

**سلسله‌گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو (۱):  
ارزیابی اجرای «قانون ساماندهی صنعت خودرو» با تمرکز بر تنظیم بازار  
از طریق واردات خودروهای نو و کارکرده  
مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)**



مرکز پژوهش‌ها  
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۲۰۰۴۸

کد موضوعی: ۳۱۰

شناسنامه گزارش

**عنوان گزارش:** سلسله گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو (۱): ارزیابی اجرای «قانون ساماندهی صنعت خودرو» با تمرکز بر تنظیم بازار از طریق واردات خودروهای نو و کارکرده (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳))

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

**نوع گزارش:** طرح/ لایحه ، راهبردی ، نظارتی

**تهیه و تدوین کنندگان:** محمدهادی عامری شهرابی، رسول سلیمانی، علی بختیاری

**اظهار نظر کننده:** میلاد بیگی (مطالعات اقتصادی)

**مدیر مطالعه:** سعید شجاعی

**همکار:** حسین رجب‌پور

**ناظر علمی:** حبیب‌اله ظفریان

**صفحه‌آرا:** نفیسه حاجی‌صفری

**ویراستار ادبی:** زهره عطاردی

**واژه‌های کلیدی:**

۱. صنعت خودرو
۲. واردات خودروهای نو و کارکرده
۳. قانون ساماندهی صنعت خودرو



**تاریخ شروع مطالعه:** ۱۴۰۳/۰۲/۰۱

**تاریخ انتشار:** ۱۴۰۳/۰۷/۲

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده.....
۱	خلاصه مدیریتی.....
۳	۱. مقدمه.....
۶	۲. بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران.....
۶	۲-۱. فقدان راهبرد اساسی و بلندمدت در صنعت خودرو.....
۷	۲-۲. ماهیت سیاسی - اقتصادی صنعت خودرو.....
۷	۲-۳. رویه‌های تاریخی مولد عقب‌ماندگی در این صنعت.....
۹	۳. نتایج تفصیلی ارزیابی عملکرد اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو.....
۹	۳-۱. بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای ماده (۱).....
۱۲	۳-۲. بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای ماده (۴).....
۱۶	۳-۳. بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای مواد (۱۱)، (۱۲) و (۱۳).....
۲۱	۴. جمع‌بندی.....
۲۳	منابع و مآخذ.....

### فهرست شکل‌ها

۵	شکل ۱. محورهای اصلی قانون ساماندهی صنعت خودرو.....
۱۲	شکل ۲. نمودار سهم وسایل نقلیه در آلودگی هوای شهر تهران.....
۱۵	شکل ۳. نمودار آمار تطبیقی تعداد واردات خودرو سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲.....
۱۵	شکل ۴. نمودار آمار تطبیقی ارزش واردات خودرو سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲.....
۱۶	شکل ۵. نمودار آمار تطبیقی میانگین ارزش هر خودرو وارداتی با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲.....

### فهرست جداول

۹	جدول ۱. تکالیف ماده (۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو.....
۹	جدول ۲. حقوق ورودی خودروهای سواری در سال ۱۴۰۲.....
۱۱	جدول ۳. بررسی روند نرخ حقوق ورودی انواع خودرو سواری (ردیف ۸۷۰۳) طی سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۳.....
۱۳	جدول ۴. تکالیف ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو.....
۱۴	جدول ۵. تغییرات قیمت محصولات وارداتی در شهریورماه ۱۳۹۶ و مردادماه ۱۴۰۳.....
۱۴	جدول ۶. تغییرات قیمت برخی محصولات مونتاژی در شهریورماه ۱۳۹۶ و مردادماه ۱۴۰۳.....
۱۴	جدول ۷. تغییرات قیمت برخی محصولات تولیدی در شهریورماه ۱۳۹۶ و مردادماه ۱۴۰۳.....
۱۶	جدول ۸. آمار واردات خودرو سه‌ماهه اول سال ۱۴۰۳.....
۱۷	جدول ۹. تکالیف مواد (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) قانون ساماندهی صنعت خودرو.....
۱۸	جدول ۱۰. مقایسه قیمت خودروهای وارداتی در داخل و خارج از کشور.....
۱۹	جدول ۱۱. مقایسه قیمت خودروهای تجاری وارداتی و تولید داخل در داخل کشور با قیمت جهانی.....
۱۹	جدول ۱۲. قیمت محصولات نو و دست دوم.....





سلسله گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو (۱):  
ارزیابی اجرای «قانون ساماندهی صنعت خودرو» با تمرکز بر تنظیم بازار از  
طریق واردات خودروهای نو و کارکرده (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳))

چکیده

قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف ایجاد رقابت‌پذیری در صنعت و بازار خودرو در تاریخ ۲۶ آبان‌ماه سال ۱۴۰۰ در مجلس شورای اسلامی مصوب شد. قانونگذار در این قانون و دو اصلاحیه بعدی آن به ترتیب در تاریخ‌های ۹ آذرماه ۱۴۰۱ و ۲۸ خردادماه ۱۴۰۲ در پی آن بود تا با اتخاذ سیاست‌های تنظیم‌گرانه همچون واردات خودروی نو و کارکرده، اصلاح ساختار نهادی صنعت خودرو، ارتقای کیفیت و داخلی‌سازی خودروهای تولیدی، کاهش مصرف سوخت، تولید مشترک با خودروسازان خارجی و افزایش اسقاط خودروهای فرسوده بتواند هدف مورد نظر را تحقق بخشد.

این گزارش، به‌عنوان گزارش اول سلسله‌گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو، به بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو با تمرکز بر مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)) پرداخته است. نتایج بررسی این بخش از قانون ساماندهی صنعت خودرو نشان می‌دهد که از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده براساس مواد پیش‌گفته، ۴ تکلیف قانونی آن «انجام شده» و ۱ مورد «ناقص انجام شده» است. گفتنی است از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده درخصوص تنظیم بازار خودرو، نتایج اقدامات دولت درخصوص ۳ تکلیف قانونی آن «اثربخشی متوسط» و ۲ مورد «اثربخشی ضعیف» ارزیابی شده است. بنابراین میزان اثربخشی اقدامات صورت گرفته نیز ۳۰ درصد ارزیابی می‌شود.

بررسی وضعیت پیشبرد مواد مربوط به بهبود وضعیت تولید و اسقاط خودرو و همچنین وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای تجمیعی قانون موضوعه در گزارش دوم از این سلسله‌گزارش‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

کاهش تولید و واردات انواع خودروها و قطعات آنها، منجر به تلاطم در بازار این مدل خودروها طی سال‌های اخیر شده که این موضوع سبب نارضایتی مصرف‌کنندگان شده است. افزایش قیمت در بازار معلول تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای است. لذا به‌منظور کاهش نگاه سرمایه‌ای به خودرو، اقدامات متعددی باید انجام گیرد از جمله این اقدامات می‌توان به تقویت سازوکارهای حفظ ارزش پس‌انداز خانوار در قالب سرمایه‌گذاری در طرح‌های مولد، اخذ مالیات بر تقاضای سرمایه‌ای و غیرمصرفی و افزایش عرضه خودرو اشاره کرد که قانونگذاران در قالب قانون ساماندهی صنعت خودرو با استفاده از ابزار واردات خودروهای نو و کارکرده، افزایش عرضه خودرو در بازار در راستای تنظیم بازار آشفته

خودرو کشور را دنبال کرده است. اما در مسیر اجرای آن، موانعی از جمله محدودیت‌های ارزی و موانع استاندارد، روند ورود خودروهای وارداتی به کشور را کند کرده، به نحوی که چندان بر وضعیت بازار خودروی کشور اثرگذار نبوده است.

### نقطه نظرات / یافته‌های کلیدی

قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف ایجاد رقابت‌پذیری در صنعت و بازار خودرو در تاریخ ۲۶ آبان‌ماه سال ۱۴۰۰ در مجلس شورای اسلامی مصوب شد. قانونگذار در این قانون و دو اصلاحیه بعدی آن به ترتیب در تاریخ‌های ۹ آذرماه ۱۴۰۱ و ۲۸ خردادماه ۱۴۰۲ در پی آن بود تا با اتخاذ سیاست‌های تنظیم‌گرانه همچون واردات خودروی نو و کارکرده، اصلاح ساختار نهادی صنعت خودرو، ارتقای کیفیت و داخلی‌سازی خودروهای تولیدی، کاهش مصرف سوخت، تولید مشترک با خودروسازان خارجی و افزایش اسقاط خودروهای فرسوده بتواند هدف مورد نظر را تحقق بخشد.

مواد (۱)، (۴) و (۱۱) الی (۱۳) این قانون، در خصوص واردات خودروهای نو و کارکرده و نظام تعرفه‌ای مترتب بر آن است. آیین‌نامه ماده (۴) مربوط به واردات خودروهای نو تصویب شده که با وجود تصویب و اجرای واردات خودروهای نو به دلیل پایین بودن حجم واردات، اثربخشی آن در کنترل بازار چندان محسوس نبوده است. مطابق آمار در دسترس، میزان واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۲ برابر با ۱۱ هزار و ۱۲۲ دستگاه به ارزش ۲۱۸ میلیون دلار بوده که در این بین، میانگین ارزش خودروهای سواری وارداتی در این سال ۱۹.۶ هزار دلار بوده است. همچنین، در سال ۱۴۰۳ نیز تا ۲۰ خردادماه، ۴ هزار و ۱۵ دستگاه خودرو به ارزش ۸۸ میلیون دلار ترخیص شده و ۱۲ هزار و ۷۰۴ دستگاه خودرو نیز در گمرک در حال طی کردن فرایند ترخیص است. محدودیت در تأمین ارز، الزام فروش خودروهای وارداتی در سامانه با حاشیه سود محدود و الزام انتقال دانش فنی در خصوص واردات خودروی نو، موجب کاهش انگیزه واردکنندگان برای مشارکت در این بخش شده است. با توجه به موارد فوق تسهیل در تأمین ارز واردات خودرو از طریق شیوه‌های جدید، مانند صدور مجوز واردات خودرو با استفاده از کسری ارز ناشی از صادرات کالاهای صنعتی، می‌تواند به تأمین ارز بیشتر کمک کند و مشوقی نیز برای افزایش صادرات و ارزآوری باشد.

