترل ارائه خدمات حمل و نقل عمومی توسط ناوگان اتوبوسرانی در شهرها را برعهده دارند.

**اتحادیه:** اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور.

**کمیته‌های فنی:** کمیته‌های فنی در سازمان تشکیل شده و وظایف سه‌گانه الف) سفارش‌دهی، ب) تحویل و تحول و ج) نظارت و پایش عملیات بهره‌برداری را برعهده دارد، اعضای کمیته‌های یادشده توسط رئیس سازمان منصوب می‌گردد.

**کمیته فنی سفارش:** اعضای کمیته فنی شامل ۵ نفر متخصص بخش حمل و نقل و اتوبوسرانی بوده و وظایف ذیل را برعهده دارد:

الف) تدوین مشخصات فنی اتوبوسها و مینی‌بوسهای موردنیاز که توسط کمیته فنی عملیاتی ارائه می‌گردد.

ب) نظارت بر روند مناقصه و خرید اتوبوس از کارخانجات طرف قرارداد.

**کمیته فنی تحویل:** اعضای کمیته فنی تحویل شامل ۵ نفر کارشناس ماشین‌آلات و موظف به انجام وظایف ذیل هستند:

الف) حضور در کارخانه سازنده ماشین‌آلات مورد قرارداد و تحویل گرفتن ماشین‌آلات بر اساس مشخصات فنی مندرج در قرارداد.

ب) تحویل دادن ماشین‌آلات به نمایندگان اتوبوسرانی‌های سراسر کشور براساس لیست توزیع ابلاغی سازمان.

ج) انتقال نظرات دریافتی از کمیته فنی عملیاتی در خصوص عملکرد و نقاط ضعف ماشین‌آلات به کارخانجات سازنده و نظارت بر اصلاح

عیوب مزبور.

**کمیته فنی عملیاتی:** اعضای کمیته فنی عملیاتی حداقل ۵ نفر کارشناس مجرب ماشین‌آلات با شرح وظایف ذیل هستند:

الف) بررسی و اعلام مشخصات فنی ماشین‌آلات موردنیاز به کمیته فنی سفارشها براساس آخرین استانداردهای متناسب با شرایط کشور و

فن‌آوری روز.

ب) ارائه گزارش در خصوص نقاط ضعف ماشین‌آلات به کمیته فنی تحویل، به منظور اصلاح و برطرف نمودن معایب.

ج) مراجعه به اتوبوسرانی‌ها به منظور بررسی عملکرد آنها در خصوص موارد ذیل و گزارش آن به سازمان:

۱- نحوه سرویس و نگهداری اتوبوسها.

۲- نحوه بهره‌برداری و کارکرد اتوبوسها.

۳- بازدید از اتوبوسهای متوقف و تحت تعمیر و بررسی علت توقف یا تعمیر.

۴- نحوه اجرای طرح مراقبت وضعیت (CM)

**بخش غیردولتی:** اشخاص حقوقی یا حقیقی می‌باشند که براساس آیین‌نامه مربوط زیر نظر اتوبوسرانی نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل

مسافر در شهرها و حومه آنها اقدام می‌نمایند.

**تبصره -** در هر یک از استانداردها یک نفر کارشناس مجرب در ماشین‌آلات به عنوان نماینده شورای هم‌تاسمئول طرح بهره‌برداری و نگهداری

بهینه سامانه اتوبوسرانی تعیین می‌گردد.

## **فصل دوم - کلیات:**

**ماده ۲-** خرید اتوبوس موردنیاز اتوبوسرانی، توسط سازمان و براساس مشخصات فنی ارائه شده توسط کمیته فنی عملیاتی صورت می‌پذیرد.

**تبصره ۱-** کمیته فنی عملیاتی تعیین مشخصات فنی اتوبوسها، و کمیته فنی تحویل، نظارت بر روند تحویل آنها از کارخانه به لحاظ انطباق

اتوبوسهای تحویلی با مشخصات فنی ابلاغی را برعهده دارند.

**تبصره ۲-** بمنظور فراهم نمودن امکان پشتیبانی اتوبوسرانی‌ها از لحاظ آموزش فنی و نیز تأمین قطعات و لوازم یدکی، سازمان موظف است در

قراردادهای منعقد با کارخانجات خودروساز از محل ۱٪ سهم آموزش پیش‌بینی در قراردادها نسبت به موارد ذیل اقدام نماید:

الف) آموزش کارکنان فنی، معاونان و مدیران اتوبوسرانی‌ها با حضور اساتید مجرب داخلی و خارجی.

ب) تشکیل بانک قطعات و لوازم یدکی پرمصرف اتوبوسها.

**ماده ۳-** نحوه توزیع و تعیین نوع خودرو موردنیاز اتوبوسرانی‌ها اعم از دیزلی یا گازطبیعی سوز، اتوبوس، میدی‌بوس و مینی‌بوس، برحسب

وضعیت شهرها توسط سازمان با همکاری اتحادیه تهیه و اعلام می‌گردد.

**تبصره ۵ -** توزیع اتوبوس گازطبیعی سوز براساس ماده ۶۲ قانون برنامه چهارم توسعه، در ۸ شهر دارای هوای آلوده صورت می‌پذیرد. چنانچه در

سایر شهرها امکان بهره‌برداری از جایگاههای سوخت (CNG) برای اتوبوسها فراهم گردد، اتوبوس گاز طبیعی سوز به آنها نیز تحویل خواهد گردید.

**ماده ۴-** سازمان، ناظر بر عملکرد اتوبوسرانی‌ها بوده و اتوبوسرانی‌ها موظفند ضمن رعایت کلیه آیین‌نامه‌ها، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌های مرتبط ابلاغی وزارت کشور، گزارش ۶ ماهه از عملکرد اتوبوسرانی در بخش‌های مختلف اعم از تحویل اتوبوس، برنامه‌ریزی، بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری و عملکرد بخش غیردولتی تهیه و به سازمان ارائه نمایند.

**ماده ۵-** بخش غیردولتی که براساس آیین‌نامه مربوطه تحت نظارت اتوبوسرانی، نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر در شهرها اقدام می‌نماید، مشمول کلیه ضوابط و خدمات مندرج در این آیین‌نامه برای ناوگان می‌گردد.

**تبصره -** سازندگان اتوبوس موظفند تحت نظر سازمان حداقل به تعداد دو برابر تعداد اتوبوس خریداری شده توسط سازمان، رانندگان و سرویس‌کاران مربوطه معرفی شده را آموزش دهند و در صورت موفقیت آموزش دیدگان، گواهی آموزش و تایید صلاحیت رانندگی با اتوبوس موردنظر را صادر نمایند و این موضوع جزو لاینفک قرارداد است. کمیته فنی تحویل، بروند آموزش و تحویل اتوبوس به رانندگان آموزش دیده موردنظر نظارت کرده و تخلفها را به سازمان گزارش خواهد نمود. بدیهی است اتوبوسرانی فقط توسط افراد آموزش دیده و دارای صلاحیت مذکور، می‌توانند اتوبوس را تحویل بگیرد.

### **فصل سوم - تامین اتوبوس اتوبوسرانی‌های شهری کشور:**

**ماده ۶-** سازمان براساس اعتبارات تخصیصی در بودجه سنواتی کل کشور برای توسعه ناوگان اتوبوسرانی شهرها موظف به خرید و تخصیص اتوبوس برای اتوبوسرانی‌ها می‌باشد.

**تبصره ۱-** اتوبوسرانی‌ها موظف به رعایت ضوابط و مقررات ابلاغی سازمان در ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر به شهروندان توسط ناوگان ملکی و خصوصی اتوبوسرانی‌ها می‌باشند.

