



دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه‌ای

بخش سوم: دستورالعمل صدور اسناد حمل و نقل بار شهری و حومه
(باربرگ)





پیشگفتار

جابجایی بار در نظام حمل و نقل درون شهری از اهمیت بالایی برخوردار بوده و می تواند به عنوان یکی از شاخص های توسعه یافتگی کشورها مدنظر باشد. جابجایی بار در شهر علاوه بر اینکه نقش مهمی در توسعه اقتصادی و شکوفایی ظرفیت های بالقوه شهر دارد، تاثیرات مستقیمی بر شبکه حمل و نقل، کیفیت تردد شبکه معابر و ایمنی آن دارد. هم چنین بطور متقابل نیز ساختار حمل و نقل شهر تأثیری مستقیمی بر قیمت تمام شده کالاها می گذارد. علیرغم اهمیت این موضوع در حمل و نقل و اقتصاد شهری، تلاشی به منظور ساماندهی و ایجاد نظم در جابجایی بار و کالا صورت نگرفته است.

سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور در راستای بهبود وضعیت حمل و نقل بار درون شهری، دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه را تهیه نموده، که شامل ۳ بخش است. در بخش اول با عنوان "شناسایی، ساماندهی و نظارت سامانه حمل و نقل بار درون شهری و حومه" به دنبال ساماندهی وضعیت موجود فعالان حمل و نقل بار است. بخش دوم با عنوان "هوشمندسازی سامانه حمل و نقل بار درون شهری و حومه" مربوط به بکارگیری سامانه های هوشمند در سامانه حمل و نقل بار خواهد بود تا موجبات اعمال سیاست های مدیریتی و افزایش کارایی و بهره وری در سامانه مربوطه را در قالب سامانه ای مدیریتی فراهم آورد. دستورالعمل در بخش سوم با عنوان "دستورالعمل صدور اسناد حمل و نقل بار شهری و حومه ای (باربرگ)" به جزئیات تعیین تعرفه ها و بهای خدمات، قواعد مرتبط با شرکت های حمل و نقل بار درون شهری و حومه، رانندگان، ناوگان، سند باربرگ و نظارت و رسیدگی به تخلفات می پردازد.

لازم به ذکر است که به منظور تدوین این دستورالعمل از نظرات جمعی از اساتید، مدیران، صاحب نظران و متخصصان حوزه حمل و نقل بار استفاده گردیده و پس از طی جلسات متعدد منجر به تهیه آن شده است. ضروری است در اینجا از مساعدت و همکاری همه عزیزان بویژه آقایان امیر جعفرپور، سیدابراهیم عبدالمنافی، حامد کلانتری و محمدجواد نظرزاده تقدیر و تشکر فراوان به عمل آید.

علی نوذریپور

معاونت امور شهرداری ها



فهرست مطالب

۱- کلیات.....	۱
۱-۱- موضوع.....	۱
۲-۱- تعاریف.....	۱
۲- بهای خدمات، تعرفه کارمزد و صدور باربرگ.....	۲
۳- ضوابط و مقررات مربوط به شرکت های حمل و نقل بار شهری.....	۵
۴- ضوابط و مقررات مربوط به رانندگان.....	۶
۵- ضوابط و مقررات مربوط به ناوگان.....	۷
۶- ضوابط و مقررات مربوط به باربرگ.....	۷
۶-۱- مراحل دریافت باربرگ.....	۸
۶-۱-۱- مراحل دریافت باربرگ حقیقی.....	۸
۶-۱-۲- مراحل دریافت باربرگ حقوقی.....	۸
۶-۱-۳- مراحل دریافت باربرگ دفتری.....	۸
۶-۲- وضعیت های مختلف باربرگ.....	۱۰
۶-۲-۱- "ثبت سفارش" باربرگ.....	۱۰
۶-۲-۲- باربرگ "در حال حمل" (صادر شده).....	۱۰
۶-۲-۳- "رسید" باربرگ.....	۱۰
۶-۲-۴- "ابطال" باربرگ.....	۱۱
۷- نظارت، بازرسی و رسیدگی به تخلفات.....	۱۱
پیوست ها.....	۱۲



۱- کلیات

۱-۱- موضوع

ماده ۱: در اجرای قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوبه شماره ۶۸۵/۱۵۳۳۶۲ مورخ ۱۳۸۶/۱۰/۱ مجلس شورای اسلامی، قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوبه شماره ۴۲/۸۶۱ مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۱۷ مجلس شورای اسلامی و آئین نامه مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در شهر و حومه مصوبه شماره ۶۱۵۸۵/ت/۴۲۲۸۲ ک مورخ ۱۳۸۸/۳/۲۰ وزیران عضو کمیته توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و آئین نامه اجرایی تبصره (۱) مواد ۳۱ و ۳۲ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی مصوبه شماره ۱۵۹۳۲۹/ت/۴۷۱۸۷ هـ مورخ ۱۳۹۱/۸/۱۵ هیأت محترم وزیران و آئین نامه ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوبه شماره ۱۱۴۳۴۲/ت/۴۱۱۹۱ ک مورخ ۱۳۸۸/۶/۴ و ابلاغیه ضوابط تشکیلاتی شهرداری ها توسط وزیر کشور مورخ ۱۳۹۴/۲/۲۲ و با هدف مدیریت، برنامه ریزی، ساماندهی و نظارت بر حمل و نقل بار شهری و حومه، در ادامه و تکمیل دستور العمل های بخش اول و دوم دستور العمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه ای تحت عنوان "شناسایی، ساماندهی و نظارت سامانه حمل و نقل بار شهری و حومه" و "هوشمندسازی سامانه حمل و نقل باری شهری و حومه ای" دستور العمل صدور اسناد حمل و نقل بار شهری و حومه (باربرگ) به شرح ذیل اعلام می گردد.