گفتنی است؛ به‌رغم گذشت بیش از ۹ ماه از مهلت قانونی تصویب آیین‌نامه ماده (۱۱) مربوط به واردات خودروهای کارکرده، این آیین‌نامه به‌تازگی و در اواخر تیرماه ۱۴۰۳ ابلاغ شد که بررسی‌ها نشان از وجود موانعی در جهت اجرایی صحیح آن دارد. آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو (واردات خودروهای کارکرده) دارای ابهامات و ایراداتی از جنس نحوه تأمین ارز مورد نیاز، تعرفه‌گذاری، ضعف در توسعه حمل‌ونقل عمومی و تعداد گواهی اسقاط است که می‌تواند در فرایند اجرای قانون موجب خلل شود و به تبع آن نارضایتی مصرف‌کنندگان را در پی داشته باشد. همچنین ذکر این نکته حائز اهمیت است که واردات خودروی کارکرده با توجه به ارزی کمتر این خودروها با در نظر گرفتن ملاحظات قانونگذار از جمله عدم لطمه به تولید ملی برای مدت محدود می‌تواند به افزایش واردات و به تبع آن تنظیم بازار کمک کند.



این گزارش، به‌عنوان گزارش اول سلسله‌گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو، به بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو با تمرکز بر مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)) پرداخته که نتایج بررسی این بخش از قانون ساماندهی صنعت خودرو نشان می‌دهد که از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده، ۴ تکلیف قانونی آن «انجام شده» و ۱ مورد «ناقص انجام شده» است. همچنین اگرچه هر دو آیین‌نامه پیش‌بینی شده در مواد مذکور ابلاغ گردیده، اما این آیین‌نامه‌ها دارای ایراداتی است که می‌تواند سبب کاهش میزان واردات خودروهای کارکرده به‌خصوص در مورد اتوبوس‌های مورد استفاده برای حمل‌ونقل عمومی شود. از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده در خصوص تنظیم بازار خودرو، نتایج اقدامات دولت در خصوص ۳ تکلیف قانونی آن «اثربخشی متوسط» و ۲ مورد «اثربخشی ضعیف» ارزیابی شده است. بنابراین میزان اثربخشی اقدامات صورت گرفته ۳۰ درصد ارزیابی می‌شود.

بررسی وضعیت پیشبرد مواد مربوط به بهبود وضعیت تولید و اسقاط خودرو و همچنین وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای تجمیعی قانون موضوعه در گزارش دوم از این سلسله‌گزارش‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

#### ۱. مقدمه

کاهش تولید و واردات انواع خودروها و قطعات آنها، منجر به تلاطم در بازار این مدل خودروها و سونامی افزایش قیمت طی سال‌های اخیر شده که این موضوع سبب نارضایتی مصرف‌کنندگان شده است. افزایش قیمت در بازار معلول تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای است. لذا به‌منظور کاهش نگاه سرمایه‌ای به خودرو، اقدامات متعددی باید انجام گیرد از جمله این اقدامات می‌توان به تقویت سازوکارهای حفظ ارزش پس‌انداز خانوار در قالب سرمایه‌گذاری در طرح‌های مولد، اخذ مالیات بر تقاضای سرمایه‌ای و غیرمصرفی و افزایش عرضه خودرو اشاره کرد که قانونگذاران در قالب قانون ساماندهی صنعت خودرو با استفاده از ابزار واردات خودروهای نو و کارکرده، افزایش عرضه خودرو در بازار در راستای تنظیم بازار آشفته خودرو کشور را دنبال کرده است. اما در مسیر اجرای آن، موانعی از جمله محدودیت‌های ارزی و موانع استاندارد، روند ورود خودروهای وارداتی به کشور را کند کرده، به‌نحوی که چندان بر وضعیت بازار خودروی کشور اثرگذار نبوده است.

قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف رفع موانع توسعه صنعت خودرو و ایجاد هماهنگی در سیاستگذاری‌ها پس از گذشت دوره‌ای چندساله سرانجام در اواخر سال ۱۴۰۰ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. این قانون به مواردی از جمله واردات خودروهای نو و کارکرده و شیوه تعرفه‌گذاری آن، ساختار تنظیم‌گری صنعت خودرو، فناوری‌های نوین، مشارکت‌های بین‌المللی، کیفیت خودروهای تولیدی و استانداردهای خودرویی، داخلی‌سازی و روش سنجش آن، شیوه تعرفه‌گذاری واردات قطعات خودرو، قیمت‌گذاری خودرو و اسقاط خودروهای فرسوده پرداخته است. جامعیت قانون مذکور، می‌تواند آن را به قانونی مرجع و بستری به‌منظور توسعه صنعت خودرو تبدیل کند.

این گزارش، به‌عنوان گزارش اول سلسله‌گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو، به بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو با تمرکز بر مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)) پرداخته که نتایج بررسی این بخش از قانون ساماندهی صنعت خودرو نشان می‌دهد که

از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده، ۴ تکلیف قانونی آن «انجام شده» و ۱ مورد «ناقص انجام شده» است. همچنین هر دو آیین‌نامه پیش‌بینی شده، ابلاغ گردیده که به‌صورت کلی می‌توان گفت دولت در مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو در قانون مذکور عملکرد ۹۰ درصدی داشته و از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده درخصوص تنظیم بازار خودرو، نتایج اقدامات دولت در مورد ۳ تکلیف قانونی آن «اثربخشی متوسط» و ۲ مورد «اثربخشی ضعیف» ارزیابی شده است. بنابراین میزان اثربخشی اقدامات صورت گرفته نیز ۳۰ درصد ارزیابی می‌شود.

بررسی وضعیت پیشبرد مواد مربوط به بهبود وضعیت تولید و اسقاط خودرو و همچنین وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای تجمیعی قانون موضوعه در گزارش دوم از این سلسله گزارش‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت.



## شکل ۱. محورهای اصلی قانون ساماندهی صنعت خودرو

اصلاح ساختار حقوق ورودی خودروی کامل	ماده (۱)
بازطراحی ساختار تنظیم‌گری صنعت خودرو	ماده (۲)
توسعه فناوری‌های نوین و بهینه‌سازی مصرف سوخت	ماده (۳)
تنظیم بازار از طریق واردات خودروهای نو	ماده (۴)
تولید خودرو در قالب مشارکت‌های بین‌المللی	ماده (۵)
بهبود وضعیت کیفیت و داخلی‌سازی	ماده (۶)
سازوکار محاسبه قیمت تمام شده و تعیین نرخ فروش	ماده (۷)
تعاریف	ماده (۸)
ساماندهی وضعیت ماشین‌آلات راه‌سازی، معدنی، کشاورزی و منابع طبیعی	ماده (۹)
فرایند اسقاط خودروهای فرسوده	ماده (۱۰)
تنظیم بازار از طریق واردات خودروهای نو	ماده (۱۱)
رفع موانع گمرکی واردات خودرو	ماده (۱۲)
رفع موانع استاندارد واردات خودرو	ماده (۱۳)

مأخذ: بررسی‌های پژوهش.

برای ارزیابی عملکرد براساس گزارش‌های موجود، روش کار به این صورت بوده است که پس از شناسایی احکام و تکالیف قانونی هر ماده و مشخص شدن دستگاه‌های متولی مرتبط برای هر ماده، با دستگاه‌های متولی به‌منظور اخذ

عملکرد نامه‌نگاری‌های لازم انجام شد. به‌موازات نامه‌نگاری به‌منظور اخذ عملکرد، جلسات کارشناسی برای بررسی مواد و آسیب‌شناسی قانون برگزار شد. گزارش ارزیابی تفصیلی ارزیابی عملکرد، واجد سه بخش است: ابتدا متن ماده قانونی مورد نظر ذکر می‌شود، سپس عملکرد ارائه شده توسط دستگاه(های) مسئول و سپس ارزیابی مرکز پژوهش‌ها از عملکرد ارائه می‌شود. بخش عملکرد مواد، عموماً براساس اطلاعات کتبی و مستدل ارائه شده توسط دستگاه‌های مسئول و ذی‌نفعان به مرکز پژوهش‌های مجلس تهیه و تدوین شده که در بخش ارزیابی، عملکرد مواد، مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و بر این اساس، ارزیابی هر ماده ارائه شده است.

## ۲. بررسی وضعیت صنعت خودرو ایران

بیش از نیم‌قرن از عمر صنعت خودرو در ایران می‌گذرد. این درحالی است که در مقایسه با سایر کشورها در این صنعت پیشرفت قابل قبولی حاصل نشده است. ایران در سال ۱۳۴۱ وارد صنعت خودروسازی شد، اما پس از گذشت تقریباً نیم‌قرن، هنوز جایگاه تثبیت شده‌ای در این صنعت ندارد و دارای راهبرد مشخصی نیست. صنعت خودروی ایران ظرفیت بالقوه تولید حدود دو میلیون دستگاه خودرو یعنی حدود ۶ هزار دستگاه خودرو در روز را دارد که ۶۰ درصد بزرگ و کوچک مانند فولاد، پتروشیمی، لاستیک، آلومینیوم، شیشه، نساجی، رنگ، مواد شیمیایی، و ... را رونق می‌دهد. این صنعت با فروش بیش از ۱.۳۶ میلیارد دلار، ۲.۷ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور را به خود اختصاص می‌دهد که حدود ۱۹ درصد از کل سهم صنعت را تشکیل می‌دهد. خودروسازی ایران از برخی از برندهای ملی، دانش طراحی موتور، اکسل، و سایر سیستم‌های خودرویی استفاده می‌کند و ضریب خودکفایی آن به بیش از ۷۰ درصد رسیده است. صنعت خودرو با ایجاد بیش از ۸۵۰ هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم و بیش از ۲۲۰۰ واحد فروش و خدمات پس از فروش در سطح کشور، شبکه لجستیک و محرک حمل‌ونقل، بزرگ‌ترین مشتری اعتبارات بانک‌هاست. صنعت خودرو در ایران نیز با داشتن سهم ۲ تا ۴ درصدی تولید ناخالص داخلی، نقشی حیاتی در اقتصاد ملی دارد؛ این صنعت در سن ۵۰ سالگی شاهد چالش‌های زیادی است که این موضوع مفصلاً در گزارش اول آسیب‌شناسی ساختار تنظیم‌گری صنعت خودرو مورد بررسی قرار گرفته و در ادامه به‌اختصار به برخی از ریشه‌های عقب‌ماندگی این صنعت در ایران، اشاره خواهد شد.