**تبصره ۲-** اتوبوسرانی‌ها برای تحویل اتوبوس‌های واگذاری موظف به پرداخت سهم شهرداری از قیمت اتوبوس که براساس تصویب‌نامه مربوطه به وزارت کشور ابلاغ می‌شود، می‌باشد. (میزان آن در سال ۱۳۸۵ براساس مصوبه مربوطه ۱۷/۵٪ قیمت اتوبوس تعیین گردیده است) که در وجه سازمان پرداخت می‌گردد.

**تبصره ۳-** اتوبوسرانی‌ها موظف به بهره‌برداری حداقل به مدت ۱۰ سال از اتوبوس‌های تخصیص یافته به آنها می‌باشد. وضعیت بهره‌برداری از اتوبوس‌ها پس از ۱۰ سال استفاده از آنها منوط به تأیید امکان بهره‌برداری از اتوبوس‌های یادشده توسط کمیته فنی عملیاتی می‌باشد.

**تبصره ۴-** از رده خارج نمودن اتوبوس‌های فرسوده منوط به تایید عدم امکان بهره‌برداری از اتوبوس‌های یادشده توسط کمیته فنی عملیاتی و رعایت ضوابط و دستورالعمل‌های از رده خارج نمودن اتوبوس‌های فرسوده می‌باشد.

**ماده ۷-** در صورت تایید عدم امکان بهره‌برداری از اتوبوس بدلیل فرسوده بودن (ملکی و خصوصی) به ازای هر سه دستگاه اتوبوس فرسوده که از رده خارج می‌گردد یک دستگاه اتوبوس نو توسط سازمان بدون اخذ وجه جایگزین می‌گردد.

**تبصره -** از رده خارج نمودن اتوبوس فرسوده منوط به ارائه گواهی اسقاط توسط راهنمایی و رانندگی شهر ذیربط می‌باشد.

### **فصل چهارم - بهره‌برداری اتوبوس توسط اتوبوسرانی‌ها:**

**ماده ۸-** مسئولیت ارائه خدمات حمل و نقل عمومی به شهروندان توسط کلیه ناوگان اتوبوسرانی (خصوصی و ملکی) برعهده اتوبوسرانی‌ها می‌باشد و سازمان‌های اتوبوسرانی موظفند ضمن تامین امکان بهره‌برداری ناوگان ملکی اتوبوسرانی، نظارت بر بهره‌برداری از ناوگان خصوصی را نیز برعهده داشته باشند.

**تبصره ۱-** با توجه به ضرورت اصلاح ساختار سامانه‌های حمل و نقل عمومی توسط شهرداری‌ها با همکاری شورای اسلامی شهرها، اتوبوسرانی‌ها موظفند ضمن اجرا و رعایت تمهیدات ابلاغی سازمان، نسبت به کاهش هزینه‌های جاری اتوبوسرانی‌ها، اصلاح نحوه قیمت‌گذاری خدمات حمل و نقل عمومی توسط اتوبوس براساس دستورالعمل ابلاغی سازمان و اخذ مصوبه شورای اسلامی شهرها اقدام نمایند.

**تبصره ۲-** با توجه به بالا بودن هزینه بیمه شخص ثالث اتوبوس برای اتوبوسرانیها، سازمان ضمن تامین اعتبار مربوطه می‌بایست نسبت به تاسیس صندوق بیمه ناوگان حمل و نقل عمومی مسافر و یا پوشش بیمه لحظه‌ای، نسبت به فراهم نمودن شرایط و تسهیل امکان بیمه شخص ثالث ناوگان حمل و نقل عمومی اقدام نماید. همچنین پیگیری لازم برای کاهش نرخ بیمه تامین اجتماعی از ۳۴٪ به ۱۲٪ مطابق سایر شغل‌های خدماتی انجام دهد.

**تبصره ۳-** سازمان موظف است همه امور مربوط به اعتبارات جاری و عمرانی اتوبوسرانیها را تا حصول نتیجه نهایی و واریز وجه به حساب

اتوبوسرانی در معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور و وزارت امور اقتصاد و دارایی را پیگیری نماید.

**ماده ۹-** شهرداری شهرهای دارای سامانه اتوبوسرانی موظفند ضمن اجرای تمهیدات پیش‌بینی در آیین‌نامه اجرایی جزء «۱» بند (ب) تبصره ۱۳

قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور نسبت به انجام اقدامات ذیل با هماهنگی سازمان و براساس شرح خدمات مصوب شورای عالی و حتی‌الامکان توسط مشاورین و پیمانکاران ذیصلاح و یا مهندسین عضو سازمان نظام مهندسی ساختمان (دارای تخصص ترافیک)، انجام دهند و سازمان موظف به نظارت بر حسن اجرای آن می‌باشد:

۱- سازماندهی مناسب در ساختار نیروی انسانی در جهت کاهش هزینه‌های جاری و افزایش بهره‌وری.

۲- سازماندهی مناسب در ساختار تجهیزات و ناوگان اتوبوسرانی.

۳- برآوردن انتظارات مسافران و افزایش مطلوبیت استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی از نظر کمی و کیفی از قبیل:

بهبود شرایط داخلی و ظاهری ناوگان، بهبود نظم برنامه زمانی حرکت آنها، کاهش تاخیر و کاهش مدت زمان انتظار در ایستگاه با تنظیم بهینه سرفاصله زمانی، کاهش زمان دسترسی به ایستگاه اتوبوس از طریق دوچرخه‌سواری با ایجاد توقفگاه دوچرخه در ایستگاه و دوچرخه بر در جلو اتوبوس برای حمل و نقل ترکیبی، افزایش سرعت متوسط جابجایی با اتوبوس، استفاده از اتوبوس کم‌ارتفاع یا قابل استفاده معلولان و سایر روش‌های نوین یا بهینه بهره‌برداری و در نتیجه افزایش حداقل ۲۰٪ تعداد مسافران با مدیریت مناسب.

۴- نصب ایستگاه و سرپناه مناسب و تابلوی استاندارد با اطلاعات لازم در ایستگاه و انتقال ایستگاه به پهلوگاه معابر.

۵- مدیریت تعمیرگاهی و کاهش میزان خرابی دستگاهها با کنترل‌های منظم دوره‌ای.

۶- نصب تجهیزات رفاهی داخل اتوبوسها نظیر کولر، رادیو، تلویزیون و بلندگو و سامانه نمایشگر و اعلام صوتی ایستگاه و مسیر و رفع معایب

رفاهی.

۷- فراهم نمودن شرایط لازم برای اجرای طرح مراقبت وضعیت ماشین‌آلات از طریق آنالیز روغن (CM).

۸- تعیین و تشکیل تیم فنی به منظور بازرسی و کنترل سرویس و نگهداری و تعمیر اتوبوسها و چگونگی اجرای طرح CM.

۹- تأمین فضای سرپوشیده به عنوان انبار فنی قطعات و رعایت شرایط کامل انبارداری.

۱۰- مطالعه و طراحی پارک‌سوارهای با ظرفیت ۳ تا ۱۰ مسیر اتوبوسرانی با خدمات و امکانات جانبی.

۱۱- ایجاد ایستگاه کنار توقفگاههای طبقاتی و سرویس منظم در مسیرهای عبوری از پارک سوارها و توقفگاههای عمومی.

۱۲- مطالعه، طراحی و احداث تعمیرگاه و توقفگاه استاندارد اتوبوس شهری با ظرفیت حداقل ۳۰۰ دستگاه با امکانات جانبی و تجهیزات

کارگاهی لازم بویژه جهت استفاده بخش غیردولتی.