۲-۱- تعاریف

ماده ۲: اصطلاحات و مفاهیم اصلی که در این دستور العمل بکار برده شده است، بشرح ذیل است:

سازمان: در این دستور العمل منظور از سازمان، سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور است.

سامانه جامع حمل بار درون شهری (سامانه): سامانه ای است الکترونیک، طبق استاندارد یکسان، یکپارچه و برخط در کل کشور که فعالین حوزه حمل بار شهری جهت مدیریت و انجام فرآیندهای مرتبط با حوزه حمل و نقل ملزم به اتصال و استفاده از آن می باشند. ثبت نام و احراز صلاحیت فعالیت حوزه حمل و نقل بار شهری و حومه، انجام سیستمی انواع استعلامات، تبادل اطلاعات با سایر سامانه ها، صحت سنجی و صدور باربرگ برای شرکت های حمل و نقل بار و رانندگان، ارتباط با سامانه مدیریت عملکرد و تسهیم بین ذی نفعان و تبادل اطلاعات فعالین حوزه حمل و نقل بار میان شهرهای مختلف از قابلیت های اصلی این سامانه می باشد.

شرکت حمل و نقل باربری: عبارتست از شخصیتی حقوقی که با رعایت ضوابط و مقررات قانون تجارت به صورت تعاونی یا خصوصی با دریافت باربرگ تصدی بلا فصل جابجایی بار را از یک نقطه به نقطه دیگر بر عهده دارد و با اخذ مجوزهای لازم و تحت نظارت شهرداری فعالیت می نماید.

شرکت مدیریتی حمل و نقل بار: عبارتست از شخصیت حقوقی که با قبول مسئولیت از طریق شرکت حمل و نقل باربری، عملیات هماهنگی و ترتیب جابجایی بار و کالا را از یک نقطه به نقطه دیگر، به موجب باربرگ و بر اساس قرارداد حمل و نقل بار فی مابین صادر شده، مدیریت می نماید.

شرکت ارائه کننده خدمات ایستگاهی حمل و نقل بار: عبارتست از شخصیتی حقوقی که با تامین پایانه، توقفگاه، بارانداز و انبار، عملیات هماهنگی و ترتیب جمع آوری، نگهداری و بسته بندی بار برای جابجایی توسط شرکت های باربری و یا مدیریتی مورد قرارداد را بر عهده دارد.

تجهیزات هوشمند: کلیه تجهیزات و وسایل الکترونیکی سخت افزاری و نرم افزاری که به منظور مدیریت، نظارت، کنترل، انتظام بخشی و بهبود عملکرد ناوگان و فعالیت های حمل بار بر اساس قوانین مربوطه بر روی وسایل نقلیه حمل بار یا برای ارائه خدمات شرکت ها توسط سازمان تعیین و ابلاغ می گردد.

باربرگ: سندی است الکترونیکی که به ازای هر حمل بار توسط شرکت های حمل و نقل بار و یا رانندگان و یا سایر دستگاه (های) ذی صلاح حائز شرایط استفاده از سامانه، طبق مقررات مندرج در بخش اول دستور العمل مدیریت حمل و نقل بار



شهری و حومه‌ای، از طریق هر یک از درگاه‌های تحت وب و یا موبایل-پایه سامانه صادر شده، که کاشف از مالکیت بار و سایر مشخصات مورد نیاز بوده و دارای شناسه یکتا در کل کشور می‌باشد. وضعیت‌های چهارگانه باربرگ در این دستورالعمل تشریح شده است.

باربرگ تک مقصده: باربرگی است جهت جابجایی بار از یک مبدا به یک مقصد.

باربرگ چندمقصده: باربرگی است جهت جابجایی بار از یک مبدا به چند مقصد مختلف.

باربرگ حقیقی (راننده‌ای): باربرگی است که به درخواست راننده و برای جابجایی بار از طریق سامانه صادر می‌گردد.

باربرگ حقوقی (شرکتی): باربرگی است که به درخواست شرکت‌های حمل‌ونقل باربری یا مدیریتی و ... برای جابجایی بار از طریق سامانه صادر می‌گردد.

باربرگ دفتری: باربرگی است که از طریق شرکت‌های خدمات ایستگاهی، دفاتر خدمات الکترونیک شهری، شرکت پست، دفاتر خدمات اینترنتی، بجه‌های مطبوعاتی و مانند اینها در هر شهر به درخواست راننده یا مالک ناوگان باری برای جابجایی بار از طریق سامانه صادر می‌گردد.

باربرگ اعتباری: باربرگی است با مدت زمان معین اعتبار ۶، ۱۲، ۲۴، ۴۸ ساعته و حدکثر یک هفته‌ای که به درخواست متقاضی برای یک ناوگان از طریق هر یک از درگاه‌های سامانه صادر می‌گردد.

