

شماره چاپ: ۸۸۸

دوره دهم - سال دوم

شماره ثبت: ۳۹۲

تاریخ چاپ: ۱۳۹۷/۲/۹

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«طرح ساماندهی بازار خودرو»

کد موضوعی: ۳۱۰

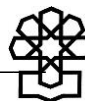
شماره مسلسل: ۱۵۸۷۶

خردادماه ۱۳۹۷

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده.....
۱	مقدمه.....
۳	مفاد طرح ساماندهی بازار خودرو.....
۶	بررسی اجمالی مفاد طرح ساماندهی بازار خودرو.....
۱۲	جمع‌بندی و پیشنهادات.....
۱۴	منابع و مأخذ.....



اظهار نظر کارشناسی درباره: «طرح ساماندهی بازار خودرو»

چکیده

هدف اصلی این گزارش بررسی و تحلیل طرح ساماندهی بازار خودرو است. رویکرد کلان این طرح، رقابتی کردن بازار خودرو و به تبع آن افزایش کیفیت و به خصوص ایمنی در محصولات صنایع خودروسازی کشور در افق ۱۴۰۴ هـ ش با روش تدریجی و کاهش پلکانی کاهش تعرفه‌هاست.

بر اساس جمع‌بندی انجام گرفته در این گزارش، کلیات طرح قابل دفاع است، اما در برخی مواد آن انجام اصلاحاتی ضروری است که در قسمت پیشنهادها ارائه شده است. شایان ذکر است که با توجه به مغایرت‌های قانونی که در متن گزارش به آنها اشاره شده است، مواد (۶) و (۹) طرح باید حذف شوند.

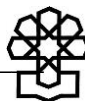
مقدمه

موضوع واردات خودروهای سواری همواره دارای حساسیت‌های خاص و ویژه‌ای بوده است. برخی کارشناسان، واردات این کالا را به‌عنوان واردات کالای لوکس و غیرضروری تلقی کرده و آن را عاملی مخرب برای تولید داخلی و خروج ارز قلمداد می‌کنند و برخی دیگر

به این موضوع به‌عنوان عاملی برای ایجاد رقابت در بازار خودرو و افزایش کیفیت تولید داخل نگاه می‌کنند و آن را یک ضرورت برای پاسخ‌دهی به تقاضای داخلی می‌دانند. به همین دلیل اختلاف نظرهایی در خصوص میزان نرخ حقوق ورودی این کالا و اعمال محدودیت‌های مقداری و توقف ثبت سفارش ورود این کالا همواره وجود داشته است. نامناسب بودن خدمات پس از فروش خودروهای داخلی، عدم رضایتمندی مصرف‌کنندگان به دلیل عدم رعایت حقوق مصرف‌کنندگان داخلی، افزایش قیمت‌های مکرر در طول یک سال، تحمیل هزینه‌های اضافی ناشی از هزینه‌های غیرمرتبط با تولید توسط برخی از مدیران صنعت خودروسازی به مردم، وجود نقص فنی و کیفیت پایین در تولید، تأخیر در تحویل بموقع خودرو، بالا بودن تعداد قطعات معیوب، مصرف غیراستاندارد سوخت، پایین بودن ایمنی (هیچ‌کدام از خودروهای تولید داخل با قیمت زیر ۵۰ میلیون تومان، دارای امنیت بالایی نیستند (بالاتر از سه ستاره ایمنی))^۲، بالا بودن قیمت در مقایسه با خودروهای مشابه خارجی، عدم پاسخگویی به نیاز بازار و عدم تحول در تکنولوژی تولید به دلیل استفاده از فناوری قدیمی، کنترل نامناسب کیفیت در مراحل مختلف تولید، رقابت انحصاری در بازار به‌علت تعرفه بالای خودروهای وارداتی، کم بودن دوره گارانتی و ... باعث شده واردات خودرو به‌عنوان بازاری در کنار بازار تولید خودروهای داخلی شکل گیرد.^۳

۱. طبق ماده (۲) قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی - داخلی مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶، وزارت صنایع و معادن مکلف شده، از طریق مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی و با استفاده از ظرفیت‌های قانونی، استانداردهای موضوع ماده (۱) این قانون را اعمال و از تولید یا ورود خودروها و قطعات خودرویی غیراستاندارد جلوگیری کند. همچنین نیروی انتظامی مکلف است خودروهایی را شماره‌گذاری کند که تأییدیه مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران را اخذ کرده باشد. متأسفانه این امر تاکنون حاصل نشده و این موضوع یکی از دلایل خرید خودروهای وارداتی است.