۱۳- مطالعه امکان سنجی و اخذ مجوز تاسیس آموزشگاه یا ایجاد رشته تحصیلی در هنرستان فنی یا کار و دانش به منظور جذب و تربیت نیروی

انسانی موردنیاز اتوبوسرانی در مرکز استان.

۱۴- خرید، نصب و بهره‌برداری از سامانه کارت بلیت.

۱۵- تجهیز ایستگاههای اتوبوس به سامانه نمایشگر و اعلام صوتی ایستگاه و مسیر اتوبوس.

۱۶- مطالعه، طراحی و راه‌اندازی تعمیرگاه مخصوص اتوبوسهای گازسوز در شهرهای دارای گاز شهری.

۱۷- مجهز نمودن تعمیرگاه مرکزی اتوبوسرانی به ابزار و تجهیزات پیشرفته تعمیرگاهی برحسب نوع اتوبوس بویژه کامیونت برای تعمیرگاه سیار

و امداد.

**ماده ۱۰-** سازمان موظف است تمهیدات لازم برای عملیاتی نمودن نتایج مطالعات جامع، ساماندهی حمل و نقل و ترافیک شهری و سایر

مطالعات موردی برای سامانه اتوبوسرانی را با همکاری شهرداری‌ها فراهم نماید.

**تبصره ۱-** شورای عالی موظف است حداکثر ۲ ماه پس از ابلاغ این دستورالعمل شاخصهای ارزیابی کمی و کیفی اتوبوسرانیها را تهیه و ابلاغ نماید.

**تبصره ۲-** سازمان موظف است از طریق پایش شاخصهای ابلاغی برای اتوبوسرانیها، گزارشهای ۳ ماهه به وزارت کشور و ۶ ماهه به معاونت

برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور ارسال نماید.

**ماده ۱۱-** ارزیابی مدیران اتوبوسرانی، براساس عملکرد آنها و کارایی اتوبوسرانیها، براساس این دستورالعمل و بهره‌وری اتوبوسرانی، توسط

سازمان با اعزام کارشناسان متخصص و به صورت سرزده با اعطای امتیازات مثبت و منفی و حمایت‌های لازم انجام خواهد شد.

### **فصل پنجم - تعمیر و نگهداری اتوبوس توسط اتوبوسرانی‌ها:**

**ماده ۱۲-** به منظور استفاده بهینه از امکانات موجود، اتوبوسرانی‌ها موظفند شرایطی فراهم نمایند تا تعمیر و نگهداری اتوبوسها به گونه‌ای

صورت گیرد تا امکان بهره‌برداری کامل از کل ناوگان اتوبوسرانی در شهرها در طول دوران بهره‌برداری ممکن باشد.

**تبصره ۱-** سازمان باید در قراردادهای منعقد با کارخانجات طرف قرارداد برای تامین اتوبوس مورد نیاز اتوبوسرانیها، شرایطی فراهم نماید تا

کارخانجات طرف قرارداد، در طول حداقل ۲ سال دوران ضمانت و ۱۵ سال خدمات پس از فروش، تامین قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز را تعهد نماید.

**تبصره ۲-** سازمان موظف است در تنظیم قرارداد با شرکتهای سازنده اتوبوس تمهیداتی فراهم آورد تا در دوران گارانتی در صورت توقف

بیش از یک هفته اتوبوس بدلیل فقدان قطعات یدکی، مدت خواب اتوبوس به ایام دوران گارانتی اضافه گردد.

**تبصره ۳-** کارخانجات طرف قرارداد باید متعهد به جبران خسارات عدم النفع (جهت جبران ضرر و زیان وارده به دارنده اتوبوس که در اثر

فقدان قطعات و لوازم یدکی، خارج از حد نرمال متوقف و از درآمد مستمر ساقط شده) گردند بهمین منظور سازمان ملزم به اخذ تعهدات ضمانت نامه بانکی از کارخانجات سازنده اتوبوس میباشد.

**تبصره ۴-** سازمان موظف است سالانه اعتبار یارانه بلیت اتوبوسرانیها و خرید لوازم و قطعات یدکی اتوبوسرانیها در بودجه سنواتی پیشنهاد

و پس از تخصیص بین اتوبوسرانیها توزیع نماید.

**ماده ۱۳-** باید تدابیر لازم به نحوی اتخاذ شود که برای هر شهر با توجه به شرایط اقلیمی، نشیب و فراز، شرایط تعمیر و نگهداری، با در

نظر گرفتن قدرت و سرعت و امکانات جانبی لازم برای اتوبوسها، از تنوع در واگذاری اتوبوس جلوگیری گردد تا از مشکلات تامین قطعات و تعمیر و نگهداری و انبارداری مضاعف پیشگیری شود.

## **دستورالعمل واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از خطوط اتوبوسرانی شهری و حومه شهری به بخش غیردولتی**

### **فصل اول - تعاریف:**

**ماده ۱-** برخی عبارات که در این دستورالعمل به اختصار به کار می‌روند در ذیل تعریف شده است:

**شورای عالی:** شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور.

**سازمان:** سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور که زیر مجموعه مسئول از وزارت کشور در امور حمل و نقل همگانی میباشد.

**اتوبوسرانی:** سازمان اتوبوسرانی یا شرکت واحد اتوبوسرانی شهری و حومه‌ای با اساسنامه مصوب، زیر نظر شهرداری شهرها است و

مسئولیت هدایت، نظارت و کنترل ارائه خدمات حمل و نقل عمومی توسط ناوگان اتوبوسرانی در شهرها را برعهده دارد.

**اتحادیه:** اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور.

**بخش غیردولتی:** اشخاص حقوقی یا حقیقی می‌باشد که براساس دستورالعمل مربوط و نیز شرایط مندرج در فصل دوم این دستورالعمل،

زیر نظر اتوبوسرانی نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر در شهرها و حومه آنها اقدام می‌نمایند که به نام‌های متقاضی (قبل از واگذاری اتوبوس و خط) و بهره‌بردار (بعد از واگذاری اتوبوس و خط) خوانده می‌شود.

**کمیته‌های فنی:** کمیته‌های فنی در سازمان تشکیل شده و وظایف سه‌گانه زیر را برعهده دارند:

الف) سفارش‌دهی (کمیته سفارش).

ب) تحویل‌گیری (کمیته تحویل).

ج) نظارت و پایش عملیات بهره‌برداری (کمیته عملیات).

وظایف کمیته‌ها در «دستورالعمل نحوه واگذاری اتوبوس از سازمان به اتوبوسرانی‌ها و بهره‌برداری آن» آمده است.

## فصل دوم - شرایط متقاضیان غیردولتی

**ماده ۲-** متقاضی حقوقی (خصوصی و تعاونی) بایستی دارای شرکت با شماره ثبت شده در اداره ثبت شرکتها با موضوع فعالیت ارائه خدمات

حمل و نقل مسافر باشد.

**ماده ۳-** هرگونه سرمایه‌گذاری، بهره‌برداری و اشتغال به کارکنان دولت و همچنین شرکاء و سهامداران شرکت‌های وابسته به دولت، شهرداریها و

شرکتها یا سازمانهای اتوبوسرانی مادام که به خدمت در دستگاههای مربوط اشتغال دارند ممنوع می‌باشد.

**ماده ۴-** واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی توسط اشخاص حقیقی و حقوقی مستلزم رعایت شرایط ذیل برای

کارکنان و رانندگان بخش غیردولتی می‌باشد:

- داشتن حداقل ۲۳ سال سن. و حداکثر ۴۵ سال

- داشتن گواهی کاردانی یا دیپلم فنی و حرفه‌ای یا کاردانش مرتبط و حداقل دیپلم.