### ۲-۱. فقدان راهبرد اساسی و بلندمدت در صنعت خودرو

یک راهبرد بلندمدت در صنعت خودرو که مورد مفاهمه تصمیم‌گیران و سیاستگذاران بخش خودرو در کشور باشد، وجود ندارد و هنوز تصمیمات اساسی درخصوص مدل توسعه این صنعت گرفته نشده است. از این‌رو است که طی سه دهه گذشته دائماً این صنعت شاهد نوسان مداوم در حرکت میان توسعه برند داخلی و مونتاژ خودروهای بین‌المللی است و سیاستگذاران نتوانسته‌اند که یک مسیر مشخص را هدف‌گذاری و خودروسازان را به آن هدایت کنند. به‌طور مثال در دهه ۷۰، سیاست افزایش عمق داخلی‌سازی در خودروهای پژو ۴۰۵، پیکان و پراید و پس از آن طراحی و تولید خودروی سمند در دستور



کار قرار گرفت. اما بلافاصله اندکی بعد از آن استراتژی خودروسازی کشور در ابتدای دهه ۸۰ به سمت مونتاژ خودروهای فرانسوی تغییر جهت داد و مونتاژ پژو ۲۰۶ و رنو ال ۹۰ به کارویژه اصلی خودروسازان تبدیل شد. سپس در نیمه دوم دهه ۸۰ ایران خودرو به سمت طراحی موتور داخلی حرکت کرد و در ابتدای دهه ۹۰ طراحی و تولید دو خودروی تیا و دنا به هدف خودروسازان تبدیل شد؛ اما در ادامه و پس از امضای برجام در سال ۱۳۹۶ مجدداً هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا قرارداد بلندمدت مونتاژ خودرو را با پژو سیتروئن به امضا رساندند که البته این دو قرارداد نیز به دلیل خروج آمریکا از برجام در سال ۱۳۹۷ به نتیجه نرسید و مجدداً از اواخر همان سال هر دو شرکت ایران خودرو و سایپا مجدداً به سمت طراحی و تولید خودروی داخلی گام برداشتند و در سال ۱۳۹۹ شرکت سایپا خودروی شاهین را روانه بازار و از خودروی آریا رونمایی کرد و ایران خودرو نیز اقدام به رونمایی از خودروی تارا نمود.

## ۲-۲. ماهیت سیاسی - اقتصادی صنعت خودرو

نظام سیاستگذاری صنعتی خودرو در ایران هم از منظر ساختار تصمیم‌گیری و هم محتوای تصمیمات اتخاذ شده دارای ایراداتی است که باعث شده است با وجود گذشت چند دهه از شروع فعالیت این صنعت در ایران، همچنان عقب‌ماندگی قابل توجهی میان خودروسازان داخلی و رقبای خارجی آنها مشاهده شود. براساس قوانین و آیین‌نامه‌های تدوین شده پس از انقلاب، بیش از ۱۰ نهاد حاکمیتی در حوزه خودرو توان تصمیم‌گیری دارند که این مسئله موجب شده است که امکان راهبری واحد برای این صنعت وجود نداشته باشد. در میان نهادهای رگولاتور صنعت خودرو در ایران، می‌توان به هیئت‌وزیران، شورای رقابت، شورای عالی حفاظت محیط زیست، شورای عالی استاندارد، وزارت صمت، وزارت نفت، وزارت کشور، وزارت راه و شهرسازی و پلیس راهنمایی و رانندگی اشاره کرد. طی این چهار دهه بیش از ۱۰ مدیر از جناح‌ها و با تفکرات مختلف بر صنعت خودروی ایران حاکم بوده‌اند. اما روند تصمیمات میان این مدیران دارای تفاوت چندان جدی نبوده و عمده تفاوت‌ها نیز به رویکرد مختلف دولت‌ها ارتباط داشته است.

## ۲-۳. رویه‌های تاریخی مولد عقب‌ماندگی در این صنعت

الف) دولتی‌سازی در پوشش خصوصی‌سازی و آثار آن - رابطه بدون درنگ دولت با خودروسازان بدون هیچ محدودیتی - و همچنین نوع رابطه دولت و شرکت‌های خودروسازی و حاکمیت شرکتی در این بنگاه‌ها یکی از اساسی‌ترین وجوه ساختاری این صنعت است. دولت برخلاف آنکه در ظاهر حدود ۵ درصد از سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد از سهام سایپا را در اختیار دارد، اما با واگذاری سهام خود به شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل خود (مانند صندوق‌های بازنشستگی) و همچنین ایجاد یک نظام سهام‌داری چرخه‌ای در شرکت‌های خودروسازی، عملاً مدیریت ایران خودرو و سایپا را در اختیار خود نگاه داشته است. در نظام سهام‌داری چرخه‌ای مورد اشاره، شرکت‌های زیرمجموعه ایران خودرو و سایپا به صورت مستقیم و غیرمستقیم سهام شرکت ایران خودرو و سایپا را خریداری کرده و یک چرخه بسته مالکیتی ایجاد کرده‌اند. حجم این بخش از سهام در ایران خودرو حدود ۲۶ درصد و در سایپا حدود ۴۰ درصد است. سهام چرخه‌ای به دلیل ایجاد یک حلقه بسته، عملاً تحت مدیریت سهام‌داری (سهام‌دارانی) قرار می‌گیرد که دارای بیشترین سهم از شرکت اصلی هستند. از این طریق اعمال نظر دولت در شرکت‌های خودروساز و دخالت در آنها بی‌واسطه و

به سرعت امکان پذیر است. این مسئله موجب شده که با تغییر کلی و جزئی در دولت‌ها (تغییر رئیس‌جمهور، وزیر و ...) و حتی تغییر در نهادهایی که امکان چانه‌زنی و اعمال قدرت دارند، صنعت خودرو تحت تحولات فراوان قرار می‌گیرد. از این رو، به صورت ساختاری امکان سرمایه‌گذاری بلندمدت به‌ویژه در حوزه‌های با فناوری بالا که به دلیل بازدهی دیر هنگام و طولانی نیازمند پیش‌بینی‌پذیری بالایی است، در این صنعت از بین رفته و بنگاه‌ها را درگیر روزمرگی کرده است.

ب) سیاست‌های صنعتی متناقض و ناکارآمد مسئله پراهمیت دیگر این صنعت ساختار بازار در حوزه‌های مختلف فعالیت است. فعالان اقتصادی و شرکت‌ها براساس آنچه در بازار رخ می‌دهد، تصمیم می‌گیرند که برای حداکثر کردن سود خود چه فعالیت‌هایی را پیگیری کنند. در این میان دولت با ابزارهای زیادی که در اختیار دارد باید انگیزه و تصمیم شرکت‌ها را تحت تأثیر قرار داده، سود بنگاه را هم‌راستا با سود و منافع ملی کند. بنابراین سیاست‌های صنعتی اتخاذ شده از سوی دولت نقش محوری در جهت‌دهی به فعالیت‌ها دارد. طی ۳۰ سال گذشته سیاست‌های صنعتی بخش خودرو دارای ایرادات راهبردی در طراحی این ابزارها بوده است. سیاست‌هایی از جمله تعرفه واردات خودرو، تعرفه واردات قطعات خودرو، استانداردها، دستورالعمل قیمت‌گذاری و حمایت‌های مالی طی این چند دهه به کار گرفته شده، اما فهم ناقص از این ابزارها، اشتباه در عملیاتی‌سازی را به دنبال داشته است، از جمله:

- ممنوعیت واردات و یا تعرفه‌های بسیار بالا امکان رقابت اندک خودروسازان داخلی با خارجی را سلب کرده است. تعرفه واردات قطعات به دلیل طراحی اشتباه پلکان‌های آن عملاً داخلی‌سازی بیشتر از ۴۰ درصد را از صرفه اقتصادی خارج می‌کند.

- استانداردهای خودرویی بدون توجه به نیازهای بازار منطقه و ظرفیت‌های خودروسازان کشور تدوین می‌شود و برای اجرا هم با چالش‌های فراوان روبه‌رو است.

- دستورالعمل قیمتی، خودروسازان را به سمت کاهش کیفیت و عدم انگیزه افزایش تیراژ سوق می‌دهد. - از سایر ابزارهای سیاستی از جمله عوارض و مالیات به منظور تشویق به صادرات، طراحی پلتفرم و توسعه برند استفاده نشده است. لذا این موارد عملاً موجب شده که حرکت به سمت کاهش عمق داخلی‌سازی، حفظ تولیدات گذشته و کاهش کیفیت بیشترین منافع را برای تولیدکنندگان این عرصه رقم بزنند.

ج) وجود بسترهای فساد در صنعت خودرو، عدم لزوم افشای هیچ‌گونه اطلاعاتی از شیوه همکاری خودروسازان با زیرمجموعه‌های خود و همچنین شیوه فروش خودروها، موجب شده که دو حوزه تأمین قطعات (داخلی و خارجی) و فروش، طی این سال‌ها پذیرای فسادهای فراوانی باشد. علاوه بر این، وجود شرکت‌های متعدد ذیل خودروسازان و عدم افشای داده‌های هر کدام از این زیرمجموعه‌ها، عملاً موجب از کارافتادگی موتور حرکت شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به رغم ایرادات ذکر شده در بالا شده است.



### ۳. نتایج تفصیلی ارزیابی عملکرد اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو

#### ۳-۱. بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای ماده (۱)

ماده (۱) - دولت مکلف است حقوق ورودی خودروهای سواری را براساس حجم موتور، میزان مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی تعیین نماید.

#### جدول ۱. تکالیف ماده (۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو

موضوع	میزان عملکرد	ارزیابی اثربخشی اجرا
۱ شاخص‌های تعیین حقوق ورودی	ناقص انجام شده	اثربخشی ضعیف
مجموع ماده	(۵۰ درصد)	(صفر درصد)

مأخذ: بررسی‌های پژوهش.

#### - عملکرد دریافتی از دستگاه

گزارش عملکرد معاونت حمل‌ونقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت، در ارتباط با عملکرد این وزارتخانه در ارتباط با ماده (۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو حاکی از آن است که در حال حاضر در کتاب مقررات صادرات و واردات، میزان حقوق ورودی خودروهای سواری براساس حجم موتور که رابطه مستقیمی با میزان مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی دارد پیش‌بینی شده و در حال اجراست. این موضوع درحالی است که این ماده به‌طور مشخص تکلیف می‌کند که علاوه بر حجم موتور، میزان مصرف سوخت و میزان آلاینده‌گی نیز به‌طور مستقل به‌عنوان شاخص‌های تعیین حقوق ورودی خودروها در نظر گرفته شوند. بنابراین اقدام مقتضی دولت در خصوص تنها تکلیف قانونی ماده (۱) «ناقص انجام شده» است. بنابراین میزان عملکرد دولت در راستای اجرای ماده (۱) قانون موضوعه، ۵۰ درصد است.