۲. بررسی وضعیت ایمنی خودروهای ساخت داخل یا تولید مشترک در قراردادهای داخلی جدید، ۱۳۹۶.
 ۳. کالبدشکافی واردات خودرو سواری»، ۱۳۹۳.



پنج شوک اصلی شامل توقف ثبت سفارش برای نمایندگی‌های غیررسمی (گری مارکت‌ها) در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۲، توقف ثبت سفارش خودرو در تیرماه سال ۱۳۹۶، ابلاغ دستورالعمل اسقاط خودروهای فرسوده در مردادماه ۱۳۹۶، ابلاغ دستورالعمل جدید واردات خودرو در تاریخ ۱۳۹۶/۱۰/۹ و نوسان نرخ ارز همگی شوک‌هایی بودند که طی دو سال اخیر در ایجاد سونامی افزایش قیمت خودروهای وارداتی دخیل بودند.^۱ از سوی دیگر حمایت تعرفه‌ای بلندمدت از صنعت خودروسازی به بروز مشکلاتی در رقابت‌پذیری، افزایش قیمت محصولات بدون کیفیت در مقایسه با محصولات خارجی، افزایش تلفات جاده‌ای منجر به مرگ به دلیل ایمنی پایین برخی محصولات داخلی^۲ و... منجر شده است.

مفاد طرح ساماندهی بازار خودرو

ماده (۱) - دولت مکلف است حقوق ورودی خودروهای سواری را براساس حجم موتور، میزان مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی به صورت پلکانی و هدفمند تا سقف حقوق ورودی پنجاه و پنج درصد (۵۵٪) ظرف مدت سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون تعیین نماید.

ماده (۲) - وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است به منظور افزایش رقابت‌پذیری خودروهای تولید داخل به گونه‌ای برنامه‌ریزی کند که حقوق ورودی خودروهای سواری از

۱. تحلیلی بر سونامی افزایش قیمت خودروهای وارداتی، ۱۳۹۶.

۲. آمارها نشان می‌دهد در دنیا به ازای هر ۱۰ هزار خودرو حدود ۹ نفر کشته می‌شوند در حالی که در ایران به ازای این تعداد خودرو، ۳۷ نفر کشته می‌شوند. اگرچه روند مرگ‌ومیر جاده‌ای و تصادفات در ایران کاهش یافته است، اما ایران به عنوان کشوری با سطح درآمد متوسط، در سال ۲۰۱۵ میلادی، به طور مشترک با کشور رواندا، رتبه هشتم تعداد کشته‌شدگان جاده‌ای را به خود اختصاص داده است.

سال ۱۳۹۷ به صورت تدریجی و با میانگین سالانه پنج درصد (۵٪) تا ۱۰ درصد (۱۰٪) کاهش یابد تا در سال پایانی سند چشم‌انداز بیست‌ساله (۱۴۰۴ هجری شمسی) میزان حقوق ورودی خودروهای سواری حداکثر به بیست درصد (۲۰٪) برسد.

ماده (۳) - خودروهای سواری تمام‌برقی و برقی - بنزینی (هیبریدی)، مشمول سود بازرگانی می‌باشد و وضع هرگونه حقوق ورودی بر این خودروها ممنوع است.

ماده (۴) - جمع سایر عوارض خودروهای وارداتی نباید بیش از بیست و پنج درصد (۲۵٪) تعرفه واردات ماده (۱) این قانون باشد.