- داشتن برگ پایان خدمت یا معافیت از خدمت وظیفه عمومی.

- دارا بودن گواهینامه معتبر رانندگی برای رانندگان که حتی‌الامکان دو سال و در شرایط استثنایی و کمبود راننده حداقل ۱ سال از تاریخ دریافت

آن گذشته و موفق به اخذ گواهی صلاحیت رانندگی با اتوبوس از اتوبوسرانی گردیده‌اند.

- داشتن تاهل.

- تابعیت جمهوری اسلامی ایران. و اعتقاد به دین اسلام و یا یکی از ادیان رسمی کشور

- نداشتن سوء پیشینه.

- عدم اشتغال به فساد اخلاقی.

- ارائه گواهی صحت بدنی و فکری و عدم اعتیاد به موادمخدر و مشروبات الکلی.

- التزام به رعایت شئون اسلامی.

- نداشتن شغل دیگر.

**تبصره ۱-** بازای هر ۲ سال تجربه رانندگی اتوبوس شهری، یک سال و حداکثر ۱۰ سال از میزان حداقل تحصیلات مطلوب (کاردانی فنی مرتبط)

می‌توان کاست مشروط بر آنکه از سواد پنجم دبستان یا گواهی پایان دوره نهضت سوادآموزی کمتر نشود.

**تبصره ۲-** برای اشخاص حقوقی متقاضی، ارائه گواهی عدم سوء پیشینه کیفری موثر، عدم سوء شهرت و عدم اعتیاد به مواد مخدر و مشروبات

الکلی از مراجع ذیصلاح برای اعضای هیئت مدیره و مدیرعامل ضروری می‌باشد.

**تبصره ۳-** اتوبوسرانی هیچ نوع تعهدی نسبت به هیچیک از پرسنل شرکت اعم از کارمندان یا رانندگان استخدامی شرکت و رانندگان تحت

پوشش را نداشته و کلیه مسئولیتهای قانونی مربوطه بعهده شرکت میباشد، شرکت تمهیدات لازم بمنظور بیمه رانندگان تحت پوشش خود را فراهم

خواهد نمود.

**فصل سوم - مقررات و شرایط عمومی واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری از اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی شهر و حومه توسط بخش**

## غیردولتی

### الف) واگذاری اتوبوس به بخش غیردولتی

- ماده ۵-** تعداد و نوع اتوبوسهای جدید واگذاری به اتوبوسرانی‌ها توسط سازمان اعلام می‌شود، اتوبوسرانی‌ها موظف هستند حداقل ۶۰٪ از اتوبوسهای تحویلی و ۳۰٪ خطوط را با رعایت شرایط مندرج در قوانین و مقررات مرتبط، به متقاضیان غیردولتی واگذار نمایند.
- ماده ۶-** در واگذاری اتوبوسهای نو به متقاضیان غیردولتی، در تعیین میزان سهم متقاضی از قیمت اتوبوس، ملاک، تصویب‌نامه ابلاغی وزارت کشور می‌باشد. (میزان آن در سال ۱۳۸۵ براساس مصوبه مربوطه ۱۷/۵٪ قیمت اتوبوس تعیین گردیده است) که در وجه سازمان پرداخت می‌گردد.
- ماده ۷-** چگونگی واگذاری اتوبوسهای ملکی اتوبوسرانیها به متقاضیان غیردولتی، براساس شرایط مندرج در این آیین‌نامه می‌باشد.
- تبصره ۱-** تعداد، قیمت و نوع اتوبوسهای ملکی موجود و قابل واگذاری اتوبوسرانی‌ها و نحوه واگذاری براساس نظریه کارشناس رسمی دادگستری و تصویب هیئت مدیره، مجمع و شورای شرکت یا سازمان تعیین می‌گردد.
- تبصره ۲-** در واگذاری اتوبوسهای ملکی اتوبوسرانیها نظریه رسمی کارشناس رسمی دادگستری و رعایت آیین‌نامه مالی و معاملاتی اتوبوسرانی مربوط، الزامی می‌باشد و تا زمانی که آیین‌نامه مالی و معاملاتی خاصی برای اتوبوسرانی به تصویب نرسیده است، آیین‌نامه مالی و معاملاتی شهرداری ملاک عمل خواهد بود. اتوبوسرانی موظف است در راستای رعایت ماده ۶ این دستورالعمل برای اتوبوسهای ملکی مورد واگذاری به بخش خصوصی، سهم مقرر که در ماده ۶ این دستورالعمل تعیین می‌گردد را از متقاضی اخذ و مابقی از بابت یارانه تسهیلات دولت برای دوران تعهد کسر می‌گردد.
- تبصره ۳-** اتوبوسرانی‌ها در واگذاری اتوبوسهای ملکی به بخش غیردولتی، مجاز به واگذاری اتوبوسهای ملکی بالای ۷ سال عمر مفید به متقاضیان بخش غیردولتی نمی‌باشند.
- تبصره ۴-** در خصوص واگذاری اتوبوسهای ملکی زیر ۷ سال عمر مفید به متقاضیان بخش غیردولتی، امکان بهره‌برداری اتوبوسهای فوق پس از ۱۰ سال فعالیت اتوبوس از تاریخ تولید منوط به تائید کمیته فنی عملیاتی در امکان بهره‌برداری از اتوبوسهای یادشده می‌باشد.
- ماده ۸-** واگذاری اتوبوس و بهره‌برداری خطوط اتوبوسرانی به بخش غیردولتی براساس این آیین‌نامه به متقاضیان صورت می‌گیرد. اتوبوسرانی در شرایط یکسان اولویت‌های ذیل را در واگذاری اتوبوس و خطوط رعایت می‌نماید:
- ۱- در واگذاری اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی، متقاضیان حقوقی در اولویت واگذاری نسبت به متقاضیان حقیقی می‌باشند.
  - ۲- در واگذاری به متقاضیان حقوقی اولویت با بخش تعاونی می‌باشد.
  - ۳- برای متقاضیان حقیقی، کارکنان و رانندگان واجد شرایط اتوبوسرانی و شهرداری که تعدیل می‌شوند در اولویت می‌باشند. بدیهی است تعاونی‌های متشکل از نیروهای تعدیل شده، بالاترین اولویت را دارند.
  - ۴- خانواده‌های معظم شهدا، جانبازان، آزادگان و ایثارگران که در زمان تقاضا دارای شغل نباشند.
- تبصره ۵-** در واگذاری خطوط به متقاضیان، اولویت با متقاضیانی است که تقاضای بهره‌برداری از کل تعداد سقف اتوبوس تعیین شده در آن خط را دارند. در صورتی که تعداد متقاضیان اتوبوس توسط بخش غیردولتی کمتر باشد، بهره‌برداری از آن خط بتدریج واگذار خواهد شد.
- ماده ۹-** واگذاری اتوبوس به متقاضیان مستلزم معرفی رانندگان واجد شرایط مندرج در ماده ۴ می‌باشد. برای تحویل هر یک دستگاه اتوبوس باید حداقل یک راننده و حتی‌الامکان دو راننده معرفی گردد. بدیهی است برای تحویل هر اتوبوس رانندگان آموزش دیده برای همان اتوبوس باید معرفی و اعزام شوند.
- تبصره ۱-** اتوبوسهایی که بوسیله متقاضیان بخش خصوصی در خطوط واگذار شده مورد استفاده قرار می‌گیرند باید بوسیله رنگ بدنه و یا علائم ویژه‌ای از اتوبوسهای ملکی سازمان متمایز و مشخص گردند.
- تبصره ۲-** اتوبوسهای واگذاری باید توسط متقاضی به تجهیزات ایمنی، اطفاء حریق و جعبه کمک‌های اولیه مجهز باشند. استفاده بدون تجهیزات مذکور ممنوع است.
- تبصره ۳-** هرگونه اقدام تبلیغاتی بوسیله اتوبوسهای واگذاری بایستی براساس ضوابط و مقررات جاری که از طرف اتوبوسرانی محل، اعلام

می شود صورت گیرد.

