



سید منصور محمودی کارشناس حمل و نقل ریلی

## بررسی اختیارات و مسئولیت‌های زیرساخت در قانون دسترسی آزاد به شبکه

بررسی قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی ریلی نشان می‌دهد که در همین قانون، امکان و ظرفیت خوبی برای بهره‌گیری از نوعی اختیارات حاکمیتی زیرساخت در زمینه‌ی تنظیم‌گری ترابری ریلی وجود دارد. لذا از همین اختیارات می‌توان تا حدودی به شرح زیر برای تداوم تغییرات ساختاری راه‌آهن استفاده به عمل آورد.

مورد توجه قرار گیرد. زیرا اولاً معلوم نیست که برای نظارت بر اجرای دقیق آن و رسیدگی به تخلفات مربوطه چه نوع تنظیم‌گر مافوق راه‌آهن باید ایجاد شود و ثانیاً برای تحقق این کار چه آیین‌نامه‌ای باید تدوین گردد.

**تبصره‌ی ۲ ماده ۲:** تعیین میزان مسئولیت‌های کیفری و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیت‌های راه‌آهن توسط کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در نواحی. در صورت اعتراض اصحاب دعوی به نظریه کمیسیون‌های فوق، ارجاع آن به کمیسیون عالی رسیدگی به سوانح راه‌آهن با عضویت نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی.

در زمینه‌ی بروز سوانح، مسئولیت‌های راه‌آهن نسبت به اشخاص ثالث مورد توجه قرار گرفته شده است. ولی در قبال شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مطلب به روشنی ذکر نشده است. ضمن این‌که تعیین میزان مسئولیت‌های کیفری و مدنی سوانح ریلی ناشی از اجرای این قانون و سوانح ریلی ناشی از فعالیت‌های راه‌آهن توسط کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در نواحی صورت می‌پذیرد. مدیران مناطق که اغلب خود در زمره‌ی مقصرین هستند، معمولاً به دلیل تضاد منافع سعی می‌کنند که اصولاً سانحه را لایوشانی کنند و یا با اعمال نفوذ مقصر یا مقصرین را بنا به مصالح خود یا راه‌آهن تغییر دهند.

علاوه بر آن غیرقابل اعتراض بودن نظریه کمیسیون عالی سوانح و ملاک عمل قرار گرفتن آن در صدور آرای قضایی به‌عنوان نظر

خطوط به رعایت آنها به منظور حفظ ایمنی تردد ناوگان ریلی. علاوه بر آن موظف شدن راه‌آهن به نظارت بر اجرای کامل ضوابط و مقررات و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی حرکت.

شرکت زیرساخت دارای اختیار تعیین ضوابط روشن و دقیق فنی و نظارت قوی برای حفظ ایمنی حمل می‌باشد. با این وجود در تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، به کار بردن معیارها و ضوابط کلی و مبهم نظیر طول عمر تجهیزات زیربنایی و ناوگان به عنوان معیار ایمنی، و تعیین یک عدد غیرمستند علمی مجاز نمی‌باشد.

**۳. تبصره ۱ ماده ۲:** تهیه و نظارت بر آیین‌نامه‌ی تعیین انواع تخلفات و جرائم مربوط به سیر و حرکت ناوگان در شبکه حمل‌ونقل ریلی و نحوه‌ی رسیدگی به آنها توسط هیأت مدیره راه‌آهن و تصویب هیأت وزیران. تعیین میزان جرائم مربوط به این تخلفات از یک میلیون تا بیست میلیون ریال.

این آیین‌نامه به شرط تصویب هیأت وزیران، اختیارات حاکمیتی وسیعی به شرکت زیرساخت اعطاء کرده است. اما ذکر محدودده‌ی دقیق مبالغ جرائم در این ماده‌ی قانونی موجب شده تا بر اثر تورم قیمت‌ها، ارزش این اختیارات به صفر تنزل پیدا کند. باید بر مبنای اصلاحیه‌ی قانون، محدودده‌ی مبالغ جرائم را به یک آیین‌نامه‌ی ذی‌ربط احاله داد تا بتوان مبالغ مربوطه را مرتباً به‌روز رسانی نمود.