#### - ارزیابی اجرا

طی دهه‌های گذشته، میزان تعرفه واردات خودروهای سواری صرفاً بر مبنای حجم موتور خودروی ورودی تغییر می‌کرد و بر این مبنا تخفیفات بر واردات خودروهای با حجم موتور پایین‌تر اعمال می‌شد. در شرایطی که قانونگذار در بند «۱» قانون ساماندهی بر تغییر معیار سنجش تعرفه ورودی خودروها، براساس میزان مصرف سوخت و آلاینده‌گی خودروها، علاوه بر معیار حجم موتور، تصریح کرده است. مطابق تصویب نامه هیئت‌وزیران در تاریخ ۱۴۰۱/۱۲/۲۸، حقوق ورودی خودروهای سواری در ادامه روند گذشته، براساس حجم موتور تعیین شده و همان‌طور که در جدول ۲ مشخص شده، صرفاً تغییراتی در میزان تعرفه ورودی گروه‌های مختلف تعرفه‌ای اعمال شده است.

#### جدول ۲. حقوق ورودی خودروهای سواری در سال ۱۴۰۲

کد تعرفه	شرح تعرفه / نوع خودرو	حقوق ورودی
۸۷۰۳۲۱۹۰	خودرو سواری با حجم موتور تا ۱۰۰۰ سی‌سی جرقه‌ای - احتراقی - بنزینی	۲۰
۸۷۰۳۲۲۹۰	خودرو سواری با حجم موتور ۱۰۰۱ تا ۱۵۰۰ سی‌سی جرقه‌ای - احتراقی - بنزینی	۷۰
۸۷۰۳۲۳۱۹	خودرو سواری با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی جرقه‌ای - احتراقی - بنزینی	۹۵

کد تعرفه	شرح تعرفه / نوع خودرو	حقوق ورودی
۸۷۰۳۲۳۲۹	خودرو سواری با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی جرقه‌ای - احتراقی) - بنزینی	۱۳۵
۸۷۰۳۲۳۳۹	خودرو سواری با حجم موتور ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی جرقه‌ای - احتراقی) - بنزینی	۱۶۵
۸۷۰۳۲۴۹۰	خودرو سواری با حجم موتور بیشتر از ۳۰۰۰ سی‌سی جرقه‌ای - احتراقی) - بنزینی	۱۷۵
۸۷۰۳۳۱۹۰	خودرو سواری با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی دیزل یا نیمه دیزل	۷۰
۸۷۰۳۳۲۱۹	خودرو سواری با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی دیزل یا نیمه دیزل	۹۰
۸۷۰۳۳۲۲۹	خودرو سواری با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی دیزل یا نیمه دیزل	۱۳۵
۸۷۰۳۳۳۱۹	خودرو سواری با حجم موتور ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی دیزل یا نیمه دیزل	۱۶۵
۸۷۰۳۳۳۲۹	خودرو سواری با حجم موتور بیشتر از ۳۰۰۰ سی‌سی دیزل یا نیمه دیزل	۱۷۵
۸۷۰۳۴۰۱۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی ۱۵۰۰ سی‌سی و کمتر (بنزین - هیبرید)	۱۵
۸۷۰۳۴۰۲۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید)	۲۰
۸۷۰۳۴۰۳۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید)	۵۰
۸۷۰۳۴۰۹۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی بیشتر از ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید)	۱۴۰
۸۷۰۳۵۰۱۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی ۱۵۰۰ سی‌سی و کمتر (بنزین - هیبرید)	۱۵
۸۷۰۳۵۰۲۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید)	۲۰
۸۷۰۳۵۰۳۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید)	۵۰
۸۷۰۳۵۰۹۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی بیشتر از ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید)	۱۴۰
۸۷۰۳۶۰۱۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی ۱۵۰۰ سی‌سی و کمتر (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۱۵
۸۷۰۳۶۰۲۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۱۵
۸۷۰۳۶۰۳۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۴۰
۸۷۰۳۶۰۹۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز جرقه‌ای احتراقی بیشتر از ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۱۳۵
۸۷۰۳۷۰۱۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی ۱۵۰۰ سی‌سی و کمتر (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۱۵
۸۷۰۳۷۰۲۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۱۵
۸۷۰۳۷۰۳۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۴۰
۸۷۰۳۷۰۹۰	خودرو سواری با حجم موتور پیستونی درون‌سوز تراکمی احتراقی بیشتر از ۲۵۰۰ سی‌سی (بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	۱۳۵



کد تعرفه	شرح تعرفه / نوع خودرو	حقوق ورودی
	(بنزین - هیبرید) (قابل شارژ با منبع خارجی)	
۸۷۰۳۸۰۰۰	سایر وسایل نقلیه تنها با موتور برقی برای نیرو محرکه	۱۵
۸۷۰۳۹۰۰۰	سایر وسایل نقلیه	۱۳۵

مأخذ: [۱].

همچنین در جدول ۳، به تاریخچه نرخ تعرفه اسمی خودروهای سواری در طول سال‌های قبل از ممنوعیت واردات در سال ۱۳۹۷ اشاره شده است.

جدول ۳. بررسی روند نرخ حقوق ورودی انواع خودرو سواری (ردیف ۸۷۰۳) طی سال‌های ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۳

سال	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷
حقوق ورودی	۱۱۵	۱۱۵	۱۰۰	۱۶۰	۱۶۵	۱۷۰*	۱۴۵	۱۴۷	۱۵۵	۱۶۵	۱۷۵	۱۸۵	۴۰	۷۵	۴۰

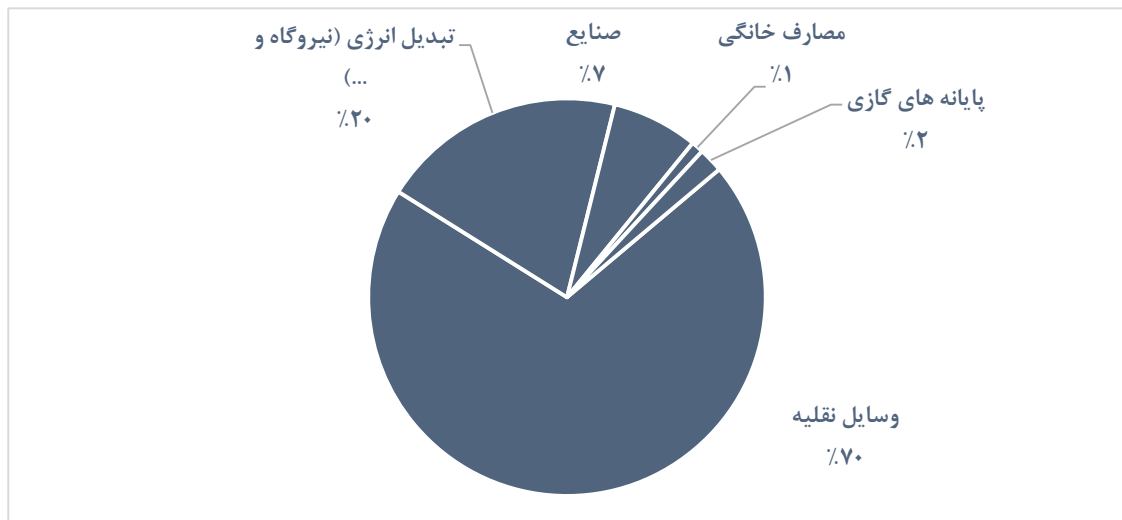
مأخذ: [۲].

اعطای تخفیفات در حقوق ورودی، در گروه عملکرد مورد نظر، به‌عنوان یکی از ابزارهای در اختیار سیاستگذار خودرویی، می‌تواند در شرایطی که وضعیت مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها در کشور به سمت‌وسوی مناسبی حرکت نمی‌کند و مسئله ناترازی بنزین و در کنار آن سهم جدی خودروها در آلودگی کلان‌شهرها به معضلات جدی کشور تبدیل شده است؛ کشور در سال‌های اخیر با مشکل کمبود بنزین برای خودروهای سواری مواجه بوده و در بازه‌های زمانی مختلف، به‌اجبار مسیر واردات سوخت را در پیش گرفته است، موضوعی که پیش‌بینی می‌شود در سال‌های آینده تشدید خواهد شد و در شرایطی که کشور را با محدودیت‌های ارزی مواجه می‌کند، ناچار به تخصیص ارز جهت واردات بنزین خواهد شد. البته باید توجه شود که مواردی از جمله قیمت بنزین و یارانه سوخت و اثرات آن بر الگوی مصرف و فرسودگی بخش زیادی از ناوگان حمل‌ونقل کشور سهم بیشتری در به‌وجود آمدن این معضل در کشور دارند.<sup>۱</sup>

علاوه‌برآن، از آنجاکه آلودگی هوای کلان‌شهرها و سهم جدی خودروها در آن نیز به‌عنوان یکی از مسائل جدی کشور در سال‌های اخیر مطرح است؛ شکل ۲، سهم وسایل نقلیه در آلودگی هوای شهر تهران را نشان می‌دهد. همان‌طور که مشخص است، وسایل نقلیه، به‌عنوان ریشه ۷۰ درصد از آلودگی هوا در کلان‌شهر تهران شناسایی شده‌اند.

۱. موضوع بهینه‌سازی مصرف سوخت در بخش تحلیلی مواد (۳) و (۱۰) قانون، مورد بررسی بیشتر قرار گرفته است.

شکل ۲. نمودار سهم وسایل نقلیه در آلودگی هوای شهر تهران



مأخذ: [۳].

میزان تعرفه واردات خودروهای سواری طی دهه‌های گذشته صرفاً بر مبنای حجم موتور خودروی ورودی تغییر می‌کرد و بر این مبنا تخفیفات بر واردات خودروهای با حجم موتور پایین‌تر اعمال می‌شد. در شرایطی که قانونگذار در بند «۱» قانون ساماندهی بر تغییر معیار سنجش تعرفه ورودی خودروها، بر اساس میزان مصرف سوخت و آلاینده‌ی خودروها، علاوه بر معیار حجم موتور، تصریح کرده است. حقوق ورودی خودروهای سواری در ادامه روند گذشته، بر اساس حجم موتور تعیین شده، با توجه به نکات مطرح شده، بی‌توجهی به جهت‌گیری قانونگذار در این ماده، منجر به عدم تحقق اهداف سیاستگذار در مسیر بهینه‌سازی مصرف سوخت در کشور و کاهش آلاینده‌ی ناشی از وسایل نقلیه خواهد شد. بر همین اساس، در نهایت لازم است به این نکته اشاره شود که با بررسی نحوه اجرای ماده (۱) این قانون، بنابراین در خصوص تنها تکلیف قانونی ماده (۱)، اثربخشی اجرای آن توسط دولت «اثربخشی ضعیف» است. بنابراین ارزیابی اثربخشی اجرای ماده (۱) قانون موضوعه توسط دولت، صفر درصد است.