## **ب) بهره برداری از اتوبوس و خطوط اتوبوسرانی توسط بخش غیردولتی.**

- ماده ۱۰-** متقاضیان بخش غیردولتی که اتوبوس نو از اتوبوسرانی ها تحویل گرفته اند از محل استهلاک یارانه های اختصاصی دولت برای هر دستگاه اتوبوس مکلف به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری به مدت ۱۰ سال در خطوطی که اتوبوسرانی اعلام می نماید می باشند.
- تبصره ۱-** در خصوص متقاضیان بخش غیردولتی که از اتوبوسهای ملکی اتوبوسرانیها تحویل گرفته اند، با توجه به عمر مفید ۱۰ سال بهره برداری از اتوبوسها، دوران تعهد متقاضیان بخش غیردولتی برای ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون شهری در خطوط ابلاغی توسط اتوبوسرانی، با رعایت تبصره ۴ ماده ۷ این دستورالعمل به تناسب عمر ناوگان واگذاری و توافق بین متقاضی و اتوبوسرانی تعیین می گردد.
- تبصره ۲-** چنانچه بهره بردار و یا بعد از فوت، وراث قانونی وی به هر علتی نخواهند و یا نتوانند به تعهدات تعیین شده در طول زمان مذکور عمل نمایند، اتوبوسرانی می تواند به تناسب زمان خدمات انجام شده و مدت باقیمانده تعهدات بهره بردار، از مبلغ کمک اعطایی دولت از بابت واگذاری اتوبوس رقمی را تعیین و از بهره بردار و یا وراث قانونی وی اخذ و اسناد مالکیت اتوبوس به آنها منتقل گردد و یا با تحصیل نظر کارشناس رسمی دادگستری نسبت به تعیین ارزش روز اتوبوس واگذاری اقدام و با تادیه حداکثر ۲۰٪ قیمت تعیین شده روز توسط کارشناس رسمی دادگستری به بهره بردار و یا وراث قانونی وی به عنوان سهم پرداختی متقاضی، اتوبوس موصوف را از تصرف آنان خارج نماید.
- تبصره ۳-** در صورتی که ارائه خدمات کمی و کیفی مناسب توسط بهره برداران به هر علتی مانند وقوع تصادف و یا تعمیرات اساسی از اختیار راننده خارج گردد. حداکثر زمان توقف خدمات تا مدت دو ماه پذیرفته خواهد بود در صورت توقف بیش از ۲ ماه و نیز در صورتیکه در طول مدت تعهدات، توقف خدمات، بیش از یک بار در سال تکرار شود اتوبوسرانی براساس مفاد تبصره ۲ این ماده اقدام می نماید.
- تبصره ۴ -** بمحض توقف اتوبوسهای خصوصی باید مراتب توسط شرکت به اتوبوسرانی اعلام گردد، کنترل تعمیرات و ایام توقف توسط کمیته عملیاتی صورت خواهد گرفت.
- ماده ۱۱-** مسیر، خط، تعداد و محل ایستگاهها، زمانبندی حرکت، شروع و خاتمه ساعات کاری خدمات رسانی توسط اتوبوس در خطوط واگذار شده به بخش خصوصی منطبق با برنامه های اتوبوسرانی می باشد و کتباً توسط اتوبوسرانی به بهره بردار ابلاغ می گردد. هرگونه تغییر در موارد فوق و برنامه های تعیین شده با ابلاغ اتوبوسرانی خواهد بود. اتوبوسرانی می تواند عندالزوم با اعلام قبلی به بهره بردار، برنامه جدیدی را با توجه به توان و تعهدات بهره بردار برای اجرا ابلاغ نماید.
- تبصره ۱-** تعداد اتوبوسهای هر خط براساس نیاز و مبتنی بر بررسیهای کارشناسی، با پیشنهاد اتوبوسرانی و تایید هیات مدیره تعیین می گردد. اتوبوسرانی جهت ایجاد انگیزه و رقابت در ارائه خدمات بهینه برای جابجایی مسافر می تواند در هر خط و در حد سقف تعیین شده اتوبوس، با متقاضیان متعدد بطور همزمان عقد قرارداد نماید.
- تبصره ۲-** در صورتی که به هر علتی تعداد اتوبوسهای فعال در طول خطوط واگذاری از تعداد تعیین شده در تبصره ۱ این ماده کاسته شود و یا در اثر عدم رعایت مفاد مندرج در این ماده خدمات رسانی دچار اختلال گردد، اتوبوسرانی با اعلام قبلی به بهره بردار یا بهره برداران می تواند موقتاً بطور مشترک با سایر متقاضیان، به بهره برداری از خطوط واگذار شده اقدام نماید. در صورتی که بهره بردار به این امر اعتراض نماید موضوع در کمیته رسیدگی به تخلفات و حل اختلاف موضوع ماده ۱۷ این آیین نامه مطرح و برابر تصمیمات متخذه اقدام خواهد شد.
- تبصره ۳ -** با توجه با اینکه فعالیت خودروهای شرکت در هیچ شرایطی نباید متوقف گردد، شرکت باید تمهیداتی اتخاذ کند تا ۲۴ ساعت قبل از هر نوع مرخصی و یا تعمیر خودرو نسبت به تعیین راننده کمکی یا خودرو جایگزین اقدام نماید و دقیقاً بر آن نظارت کند.
- تبصره ۴ -** خودروهای واگذار شده در طول مدت ده سال به هیچ عنوان حق خروج از استان مربوطه را تحت هیچ عنوانی از قبیل تفریحی، زیارتی، درستی، خانوادگی و غیره ودر هیچ زمان را ندارد.



**ماده ۱۲-** خطوط واگذاری به بخش غیردولتی توسط اتوبوسرانی‌ها اعلام می‌گردد.

در واگذاری بهره‌برداری از خطوط به متقاضیان، خطوطی که دارای حجم مسافر و نرخ کرایه سفر بیشتری در زمان تقاضا باشند در اولویت می‌باشد. متقاضی با توجه به شرایط زمان واگذاری می‌تواند مناسب‌ترین خط/خطوط اعلام شده فوق را انتخاب و پس از پیشنهاد به اتوبوسرانی و تأیید آن در هیئت مدیره نسبت به عقد قرارداد اقدام نماید.

**ماده ۱۳-** نرخ کرایه حمل مسافر در خطوط واگذاری، در زمان عقد قرارداد تعیین می‌شود، نرخ مزبور براساس ابلاغیه سازمان محاسبه و قبل از عقد قرارداد باید به تصویب شورای اسلامی شهر برسد. نحوه پرداخت کرایه تعیین شده توسط مسافری بصورت نقدی می‌باشد. هرگونه افزایش در نرخ کرایه جابجایی مسافر برای سال بعد منوط به ارائه پیشنهاد بهره‌بردار تا پایان بهمن ماه به اتوبوسرانی و ارائه پیشنهاد توسط اتوبوسرانی به شورای شهر و تصویب و ابلاغ نرخ کرایه توسط شورای اسلامی شهر قبل از پایان سال می‌باشد. نرخ کرایه مصوب برای بهره‌برداران لازم‌الاجرا می‌باشد.