ماده (۵) - واردات خودرو توسط اشخاص حقیقی و حقوقی غیر از نمایندگی رسمی با رعایت ماده (۵) قانون هوای پاک، مصوب ۱۳۹۶/۵/۱۱ مشروط به وجود خدمات پس از فروش مربوط به آن خودرو براساس ضوابطی است که ظرف مدت یک‌ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تعیین می‌گردد.

ماده (۶) - وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است جهت مشارکت فعال و مؤثر نمایندگان اتاق‌ها، انجمن‌ها و تشکل‌های تخصصی کارگری و کارفرمایی ذی‌ربط در کمیسیون ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات و کارگروه‌های آن بسترهای لازم را مهیا سازد.

ماده (۷) - وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است بستر لازم برای ورود فناوری‌های جدید و مستقل تولید خودرو با همکاری شرکت‌های معتبر خودروسازی جهان و یا به صورت سرمایه‌گذاری مشترک (JV) با شرکت‌های فعال موجود فراهم سازد. آیین‌نامه اجرایی این ماده ظرف مدت سه‌ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون با همکاری اتاق‌ها، تشکل‌ها و انجمن‌های تخصصی ذی‌ربط تهیه و به تصویب هیئت وزیران برسد.



ماده (۸) - سازمان ملی استاندارد مکلف است در اجرای استانداردهای حداقلی هشتادوپنج گانه تولید خودرو در سال ۱۳۹۷ به گونه‌ای برنامه‌ریزی کند که از تولید خودروهای خارج از استانداردهای مذکور تا پایان سال جلوگیری کند. ارتقای این استانداردها باید سالانه توسط سازمان ملی استاندارد تعیین و بهنگام‌سازی شود. همچنین شماره‌گذاری خودروها توسط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران منوط به تأییدیه سازمان ملی استاندارد است.

ماده (۹) - کلیه درآمدهای ناشی از این قانون به خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود و صد درصد (۱۰۰٪) آن پس از پیش‌بینی در بودجه‌های سنواتی به تقویت تولید داخلی و ایجاد اشتغال اختصاص می‌یابد.

ماده (۱۰) - پلیس راهنمایی و رانندگی کشور هنگام ترسیم و تهیه گزارش تصادفات و نیز کارشناسان موظفند میزان عیب و نقص خودرو در ایجاد تصادف و عامل حادثه را ذکر نمایند. شرکت سازنده به میزان دخالت نقص خودرو در علت وقوع تصادف و نقش ایمنی خودرو در تلفات حادثه، دارای مسئولیت مدنی است.

ماده (۱۱) - شرکت‌های خودروسازی موظفند هنگام فروش، قیمت تمام شده خودرو، درصد سود و قیمت قطعی را محاسبه کنند. تخلف از این امر، جرم محسوب شده و مرتکب به یکی از مجازات‌های تعزیری درجه ۶ موضوع ماده (۱۹) قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲/۲/۱ محکوم می‌شود.

ماده (۱۲) - هرگونه تعیین حقوق ورودی خودروهای سواری فقط براساس این قانون صورت می‌گیرد.

بررسی اجمالی مفاد طرح ساماندهی بازار خودرو

بررسی ماده (۱):

۱. تعیین شاخص‌های متعدد برای تعیین تعرفه منجر به پیچیده شدن فرآیند اداری تعیین نرخ شده و امکان بروز فساد و سوءاستفاده به‌خاطر قرار گرفتن در نرخ‌های تعرفه پایین‌تر را بیشتر می‌کند، اما رسیدن به یک فرمول دینامیک که حداقل خطا را داشته باشد ضروری به‌نظر می‌رسد.

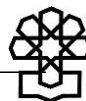
۲. در حال حاضر با توجه به محدودیت منابع ارزی و... کاهش یکباره سقف نرخ تعرفه از ۹۵ درصد به ۵۵ درصد می‌تواند مشکلاتی برای دولت به‌عنوان تأمین‌کننده ارز وارداتی با نرخ ۴۲۰۰۰ ریال به‌وجود آورده و باعث برهم‌زدن قیمت‌ها در بازار خودرو و ایجاد عدم تعادل در بازار ارز شود. در این راستا لازم است به کمبودهایی که در حال حاضر برای تأمین ارز مورد نیاز برای واردات وجود دارد نیز توجه نمود.