### ۳-۲. بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای ماده (۴)

ماده (۴) - واردات خودرو برابر آیین‌نامه‌ای که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با رعایت شرایط زیر پیشنهاد می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، مجاز است:

- تعیین مشخصات فنی خودرو با اولویت واردات خودروهای برقی، ترکیبی، کم‌مصرف، ایمن و مورد استفاده عامه،
- تأمین خدمات پس از فروش و انتقال فناوری - تعیین صلاحیت‌های فنی و حرفه‌ای واردکنندگان و برخورداری از نمایندگی رسمی خودروساز خارجی،
- تعیین سقف واردات خودرو با ملاحظه تنظیم بازار، حمایت از تولید باکیفیت داخلی و رعایت منابع ارزی کشور با اولویت مصرف ارز برای کالاهای اساسی و ضروری.



تبصره «۱»- واردات موارد ضروری غیرتجاری که مصادیق آن توسط هیئت وزیران تعیین می‌شود، مشمول این ماده نخواهد شد.  
تبصره «۲»- حکم این ماده برای مدت پنج سال از تاریخ ابلاغ اعتبار دارد.

#### جدول ۴. تکالیف ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو

موضوع	میزان عملکرد	ارزیابی اثربخشی اجرا
۱	انجام شده	اثربخشی متوسط
مجموع ماده	(۱۰۰ درصد)	(۵۰ درصد)

مأخذ: بررسی‌های پژوهش.

#### - عملکرد دریافتی از دستگاه

گزارش عملکرد معاونت حمل‌ونقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت، در ارتباط با عملکرد این وزارتخانه در ارتباط با ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو حاکی از آن است که آیین‌نامه واردات خودروهای نو در قالب تصویب نامه شماره ۱۹۳۳۷۸/ت ۶۲۰۷۲ ه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۳ درخصوص واردات خودروهای نو ابلاغ و در حال اجراست. بنابراین اقدام مقتضی دولت درخصوص تنها تکلیف قانونی ماده (۱) «انجام شده» است. بنابراین میزان عملکرد دولت در راستای اجرای ماده (۱) قانون موضوعه، ۱۰۰ درصد است.

#### - ارزیابی اجرا

با بررسی روند تغییرات میزان تعرفه واردات خودرو و اعمال ممنوعیت بر آن در دوره‌های مختلف، علاوه بر نبود انسجام در تصمیمات اتخاذ شده در دوره‌های مختلف، ردپای وضعیت منابع ارزی کشور و درآمدهای گمرکی دولت به‌عنوان ریشه تصمیمات در بازه‌های زمانی متفاوت، به‌صورت جدی مشاهده می‌شود.

بعد از پیروزی انقلاب و با شروع جنگ تحمیلی واردات خودرو به ایران ممنوع شد. از اواخر دهه ۶۰ واردات خودرو به ایران آزاد شد، اما در سال ۱۳۷۳ و با بروز مشکلات ارزی، دولت تصمیم به ممنوعیت واردات خودرو به کشور گرفت. از این تاریخ تا سال ۱۳۸۳ واردات خودرو به کشور همچنان مجاز نبود تا اینکه در سال ۱۳۸۳ دولت تصمیم می‌گیرد با وضع تعرفه سنگین یعنی ۱۷۰ درصد واردات خودرو به کشور را آزاد کند و مقرر شد که سالیانه تعرفه واردات خودرو ۲۰ درصد کاهش یابد تا بازار داخلی برای ورود به سازمان تجارت جهانی آماده شود؛ اما کاهش ۲۰ درصدی تعرفه تنها در سال ۱۳۸۴ اعمال شد و پس از آن در فاصله سال‌های ۸۴ تا ۸۸ تعرفه واردات تنها ۱۰ درصد کاهش یافت، به‌طوری‌که در اوایل دهه ۱۳۹۰ شمسی تعرفه به ۹۰ درصد رسید. در سال ۱۳۹۲ به‌دلیل افزایش بیش از دو برابری نرخ ارز، تعرفه واردات خودرو کاهش پیدا کرد. بنابراین تعرفه اسمی خودروهای وارداتی بنا بر حجم موتورشان بین ۴۰ تا ۷۵ درصد انتخاب شد. در این سال دولت واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی را ممنوع اعلام کرد.

در سال ۱۳۹۶ و با پیش‌بینی که برای افزایش نرخ ارز صورت گرفته بود؛ درنهایت دولت تصمیم گرفت که مجدداً تعرفه‌های واردات خودرو را افزایش دهد. در جریان افزایش تعرفه‌ها، طبق ابلاغیه معاون اول رئیس‌جمهور خودروهای

با حجم موتور تا ۱۵۰۰ سی‌سی که تعرفه واردات آنها ۴۰ درصد بود، مشمول تعرفه ۵۵ درصدی شد و خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی که تعرفه قبلی آنها ۴۰ درصد تعیین شده بود، در ضوابط جدید مشمول تعرفه ۷۵ درصدی شدند. همچنین تعرفه واردات خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی که قبلاً ۵۵ درصد بود، ۹۵ درصد تعیین شد. در نهایت در اردیبهشت سال ۱۳۹۷ و با توجه به مشکلات تأمین ارز، دولت تصمیم به ممنوعیت واردات خودروهای سواری گرفت.

واردات خودرو طی سالیان گذشته و قبل از سال ۱۳۹۷ در کشور بخشی از نیاز و تقاضای بازار را برطرف می‌کرد و با اعمال محدودیت‌ها در حوزه واردات، بخش‌هایی از بازار داخلی دچار آشفتگی و ناتوانی در تأمین نیاز مصرف‌کنندگان شده است. در وضعیت فعلی و با محدودیت واردات خودروهای نو در کشور، برخی از خودروهای خارجی و مونتاژی موجود در بازار با افزایش قیمت چند برابری و به قیمت‌های گزاف مبادله می‌شوند و با نمونه‌های بین‌المللی موجود در بازارهای منطقه، اختلاف قیمت معناداری دارند.

جداول ۵، ۶ و ۷ به بررسی روند تغییرات تعدادی از خودروهای وارداتی، مونتاژی و تولیدی در بازه ۱۳۹۶-۱۴۰۳ پرداخته که اثر ممنوعیت واردات بر افزایش قیمت خودروهای با رده قیمتی بالا- خودروهای وارداتی- و تا حدی بر افزایش قیمت خودروهای میان‌رده- خودروهای مونتاژی- قابل مشاهده است.

جدول ۵. تغییرات قیمت محصولات وارداتی در شهریورماه ۱۳۹۶ و مردادماه ۱۴۰۳

نوع	سال ۱۳۹۶	سال ۱۴۰۳	میزان رشد
هیوندا النترا	۱۳۴ میلیون تومان	۲ میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان	۲۰۳۴ درصد
هیوندا توسان	۱۶۲ میلیون تومان	۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان	۲۶۴۶ درصد
قیمت دلار	۳۸۰۰ تومان	۵۹ هزار تومان	۱۴۵۲ درصد

مأخذ: [۴].

جدول ۶. تغییرات قیمت برخی محصولات مونتاژی در شهریورماه ۱۳۹۶ و مردادماه ۱۴۰۳

نوع	سال ۱۳۹۶	سال ۱۴۰۳	میزان رشد
جک اس ۵ اتوماتیک	۹۵ میلیون تومان	۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان	۱۶۸۹ درصد
چری تیگو ۷	۱۲۰ میلیون تومان	۲ میلیارد تومان	۱۵۶۶ درصد
قیمت دلار	۳۸۰۰ تومان	۵۹ هزار تومان	۱۴۵۲ درصد

مأخذ: همان.

جدول ۷. تغییرات قیمت برخی محصولات تولیدی در شهریورماه ۱۳۹۶ و مردادماه ۱۴۰۳

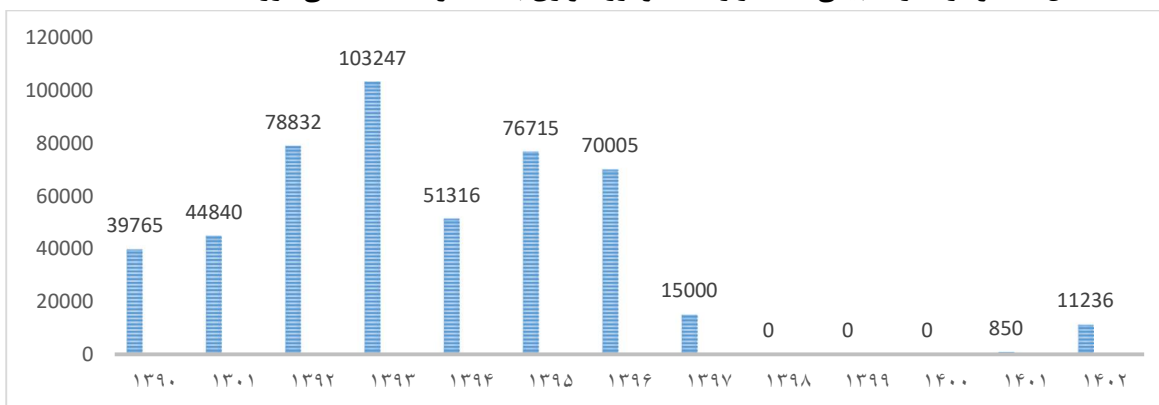
نوع	سال ۱۳۹۶	سال ۱۴۰۳	میزان رشد
پژو پارس	۳۸ میلیون تومان	۶۵۰ میلیون تومان	۱۶۱۰ درصد
پژو ۲۰۷ دنده‌ای	۴۵ میلیون تومان	۷۴۰ میلیون تومان	۱۵۴۴ درصد
قیمت دلار	۳۸۰۰ تومان	۵۹ هزار تومان	۱۴۵۲ درصد

مأخذ: همان.