کرایه حمل: عبارت از وجهی است که برای جابجایی بار متناسب با میزان پیمایش، نوع ناوگان و ... بر اساس دستورالعمل صادره توسط سازمان و با تصویب شورای شهر تعیین می‌گردد.

کارمزد (کمیسیون): عبارت از درصدی از کرایه حمل است که شرکت‌های حمل‌ونقل بار شهری و حومه‌ای بابت بازاریابی بار دریافت می‌نمایند.

بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ: وجهی است ثابت که بر اساس مصوبه شورای اسلامی شهر متناسب با ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی شهر و نوع کاربری ناوگان در ابتدای هر سال به ازای صدور هر باربرگ تعیین می‌گردد. در تعیین بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ باید بهای خدمات ارائه شده در قالب سامانه‌های طراحی شده توسط سازمان لحاظ گردد.

شماره فعال‌سازی: شماره‌ای است که از طریق سامانه در زمان صدور باربرگ به فرستنده از طریق روش‌های مختلف نظیر تلفن همراه ارسال می‌گردد و راننده موظف است در زمان شروع حمل بار، شماره فعال‌سازی را از فرستنده دریافت نموده و به سامانه ارسال نماید.

شماره رسید: شماره‌ای است که به گیرنده بار از طریق روش‌های مختلف نظیر تلفن همراه ارسال می‌گردد و راننده موظف است پس از تحویل بار به گیرنده، شماره رسید را از وی دریافت و به سامانه ارسال نماید.

شماره ابطال: شماره‌ای است که به فرستنده از طریق روش‌های مختلف نظیر تلفن همراه ارسال می‌گردد و راننده موظف است در صورت درخواست فرستنده برای ابطال باربرگ، شماره ابطال را از وی دریافت و به سامانه ارسال نماید.

شناسه رهگیری: شناسه‌ای است یکتا در کل کشور که سامانه پس از ثبت موفقیت‌آمیز اطلاعات سفارش باربرگ به درخواست‌کننده باربرگ و سایر ذی‌نفعان مرتبط با آن، به عنوان تأییدیه ثبت سفارش باربرگ، ارسال می‌نماید.

۲- بهای خدمات، تعرفه کارمزد و صدور باربرگ

ماده ۳: برنامه‌ریزی، مدیریت، سیاست‌گذاری، نظارت، ابلاغ تعرفه‌ها، دریافت بهای خدمات و رسیدگی به تخلفات شرکت‌ها، ناوگان و شاغلین حوزه حمل‌ونقل بار شهری (غیر از تخلفات راهنمایی و رانندگی) بر عهده شهرداری‌ها است. سیاست‌گذاری‌ها و تصمیمات کلان این حوزه، مشمول وحدت رویه در کشور بوده و سیاست‌گذاری‌ها و اقدامات اجرایی شهرداری‌ها می‌بایست در چارچوب سیاست‌های ابلاغی سازمان صورت پذیرد.



ماده ۴: بهای پایه خدمات تغییر شرکت برای وسیله نقلیه حمل بار و راننده و تغییر وسیله نقلیه برای راننده بر اساس جدول بهای ابلاغی توسط سازمان و به صورت کشوری تعیین می شود و برای تمام شهرهای کشور لازم الاجرا است.

ماده ۵: سقف نرخ کارمزد شرکت حمل به ازای بازاریابی بار به تفکیک نوع باربرگ (تک مقصده، چندمقصده) توسط سازمان در ابتدای هر سال تعیین می گردد.

ماده ۶: شورای اسلامی شهر موظف است بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ را متناسب با مشخصات اقتصادی و اجتماعی شهر و نوع کاربری ناوگان به صورت مقداری ثابت (و نه به صورت درصدی) در ابتدای هر سال تعیین و ابلاغ نماید. این تعرفه به ازای صدور هر باربرگ توسط شهرداری دریافت می گردد. علاوه بر آن، سایر هزینه های مصوب مانند هزینه خدمات هوشمندسازی، فناوری اطلاعات، اطلاع رسانی و ... محاسبه و در هنگام صدور باربرگ دریافت گردد.

تبصره ۱: بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ تنها به صورت مقداری ثابت در سامانه اعمال و به ازای صدور هر باربرگ دریافت خواهد شد.

تبصره ۲: بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ به عنوان مبنای محاسبه تعرفه صدور باربرگ ها می باشد. تعرفه صدور باربرگ ها ضربی از بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ اعلامی از سوی شورای اسلامی هر شهر می باشد.

تبصره ۳: پس از ۵ سال از استقرار سامانه، سازمان می تواند بازنگری لازم را در روش تعیین تعرفه صدور باربرگ انجام دهد.

ماده ۷: پس از راه اندازی سامانه و فراهم شدن زیرساخت صدور باربرگ و تجهیزات هوشمند، بهای تعرفه صدور باربرگ حقیقی برابر حاصل ضرب «بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ» در ضریب مربوطه (طبق جدول (۱)) می باشد.

$$\text{ضریب} \times \text{بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ} = \text{بهای تعرفه صدور باربرگ حقیقی}$$

تبصره ۱: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ حقیقی با توجه به حالت های الف) داشتن / نداشتن پروانه فعالیت برای ناوگان، ب) عضویت یا عدم عضویت ناوگان در شرکت حمل و نقل بار شهری و حومه و ج) استفاده یا عدم استفاده از تجهیزات هوشمند در ناوگان مطابق با ضرایب جدول (۱) تعیین می گردد.