۳. با توجه به کاهش سقف نرخ تعرفه و احتمال کاهش درآمدهای دولت مغایر اصل هفتادوپنجم قانون اساسی است.

لذا در صورتی که زمان اعمال این نوع تعرفه‌گذاری به ابتدای سال آینده موکول شود دولت علاوه‌بر آنکه می‌تواند برای تغییر در میزان درآمدهای تعرفه‌ای خود برنامه‌ریزی نماید، یک شوک مثبت در جهت کاهش قیمت نیز به بازار خودروهای وارداتی وارد می‌شود.

بررسی ماده (۲):

۱. هدف از ارائه این ماده تحریک خودروسازان داخلی به افزایش کیفیت و رقابت‌پذیری، با هشدار به کاهش حقوق ورودی در یک بازه هفت‌ساله بوده است. با این روش مدت‌زمان



کافی برای خودروسازان داخلی وجود خواهد داشت تا با یک برنامه‌ریزی بلندمدت خود را برای بازار رقابتی سال ۱۴۰۴ هـ ش آماده سازند.

۲. وزارت صنعت، معدن و تجارت به تنهایی متولی تعیین حقوق ورودی نیست و تعیین حقوق ورود با جمع‌بندی اعضای کمیسیون دائمی ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات^۱ انجام می‌شود. شایان توجه است که واگذار کردن روند کاهش نرخ‌ها به تصمیمات یک وزارتخانه خلاف قانون و قاعده فعلی است و می‌تواند شرایط را در آینده مبهم‌تر نیز نماید. لذا اگر دولت مکلف به انجام موارد مطروحه در این ماده شود این تلقی که نگاه بخشی به تعرفه‌گذاری ایجاد می‌شود نیز برطرف خواهد شد.

بررسی ماده (۳):

۱. این ماده کاملاً مبهم است. مطابق بند «د» قانون امور گمرکی^۲ مصوب ۱۳۹۰/۰۸/۲۲

۱. آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۳/۰۱/۱۴
ماده (۱) - کمیته دائمی مقررات صادرات و واردات متشکل از نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت جهاد کشاورزی وزارت امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران)، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، دبیر ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، نماینده سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تهیه پیش‌نویس لوایح قانونی، مصوبات هیئت دولت، شورای اقتصاد و کمیسیون اقتصاد هیئت دولت را در موارد زیر به‌عهده خواهد داشت:

۱. لایحه مقررات صادرات و واردات، لوایح موردی برای انجام اصلاحات و تغییرات لازم در قانون مقررات صادرات و واردات.

۲. لایحه برای لغو انحصاراتی که مانع رشد تولید یا تجارت است.

۳. آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، اصلاحات و تغییرات موردی روی آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور.

۴. اصلاحات و تغییرات مندرجات جدول تعرفه گمرکی ضمیمه مقررات صادرات و واردات.

۵. طرح تصویب‌نامه‌های هیئت وزیران، شورای اقتصاد و کمیسیون اقتصاد هیئت وزیران در رابطه با مقررات صادرات و واردات.

۶. کمیته مذکور همچنین بررسی و اظهارنظر و اقدام روی پیشنهادهای مربوط به مقررات صادرات و واردات را نیز به‌عهده خواهد داشت.

تبصره «۱» - کمیته موضوع این ماده در وزارت بازرگانی و به ریاست معاون وزیر بازرگانی تشکیل می‌گردد. دبیرخانه کمیته مذکور در وزارت بازرگانی خواهد بود. نظر کمیته به مراجع ذی‌ربط منعکس خواهد گردید.