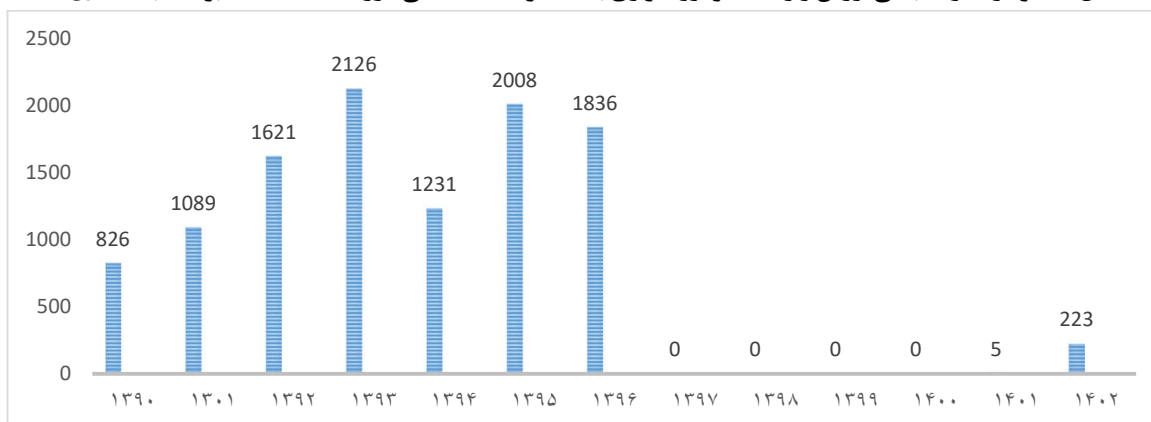
از این رو، هدف اصلی قانونگذار در ماده (۴) و آیین‌نامه مربوطه، ایجاد ثبات و تنظیم بازار خودروی کشور بوده، اما در این مسیر محدودیت‌هایی وجود دارد که راه را برای واردات و تنظیم بازار ناهموار کرده است. یکی از مشکلات اساسی در این حوزه بحث تخصیص ارز برای خودروهای وارداتی به کشور می‌باشد که همان‌طور که در شکل‌های ۳، ۴ و ۵ و جدول ۸ مشاهده می‌شود، باعث روند عرضه قطره‌چکانی خودرو در بازار کشور طی دو سال گذشته شده است.

شکل ۳. نمودار آمار تطبیقی تعداد واردات خودرو سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲



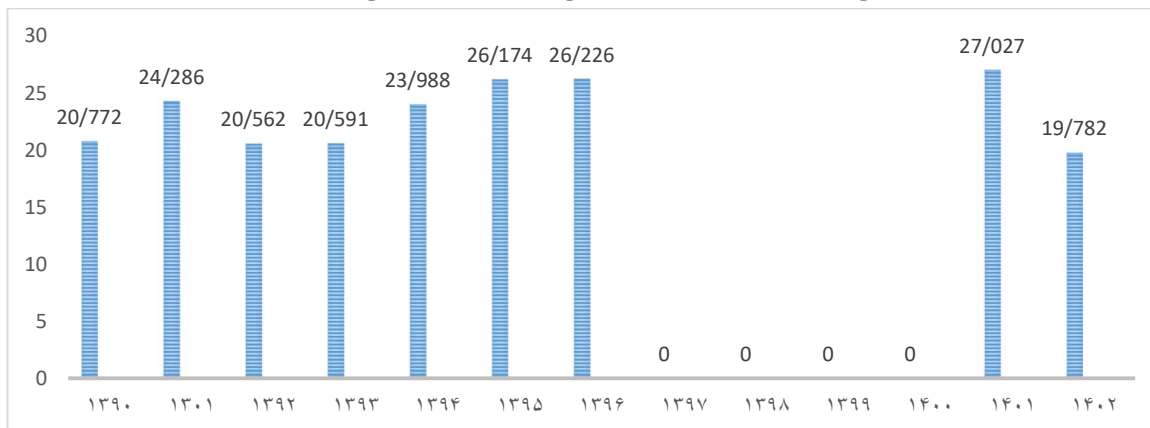
مأخذ: [۵].

شکل ۴. نمودار آمار تطبیقی ارزش واردات خودرو سواری با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ برحسب (میلیون دلار)



مأخذ: همان.

شکل ۵. نمودار آمار تطبیقی میانگین ارزش هر خودرو وارداتی با کد تعرفه ۸۷۰۳ طی دوره ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۲ برحسب (هزار دلار)



مأخذ: همان.

جدول ۸. آمار واردات خودرو سه‌ماهه اول سال ۱۴۰۳

نوع خودرو	شرح	تعداد دستگاه
بنزینی	خودروهای وارد شده به کشور	۲۳,۳۷۶
	خودروهای موجود در منطقه و در حال حمل	۳۲,۰۰۰
برقی	خودروهای وارد شده به کشور	۳,۷۲۱
	خودروهای موجود در منطقه	۸,۰۰۰
	خودروهای در حال حمل	۲,۰۰۰
	مجموع کل	۶۹,۰۹۷

مأخذ: [۶].

درنهایت و براساس نکات مطرح شده، لازم است به این نکته اشاره شود که با بررسی نحوه اجرای ماده (۴) این قانون، بنابراین درخصوص تنها تکلیف قانونی ماده (۴)، اثربخشی اجرای آن توسط دولت «اثربخشی متوسط» است. بنابراین ارزیابی اثربخشی اجرای ماده (۱) قانون موضوعه توسط دولت، ۵۰ درصد است.

### ۳-۳. بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای مواد (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)

ماده (۱۱) - به منظور تنظیم بازار خودرو، واردات خودروهای کارکرده مجاز است.  
تبصره «۱» - برای واردات این خودروها، انتقال فناوری موضوع بند «۲» و نیز اجرای بند «۳» ماده (۴) این قانون، لازم‌الرعایه نیست.  
تبصره «۲» - آیین‌نامه اجرایی این ماده مشتمل بر مواردی از جمله نحوه تأمین ارز مورد نیاز و حمایت از تولید داخل، ضوابط فنی این خودروها، عمر (کمتر از پنج سال در زمان ورود به گمرک) و نحوه احراز آنها و شرایط واردات توسط اشخاص حقیقی و حقوقی به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران گمرک جمهوری اسلامی



ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، ظرف یک ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد. وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف است گزارش عملکرد این ماده را هر ۶ ماه به کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی ارسال نماید.

**ماده (۱۲)** - تبصره «۶» ماده‌واحد قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راه‌سازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها مصوب ۱۳۷۱/۱۰/۲ به شرح زیر اصلاح و تبصره «۸» ماده‌واحد مذکور حذف می‌شود:

**تبصره «۶»** - ارزش ماشین‌آلات راه‌سازی و خودروهایی که ورود آنها به کشور مجاز است (اعم از نو و یا کارکرده)، هر سال پس از بررسی مستندات قابل دسترس، از جمله قیمت شرکت‌های تولیدکننده و یا قیمت نمایندگی‌های اصلی در کشورهای ثالث و یا قیمت بازار (درخصوص ماشین‌آلات و خودروهای کارکرده) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با هماهنگی گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین می‌شود و مبنای محاسبه حقوق ورودی (از جمله حقوق و عوارض گمرکی و سود بازرگانی) قرار می‌گیرد.

**ماده (۱۳)** - استفاده از استانداردهای ملی کشور و یا استانداردهای کشور مبدأ تولیدکننده برای خودروهای وارداتی موضوع این قانون، با تأیید سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط زیست امکان‌پذیر است.

#### جدول ۹. تکالیف مواد (۱۱)، (۱۲) و (۱۳) قانون ساماندهی صنعت خودرو

موضوع	وضعیت عملکرد	ارزیابی اجرا
۱ آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده	انجام‌شده	اثربخشی ضعیف
۲ رفع موانع گمرکی واردات خودروهای نو و کارکرده	انجام‌شده	اثربخشی متوسط
۳ رفع موانع استاندارد واردات خودروهای نو و کارکرده	انجام‌شده	اثربخشی متوسط
مجموع مواد	(۱۰۰ درصد)	(۳۳ درصد)

مأخذ: بررسی‌های پژوهش.

#### - عملکرد دریافتی از دستگاه

گزارش عملکرد معاونت حمل‌ونقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان ملی استاندارد در ارتباط با عملکرد این وزارتخانه درخصوص ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو حاکی از آن است که آیین‌نامه واردات خودروهای دست‌دوم طی نامه شماره ۷۹۱۳۸۰ مورخ ۱۴۰۲/۵/۲۲ جهت طی مراحل تصویب به هیئت محترم دولت ارسال و در تاریخ ۲۷ تیرماه ابلاغ شد. همچنین درخصوص تکلیف قانونی ماده (۱۲)، در حال حاضر مطابق تبصره «۶» ماده (۱۲) تعیین ارزش ماشین‌آلات راه‌سازی و خودروی که ورود آنها به کشور مجاز است (اعم از نو و کارکرده) در کارگروه مشترک وزارت متبوع و گمرک جمهوری اسلامی ایران حسب تقاضا مورد بررسی و تأیید قرار می‌گیرد. علاوه بر آن، درخصوص تکلیف قانونی ماده (۱۳)، دستورالعمل صدور تأییدیه وسایل نقلیه دست دوم وارداتی به شماره ۱۵۲/۲۶۹/د در تاریخ ۱۴۰۲/۵/۱۶ به تصویب سازمان ملی استاندارد رسیده است. در مجموع از ۳ تکلیف قانونی مواد (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)، اقدام مقتضی دولت درخصوص هر ۳ مورد «انجام شده» است. بنابراین میزان عملکرد دولت در راستای اجرای ماده (۱۰) قانون موضوعه، ۱۰۰ درصد است.

## - ارزیابی اجرا

کاهش تولید و واردات انواع خودروها و قطعات آنها، منجر به تلاطم در بازار این مدل خودروها و سونامی افزایش قیمت طی سال‌های اخیر شده است. به طوری که اختلاف بین قیمت داخل و قیمت خارج برخی از خودروهای سواری وارداتی به بیش از ۵۰۰ درصد رسیده است. در این راستا، وضعیت در خصوص خودروهای تجاری نیز مشابه بوده و اختلاف بین قیمت داخل و قیمت خارج برخی از مدل‌های وارداتی به حدود ۳۰۰ درصد رسیده است. کاهش عرضه خودروهای سواری و تجاری علاوه بر افزایش قیمت، سبب کند شدن روند نوسازی خودروهای فرسوده شده و افزایش مصرف سوخت، آلودگی هوا و افزایش تلفات سوانح جاده‌ای را در پی داشته است.

