

به نام خدا

بررسی سیاست اخیر سهمیه‌بندی بنزین

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۳.....	مقدمه
۴.....	بیان مسئله و اهمیت موضوع
۷.....	مروری بر سیاست‌گذاری در بازار مصرف بنزین
۹.....	چارچوب‌های قانونی اجرای سیاست
۱۲.....	آثار سیاست
۱۴.....	نتیجه‌گیری



بررسی سیاست اخیر سهمیه‌بندی بنزین

چکیده

بیش از ۹۰ درصد بنزین کشور در بخش حمل‌ونقل مصرف می‌شود و تولید بنزین داخل پاسخگوی تقاضای آن نیست. براین اساس بخشی از بنزین مصرفی از طریق واردات تأمین می‌شود که این وضعیت، هزینه فرصت بالایی برای کشور به‌دنبال دارد. هزینه‌های بالای واردات بنزین باعث شد که به‌منظور مدیریت بر مصرف سوخت، در قانون بودجه سال ۱۳۸۳ کل کشور، مقرر شود که از نیمه دوم این سال، سوخت‌گیری از طریق کارت هوشمند انجام شود. اجرای این سیاست تا ابتدای سه ماهه دوم سال ۱۳۸۶ به تأخیر افتاد. اجرای سیاست سوخت‌گیری با استفاده از کارت هوشمند سبب می‌شود که دولت بتواند در قالب قوانین مصوب، سیاست‌های کاهش یارانه و مدیریت بر مصرف سوخت را در دستور کار خود قرار دهد. یکی از این سیاست‌ها، لغو سهمیه سوخت خودروهای وارداتی با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ و خودروهای تولید داخل با حجم موتور بالای ۲۰۰۰ سی‌سی است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که مطابق قوانین برنامه چهارم توسعه و حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، دولت مکلف شد در جهت حذف یارانه و رقابتی کردن بازار تولید خودرو اقداماتی را انجام دهد. اجرای سیاست مذکور گامی در اجرای کاهش یارانه است. هر چند که پیگیری سایر اهداف مندرج در مواد این قوانین



نیز از ضروریات و مکمل اهداف متصور است و اجرای ناقص آن منجر به عقیم شدن آن خواهد شد. در مورد اجرای این سیاست نکات زیر قابل توجه است:

۱. منطق مرزبندی خودروهای شماره‌گذاری شده قبل و بعد از سال ۱۳۸۲ باید مشخص شود. زیرا خودروهای قبل از سال ۱۳۸۲ با حجم موتور مورد نظر دارای مصرف سوخت بالاتر و آلاینده‌گی بیشتری خواهند بود.

۲. اصلاح سیاست‌های مربوط به کاهش عوارض و مالیات در قالب قوانین چهارم توسعه و حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت در فاصله زمانی میان‌مدت و بلندمدت. ۳. پیگیری اجرای قوانین مربوط به تولید و واردات خودروهای کم‌مصرف و رقابتی کردن بازار خودرو براساس قوانین موجود.

۴. استفاده از ابزارهای مناسب جهت کاهش بار تورمی ناشی از اجرای سیاست در بازار خودروهای تولید داخل.

۵. اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری یا کاهش بار روانی تورمی حاصل از این تصمیم به کالاها و خدمات عرضه شده به بازار.

۶. با توجه به مستندات قانونی مورد اشاره در متن گزارش، به‌نظر می‌آید که دولت مجوزهای قانونی لازم را برای اجرای سیاست داشته است. ضمن اینکه وظیفه قوه مقننه و سایر قوای نظارتی ایجاب می‌نماید که پیگیری‌های لازم را به‌عمل آورند تا دولت سایر وظایف قانونی خود را نظیر کاهش عوارض، مالیات و رقابتی کردن بازار خودرو داخل را اجرا کند.