بدیهی است که در این قانون موضوع تخلفات زیرساخت ناشی از قصور و اهمال کارکنان راه‌آهن در برابر شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی نمی‌تواند

### الف اختیارات حاکمیتی زیرساخت

۱. تبصره یک ماده یک: امور تدوین آیین‌نامه و نظارت بر تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و همچنین تعیین مشخصات فنی ناوگان مجاز به سیر در شبکه ریلی به وسیله‌ی راه‌آهن و تصویب آن توسط وزیر وزارتخانه‌ی متبوع.

با توجه به مفهوم «آزاد بودن دسترسی به شبکه‌ی ریلی» در قانون، قاعدتاً نظارت بر تأسیس شرکت‌ها نمی‌بایستی به جز موارد قانونی، دارای پیش‌شرط‌های محدودکننده‌ی ورود شرکت‌های حمل‌ونقلی جدید به عرصه‌ی حمل ریلی باشد. بنابراین شرط داشتن تعداد معینی ناوگان از جمله‌ی محدودیت‌های غیر قانونی است. در نتیجه، آزادی مصرح در این قسمت از متن قانون با آیین‌نامه‌ی مصوب مربوطه که بر اساس آن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی به داشتن حداقل تعداد معینی از ناوگان محدود شده‌اند، مغایرت دارد. لذا باید آیین‌نامه‌ی مزبور اصلاح یا لااقل با بعضی از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مدارا شود. ضمن این‌که در تدوین آیین‌نامه‌ی مزبور همان‌طور که متعاقباً ملاحظه خواهد شد، امر نظارت بر فعالیت شرکت‌ها نیز نمی‌بایستی به جز امور ایمنی، ظرفیت شبکه و روابط مالی، هیچ‌یک از فعالیت‌های دیگر را دربرگیرد. اعمال هرگونه تبعیض و استثناء به جز در چارچوب مقررات مزبور ممنوع است.

**۲. ماده دو:** امر تهیه و ابلاغ شرایط و دستورالعمل‌های فنی و ایمنی مرتبط با سیر و حرکت وسایل نقلیه ریلی توسط هیأت مدیره راه‌آهن و مکلف شدن شرکت‌های بهره‌بردار



کارشناسی برای دعاوی «بین» شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل ریلی درست است. ولی این سازوکار برای دعاوی بین شرکت زیرساخت از یک طرف و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی از طرف دیگر که در آن تضاد منافع وجود دارد، کارساز نیست و داوری باید به مراجع بالاتر از راه‌آهن تنظیم‌گر حمل‌ونقل ارجاع داده شود. زیرا در صورت محرز بودن تقصیر راه‌آهن، این موضوع باعث عدم گزارش بسیاری از سوانح به مراجع ذی‌ربط، یک‌جانبه شدن بسیاری از آرای صادره به نفع راه‌آهن، یا تعیین مبالغ خسارات وارده بسیار کمتر از مقادیر واقعی می‌شود. در این صورت نیز به یک تنظیم‌گر مافوق راه‌آهن نیاز است.

موضوع مهم دیگر، عدم وجود نماینده انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن مستقر در مناطق و اندک بودن تعداد نمایندگان آن در کمیسیون عالی سوانح است که مشکل‌آفرین می‌باشد.

**ماده ۳:** موظف بودن راه‌آهن به برنامه‌ریزی،

هدایت و کنترل تردد ریلی به‌گونه‌ای که سیر و حرکت ناوگان متعلق به کلیه شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در شرایط یکسان از نظر تعرفه دسترسی و استفاده از شبکه امکان‌پذیر گردد.