جدول ۱: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ حقیقی از ابتدای سال بهره برداری

ردیف	پروانه	عضویت ناوگان در شرکت حمل و نقل بار	تجهیزات هوشمند	سال اول	سال دوم	سال سوم	سال چهارم	سال پنجم
۱	ندارد	ندارد	ندارد	۳	۵	۷	۱۲	۱۷
۲	دارد	ندارد	ندارد	۱	۳	۵	۱۰	۱۵
۳	دارد	دارد	ندارد	۱	۲	۳	۵	۱۰
۴	دارد	ندارد	دارد	۱	۱.۵	۲	۳	۶
۵	دارد	دارد	دارد	۱	۱	۱	۱	۱

تبصره ۲: پس از گذشت ۵ سال از آغاز بهره برداری از سامانه، وسایل نقلیه حمل بار تنها در صورت اخذ پروانه فعالیت ناوگان از شهر مربوطه و دارا بودن تجهیزات هوشمند فعالیتشان در حوزه حمل و نقل بار مجاز می باشد.

^۱ بهای تعرفه صدور باربرگ حقیقی ناوگان در وضعیت خیلی بد در سال اول، ۳ برابر بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ می باشد.



ماده ۸: پس از راه‌اندازی سامانه و فراهم شدن زیرساخت صدور باربرگ و تجهیزات هوشمند، به منظور تشویق شرکت‌های حمل‌ونقل بار شهری برای بکارگیری تجهیزات هوشمند، بهای تعرفه صدور باربرگ حقوقی برابر حاصلضرب «بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ» در ضریب مربوطه (طبق جدول (۲)) می‌باشد.

$$\text{ضریب} \times \text{بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ} = \text{بهای تعرفه صدور باربرگ حقوقی}$$

تبصره ۱: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ حقوقی، با توجه به "درصد ناوگان مجهز به تجهیزات هوشمند هر شرکت" طبق جدول (۲) تعیین می‌گردد. درصد ناوگان دارای تجهیزات هوشمند عددی است که در دوره سه ماهه برای هر شرکت توسط سامانه محاسبه و اعمال می‌گردد.

جدول ۲: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ حقوقی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بار

سال پنجم	سال چهارم	سال سوم	سال دوم	سال اول	درصد ناوگان دارای تجهیزات هوشمند
۵	۴	۲	۱	۱	کمتر از ۲۰ درصد
۴	۳	۲	۱	۰.۸۵	از ۲۰ تا ۴۰ درصد
۳	۲	۱	۰.۸۵	۰.۷۰	از ۴۱ تا ۶۰ درصد
۲.۵	۱	۰.۸۵	۰.۷۰	۰.۵۵	از ۶۱ تا ۸۰ درصد
۱.۵	۰.۸۵	۰.۷۰	۰.۵۵	۰.۴۰	از ۸۱ تا ۹۹ درصد
۰.۸۵	۰.۷۰	۰.۵۵	۰.۴۰	۰.۲۰	۱۰۰ درصد

تبصره ۲: پس از گذشت ۵ سال از آغاز بهره‌برداری از سامانه، شرکت‌های حمل‌ونقل بار تنها در صورت مجهز بودن تمام ناوگان عضو به تجهیزات هوشمند می‌توانند در حوزه حمل‌ونقل بار فعالیت نمایند و ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ حقوقی برابر یک خواهد بود.

تبصره ۳: ناوگان دارای تجهیزات هوشمند در جداول (۱) و (۲) به منزله ناوگانی است که در طی فرآیند حمل حداقل ۸۰ درصد باربرگ‌های صادر شده آن ناوگان دارای تجهیزات هوشمند فعال باشد.

تبصره ۴: به منظور محاسبه درصد ناوگان دارای تجهیزات هوشمند برای شرکت‌های مدیریتی، مجموع ناوگان تمامی شرکت‌های باربری طرف قرارداد با آن شرکت در نظر گرفته می‌شود.

ماده ۹: بهای تعرفه صدور باربرگ "دفتری" و "اعتباری" برابر حاصلضرب «بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ» در ضریب مربوطه (طبق جدول (۳) و (۴)) می‌باشد.

$$\text{ضریب} \times \text{بهای مبنای تعرفه صدور باربرگ} = \text{بهای تعرفه صدور باربرگ دفتری و اعتباری}$$

تبصره ۱: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ "دفتری" و "اعتباری" مطابق با جدول (۳) و (۴) تعیین می‌گردد.

جدول ۳: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ "دفتری"

سال پنجم	سال چهارم	سال سوم	سال دوم	سال اول	عنوان
۱۷	۱۲	۲۷	۵	۳	ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ دفتری

^۲ بهای تعرفه صدور باربرگ دفتری در سال سوم، ۷ برابر بهای تعرفه صدور باربرگ حقوقی می‌باشد.