با توجه به شرایط موجود، افزایش عرضه خودروهای سواری و تجاری می‌تواند سبب کاهش التهابات بازار و تسریع نوسازی خودروهای فرسوده شود. افزایش عرضه از دو مسیر تولید و واردات امکان‌پذیر بوده که در این گزارش به واردات پرداخته شده است. مشکل اصلی در مسیر واردات تأمین ارز است. خودروهای کارکرده موجود در خارج از کشور، قیمت بسیار پایین‌تری نسبت به خودرو نو دارند؛ به عنوان نمونه خودرو ۲۰۷ مدل ۲۰۱۲ با ۱۵۰ کیلومتر کارکرد که در خارج کشور با اسم ۲۰۶+ فروخته می‌شود، قیمتی برابر با ۳۵۰۰ دلار دارد. قیمت ساندرلو ۵ سال ساخت ۵۰ درصد پایین‌تر از قیمت خودرو نو است و قیمت کشنده ولوو FH500 با سن ۵ سال نیز ۵۰ درصد کمتر از خودرو نو مشابه است. بنابراین با واردات خودرو کارکرده با ارزشی بسیار کمتری می‌توان میزان عرضه را افزایش و قیمت خودرو را کاهش داد.

ممنوعیت واردات خودرو در کنار تورم عمومی سبب افزایش قیمت خودروها در کشور شده که این افزایش قیمت برای خودروهای وارداتی بیشتر بوده است. در مدل خودروهای مورد بررسی، قیمت خودروهای وارداتی (مدل ۲۰۱۸ و ۲۰۱۷) در داخل کشور نسبت به خارج از کشور (مدل ۲۰۲۲) به صورت میانگین ۲۸۱ درصد بیشتر است. این افزایش قیمت سبب ایجاد نارضایتی شدید اجتماعی شده که این موضوع دلیل ممنوعیت واردات محدودیت در تأمین ارز بوده است.

جدول ۱۰. مقایسه قیمت خودروهای وارداتی در داخل و خارج از کشور

نام خودرو و مدل	قیمت داخل (هزار دلار)	قیمت خارج مدل ۲۰۲۲ (هزار دلار)	اختلاف قیمت (درصد)
هیوندایی آی ۲۰ ۲۰۱۷	۴۰	۱۵	۱۶۷
سوناتا هیبرید ۲۰۱۸	۹۵	۲۴.۹	۲۸۲
هیوندایی النترا ۲۰۱۷	۶۸	۱۹.۸	۲۴۵
کیا اپتیما ۲۰۱۸	۹۲	۲۴.۹	۲۶۸
بی‌ام و ۲۸ آی ۲۰۱۶	۲۱۷	۳۵.۴	۵۱۲
بی‌ام و ۷۳۰ آی ۲۰۱۷	۲۸۳	۸۶.۸	۲۲۶
بی‌ام و ۵۳۰ ۲۰۱۸	۲۶۳	۵۷.۱	۳۶۱
رنو کولیوس ۲۰۱۸	۹۵	۳۲.۹	۱۸۹
میانگین			۲۸۱

مأخذ: یافته‌های تحقیق بر مبنای تحقیقات میدانی و سایت‌های معتبر جهانی و داخلی.



### جدول ۱۱. مقایسه قیمت خودروهای تجاری وارداتی و تولید داخل در داخل کشور با قیمت جهانی<sup>۱</sup>

نام کشنده	سال تولید	کارکرد (هزار کیلومتر)	قیمت در داخل (هزار دلار)	قیمت در خارج (هزار دلار)	اختلاف قیمت (درصد)
اسکانیا G410	۲۰۱۶	۸۰۰	۱۸۴	۶۹	۱۶۷
داف ۴۸۰	۲۰۲۰	۰	۱۲۸	۷۹	۶۲
ولوو FH500	۲۰۱۸	۹۱	۲۳۷	۶۴	۲۷۰
MAN480	۲۰۰۸	۱۶۰	۱۱۲	۲۸	۲۹۹
میانگین					۲۰۰

مأخذ: همان.

واردات خودروی کارکرده دارای مزایا و معایبی است. در ادامه برخی از مزایای واردات خودروی کار کرده آورده شده است: واردات خودروی کارکرده باعث افزایش عرضه در بازار خواهد شد. با توجه به شرایط فعلی بازار خودرو در کشور، افزایش عرضه می‌تواند به کنترل بازار کمک کند. در بلندمدت نیز با تغییر حقوق ورودی این خودروها می‌توان عرضه و تقاضای این محصولات را به گونه‌ای کنترل کرد که از یک سو بازار با ثباتی شکل بگیرد و از سوی دیگر، تولیدکننده داخلی متضرر نشود. به نحوی که شرکت‌های داخلی برای بهره‌مندی از سهم بیشتر بازار به سمت ارتقای کیفیت محصولات خود حرکت کنند. تقویت ابزارهای دولت در جهت کنترل انحصار در بازار زمینه لازم برای اصلاح قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو را نیز فراهم می‌کند.

واردات خودروی صفر به منظور تأمین نیاز بازار مستلزم تأمین ارز در حجم بالاست. قیمت خودروهای دست دوم در سطح جهانی نسبت به خودروی صفر به مراتب کمتر و گاهی تا کمتر از نصف قیمت محصول نو است. لذا می‌توان با تأمین ارز کمتر نسبت به واردات خودروی صفر، نیاز بازار را تأمین کرد. به عنوان نمونه، خودرو ۲۰۷ مدل ۲۰۱۲ با ۱۵۰ کیلومتر کارکرد که در خارج کشور با اسم ۲۰۶+ فروخته می‌شود قیمتی برابر با ۳۵۰۰ دلار دارد.

### جدول ۱۲. قیمت محصولات نو و دست دوم (دلار)

عنوان	نو (صفر کیلومتر)	تولید ۳ سال قبل	تولید ۵ سال قبل	تولید ۱۰ سال قبل
پژو ۲۰۷	-	-	-	۳۵۰۰
داجیا ساندرو	۱۶.۰۰۰	۱۰.۰۰۰	۸.۰۰۰	۶.۷۰۰
تویوتا یاریس	۲۴.۰۰۰	۱۷.۰۰۰	۱۵.۰۰۰	۱۳.۰۰۰
فولکس گلف	۳۵.۰۰۰	۲۲.۰۰۰	۱۸.۰۰۰	۱۶.۰۰۰

مأخذ: همان.

با توجه به شرایط فعلی کشور توجه ویژه به این صنعت الزامی است. در حال حاضر عدم تأمین خودروی مورد نیاز در کشور، ممنوعیت واردات، انحصاری بودن صنعت خودرو که منجر به کاهش کیفیت خودروهای داخلی و ایجاد فاصله بین خودروهای تولید داخل و خودروهای بین‌المللی شده، باعث ایجاد نارضایتی عمومی شده است. واردات خودروی کارکرده علاوه بر کنترل بازار، کاهش انحصار در صنعت خودرو و الزام خودروسازان به افزایش کیفیت، باعث افزایش

۱. با توجه به نوسانات ارز به منظور محاسبه بیشینه قیمت خودرو مشابه در خارج از کشور، قیمت دلار معادل ۳۰ هزار تومان لحاظ شده است.

رضایت عمومی در حوزه صنعت خودرو و همسویی بیشتر مردم با حاکمیت خواهد شد.

در بسیاری از کشورهای پیشرفته، به‌منظور کاهش مصرف سوخت، ترافیک و مشکلات متعدد خودروی شخصی، حمل‌ونقل عمومی به‌گونه‌ای توسعه یافته است که دسترسی کامل، سریع و راحت به تمام نقاط شهرها برای شهروندان وجود داشته باشد. لذا ایجاد و گسترش حمل‌ونقل عمومی مستلزم سرمایه‌گذاری دولتی بوده که امروزه تأمین سرمایه برای حمل‌ونقل عمومی در کشور، یکی از چالش‌های مهم دولت است. اختصاص تمام تعرفه دریافتی از واردات خودروی کارکرده به حمل‌ونقل عمومی باعث گسترش این مقوله خواهد شد. میزان درآمد دولت از واردات خودروی کارکرده بیشتر از خودروی نو خواهد بود؛ چراکه افت قیمت خودروی کارکرده در داخل کشور کمتر از افت قیمت آن در خارج کشور است.

در تاریخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۶ لایحه الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو از طرف دولت به مجلس ارسال شد. در این لایحه واردات خودروی کارکرده به‌منظور تنظیم بازار مجاز شده است که در تاریخ ۱۴۰۲/۰۴/۲۸ ابلاغ شد. در این قانون فرصت یک ماه برای تصویب آیین‌نامه اجرایی در نظر گرفته شده بود و پس از گذشت حدود یک سال از مهلت قانونی، این آیین‌نامه ۲۷ تیرماه ۱۴۰۳ آیین‌نامه ابلاغ شد. آیین‌نامه ابلاغ شده دارای ایراداتی است که در ادامه تشریح می‌شود.

در ماده (۲) فاصله زمانی یک ساله برای تعیین تعداد واردات خودروی کارکرده لحاظ شده است. با توجه به پویایی بالا بازار خودرو، این فاصله زمانی زیاد به‌نظر می‌رسد. لذا پیشنهاد می‌شود بازه زمانی از یک سال به ۳ ماه کاهش یابد. همچنین در ماده (۳) شیوه تأمین ارز از روش‌های مختلف مورد تأیید بانک مرکزی تعیین شده است. این ماده بسیار کلی بوده و مطابق با این ماده بانک مرکزی اختیار کامل در میزان تخصیص ارز خرید این خودروها را دارد. پیشنهاد می‌شود به‌منظور تسهیل تأمین ارز مورد نیاز برای واردات خودرو از شیوه‌های مشخص مانند تخصیص بخشی از ارز مورد استفاده برای واردات قطعات خودروهای مونتاژی یا تخصیص کسری از ارز ناشی از صادرات کالاهای صنعتی، به واردات خودرو استفاده شود؛ این شیوه می‌تواند مشوقی برای افزایش صادرات و ارزآوری باشد و به تأمین ارز بیشتر کمک کند.