واگذاری امور برنامه‌ریزی، هدایت و کنترل سیر و حرکت ناوگان در شبکه به شرکت زیرساخت، عملاً یک اختیار حاکمیتی است که به سه عامل: کنترل ترافیک بر حسب ظرفیت شبکه، رفتار با شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بر حسب مقررات یکسان و توافق با آنها طبق قراردادهای حمل‌منوط شده است. متأسفانه برای این ماده مهم، تدوین آیین‌نامه پیش‌بینی نشده است و لذا اجرای دقیق مفاد آن نه برای راه‌آهن اجباری است و نه ممکن.

نکته‌ی مهم دیگر در متن ماده سه قانون دسترسی، شرایط یکسان تعرفه است. بدین معنی که هزینه‌ی کلیه‌ی وسائط، تجهیزات و امکاناتی که برای همه‌ی شرکت‌های حمل‌ونقلی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد، نباید بر تعرفه‌ی همگانی سرشکن شود، بلکه باید خدمات جانبی (موضوع

تبصره‌های دو و سه ماده‌ی یک قانون دسترسی) به‌طور جداگانه محاسبه و فقط از استفاده‌کنندگان ذی‌ربط اخذ شود. این موارد شامل بهره‌گیری از خطوط (پارکینگ، تعمیرگاه، انبار و...)، اماکن (انبار و بارانداز، تعمیرگاه‌ها، فضاها و امکانات ایستگاهی و...)، خدمات جانبی (جرثقیل، ماشین‌آلات، درزین و...)، انجام مانور، بهره‌برداری از ارتباطات و غیره است.

**ماده ۴:** برعهده‌ی راه‌آهن بودن تعیین مقررات و استانداردهای مربوط به تولید، واردات و تعمیر و نگهداری ناوگان ریلی و مکلف بودن دستگاه‌های نظارت‌کننده و کلیه تولیدکنندگان و واردکنندگان مربوطه به رعایت آن.

در این ماده، ضمن واگذاری اختیارات حاکمیتی مربوط به تعیین مقررات و استانداردها و همچنین نظارت کلی برای اعمال دقیق آنها، هیچ نقش تصدی‌گری برای راه‌آهن در امر ناوگان پیش‌بینی نشده است. بنابراین دخالت در امر تعمیرات ناوگان بخش خصوصی خارج از اصول معین شده در اسناد بالادستی است.



## ۶. تبصره ۱ ماده ۶: نرخ بهره‌برداری از شبکه

ریلی بایستی به‌گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شقوق حمل‌ونقل دارای مزیت باشد.

شرکت راه‌آهن متولی تعیین نرخ تعرفه‌ی بهره‌برداری (حق دسترسی به شبکه‌ی زیرساخت) است. اما در این رابطه دو متغیر کلیدی وجود دارد: مبلغ کف یعنی «هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه» و مبلغ سقف یعنی «قیمت بازار حمل زمینی در هر مسیر». اگر در بعضی مواقع فاصله‌ی بین مبالغ کف و سقف مزبور به‌گونه‌ای کم شود که درآمدهای حاصله به سختی هزینه‌های جاری و استهلاک و سود معقول شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را برآورده کند، بنا بر اصل «تضمین مزیت اقتصادی شرکت‌های ریلی نسبت به حمل جاده‌ای» در این ماده، لازم است که راه‌آهن به‌عنوان حاکمیت، از بخشی از درآمد خود بگذرد. زیرا سطح تعرفه‌های حق بهره‌برداری از شبکه باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که فاصله‌ی کافی با مبالغ تعرفه‌های بازار رقابتی حمل‌ونقل زمینی وجود داشته باشد تا بدین وسیله سرمایه‌گذارانی که شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را تأسیس کرده‌اند، اولاً همواره قادر باشند مقدار کافی سفارش حمل بار به‌دست آورند و ثانیاً حمل بار برایشان به صرفه باشد و به تعبیر کلی نباید زیانده شوند.

لازم به ذکر است که شرط اول یعنی هزینه‌های بهره‌برداری، به قیمت تمام‌شده‌ی نگهداری و عرضه‌ی زیرساخت به تفکیک مسیرهای حمل وابسته است (که فعلاً در راه‌آهن قابل محاسبه‌ی دقیق نیست).