جدول ۴: ضریب بهای تعرفه صدور باربرگ "اعتباری"

مدت اعتبار	پروانه حمل و نقل	تجهیزات هوشمند	ضریب
۶ ساعته	دارد	ندارد	۹
	دارد	دارد	۵
۱۲ ساعته	دارد	ندارد	۱۶
	دارد	دارد	۸
۲۴ ساعته	دارد	ندارد	۳۰
	دارد	دارد	۱۵
۴۸ ساعته	دارد	ندارد	۵۴
	دارد	دارد	۲۷
۷ روزه	دارد	ندارد	۹۶
	دارد	دارد	۴۸

تبصره ۲: باربرگ اعتباری تنها برای اصناف غیرمرتبط با حمل بار نظیر شرکت‌های پخش، امداد خودرو و مانند آن که به صورت گردش در شهر تردد می‌نمایند، قابل دریافت بوده و مستلزم ثبت نام، ساماندهی و احراز صلاحیت حسب ضوابط ابلاغی بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه می‌باشند.

تبصره ۳: فعالین حوزه حمل بار شهری بنا به صلاحدید شهرداری می‌توانند حداکثر تا دو سال پس از استقرار سامانه نسبت به دریافت باربرگ اعتباری اقدام نمایند. پس از این مدت باربرگ اعتباری تنها برای اصناف غیرمرتبط با حمل بار قابل دریافت خواهد بود.

۳- ضوابط و مقررات مربوط به شرکت‌های حمل و نقل بار شهری

ماده ۱۰: کلیه اشخاص حقوقی طبق ماده (۱۶) بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه‌ای، که با احراز صلاحیت از شهرداری به عنوان شرکت‌های حمل و نقل بار شهری مجوز بهره‌برداری اخذ کرده‌اند مشمول قوانین و مقررات مربوط به شرکت‌های حمل و نقل بار شهری و حومه‌ای می‌باشند.

ماده ۱۱: شرکت‌های حمل و نقل بار شهری مکلف هستند ضوابط ابلاغی سازمان، شهرداری‌ها و این دستورالعمل در خصوص صدور باربرگ را رعایت نمایند.

ماده ۱۲: کلیه اشخاص حقیقی، حقوقی، واحدهای تجاری، اداری یا اصناف دارای مجوز فعالیت غیرمرتبط با حمل بار مانند پروانه کسب اصناف و ... موظف هستند به ازای انجام هر حمل بار شهری، باید نسبت به دریافت باربرگ از درگاه‌های سامانه اقدام نمایند.

ماده ۱۳: شرکت‌ها می‌توانند با راه‌اندازی و احراز صلاحیت دفاتر فرعی خود در یک شهر، مطابق با ضوابط ابلاغی بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه‌ای و اخذ مجوز از شهرداری، در راستای پذیرش سفارش حمل و نقل بار شهری و صدور باربرگ، اقدام نمایند.

ماده ۱۴: شرکت‌های مدیریتی تنها برای ناوگانی می‌توانند باربرگ صادر نمایند که دسترسی صدور باربرگ آن ناوگان را از شرکت باربری طرف قرارداد دریافت کرده باشند.



ماده ۱۵: شرکت‌ها می‌توانند با رعایت ضوابط و مقررات موجود در بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه‌ای، در یک شهر بعنوان شهر معین در قالب شرکت اصلی اقدام نمایند و فعالیت شعب شرکت به صورت زنجیره‌ای در دیگر شهرها، تنها با احراز صلاحیت و اخذ پروانه بهره‌برداری بر اساس ضوابط و مقررات از شهرداری شهر مربوطه، بلامانع می‌باشد.

تبصره ۱: شرکت معین تابع تصمیمات شهرداری/ هیات‌های انضباطی شهر معین و دیگر شعب تابع تصمیمات شهرداری/ هیات‌های انضباطی شهر محل فعالیت خود می‌باشند.

تبصره ۲: کلیه شرکت‌های حمل و نقل بار برون‌شهری که دارای پروانه از اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های استان مربوطه می‌باشند، در صورت تمایل به ارائه خدمات در محدوده شهر و پایانه‌های بار شهری موظف به احراز صلاحیت و اخذ پروانه بهره‌برداری از شهرداری می‌باشند.

ماده ۱۶: شعبه معین یک شرکت می‌تواند برای ناوگان عضو شعب خود باربرگ صادر نماید.

ماده ۱۷: شرکت‌های حمل و نقل بار پس از احراز صلاحیت طبق قوانین و مقررات بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه می‌توانند به سامانه صدور باربرگ دسترسی داشته و برای جابجایی بار، باربرگ صادر نمایند. بدیهی است که دسترسی این شرکت‌ها در صورت بروز هرگونه تخلف و عدم احراز صلاحیت لغو خواهد شد.

ماده ۱۸: بیمه بار فقط به باربرگ حقوقی دارای شناسه رهگیری تعلق می‌گیرد و سایر باربرگ‌ها مشمول بیمه نمی‌باشند و مسئولیت سلامت بار در جابجایی بر عهده صادرکننده باربرگ است و در صورت بروز خسارت به بار، صادرکننده باربرگ موظف است تا ضرر و زیان وارد آمده به صاحب بار را جبران نماید. همچنین، خسارت بار از سوی شرکت(های) بیمه تنها به شخصی (حقیقی/ حقوقی) پرداخت می‌گردد که در سند باربرگ به عنوان فرستنده و با شناسه ملی صحیح ثبت شده باشد.