**تبصره ۱-** برای ایجاد انگیزه و تشویق بخش غیردولتی در فعالیت در ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر درون‌شهری، شورای اسلامی شهرها می‌تواند برای بهره‌برداران بخش خصوصی نرخ جابجایی مسافر در شهرها را حداکثر به میزان ۲۰٪ نسبت به نرخ جابجایی مسافر توسط ناوگان ملکی اتوبوسرانی شهرها افزایش دهد.

**تبصره ۲-** استفاده از هر مکانیزم قابل قبول برای اخذ کرایه منوط به پیشنهاد بهره‌بردار و تأیید اتوبوسرانی می‌باشد.

**ماده ۱۴-** اتوبوسرانی‌ها مکلف هستند اعتبارات اختصاصی برای بخش خصوصی در بودجه سنواتی کشور از محل اعتبار خرید قطعات و لوازم یدکی، یارانه اتوبوسرانیها و اجرای خطوط شبانه اتوبوسرانی ابلاغی سازمان را متناسب با تعداد ناوگان و خط واگذاری شده، درون شهری یا حومه‌ای بودن خط، طول خط و حجم مسافر روزانه، بین بهره‌برداران بخش خصوصی توزیع نماید.

**ماده ۱۵-** اتوبوسرانی موظف است بعد از خاتمه تعهد بهره‌بردار که در ماده ۱۰ تعیین شده در صورت درخواست بهره‌بردار، مشروط بر رضایت از عملکرد وی ترتیبی اتخاذ نماید که بهره‌بردار همچنان ارائه خدمات خود را براساس روند گذشته یا با تغییرات لازم و مصوب، در مسیر تعیین شده ارائه نماید.

**تبصره ۱-** چنانچه برای بهره‌بردار پس از پایان مدت تعهد به لحاظ فرسوده بودن اتوبوس واگذار شده، براساس تأیید کمیته فنی عملیاتی امکان ارائه خدمات حمل و نقل عمومی مسافر با اتوبوس میسر نباشد، بهره‌بردار با از رده خارج نمودن اتوبوس فرسوده مطابق آیین‌نامه مربوطه می‌تواند نسبت به دریافت اتوبوس جدید مطابق شرایط این آیین‌نامه اقدام نماید.

**تبصره ۲-** کمیته فنی عملیاتی باید سالانه در طول دوران قرارداد با بخش خصوصی، اتوبوسها را بازرسی فنی کامل نماید و در طول دوره نیز بازدید سرزده انجام دهد.

**ماده ۱۶-** متقاضی غیردولتی فعالیت در امور حمل و نقل عمومی مسافر با اتوبوس، مکلف به سپردن تعهد رسمی مبنی بر عدم انجام تخلفات موضوع این آیین‌نامه و قبول تصمیم‌های کمیته انضباطی و رسیدگی به تخلفات و رعایت دستورالعمل‌های صادره می‌باشد.

**تبصره ۵-** علاوه بر موارد تخلف مندرج در مجموعه قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی امور حمل و نقل و ترافیک امور زیر نیز از تخلفات بهره‌برداران محسوب می‌شود و مرتکبین تابع تصمیم‌های کمیته‌های انضباطی و رسیدگی به تخلفات خواهند بود:

۱- امتناع از حمل مسافر و یا حمل مسافر با شرایطی خارج از مقررات.

۲- جابجایی مسافر با اتوبوس در غیر از ساعت، مسیر و خطوطی که اتوبوسرانی تعیین نماید.

۳- عدم رعایت شئون اسلامی و اجتماعی.

۴- عدم انجام کشیک‌های محوله و رعایت مقررات آن.

۵- ارتکاب به جرم در هنگام اتوبوسرانی یا با استفاده از اتوبوس.

۶- عدم رعایت نرخ‌های مصوب.

۷- عدم رعایت آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های ابلاغی وزارت کشور، سازمان و اتوبوسرانی.

۸- تکرار تخلفات راهنمایی و رانندگی.

۹- نصب و استفاده از وسایل غیرمجاز که مخالف ضوابط و مقررات اتوبوسرانی باشد.

۱۰- استفاده از رانندگان غیرمجاز و فاقد کارت شناسایی در اتوبوس‌ها.

۱۱- کار با اتوبوس بدون گواهی معاینه فنی و گواهی مراقبت وضعیت (CM) معتبر.

**ماده ۱۷-** در مواردی که مفاد آیین‌نامه صریح نبوده و یا تفاسیر متفاوتی از آن وجود داشته باشد، موضوع با عنایت به روح حاکم در توافقنامه فیما بین (اتوبوسرانی و بخش خصوصی) و قواعد مسلم حقوقی و در چارچوب قوانین و مقررات جاری در کمیته رسیدگی به تخلفات و حل اختلافات بررسی و اتخاذ تصمیم خواهد شد.

**تبصره ۵ -** کمیته انضباطی و رسیدگی به تخلفات متشکل از ۵ نفر به شرح ذیل می‌باشد:

- نماینده تام‌الاختیار بهره‌بردار.

- نماینده تام‌الاختیار اتوبوسرانی با حفظ سمت، دبیر جلسات کمیته.

- نماینده شورای اسلامی شهر.

- نماینده سازمان.

- نماینده مرضی‌الطرفین بهره‌بردار و اتوبوسرانی (در صورت توافق کارشناس رسمی دادگستری).

رای کمیته با اکثریت آراء برای طرفین معتبر خواهد بود.

**ماده ۱۸-** هزینه‌های بهره‌برداری اعم از مالیات، بیمه و عوارض سالیانه و هزینه‌های مربوط به ثبت اسناد برای متقاضیان دریافت اتوبوس و یا بهره‌برداری از خطوط برعهده متقاضی یا بهره‌بردار است.

**تبصره ۱-** چنانچه دولت در بودجه‌های سنواتی و یا وزارت کشور، سازمان و یا اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور تمهیداتی برای مالیات، بیمه شخص ثالث، عوارض و سایر هزینه‌های بهره‌برداری پیش‌بینی و عملیاتی نمایند، اتوبوسرانی‌ها مکلف هستند تمهیدات مربوطه را برای ناوگان بخش خصوصی اتوبوسرانی فراهم و ارائه نمایند.

**تبصره ۲-** اتوبوسرانی جز موارد مندرج در مواد ۶ و ۷ و تبصره ۳ ماده ۱۹ این آیین‌نامه، تحت هر عنوان، نمی‌تواند مبلغی مازاد بر قیمت تعیین شده از بهره‌بردار اخذ نموده یا در این مورد برای اشخاص تعهد مالی ایجاد نماید.

### **ج) تعمیر و نگهداری اتوبوس توسط بخش غیردولتی**

**ماده ۱۹-** بهره‌برداران بخش غیردولتی موظفند تعمیر و نگهداری اتوبوسهای واگذاری شده را به گونه‌ای انجام دهند که امکان بهره‌برداری کامل از ناوگان واگذاری شده در طول دوران بهره‌برداری تحت نظارت اتوبوسرانی‌ها فراهم گردد.

**تبصره ۱-** کلیه هزینه‌های تعمیرات، نگهداری، تأمین قطعات مورد نیاز برای تعمیر و نگهداری اتوبوسهای متقاضیان بخش خصوصی برعهده خریدار اتوبوس می‌باشد.