## ۷. تبصره ۲ ماده ۶: با توجه به مزیت‌های

حمل‌ونقل ریلی و در صورت عدم تکافوی نرخ بهره‌برداری برای تأمین هزینه‌های نگهداری شبکه، دولت می‌تواند از سال ۱۳۸۵ اعتبارات مورد نیاز این شیوه از حمل‌ونقل را همانند هزینه‌های نگهداری تأسیسات زیربنایی سایر شقوق حمل‌ونقل، در بودجه‌های سنواتی از محل صرفه‌جویی مصرف سوخت منظور نماید.

اگر طبق قانون، شرکت زیرساخت مجبور شود که تعرفه‌ی بهره‌برداری را زیر قیمت تمام‌شده‌ی نگهداری زیربنا تعیین کند تا بدین وسیله تعرفه‌ی حمل در سطح میانگین قیمت بازار تنظیم شود، قطعاً راه‌آهن زیانده می‌گردد. در این حالت دولت «می‌تواند» مابه‌التفاوت هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه با درآمدهای حاصله‌ی شرکت زیرساخت را

از محل بودجه‌های سنواتی به‌گونه‌ای جبران کند که بر سطح کیفی نگهداری از خطوط لطمه‌ای وارد نشود.

در هر حال راه‌آهن که متولی تعیین تعرفه‌ی بهره‌برداری و مسئول تأمین بودجه مزبور می‌باشد، تاکنون این ضوابط را کم و بیش به‌گونه‌ای رعایت کرده تا شرکت‌های ریلی اگر چه اکثراً در شرایط چندان مناسبی فعالیت نمی‌کنند، ولی در هر حال ورشکسته هم نشده‌اند.

## ۸. تبصره‌ی ماده ۷: بلامانع بودن امر

اجاره دادن نیروی کشش به‌وسیله راه‌آهن با رعایت مقررات و شرایط یکسان به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با اخذ هزینه‌های عملیاتی یکی از ضعف‌های این قانون، تفاوت قائل شدن بین امر خصوصی‌سازی لکوموتیو با واگن است که تبعات ناگواری را برای راه‌آهن دربرداشته است. به همین سبب نیز در حال حاضر راه‌آهن با استفاده از لکوموتیوهای ملکی (و حتی خصوصی) تحت کنترل و بهره‌برداری کامل خود، واگن‌های بخش خصوصی را جابه‌جا می‌کند. باید به این نکته توجه نمود که امر «اجاره دادن»، ذکر شده در این ماده، به معنی یک دارایی را به‌طور کامل در اختیار مستأجر قرار دادن است که این امر در مورد لکوموتیوها اجرا نمی‌شود. راه‌آهن با تخطی از مفهوم دقیق قانون، به ظاهر آنها را به‌صورت «ساعتی و روزانه اجاره» می‌دهد. ولی در واقعیت امر، با تحت کنترل خود قرار دادن امر بهره‌برداری از کلیه‌ی لکوموتیوها، از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی «حق ارائه‌ی خدمات حمل» دریافت می‌نماید. البته «بلامانع بودن» امر اجاره به معنی اختیاری بودن است. با این وجود چنانچه راه‌آهن لکوموتیوهای ملکی را در قالب همین متن قانونی به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی واقعاً اجاره دهد (یعنی لکوموتیوها طبق قراردادی بلندمدت در اختیار شرکت‌های خصوصی مالک واگن قرار داده شوند)، می‌توان از این ظرفیت برای واگذاری امور تصدی‌گری و همچنین برای راه‌اندازی قطارهای برنامه‌ای و کامل، بهره‌گیری به عمل آورد.

## ۹. ماده ۹: تعیین بهای بلیت مسافری توسط

شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در هر مسیر و بر حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدمات ارائه شده و به مرحله اجرا درآمدن آن پس از «تأیید هیأت مدیره راه‌آهن».

اولاً نکته‌ی بسیار مهم این است که «تأیید بهای بلیت مسافری، یک امر حاکمیتی است که به هیأت مدیره‌ی راه‌آهن تفویض شده است و نه

مقامات بالاتر از آن».