ماده ۱۹: سازمان موظف است حداکثر تا یکسال پس از استقرار سامانه به منظور ایجاد پوشش یکپارچه بیمه در فرآیند حمل بار شهری با تعیین نمایندگان خود نسبت به تنظیم شرایط و استانداردهای لازم و عقد قرارداد با شرکت‌های بیمه اقدام نماید.

ماده ۲۰: شرکت‌های حمل و نقل بار تنها بر اساس سطح دسترسی تعریف شده، به سامانه دسترسی دارند.

ماده ۲۱: مدت زمان اعتبار باربرگ حقوقی صادر شده تا منقضی شدن آن متناسب با مشخصات شهر و نوع کاربری ناوگان توسط شهرداری هر شهر تعیین می‌گردد.

ماده ۲۲: شرکت‌های باربری تنها برای ناوگانی می‌توانند باربرگ صادر نمایند که عضو آن شرکت باشند.

۴- ضوابط و مقررات مربوط به رانندگان

ماده ۲۳: رانندگان حوزه حمل و نقل بار پس از ثبت نام و احراز صلاحیت در سامانه، حسب مقررات بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه‌ای می‌توانند به سامانه صدور باربرگ دسترسی داشته و برای جابجایی بار باربرگ صادر نمایند.



تبصره ۱: بدیهی است که دسترسی این رانندگان به سامانه با تایید مالک ناوگان ایجاد شده و در صورت انجام هر گونه تخلف و یا عدم احراز صلاحیت این دسترسی لغو خواهد شد.

تبصره ۲: رانندگان حمل و نقل بار شهری بر اساس سطح دسترسی تعریف شده توسط مالک ناوگان به سامانه دسترسی دارند.

ماده ۲۴: مدت زمان اعتبار باربرگ حقیقی متناسب با مشخصات شهر و نوع کاربری ناوگان باید توسط شهرداری هر شهر تعیین گردد.

ماده ۲۵: رانندگان موظفند برای دریافت «درجه عملکرد» خود شاخص های جدول پیوست (۱) را احراز نمایند.

ماده ۲۶: تعداد مجاز تغییر شرکت برای هر راننده در سال حداکثر ۴ مرتبه می باشد. سازمان می تواند در دوره های ۳ ساله حداکثر تعداد مجاز تغییر شرکت را بازنگری نماید.

تبصره ۵: از زمان ثبت درخواست تغییر و افزودن شرکت جدید تا اعمال آن در سامانه و ایجاد امکان صدور باربرگ، ۴ روز کاری طی خواهد شد. بدیهی است شرکت جدید در این مدت امکان صدور باربرگ برای این راننده را نخواهد داشت.

۵- ضوابط و مقررات مربوط به ناوگان

ماده ۲۷: سقف تعداد باربرگ حقیقی صادر شده برای هر ناوگان در هر ماه توسط سازمان تعیین و ابلاغ می گردد.

ماده ۲۸: شهرداری می تواند به منظور مدیریت کارآمد حمل و نقل شهری، زمان و محدوده تردد مجاز ناوگان را بر اساس نوع کاربری آن ها در شهر تعیین نماید.

ماده ۲۹: باربرگ صادره برای هر ناوگان باید متناسب با نوع کاربری آن باشد.

ماده ۳۰: مسئولیت سلامت بار و عملکرد رانندگان در باربرگ های حقیقی با مالک ناوگان می باشد.

ماده ۳۱: تعداد مجاز تغییر شرکت برای هر ناوگان، در سال حداکثر ۴ مرتبه می باشد.

تبصره ۵: از زمان ثبت درخواست تغییر شرکت و افزودن شرکت جدید برای هر ناوگان تا اعمال آن در سامانه ۴ روز کاری طی خواهد شد. بدیهی است شرکت جدید در این مدت امکان صدور باربرگ را برای این ناوگان نخواهد داشت.

۶- ضوابط و مقررات مربوط به باربرگ

ماده ۳۲: کلیه فرآیندهای مرتبط با صدور باربرگ در حوزه حمل بار شهری در تمام کشور یکسان و تابع یک رویه استاندارد خواهد بود.

تبصره: شهرداری ها می توانند نرم افزار صدور باربرگ اختصاصی خود را طبق فرآیند مصوب و استاندارد شده حمل بار شهری کشوری ایجاد و بهره برداری نمایند. این نرم افزار باید به صورت برخط به سامانه متصل بوده و به ازای صدور هر باربرگ یک شناسه رهگیری یکتا از آن دریافت نماید.



ماده ۳۸: هر باربرگ شهری باید دارای اطلاعات ذیل باشد:

- اطلاعات باربرگ: زمان و تاریخ صدور، شناسه رهگیری، زمان تخمینی حمل بار و ...
- اطلاعات بار شامل: نام و شناسه کالا، وزن بار و ...
- اطلاعات مالی شامل: مبلغ کرایه، بهای خدمات شهرداری، خدمات فن آوری اطلاعات، هزینه اطلاع رسانی و ...
- اطلاعات فرستنده و گیرنده بار شامل: نام و نام خانوادگی، آدرس، شماره پستی، تلفن همراه و شماره / شناسه ملی، اطلاعات تحویل دهنده و تحویل گیرنده،
- اطلاعات راننده: نام و نام خانوادگی، شماره ملی، تلفن همراه،
- اطلاعات وسیله نقلیه: شماره پلاک،
- اطلاعات صادر کننده باربرگ حقیقی و حقوقی.