علاوه‌براین موارد، در بند «الف» ماده (۴)، محدوده سنی ۳ الی ۵ سال برای واردات لحاظ شده در شرایطی که در قانون کف سنی برای واردات لحاظ نشده است. از این نظر، این تبصره با متن قانون مطابقت ندارد. تعیین کف سنی باعث محدود شدن تعداد خودروهای قابل خرید در بازار مبدأ می‌شود؛ به‌خصوص در مورد اتوبوس‌ها و کامیون کشنده‌ها می‌تواند مشکلات جدی در تأمین ایجاد کند. پیشنهاد می‌شود کف سنی ۳ سال حذف شود. همچنین در تبصره «۱» ماده (۶) تعیین سود بازرگانی خودروهای سواری به کمیته ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات واردات و صادرات واگذار شده است. مطابق ماده (۱) ساماندهی صنعت خودرو دولت مکلف است حقوق ورودی خودروهای سواری را براساس حجم موتور، میزان مصرف سوخت و میزان آلایندهی تعیین کند. اما در این تبصره به این موضوع اشاره نشده است. گفتنی است؛ در حال حاضر برای خودروهای وارداتی نو نیز این ماده اجرایی نشده است. علاوه‌براین موارد، در تبصره «۲» ماده (۶) سود بازرگانی خودروهای حمل‌ونقل عمومی ۵۰ درصد تعیین شده است که با توجه به کمبود



شدید اتوبوس شهری و بین‌شهری در کشور و عدم اصلاح نرخ بلیت متناسب با تورم، اخذ چنین تعرفه بالایی مانع توسعه ناوگان حمل‌ونقل عمومی می‌شود. پیشنهاد می‌شود تعرفه تأمین ناوگان حمل‌ونقل عمومی تا زمان رفع کمبودها صفر شود. برای حمایت از تولید داخل نیز به‌جای اخذ تعرفه از خودروهای وارداتی، کمک‌هزینه خرید در قالب تسهیلات کم‌بهره اعطا گردد. همچنین در ماده (۷) این آیین‌نامه مقرر شده است گواهی اسقاط مطابق با آیین‌نامه ماده (۱۰) قانون ساماندهی اخذ شود و با توجه به اینکه آلاینده‌گی و مصرف سوخت خودروهای کارکرده بیشتر است، پیشنهاد می‌شود خودروهای کارکرده سواری متناسب با سن گواهی اسقاط بیشتری ارائه دهند.

بنابراین آیین‌نامه اجرایی مواد (۱۱) الی (۱۳) قانون ساماندهی صنعت خودرو (واردات خودروهای کارکرده) دارای ایراداتی است که می‌تواند سبب کاهش میزان واردات خودروهای کارکرده به‌خصوص اتوبوس‌های مورد استفاده برای حمل‌ونقل عمومی شود. در نهایت لازم است اشاره شود که در نتیجه اقدامات دولت در این حوزه، در مجموع از ۳ تکلیف قانونی مواد (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)، اثربخشی اجرای آن توسط دولت در خصوص ۲ مورد «اثربخشی متوسط» و یک مورد «اثربخشی ضعیف» ارزیابی می‌شود.

#### ۴. جمع‌بندی

کاهش تولید و واردات انواع خودروها و قطعات آنها، منجر به تلاطم در بازار این مدل خودروها و سونامی افزایش قیمت طی سال‌های اخیر شده که این موضوع سبب نارضایتی مصرف‌کنندگان شده است. افزایش قیمت در بازار معلول تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای است. لذا به‌منظور کاهش نگاه سرمایه‌ای به خودرو اقدامات متعددی باید انجام گیرد از جمله این اقدامات می‌توان به تقویت سازوکارهای حفظ ارزش پس‌انداز خانوار در قالب سرمایه‌گذاری در طرح‌های مولد، اخذ مالیات بر تقاضای سرمایه‌ای و غیرمصرفی و افزایش عرضه خودرو اشاره کرد که قانونگذاران در قالب قانون ساماندهی صنعت خودرو با استفاده از ابزار واردات خودروهای نو و کارکرده، افزایش عرضه خودرو در بازار در راستای تنظیم بازار آشفته خودرو کشور را دنبال کرده است. اما در مسیر اجرای آن، موانعی از جمله محدودیت‌های ارزی و موانع استاندارد، روند ورود خودروهای وارداتی به کشور را کند کرده، به‌نحوی که به نحوی که چندان بر وضعیت بازار خودروی کشور اثرگذار نبوده است.

قانون ساماندهی صنعت خودرو با هدف ایجاد رقابت‌پذیری در صنعت و بازار خودرو در تاریخ ۲۶ آبان‌ماه سال ۱۴۰۰ در مجلس شورای اسلامی مصوب شد. قانونگذار در این قانون و دو اصلاحیه بعدی آن به‌ترتیب در تاریخ‌های ۹ آذرماه ۱۴۰۱ و ۲۸ خردادماه ۱۴۰۲ در پی آن بود تا با اتخاذ سیاست‌های تنظیم‌گرانه همچون واردات خودروی نو و کارکرده، اصلاح ساختار نهادی صنعت خودرو، ارتقای کیفیت و داخلی‌سازی خودروهای تولیدی، کاهش مصرف سوخت، تولید مشترک با خودروسازان خارجی و افزایش اسقاط خودروهای فرسوده بتواند هدف مورد نظر را تحقق بخشد.

مواد (۱)، (۴) و (۱۱) الی (۱۳) این قانون در خصوص واردات خودروهای نو و کارکرده و نظام تعرفه‌ای مترتب بر آن است. آیین‌نامه ماده (۴) مربوط به واردات خودروهای نو تصویب شده که با وجود تصویب و اجرای واردات خودروهای نو به‌دلیل پایین بودن حجم واردات اثربخشی آن در کنترل بازار چندان محسوس

نبوده است. مطابق آمار در دسترس، میزان واردات خودرو سواری در سال ۱۴۰۲ برابر با ۱۱ هزار و ۱۲۲ دستگاه به ارزش ۲۱۸ میلیون دلار بوده که در این بین، میانگین ارزش خودروهای سواری وارداتی در این سال ۱۹.۶ هزار دلار بوده است. در سال ۱۴۰۳ نیز تا ۲۰ خردادماه ۴ هزار و ۱۵ دستگاه خودرو به ارزش ۸۸ میلیون دلار ترخیص شده و ۱۲ هزار و ۷۰۴ دستگاه خودرو نیز در گمرک در حال طی کردن فرایند ترخیص است. محدودیت در تأمین ارز، الزام فروش خودروهای وارداتی در سامانه با حاشیه سود محدود و الزام انتقال دانش فنی در خصوص واردات خودروی نو، موجب کاهش انگیزه واردکنندگان برای مشارکت در این بخش شده است. با توجه به موارد فوق تسهیل در تأمین ارز واردات خودرو از طریق شیوه‌های جدید، مانند صدور مجوز واردات خودرو با استفاده از کسری ارز ناشی از صادرات کالاهای صنعتی، می‌تواند به تأمین ارز بیش‌تر کمک کند و مشوقی نیز برای افزایش صادرات و ارزآوری باشد.

گفتنی است؛ به‌رغم گذشت بیش از ۹ ماه از مهلت قانونی تصویب آیین‌نامه ماده (۱۱) مربوط به واردات خودروهای کارکرده این آیین‌نامه به‌تازگی و در اواخر تیرماه ۱۴۰۳ ابلاغ شد که بررسی‌ها نشان از وجود موانعی در جهت اجرایی صحیح آن دارد. آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو (واردات خودروهای کارکرده) دارای ابهامات و ایراداتی از جنس نحوه تأمین ارز مورد نیاز، تعرفه‌گذاری، ضعف در توسعه حمل‌ونقل عمومی و تعداد گواهی اسقاط است که می‌تواند در فرایند اجرای قانون موجب خلل شود و به‌تبع آن نارضایتی مصرف‌کنندگان را در پی داشته باشد. همچنین ذکر این نکته حائز اهمیت است که واردات خودروی کارکرده با توجه به ارزیابی کمتر این خودروها با در نظر گرفتن ملاحظات قانونگذار از جمله عدم لطمه به تولید ملی برای مدت محدود می‌تواند به افزایش واردات و به‌تبع آن تنظیم بازار کمک کند.

این گزارش، به‌عنوان گزارش اول سلسله‌گزارش‌های نظارتی منظومه قوانین و مقررات صنعت خودرو، به بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو با تمرکز بر مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲)، (۱۳)) پرداخته است که نتایج بررسی این بخش از قانون ساماندهی صنعت خودرو نشان می‌دهد که از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده، ۴ تکلیف قانونی آن «انجام شده» و ۱ مورد «ناقص انجام شده» است. همچنین هر دو آیین‌نامه پیش‌بینی شده، ابلاغ گردیده که به‌صورت کلی می‌توان گفت دولت اگرچه در مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو در قالب احکام قانون مذکور عملکرد قابل قبولی داشته است، اما از مجموع ۵ تکلیف قانونی احصا شده در خصوص تنظیم بازار خودرو، نتایج اقدامات دولت در خصوص ۳ تکلیف قانونی آن «اثربخشی متوسط» و ۲ مورد «اثربخشی ضعیف» ارزیابی شده است. بنابراین میزان اثربخشی اقدامات صورت گرفته ۳۰ درصد ارزیابی می‌شود.

بررسی وضعیت پیشبرد مواد مربوط به بهبود وضعیت تولید و اسقاط خودرو و همچنین وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای تجمیعی قانون موضوعه در گزارش دوم از این سلسله‌گزارش‌ها مورد بررسی قرار خواهد گرفت.



### منابع و مأخذ

- [۱] ایران، سازمان توسعه تجارت، اصلاحیه کتاب مقررات واردات و صادرات ۱۴۰۲.
- [۲] ایران، سازمان توسعه تجارت، جداول ضمیمه قانون مقررات صادرات و واردات، ۱۳۹۷-۱۳۷۹.
- [3] Bank, T.W., Air Pollution In Tehran: Health Costs, Sources, And Policies, April 2018.
- [۴] میانگین قیمت اعلامی سایت‌های ایران جیب، باما، همراه مکانیک و خودرو ۴۵.
- [۵] آمار سالیانه گمرک جمهوری اسلامی ایران.
- [۶] آمار دریافتی از وزارت صنعت، معدن و تجارت.





### گزیده سیاستی

این گزارش، به بررسی وضعیت عملکردی و ارزیابی اجرای قانون ساماندهی صنعت خودرو با تمرکز بر مواد مربوط به تنظیم بازار خودرو (مواد (۱)، (۴)، (۱۱)، (۱۲) و (۱۳)) پرداخته است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: [mrc@majles.ir](mailto:mrc@majles.ir)

وبسایت: [rc.majles.ir](http://rc.majles.ir)