ثانیاً متغیر مسیر عمدتاً مربوط به حق بهره‌برداری از زیرساخت ریلی (رابطه‌ی بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی) و متغیرهای نوع و درجه‌ی واگن و خدمات ذی‌ربط، عمدتاً مربوط به ترابری ریلی (رابطه‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با مسافرین) است. درجه‌بندی مسیرهای حمل مسافری حسب میزان استهلاک زیربنا، سرعت مجاز حرکت قطارها، ظرفیت قابل حمل هر قطار و میزان تقاضا در هر دوره‌ی زمانی تعیین می‌شود. درجه‌بندی حسب نوع و درجه واگن، قطار و خدمات نیز بر مبنای میزان استهلاک واگن‌ها، وضعیت کیفی، فنی و رفاهی انواع سالن‌ها و بالاخره سطح خدمات ارائه شده به مسافرین قابل تعیین می‌باشد. فرض بر این است که عامل قیمت تمام‌شده در این متغیرها مستتر باشد.

در این ماده‌ی بسیار مهم، متأسفانه موضوع تدوین آیین‌نامه پیش‌بینی نشده است، لذا معیارهای مصوب قانونی وجود ندارد. این موضوع یک نقص بزرگ قانون مزبور محسوب می‌شود. ضمن این‌که نظام‌نامه‌ی جامع و دقیق «تعیین بهای بلیت» بر حسب متغیرهای مزبور و نحوه‌ی پیشنهاد دادن شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای انجام توافق درباره‌ی مفاد آن با هیأت مدیره راه‌آهن، حتی هنوز تدوین نشده است. به همین دلیل، بعضی از مواقع وزیر یا مقامات بالاتر برخلاف متن این قانون و بدون لحاظ سود و زیان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و شرکت‌های وابسته، و صرفاً بر مبنای انگیزه‌های سیاسی، در امر تعیین تعرفه‌های مسافری دخالت می‌کنند.

## ۱۰. ماده ۱۰: مکلف بودن شرکت‌های

حمل‌ونقل ریلی به رعایت کلیه‌ی مقررات، ضوابط و دستورالعمل‌های تهیه و ابلاغ شده توسط هیأت مدیره راه‌آهن در چارچوب قوانین کشور.

اعمال حاکمیت راه‌آهن توسط تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها محرز است، به شرط آن‌که در چارچوب قوانین تدوین و تصویب شده باشند. متأسفانه برخی از آیین‌نامه‌ها و خصوصاً دستورالعمل‌های صادره از سوی راه‌آهن بدون ارجاع آنها به قانون مورد نظر، تدوین و به تصویب می‌رسند. سپس بر مبنای متن این آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، مسئولین راه‌آهن خود را محق به اعمال سیاست‌های مندرج در آنها می‌دانند. تفهیم این نکته‌ی مهم که «حاکمیت ریلی باید در چارچوب قانون باشد»، به همان مسئولین حائز اهمیت بسیار است. حتی گاهی

ملاحظه می‌شود که دستورالعملی برخلاف قوانین مصرح کشور عطف به ماسبق می‌گردد.

**۱۱. ماده ۱۱:** دارا بودن هر واگن و لکوموتیو (موضوع ماده ۱) به یک سند رسمی و شماره مخصوص که توسط هیأت مدیره راه‌آهن به نام مالک صادر می‌شود.

این اختیار حاکمیتی در راستای اعمال ضوابط و استانداردهای موضوع ماده ۴ است. ولی برای صدور سند مالکیت هیچ شرطی تعیین نشده است.

### ب. وظایف حاکمیتی زیرساخت

در کنار اختیارات حاکمیتی زیرساخت به شرح مواد یاد شده‌ی بالا، وظایفی نیز به شرح زیر برعهده‌ی راه‌آهن قرار داده شده است:

**۱. تبصره ۲ ماده ۲:** موظف بودن راه‌آهن و شرکت‌های موضوع این قانون به جبران خسارت و پرداخت دیه به افراد سانحه‌دیده در صورت بروز سوانح ریلی مطابق قانون مسئولیت مدنی.