تبصره: کاهش اطلاعات مورد نظر در صدور باربرگ شهری تا ۵ سال اول طرح می تواند توسط سازمان در ابتدای هر سال تعیین شود.

ماده ۳۹: سازمان می تواند حداکثر تا دو سال پس از استقرار سامانه الزام دریافت و ثبت شماره های فعال سازی، رسید، ابطال و فعال بودن تجهیزات هوشمند در فرآیند صدور باربرگ را به صورت موقت غیرفعال نماید. پس از این مدت تمامی الزامات مذکور در فرآیند صدور باربرگ باید رعایت گردد.

ماده ۴۰: جهت تسهیل در فعالیت فعالان حوزه حمل و نقل بار شهری و فرآیند دریافت باربرگ، تا سه سال پس از راه اندازی سامانه، مالکین وسایل نقلیه حمل بار می توانند با مراجعه به شرکت های خدمات ایستگاهی، دفاتر خدمات الکترونیک شهری، شرکت پست، ارائه کنندگان خدمات اینترنتی و سایر درگاه های تعیین شده توسط شهرداری نسبت به دریافت باربرگ دفتری اقدام نمایند.

ماده ۴۱: پیمایش ناوگان بر اساس باربرگ های صادر شده ای که در طی مسیر حمل دارای تجهیزات هوشمند فعال بوده باشد، محاسبه خواهد شد.

ماده ۴۲: در صورتیکه شرکت حمل و نقل بار یا ناوگان در طول مدت ۶ ماه باربرگی دریافت ننماید، وضعیت فعالیت آن ها به حالت تعلیق در می آید. شرکت حمل و نقل یا ناوگان باید برای خروج از این حالت، فرآیند ثبت نام را مجدداً طی نمایند.

ماده ۴۳: شهرداری می تواند برای ۵ شرکتی که بیشترین باربرگ را در طی سال صادر کرده اند، از محل درآمدهای صدور باربرگ، مشوق های لازم را در نظر بگیرد.

ماده ۴۴: هزینه خدمات هوشمندسازی، فناوری اطلاعات، اطلاع رسانی های پیامکی و ... به ازای هر باربرگ دریافت و توسط شهرداری به ارائه کنندگان خدمات پرداخت می گردد.

ماده ۴۵: در تمام گام های مرتبط با تغییر وضعیت باربرگ، باید تجهیزات هوشمند فعال بوده و اطلاعات آن در سامانه دریافت گردد.



۶-۲- وضعیت‌های مختلف باربرگ

ماده ۴۶: هر باربرگ در سامانه دارای چهار وضعیت "ثبت سفارش"، "در حال حمل"، "رسید" و "ابطال شده" می‌باشد، که تعریف و ضوابط هر یک در ادامه آورده شده است.

۶-۲-۱- "ثبت سفارش" باربرگ

ماده ۴۷: باربرگ با وضعیت "ثبت سفارش" به باربرگی اطلاق می‌شود که صادرکننده حقیقی یا حقوقی باربرگ پس از دریافت سفارش حمل از صاحب کالا اطلاعات آن را در یکی از درگاه‌های سامانه (نظیر: نرم‌افزار تحت وب صدور باربرگ یا نرم‌افزار موبایل - پایه صدور باربرگ) ثبت نموده و شناسه رهگیری دریافت نماید.

ماده ۴۸: باربرگ با وضعیت "ثبت سفارش" مجوز حمل محسوب نمی‌شود و تردد ناوگان باری با بار در این وضعیت تخلف محسوب می‌گردد.

ماده ۴۹: راننده موظف است پس از دریافت بار از فرستنده (بارگیری) و قبل از حمل بار، شماره فعال‌سازی باربرگ را از وی دریافت نموده و با ثبت آن در سامانه نسبت به تغییر وضعیت باربرگ از "ثبت سفارش" به "در حال حمل" اقدام نماید. ناوگان باید برای تردد با بار در درون شهر و حومه دارای باربرگی با وضعیت "در حال حمل" باشد.

ماده ۵۰: امکان ویرایش باربرگ تنها در وضعیت "ثبت سفارش" وجود دارد. پس از ویرایش، اطلاعات ویرایش شده برای فرستنده ارسال گردد.

ماده ۵۱: مسئولیت تأیید اطلاعات و تطبیق آن با واقعیت بار در باربرگ حقوقی با شرکت حمل و در باربرگ حقیقی با مالک ناوگان می‌باشد.

تبصره: در صورت عدم مطابقت واقعیت بار با اطلاعات ثبت سفارش باربرگ، راننده موظف است مراتب را جهت اصلاح اطلاعات به صادرکننده باربرگ اعلام نماید.

۶-۲-۲- باربرگ "در حال حمل" (صادر شده)

ماده ۵۲: باربرگ با وضعیت "در حال حمل" به وضعیتی از باربرگ اطلاق می‌گردد که در آن پس از ثبت سفارش حمل و بارگیری محموله توسط ناوگان، راننده با ارسال شماره فعال‌سازی به سامانه، باربرگ را از وضعیت "ثبت سفارش" به "در حال حمل" (از طریق نرم‌افزار تحت وب یا موبایل - پایه) تغییر داده و ناوگان به سمت مقصد یا مقاصد حرکت می‌کند.