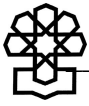


در هیچ دوره‌ای از تاریخ، بشر بی‌نیاز از انرژی نبوده و به تناسب تغییرات تکنولوژی، استفاده از انواع آن یا شیوه‌های مربوط به آن تغییر یافته است. به همین دلیل است که سرنوشت توسعه اقتصادی دنیا با انرژی رقم‌زده شده است. مطالعه تاریخی نفت نشان می‌دهد که این ماده از ابزارهای کلیدی شکل‌گیری توسعه صنعتی بوده است. از اهمیت نفت می‌توان به این نکته اشاره کرد که این ماده منشأ بسیاری از تغییر و تحولات اخیر در عصر معاصر بوده و با وجود مطالعات فراوان، هنوز جایگزین مناسبی برای نفت پیدا نشده است. فرآورده‌های نفتی نیز از جمله حامل‌های انرژی است که در توسعه و پیشرفت از اهمیت فراوانی برخوردار است به طوری که در سال ۲۰۰۵ میزان ۲/۳ میلیارد تن فرآورده در جهان مصرف شده است که ۲۳/۸ درصد آن به بنزین اختصاص داشت.^۱ از میان بخش‌های مختلف نیز سهم بخش حمل‌ونقل از کل مصرف نهایی فرآورده‌های نفتی ۷۱/۴ درصد بوده است.^۲ با این وضعیت این بخش به لحاظ مصرف دارای رتبه اول است.

مطالعه حمل‌ونقل و بنزین در ایران نشان می‌دهد که این وضعیت قدری متفاوت‌تر است. این تفاوت‌ها و عدم تعادل بین بنزین تولید داخل و مصرف آن سبب شده است که هر ساله منابع ارزی بسیاری به واردات بنزین اختصاص یابد که این وضعیت، هزینه فرصت بسیاری برای کشور به‌دنبال خواهد داشت. تحمیل این هزینه‌ها از یک طرف و عدم وجود امکانات زیربنایی لازم جهت واردات بنزین به

۱. وزارت نیرو، ترازنامه انرژی، ۱۳۸۵.

۲. همان.



کشور از طرف دیگر سبب شده است که از ابتدای سه ماهه دوم سال ۱۳۸۶ سیاست سهمیه‌بندی بنزین در کشور اجرا شود. مرور این سیاست نشان می‌دهد که در فاصله زمانی یک‌ساله، این سیاست دچار تغییرات فراوانی شده است. از جمله این تغییرات حذف سهمیه بنزین خودروهای وارداتی و تولید داخل است که حجم موتور آنها به ترتیب بالای ۱۳۰۰ و ۲۰۰۰ سی‌سی است. این گزارش به دنبال آن است که بررسی کند این سیاست چه آثاری را در کشور خواهد داشت؟ و آیا قانون به دولت اجازه می‌دهد که این سیاست را در کشور اجرا کند؟

بیان مسئله و اهمیت موضوع

آمار نشان می‌دهد که در دوره زمانی ۱۳۷۷ - ۱۳۸۵ از میان فرآورده‌های عمده نفتی بنزین دارای بالاترین رشد مصرف بوده است. عواملی چون افزایش جمعیت، افزایش تولید خودروهای بنزین‌سوز، عدم وجود سیستم حمل‌ونقل عمومی مناسب، بالا بودن متوسط عمر خودروها، تکنولوژی نامناسب خودروهای تولید شده و ... همگی دست به دست هم داده‌اند تا از ۷۳/۶۲ میلیون لیتر بنزین مصرفی روزانه در کشور در سال ۱۳۸۵ بیش از ۹۹ درصد آن در بخش حمل‌ونقل مصرف شود. این در حالی است که متوسط تولید روزانه بنزین کشور در همین سال ۴۴/۱ میلیون لیتر بوده و مابقی از طریق واردات تأمین شده است.

به‌طور کلی واردات بنزین در کشور از سال ۱۳۶۱ با رقم ۱/۲ میلیون لیتر در روز آغاز شد و با گذشت ۲۶ سال از آن تاریخ، کماکان با حجم بیشتری ادامه دارد. در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ نیز متوسط واردات بنزین به ترتیب ۲۷/۵ و ۱۹ میلیون