با برداشت موسع از مفاد این بند، می‌توان علاوه بر اشخاص حقیقی و حقوقی ثالث، رابطه‌ی متقابل بین راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را هم از آن مستفاد کرد. بدین معنی که هر یک از آنها (راه‌آهن یا شرکت حمل‌ونقل ریلی) بنا بر میزانی که مقصر شناخته شوند، موظف می‌باشند که علاوه بر خسارات وارده بر شخص حقوقی یا حقیقی ثالث، زیان‌های وارده برطرف دیگر (راه‌آهن یا شرکت حمل‌ونقل ریلی) را هم جبران کند.

متأسفانه این بند قانونی به دلیل: نبود نهاد حاکمیتی تنظیم‌گر حمل‌ونقلی مافوق زیرساخت مشکل تعیین مقصر (ین) مربوطه دشواری مشخص شدن میزان و مبالغ دقیق خسارت وارده به هر طرف و نبود اجبار قانونی برای پرداخت آنها تاکنون توسط راه‌آهن رعایت نشده است.

**۱۲. ماده ۳:** تخلف محسوب شدن ایجاد محدودیت عبور واگن هر یک از شرکت‌ها توسط راه‌آهن به جز موارد تعیین شده در مقررات ایمنی حرکت و ظرفیت خطوط. مکلف شدن راه‌آهن به جبران خسارت ناشی از این محدودیت برای شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی در صورت تأیید آن توسط مراجع ذی‌صلاح.

بر اساس این ماده‌ی قانونی، ایجاد هرگونه محدودیت برای عبور قطارها و واگن‌ها خلاف است، مگر در چارچوب «ایمنی حمل» و «ظرفیت شبکه». بنابراین عدم صدور جواز حرکت قطارها به سبب مسائل «مالی» یا «تبعیت نکردن» از یک

آیین‌نامه یا دستورالعمل (که ربطی به موضوعات ایمنی و ظرفیت نداشته باشد)، عملاً منع قانونی دارد. متأسفانه هم‌اکنون این نوع اقدامات کنترلی غیرقانونی بسیار رایج شده است.

امر «محدودیت ظرفیت خطوط» نیز یک موضوع کشدار است و راه‌آهن می‌تواند بسیاری از امور را با مرتبط ساختن به آن، اعمال حاکمیت کند. احتمالاً منظور قانونگذار این بوده طبق دو معیار: برنامه‌ی عملیاتی از پیش تعیین شده و ظرفیت‌های واگذار شده‌ی شبکه به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بر مبنای قراردادهای حمل‌راه‌آهن می‌تواند به دلیل نبود ظرفیت مازاد، درخواست متقاضیان جدید را رد کند. البته این نوع مستندسازی که در راه‌آهن‌های کشورهای پیشرفته برقرار است، در ایران به دلیل عدم راه‌اندازی قطارهای کامل و برنامه‌ای و همچنین برقرار نشدن نظام واگذاری ظرفیت شبکه به متقاضیان طبق قراردادهای کوتاه و میان مدت، فعلاً قابل اجرا نیست. اما بر اساس این ماده‌ی قانونی، راه‌آهن موظف است که تمهیدات لازم برای اجرایی کردن آن را فراهم سازد. به شرط تأیید مراجع قانونی ذی‌صلاح، راه‌آهن مجبور به پرداخت خسارت بابت هرگونه محدودیت غیرقانونی شده است، ولی این مراجع تعیین نشده‌اند. در اینجا لزوم ایجاد تنظیم‌گر حمل‌ونقل در وزارتخانه‌ی متبوع به خوبی روشن می‌شود.

**۲. ماده ۵:** موظف شدن راه‌آهن نسبت به ارائه سرویس‌های ارتباطی با سیم و بی‌سیم، انتقال داده‌ها به شرکت‌های خصوصی به منظور استفاده از ظرفیت مازاد ارتباطی موجود از شبکه ریلی اختصاصی خود.