تبصره: تردد ناوگان باری با بار و بدون باربرگ با وضعیت "در حال حمل" تخلف محسوب شده و با متخلفین مطابق با مقررات برخورد می‌گردد.

۶-۲-۳- "رسید" باربرگ

ماده ۵۳: باربرگ با وضعیت "رسید" به وضعیتی از باربرگ اطلاق می‌گردد که ناوگان باری پس از رسیدن به مقصد محموله را به گیرنده تحویل داده و شماره رسید را از گیرنده دریافت و آن را به سامانه ارسال می‌نماید. سامانه پس از دریافت شماره رسید وضعیت باربرگ را به "رسید" تغییر می‌دهد.



۶-۲-۴ - "ابطال" باربرگ

ماده ۵۴: باربرگ با وضعیت "ابطال" به وضعیتی از باربرگ اطلاق می گردد که فرستنده درخواست ابطال باربرگ را به سامانه اعلام دارد.

ماده ۵۵: در صورت ابطال باربرگ "در حال حمل"، هزینه بیمه و بهای خدمات قابل استرداد نخواهد بود.

ماده ۵۶: در صورت اتمام اعتبار باربرگ، باربرگ صادر شده بصورت خودکار توسط سامانه ابطال شده و بهای خدمات کسر شده مسترد نمی گردد.

۷- نظارت، بازرسی و رسیدگی به تخلفات

ماده ۵۷: سازمان موظف است دستورالعمل بازرسی و نظارت بر عملکرد و رسیدگی به تخلفات شرکتها و رانندگان بخش حمل و نقل بار شهری در زمینه صدور اسناد حمل بار (باربرگ) و چگونگی تشکیل و اختیارات هیئت انضباطی و کمیسیون رسیدگی به تخلفات را در چارچوب ماده ۵۱ بخش اول دستورالعمل مدیریت حمل و نقل بار شهری و حومه ای تهیه و ابلاغ نماید.

ماده ۵۸: شهرداریها موظفند علاوه بر نظارت حضوری بر فرآیند و فعالان حمل بار شهری، نسبت به نصب دوربینهای پلاک خوان متصل به پایگاه داده باربرگها در گلوگاههای مناسب اقدام و با همکاری نیروی انتظامی با وسایل نقلیه حمل بار شهری متخلف بر اساس ضوابط و مقررات برخورد نمایند.

ماده ۵۹: شهرداری موظف است عملکرد شرکتها و رانندگان نظام حمل و نقل بار شهری را با استفاده از اطلاعات سامانه به صورت مستمر پایش نماید.

ماده ۶۰: سازمان موظف است جریمه های راهنمایی و رانندگی پیشنهادی خود را در حوزه حمل بار شهری در ابتدای هر سال از طریق وزارت کشور جهت تصویب به هیات وزیران ارسال نماید.

ماده ۶۱: شهرداریها جهت نظارت و بازرسی بر فعالیت شرکتها و شاغلین (رانندگان) حمل بار شهری برای صدور باربرگ شهری و رسیدگی به تخلفات احتمالی لازم است نسبت به برقراری گشت های نظارت و بازرسی اقدام نمایند.
تبصره: شهرداریها می توانند جهت انجام وظایف فوق از بخش خصوصی استفاده نمایند.

ماده ۶۲: نیروی انتظامی و راهنمایی و رانندگی در اجرای وظایف قانونی خود مطابق با تبصره (۲) ماده (۴) آئین نامه مدیریت حمل و نقل بار و مسافر در شهر و حومه موظف به همکاری با شهرداریها در اجرای وظایف محوله بر اساس این دستورالعمل و قوانین و آئین نامه های موضوعه می باشند.

ماده ۶۳: شهرداریها در اجرای ماده ۸ آئین نامه حمل و نقل بار و مسافر و تبصره (۱) ماده ۳۱ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی و ماده ۲۰ آئین نامه اجرایی تبصره صدرالذکر و به منظور ایجاد وحدت رویه موظفند نسبت به اجرای دستورالعمل بازرسی و نظارت بر صدور باربرگ حقیقی و حقوقی در بخش حمل و نقل بار شهری اقدام نمایند.



پیوست‌ها

پیوست ۱: شاخص‌های درجه‌بندی عملکردی رانندگان

جدول ۵: درجه‌بندی عملکردی رانندگان

ردیف	شاخص	درجه راننده		
		یک ستاره	دو ستاره	سه ستاره
۱	حداکثر تعداد تخلفات رانندگی راننده در سال	۱۲	۱۰	۸
۲	حداکثر تعداد تخلفات راننده در سال	۳	۲	۱
۳	حداقل میانگین تعداد باربرگ شرکتی در روز	۱	۱.۵	۲
۴	حداکثر میانگین تعداد باربرگ حقیقی در روز	۶	۴	۲
۵	حداقل میانگین مجموع تعداد باربرگ حقیقی و حقوقی در روز	۲	۲.۵	۳
۶	حداکثر تعداد شرکت‌هایی که راننده عضو آن است	۴	۳	۲
۷	حداکثر تعداد ناوگانی که رانندگی آن را بر عهده دارد.	۴	۳	۲
۸	مجهز بودن ناوگان به تجهیزات هوشمند	خیر	بله	بله

پیوست ۲: جریان کاری حمل و نقل بار شهری و حومه ای