**تبصره ۲-** چنانچه دولت، وزارت کشور، سازمان و اتحادیه، شرایط، تسهیلات و یا تمهیداتی برای ضمانت، تأمین قطعات و یا تأمین اعتبار برای هزینه‌های تعمیر و نگهداری اتوبوسها برای اتوبوسرانی‌های شهری کشور نمایند. اتوبوسرانی‌ها موظفند شرایط، تسهیلات و تمهیدات یادشده را همانند اتوبوسهای ملکی برای اتوبوسهای بخش غیردولتی نیز تأمین و تخصیص نمایند.

**تبصره ۳-** چنانچه بهره‌برداران بخش خصوصی درخواست استفاده از امکانات تعمیرگاهی اتوبوسرانی برای اتوبوسهای خود نمایند، اتوبوسرانیها در صورت دارا بودن امکانات مورد نیاز می‌توانند خدمات لازم را برای بخش خصوصی در قبال اخذ وجه متناسب (با لحاظ تخفیف) برای بهره‌برداران بخش خصوصی ارائه نمایند.

**تبصره ۴-** در صورت درخواست بهره‌برداران بخش خصوصی به منظور کاهش هزینه‌ها، اتوبوسرانی می‌تواند در قبال اخذ وجه نسبت به خرید متمرکز لوازم و قطعات پرمصرف اتوبوسها و مواردی نظیر لاستیک و روغن اقدام نماید.

**تبصره ۵۵-** بهره‌برداران بخش خصوصی موظفند اتوبوسها را در ساعات غیرفعال در طول شبانه‌روز، در نزدیکترین توقفگاه مجاز به خط واگذاری شده نگهداری نمایند.

**تبصره ۶۰-** به منظور کمک و حمایت از بخش غیردولتی، اتوبوسرانیها می‌توانند با تصویب هیئت‌مدیره، تخفیفات ویژه در ارائه خدمات تعمیر و نگهداری و سایر خدمات احتمالی و یا تسهیلات پرداخت اقساطی هزینه‌های تعمیر و نگهداری پیش‌بینی شده در این ماده لحاظ نمایند.

**تبصره ۷۵-** بهره‌برداران بخش خصوصی براساس اعلام اتوبوسرانیها به منظور نگهداری بهینه اتوبوسها، موظف به اجرای طرح مراقبت وضعیت ماشین‌آلات (CM) از طریق آنالیز روغن هستند.

**تبصره ۸۰-** اتوبوسرانیها موظف به همکاری کامل با بازرسان مراقبت وضعیت و کنترل و سرویس و نگهداری و عملکرد دستگاه و مدیریت CM هستند.

**تبصره ۹۰-** بهره‌برداران خصوصی موظفند در صورت مهیا شدن شرایط از سوی اتوبوسرانی نسبت به نصب سیستم‌های الکترونیکی مدیریت و نظارت شبکه از قبیل بی‌سیم، رهیاب و ... اقدام نمایند و در زمانی مناسب که با هماهنگی اتوبوسرانی مشخص خواهد شد امکانات استفاده از کارت خوان را فراهم نمایند.

**تبصره ۱۰۰-** شرکتهای خصوصی موظفند کلیه ضوابط و مقررات راهنمایی و رانندگی را خصوصاً عدم توقف در محلهای غیر مجاز، کمربند ایمنی، معاینه فنی، انجام مراقبت وضعیت ماشین‌آلات از طریق آنالیز روغن (CM)، بیمه شخص ثالث، را به کلیه خودروهای ملکی و تحت پوشش ابلاغ نماید. مسئولیت ناشی از عدم رعایت هر یک از موارد مزبور بعهده شرکت بوده و اتوبوسرانی در این موارد ناظر مسئول برحسب انجام کار میباشد.

**ماده ۲۰-** چنانچه براساس سیاستهای دولت موضوع تغییر سوخت اتوبوسهای واگذاری به بخش خصوصی از دیزل به گاز طبیعی فشرده (CNG) الزامی گردد، اتوبوسرانی از محل اعتباراتی که در اختیارش قرار می‌گیرد بدون دریافت هرگونه وجهی از بهره‌بردار، باید نسبت به تغییر سوخت مصرفی اتوبوسهای واگذاری اقدام نماید.

**تبصره -** در غیر مواقع الزام، بهره‌بردار می‌تواند در صورت اخذ موافقت از اتوبوسرانی نسبت به تغییر سوخت اتوبوس اقدام نماید. بدیهی است در این صورت کلیه هزینه‌ها مربوط به عهده بهره‌بردار می‌باشد.

## **فصل چهارم - مقررات و شرایط عمومی اسقاط و منع تردد اتوبوس مورد استفاده بخش غیردولتی**

**ماده ۲۱-** تردد اتوبوس با سن بیش از ۱۰ سال در شهرها تنها در صورت دریافت گواهی هر شش ماه یکبار معاینه فنی و گواهینامه با اعتبار شش ماهه مراقبت وضعیت (CM) ممکن بوده و در غیر این صورت ممنوع خواهد بود.

**ماده ۲۲-** از ابتدای سال ۱۳۸۶ تردد اتوبوس فرسوده، براساس تعریف قانونی آن، به هر شکلی و از هر نوعی در شهرها ممنوع خواهد بود.

**ماده ۲۳-** ارائه هرگونه خدمات با اتوبوس، میدی‌بوس و مینی‌بوس در شهرها باید تحت نظارت اتوبوسرانی و پس از ارائه گواهی معاینه فنی معتبر ممکن خواهد بود.

**ماده ۲۴-** در بازرسی کمیته فنی عملیاتی باید کارکرد منظم موتور و اجزای انتقال قدرت، سلامت کارکرد تجهیزات جانبی شامل سامانه موقعیت مکانی (GPS)، دوچرخه بر (Rack)، کولر، بخاری، تابلوی متغیر (LED)، بلندگو و اعلام مسیر توسط آن و سامانه ویژه معلولان و سامانه جمع‌آوری الکترونیکی بلیت (در صورت وجود هر یک از آنها)، نیز کنترل شود و گواهی سلامت اتوبوس به علاوه گواهی مراقبت وضعیت (CM) و گواهی معاینه فنی هر شش ماه رویت گردد.

**ماده ۲۵-** در صورت اختصاص میدی‌بوس و مینی‌بوس از سازمان به اتوبوسرانیها، آنها ملزم به رعایت مفاد این دستورالعمل در واگذاری ناوگان به متقاضیان بخش غیردولتی می‌باشند.

**ماده ۲۶-** قراردادهای تیپ واگذاری اتوبوس و میدی‌بوس و بهره‌برداری از خطوط، از ضوابط لاینفک این دستورالعمل می‌باشد.

# دستورالعمل نحوه تأمین و واگذاری مینی بوس<sup>۱</sup> توسط وزارت کشور به بخش غیردولتی

## فصل اول - تعاریف

**ماده ۱-** برخی عبارات که در این دستورالعمل به اختصار به کار می‌روند در ذیل تعریف شده است:

**سازمان:** سازمان شهرداریها و دهیاریهای کشور که زیر مجموعه مسئول از وزارت کشور در امور حمل و نقل همگانی میباشد.

**اتوبوسرانی:** سازمان‌های با اساسنامه مصوب، زیر نظر شهرداری شهرها می‌باشد که مسئولیت هدایت، نظارت و کنترل ارائه خدمات حمل و

نقل عمومی توسط ناوگان اتوبوسرانی در شهرها را برعهده دارند.

**بانک عامل:** شخص حقوقی که مسئولیت پرداخت تسهیلات و اخذ اقساط را برعهده دارد.

**بخش غیردولتی:** شخص حقوقی یا حقیقی می‌باشد که زیر نظر سازمانهای اتوبوسرانی و یا رأساً نسبت به ارائه خدمات حمل و نقل عمومی

مسافر در شهرها اقدام می‌نمایند.