اجرای این ماده تاکنون به مشکلی برخورد کرده است.

**۳. تبصره ۳ ماده ۸:** راه‌آهن با پذیرش ناوگان شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، مسئول حفظ و نگهداری ناوگان و تأمین سلامت سیر آنان می‌باشد. این تبصره یکی از بحث‌برانگیزترین مطالب قانونی است که راه‌آهن به انحای مختلف از اجرای آن سر باز می‌زند. طبق این تبصره راه‌آهن مختار است که یکی از دو راه را برگزیند:

خود «با پذیرش ناوگان بخش خصوصی» تصدی‌گری عملیاتی را بر عهده بگیرد. اما در این صورت مسئولیت حفظ و نگهداری ناوگان و تأمین سلامت آن بر عهده‌ی راه‌آهن قرار می‌گیرد. در نتیجه می‌بایست تمامی خسارات وارده اعم از سرقت و سانحه را بپردازد.

یا این‌که سیر و حرکت منطقه‌ای (و نه شبکه‌ی سراسری) را به شرکت‌های حمل‌ونقل باری و مسافری بسپارد. سیر و حرکت محلی شامل امور مانور، تشکیل و تنظیم قطارها در محدوده‌ی ایستگاه‌ها است. سیر و حرکت سراسری شامل قبول و اعزام قطارها می‌باشد. در این حالت امر حفظ و نگهداری ناوگان و محمولات در ایستگاه‌ها به بخش خصوصی مالک سپرده می‌شود. چنانچه قطارهای برنامه‌ای و کامل هم راه‌اندازی گردد، امر خطیر «تأمین سلامت سیر» در طول بلاک‌ها نیز به عهده‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی واگذار می‌شود.

در هر حال بر اساس این تبصره، اگر راه‌آهن رسماً خود جابه‌جایی ناوگان بخش خصوصی در کلیه مسیرها و در ایستگاه‌های شبکه را بر عهده می‌گیرد، آن‌گاه مسئول تأمین سلامت سیر و ایمنی حمل (جلوگیری از هرگونه سانحه) و جلوگیری از سرقت (شامل محمولات و قطعات واگن‌ها) است. و اگر به هر دلیل چنین اتفاقاتی در فاصله‌ی

بین مبدأ و مقصد حمل یا حین توقف واگن‌ها در ایستگاه‌ها (به‌ویژه در حالت پارکینگ یا انتظار برای انجام تعمیرات) رخ دهد، بر اساس تبصره‌ی ۲ ماده ۲، راه‌آهن موظف است خسارات شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی را به‌طور کامل تأدیه کند. مگر آن‌که با برقراری قطارهای کامل و برنامه‌ای و واگذاری امور عملیاتی منطقه‌ای به شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، از حفظ ناوگان و محمولات در مناطق و ایستگاه‌ها، از خود سلب مسئولیت کند.

### ج. نبود قوانین و آیین‌نامه‌ها

به‌منظور تشکیل تنظیم‌گر حمل‌ونقل در وزارتخانه‌ی متبوع، باید در یکی از قوانین وزارت راه و شهرسازی، موضوع تنظیم‌گری حمل‌ونقل در دو بخش فنی حرفه‌ای و مالی اقتصادی اداری درج شود. و سپس در تعدادی از آیین‌نامه‌های مربوطه نحوه‌ی تشکیل، تنظیم مقررات، بررسی دعاوی و صدور رأی تدوین گردد.

متأسفانه در قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، برای مواد ۳ و ۹ آن، تدوین آیین‌نامه یا دستورالعملی پیش‌بینی نشده است. حتی اگر درباره‌ی اختیارات حاکمیتی شرکت زیرساخت، در سایر مواد قانون دسترسی آزاد به شبکه ریلی، آیین‌نامه‌های دقیق و مناسبی نیز نگاشته شده و به تصویب برسد، باز هم بخش بزرگی از اختیارات و وظایف حاکمیتی راه‌آهن مسکوت باقی می‌ماند.