۲. «د» - حقوق ورودی: حقوق گمرکی معادل چهار درصد (۴٪) ارزش گمرکی کالا به اضافه سود بازرگانی که توسط هیئت وزیران تعیین می‌گردد به‌علاوه وجوهی که به‌موجب قانون، گمرک مسئول وصول آن است و به واردات قطعی کالا تعلق می‌گیرد ولی شامل هزینه‌های انجام خدمات نمی‌شود.

حقوق ورودی شامل حقوق گمرکی معادل چهار درصد (۴٪) ارزش گمرکی کالا به اضافه سود بازرگانی که توسط هیئت وزیران تعیین می‌گردد به علاوه وجوهی که به موجب قانون، گمرک مسئول وصول آن است و به واردات قطعی کالا تعلق می‌گیرد ولی شامل هزینه‌های انجام خدمات نمی‌شود. بنابراین سود بازرگانی بخشی از حقوق ورودی است و نمی‌توان کالایی مشمول سود بازرگانی باشد ولی وضع حقوق ورودی بر آن ممنوع باشد. از این رو لازم است تعرفه خودروهای سواری تمام برقی و برقی - بنزینی (هیبریدی)، نیز به صورت شفاف ارائه شود. لذا به جای حقوق ورودی باید از عبارت حقوق گمرکی در متن این ماده استفاده شود.

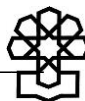
۲. از آنجا که هیبرید دارای انواع دیگری از جمله دیزلی - برقی نیز می‌شود، پیشنهاد می‌شود این نوع هیبرید نیز اضافه شود.

۳. از آنجا که هیبرید نمونه‌های مختلفی از جمله میکروهایبریدها را نیز شامل می‌شود بهتر است در متن قانون عنوان هیبرید کامل استفاده شود تا زمینه تفسیر و سوءاستفاده ایجاد نشود.

بررسی ماده (۴):

۱. این ماده مناسب است و می‌تواند سقف‌گذاری برای عوارض خارج از حقوق ورودی باشد، ولی ضمانت اجرای دقیقی ندارد. برای مثال اگر در حال حاضر بالای ۲۵ درصد عوارض، مستند به قوانین مختلف اخذ می‌شود کدام یک باید حذف و یا نسخ شود.

۲. مناسب است فهرست مستندات قانونی کلیه عوارضی که تحت عناوین مختلف از واردکنندگان اخذ می‌شود جهت شفاف‌سازی و بهبود مستمر فضای کسب و کار احصاء، تجمیع و به صورت کاملاً شفاف در متن قانون تصریح شود تا واردکنندگان با مشکلات اداری و حقوق کمتری در مبادی ورودی و حتی پس از ترخیص مواجه شوند.



براساس مطالب مطروحه درباره این ماده و به منظور شفافیت در اجرای این حکم به نظر می‌رسد تدوین آیین‌نامه نحوه اجرای این ماده ضروری است.

بررسی ماده (۵):

به موجب اصل هشتادوپنجم قانون اساسی، ضابطه‌گذاری از اختیارات مجلس شورای اسلامی است. براساس این ماده، تعیین ضوابط خدمات پس از فروش به وزارت صنعت، معدن و تجارت سپرده شده است. از این حیث ماده مقرر با اصل هشتادوپنجم قانون اساسی مغایرت دارد. در صورتی که منظور «شرایط» همان تعیین ضوابط باشد کماکان ایراد اصل هشتادوپنجم قانون اساسی پابرجاست.

بررسی ماده (۶):

۱. با توجه به اینکه در ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات مصوب ۱۳۷۳/۰۱/۱۴ و در کمیته دائمی مقررات صادرات و واردات، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و اتاق تعاون، در تهیه پیش‌نویس لوایح قانونی، مصوبات هیئت دولت، شورای اقتصاد و کمیسیون اقتصادی هیئت دولت حضور دارند، به نظر می‌رسد وجود این ماده زائد می‌باشد و اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و اتاق تعاون، می‌توانند نظر این تشکل‌ها را منعکس نمایند. بر این اساس وجود این ماده غیرضرور است.