**کمیته‌های فنی:** کمیته‌های فنی در سازمان تشکیل شده و وظایف سه گانه الف) سفارش دهی ب) تحویل و ج) نظارت و پایش عملیات

بهره‌برداری را برعهده دارند. جزئیات کمیته‌ها و وظایف ایشان در « دستورالعمل نحوه واگذاری و بهره‌برداری اتوبوس از سازمان به اتوبوسرانی‌ها» آمده است.

## فصل دوم - کلیات

**ماده ۲-** مینی بوس‌های مورد نظر این دستورالعمل براساس توافق بین سازمان و کارخانجات خودروساز به متقاضیان واجد شرایط واگذار

می‌گردد.

**تبصره ۱-** نحوه توزیع مینی بوس موضوع این دستورالعمل براساس درخواست متقاضیان حقوقی و حقیقی و اعلام شهرداریها و اتوبوسرانی،

توسط سازمان تعیین شده و متقاضیان به بانک عامل و کارخانجات طرف قرارداد معرفی می‌گردند.

**تبصره ۲-** واگذاری مینی بوس‌های موضوع این دستورالعمل با اولویت گازسوز یا دوگانه‌سوز می‌باشند. در صورت عدم تولید مینی بوس گازسوز

یا دوگانه‌سوز توسط کارخانجات داخلی، مینی بوس‌های یادشده به صورت دیزلی واگذار می‌گردد.

## فصل سوم - تأمین مینی بوس

**ماده ۳-** فهرست متقاضیان مینی بوس توسط شهرداری و یا اتوبوسرانی به سازمان اعلام شده و سازمان براساس تبصره ۱۳ قانون بودجه و

آیین‌نامه اجرایی آن، ضمن هماهنگی لازم با کارخانه‌های خودروسازی برای تأمین ناوگان موردنظر، متقاضیان واجد شرایط را به بانک عامل و

کارخانه‌های طرف قرارداد، معرفی می‌نماید.

**تبصره ۱-** سازمان براساس قرارداد منعقد با بانک عامل، به ازای هر دستگاه مینی بوس، مکلف به تأمین ۸۰ میلیون ریال تسهیلات برای متقاضیان

می‌باشد که دوره بازپرداخت آن ۷ ساله بوده و ۸٪ سود تسهیلات اعطایی توسط وزارت کشور در اختیار بانک عامل قرار می‌گیرد.

**تبصره ۲-** براساس توافق صورت گرفته با بانک عامل، بانک عامل موظف است علاوه بر تسهیلات موضوع تبصره ۱ این ماده به منظور تسهیل

امکان خرید مینی بوس، به ازای هر دستگاه مینی بوس به متقاضیان ۱۰۰ میلیون ریال تسهیلات با سود ۱۴ درصد اعطا نماید.

**تبصره ۳-** متقاضیان خرید مینی بوس در صورت از رده خارج نمودن هر دستگاه مینی بوس فرسوده، براساس تصویب‌نامه شماره

۴۷۸۴۳/ت ۳۰۵۸۹ مورخ ۱۳۸۳/۸/۲۶ هیأت محترم وزیران، از ۳۰ میلیون ریال تخفیف در قیمت مینی بوس به عنوان کمک بلاعوض بهره‌مند می‌گردند.

**تبصره ۴-** خارج از رده نمودن مینی بوس‌های فرسوده منوط به تأیید کمیته فنی عملیاتی و ارائه گواهی اسقاط توسط راهنمایی و رانندگی شهر

موردنظر می‌باشد.

## فصل چهارم - بهره‌برداری مینی بوس:

<sup>۱</sup> موضوع ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۵ کل کشور

**ماده ۴-** مسئولیت ارائه خدمات حمل و نقل عمومی به شهروندان توسط کلیه ناوگان حمل و نقل عمومی اعم از اتوبوس و مینی بوس، میدی بوس برعهده اتوبوسرانی ها می باشد و سازمانهای اتوبوسرانی موظفند با توجه به وضعیت شهرها نسبت به برنامه ریزی بهره برداری و فعالیت ناوگان مینی بوس و میدی بوس تحت نظارت در شهرها در ارائه خدمات بهینه به شهروندان نظارت نمایند.

**تبصره ۱-** با توجه به ضرورت اصلاح ساختار سامانه های حمل و نقل عمومی توسط شهرداری ها با همکاری شورای اسلامی شهرها، اتوبوسرانی ها موظفند نسبت به اصلاح نحوه قیمت گذاری خدمات حمل و نقل عمومی با مینی بوس، میدی بوس و اتوبوس براساس دستورالعمل ابلاغی وزارت کشور و با اخذ مصوبه شورای اسلامی شهرها اقدام نمایند.

**تبصره ۲-** هزینه های بهره برداری اعم از مالیات، بیمه و عوارض سالیانه و هزینه های مربوط به ثبت اسناد برای متقاضیان دریافت مینی بوس اعم از حقوقی و حقیقی، یا بهره برداری از خطوط برعهده متقاضی یا بهره بردار می باشد.

**تبصره ۳-** چنانچه دولت در بودجه های سنواتی و یا وزارت کشور، سازمان یا اتحادیه تمهیداتی برای مالیات، بیمه شخص ثالث، عوارض و سایر هزینه های بهره برداری پیش بینی و عملیاتی نماید، اتوبوسرانی ها مکلف هستند تمهیدات مربوطه را برای ناوگان مینی بوس تحت نظارت اتوبوسرانی فراهم و ارائه نمایند.

### **فصل پنجم - تعهد خدمات و تأمین قطعات و تعمیر و نگهداری مینی بوس:**

**ماده ۵-** سازمان در تفاهم نامه با کارخانجات طرف قرارداد برای تأمین مینی بوس، شرایطی فراهم نماید تا کارخانجات طرف قرارداد در طول حداقل ۲ سال دوران ضمانت و ۱۵ سال خدمات پس از فروش نسبت به تأمین قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز مینی بوسها متعهد گردند.

**ماده ۶-** اتوبوسرانی موظف است همکاریهای لازم را با کمیته فنی عملیاتی که به منظور بازرسی عملکرد مینی بوسها و بررسی چگونگی تعمیرات و نحوه سرویس و نگهداری علت توقف و تحت تعمیر بودن آنها و نحوه اجرای طرح مراقبت وضعیت CM دستگاههای مراجعه می نمایند به عمل آورد.

**ماده ۷-** بمنظور استفاده بهینه از امکانات موجود، سازمان در تفاهم نامه با کارخانجات طرف قرارداد برای تأمین مینی بوس، شرایطی فراهم نماید تا کارخانجات طرف قرارداد در طول ۲ سال دوران گارانتی و ۱۵ سال خدمات پس از فروش نسبت به تأمین قطعات و لوازم یدکی مینی بوسها متعهد گردند.

**ماده ۸-** کارخانجات طرف قرارداد باید متعهد به جبران خسارات عدم النفع (جهت جبران ضرر و زیان وارده به دارنده مینی بوس که در اثر فقدان قطعات و لوازم یدکی، خارج از حد نرمال متوقف واز در آمد مستمر ساقط شده) گردند بهمین منظور سازمان ملزم به اخذ تعهدات ضمانت نامه بانکی از کارخانجات سازنده مینی بوس میباشد.

**تبصره ۵:** سازمان موظف است در تنظیم تفاهم نامه با شرکتهای سازنده مینی بوس تمهیداتی فراهم آورد تا در دوران گارانتی در صورت توقف بیش از یک هفته مینی بوس بدلیل فقدان قطعات یدکی، مدت خواب مینی بوس به ایام دوران گارانتی اضافه گردد.