بررسی ماده (۷):

تکلیف وزارت صنعت، معدن و تجارت به تمهید بسترهای لازم جهت ورود فناوری‌های جدید در این ماده، موجب افزایش هزینه‌های عمومی بوده و از آنجا که طریق تأمین هزینه‌های آن در طرح پیش‌بینی نشده است با اصل هفتادوپنجم قانون اساسی مغایرت دارد.

بررسی ماده (۸):

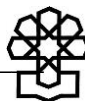
بهنگام‌سازی استانداردهای فوق‌الذکر امری ضروری است که در ماده پیشنهادی به آن اشاره شده است.

بررسی ماده (۹):

۱. در این ماده متولی مشخص تعیین نشده است ضمناً نحوه حمایت از تولید داخل و ایجاد اشتغال هم به صورت مبهم آورده شده است.
۲. تعیین تکلیف برای بودجه سنواتی در حیطه اختیارات دولت است. بر این اساس این ماده مغایر اصل پنجاه و دوم قانون اساسی است.

بررسی ماده (۱۰):

۱. تکلیف مقرر ذیل این ماده مبنی بر مسئولیت مدنی شرکت‌های خودروسازی در صورت احراز دخالت نقص خودرو در وقوع تصادف، در ماده (۱۶) قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ پیش‌بینی گردیده و تکرار آن در قانون جدید، قانونگذاری مجدد محسوب می‌گردد، لذا عبارت به صورتی باید اصلاح گردد که مسئولیت مدنی شرکت سازنده تابع ماده (۱۶) قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ است.
۲. یکی از ابهامات این ماده پیشنهادی این است که به چه صورت خودروسازان خارجی مشمول این قانون می‌شوند. در تبصره ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۵/۱۱، واردکنندگان و عرضه‌کنندگان خودروهای خارجی مکلف شده‌اند علاوه بر رعایت حداقل ضمانت مندرج در این ماده، سایر خدمات و ضمانت‌های مازاد شرکت سازنده را نسبت به بهره‌برداران داخلی اعمال نمایند. بر این اساس شرکت سازنده خارجی را مطابق تبصره ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۵/۱۱ مشمول این ماده کرد.



۳. در متن این ماده عبارت «و نیز کارشناسان» عنوان شده است که مبهم بوده و این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که منظور کدامیک از کارشناسان بیمه، دادگستری، راهنمایی و رانندگی و... بوده است، لذا پیشنهاد می‌شود عبارت به «و نیز کارشناسان ذی‌ربط» تغییر یابد.

بررسی ماده (۱۱):

۱. پیشنهاد می‌شود پس از عبارت «محاسبه»، عبارت «و اعلام» اضافه شود، چون محاسبه قیمت تمام شده خودرو، درصد سود و قیمت قطعی آن به تنهایی و بدون اطلاع‌رسانی فایده‌ای ندارد.

۲. در متن باید دقیقاً مشخص شود که چه کسی مرتکب جرم شده است که از این حیث دارای ابهام است.

بررسی ماده (۱۲):

۱. اینکه حقوق ورودی خودروهای سواری در این ماده منوط به تصویب این قانون شده کاملاً مناسب است.

۲. براساس اصول نگارش قانون، پیشنهاد می‌گردد که ماده (۱۲) طرح در قالب یک تبصره ذیل ماده (۱) گنجانده شود.

جمع‌بندی و پیشنهادات

براساس جمع‌بندی انجام گرفته، کلیات طرح قابل دفاع است. با توجه به موارد ذکر شده در بررسی هریک از مواد طرح ساماندهی بازار خودرو و پیشنهاد می‌شود مواد زیر اصلاح شود:^۱

۱. اصلاح ماده (۱) طرح:

«دولت مکلف است حقوق ورودی خودروهای سواری را براساس حجم موتور، میزان مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی به صورت پلکانی و هدفمند تا سقف حقوق ورودی پنجاه و پنج درصد (۵۵٪) ظرف مدت سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون تعیین و برای ابتدای سال ۱۳۹۸ اعمال نماید».

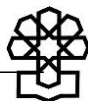
۲. اصلاح ماده (۲) طرح:

لازم است به جای عبارت «وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است» در ابتدای این ماده عبارت «دولت مکلف است» جایگزین شود.

۳. اصلاح ماده (۳) طرح:

«خودروهای سواری تمام‌برقی، برقی - بنزینی و برقی - دیزلی (تمام هیبرید)، مشمول سود بازرگانی می‌باشد و وضع هرگونه حقوق گمرکی بر این خودروها ممنوع است».

۱. به منظور مشخص شدن موارد اصلاحی زیر آنها خط کشیده شده و ضمیم شده است.



۴. اصلاح ماده (۴) طرح:

لازم است یک تبصره به شرح ذیل به ماده (۴) طرح الحاق شود:
«تبصره - آیین نامه اجرایی این ماده توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و با همکاری وزارت امور اقتصادی و دارایی تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید».

۵. اصلاح ماده (۵) طرح:

لازم است عبارت «براساس شرایطی» جایگزین عبارت «براساس ضوابطی» در سطر دوم این ماده شود.

۶. حذف ماده (۶) طرح.

۷. حذف ماده (۹) طرح.

۸. اصلاح ماده (۱۰) طرح:

«پلیس راهنمایی و رانندگی کشور هنگام ترسیم و تهیه گزارش تصادفات و نیز کارشناسان ذی ربط موظفند میزان عیب و نقص خودرو در ایجاد تصادف و عامل حادثه را ذکر نمایند. شرکت سازنده به میزان دخالت نقص خودرو در علت وقوع تصادف و نقش ایمنی خودرو در تلفات حادثه، دارای مسئولیت مدنی موضوع ماده (۱۶) قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ است».

«تبصره - شرکت سازنده خارجی مطابق تبصره ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب

۱۳۹۶/۵/۱۱ مشمول این ماده می شود».

۹. اصلاح ماده (۱۱) طرح:

عبارت «و اعلام» بعد از عبارت «محاسبه» در سطر دوم ماده (۱۱) اضافه شود.

۱۰. اصلاح ماده (۱۲) طرح:

پیشنهاد می‌شود ماده (۱۲) طرح به‌عنوان یک تبصره به ذیل ماده (۱) طرح الحاق شود.

۱۱. پیشنهاد ماده الحاقی

«وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است گزارش اجرای این قانون را هر سه‌ماه یک‌بار به مجلس شورای اسلامی تقدیم نماید».

منابع و مآخذ

۱. مرکز پژوهش‌های مجلس، گزارش «بررسی وضعیت ایمنی خودروهای ساخت داخل یا تولید مشترک در قراردادهای داخلی جدید»، شماره مسلسل: ۱۵۴۱۴، خردادماه ۱۳۹۶.
۲. مرکز پژوهش‌های مجلس، گزارش «کالبدشکافی واردات خودرو سواری»، شماره مسلسل: ۱۳۹۵۲، مورخ ۱۳۹۳/۰۷/۲۹.
۳. مرکز پژوهش‌های مجلس، گزارش «تحلیلی بر سونامی افزایش قیمت خودروهای وارداتی»، شماره مسلسل: ۱۵۷۷۸، بهمن‌ماه ۱۳۹۶.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۵۸۷۶

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: اظهار نظر کارشناسی درباره: «طرح ساماندهی بازار خودرو»

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)

تهیه و تدوین کنندگان: سعید شجاعی، حسین هرورانی

همکار: حسن امجدیان

مدیر مطالعه: علی اصغر اژدری

ناظران علمی: حسین افشین، مهدی فقیهی

متقاضی: معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

ویراستار تخصصی: _____

ویراستار ادبی: _____

واژه‌های کلیدی:

۱. خودرو

۲. واردات

۳. تعرفه



تاریخ شروع مطالعه: ۱۳۹۷/۲/۵

تاریخ خاتمه مطالعه: ۱۳۹۷/۳/۸

تاریخ انتشار: ۱۳۹۷/۳/۹