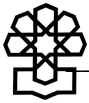
لیتر در روز گزارش شده است.^۱ ارزش واردات فرآورده‌های نفتی در سال‌های برنامه سوم توسعه کشور نیز ۲,۹۶۶ میلیون دلار بود.^۲ در سال ۱۳۸۶ ارزش مجموع واردات فرآورده‌های نفتی ۵,۷۹۳,۷۳۵,۹۳۵ دلار بود که ۴,۰۲۲,۸۴۹,۴۳۲/۳۵ دلار یا ۶۹ درصد آن به بنزین و بقیه به واردات گازوئیل اختصاص داشت. در سال ۱۳۸۷ نیز طبق جزء ز بند «۷» قانون بودجه کل کشور، مقرر شد ۳/۳۷ میلیارد دلار برای واردات دو فرآورده بنزین و گازوئیل تخصیص یابد^۳ که در ۲ ماهه اول سال جاری ۹۴۷/۵ میلیون دلار از محل این منابع به واردات دو فرآورده فوق اختصاص یافت. بنابه اعلام وزارت نفت این بودجه تا پایان تیرماه پاسخ‌گویی نیاز واردات خواهد بود و برای هفت‌ماهه باقیمانده سال جاری درخواست متمم ۸ میلیارد دلاری را خواهند کرد^۴ (که البته جای بررسی دارد). از آنجایی که پاسخ‌گویی به تقاضای بنزین بدون واردات امکان‌پذیر نیست، بنابراین هر ساله حجم زیادی از منابع ارزی کشور به واردات بنزین اختصاص می‌یابد که این نیز برای کشور دارای هزینه فرصت بسیاری است. این نکته را نباید فراموش کنیم که منابع طبیعی از جمله ثروت‌های خدادادی است که تمامی نسل‌ها، مالک آنها محسوب می‌شوند. بنابراین اتخاذ سیاستی که بتواند از این منابع حیانت نماید امری ضروری بوده و استفاده از منابع ارزی حاصل از این ثروت‌های

۱. شرکت ملی پخش، فرآورده‌های نفتی انرژی‌زا، گزارش عملکرد اسفند ماه ۱۳۸۶، ص ۳۳.

۲. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، گزارش اقتصادی سال ۱۳۸۳ و نظارت بر عملکرد پنج‌ساله برنامه سوم توسعه، ص ۱۵۶۴.

۳. در جزء ز بند «۷» قانون بودجه سال ۱۳۷۸ کل کشور آمده است: «به وزارت نفت از طریق شرکت‌های دولتی تابعه ذی‌ربط اجازه داده می‌شود در مقابل صادرات نفت خام و معاوضه آن حداکثر تا سقف یارانه مندرج در این قانون حداکثر تا معادل ارزی مبلغ ۳۰ هزار میلیارد ریال نسبت به واردات بنزین و نفت گاز مورد نیاز کشور اقدام کند...».

۴. ممکن است این رقم دقیق نباشد، زیرا رقم فوق در قالب لایحه تقدیم مجلس شورای اسلامی نشده است.



طبیعی در جهت سرمایه‌گذاری‌هایی که بتواند مطلوبیت آیندگان را افزایش دهد موضوع قابل توجهی است. بررسی گذشته نه چندان دور تاریخ کشور ما نشان می‌دهد که بخش زیادی از درآمدهای نفتی که همان ثروت‌های بین‌نسلی است، صرف امور جاری و از جمله آن واردات بنزین می‌شود که نسل‌های آتی هیچ بهره‌ای از آن نخواهند برد.

از آنجایی که در نظام قیمت‌گذاری کنونی حاکم بر بازار فرآورده‌های نفتی، قیمت فرآورده به‌صورت دستوری تعیین می‌شود، دولت با توجه به اهداف متصور و کاستی‌هایی که وجود دارد، بنزین وارداتی را با قیمت جهانی یا منطقه‌ای خریداری و وارد کشور می‌کند و با پرداخت یارانه، به قیمتی پایین‌تر از آن قیمت‌ها در اختیار مصرف‌کننده قرار می‌دهد. در واقع دولت با استفاده از یارانه که از جمله ابزارهای اقتصادی به‌شمار می‌رود در تعیین قیمت بازار دخالت می‌کند و به‌طور مصنوعی قیمت این فرآورده را پایین نگه داشته است. علاوه بر این، مالیات‌ها، عوارض و تعرفه‌ها نیز از ابزارهایی به‌شمار می‌روند که دولت‌ها با استفاده از آنها قادرند در بازار کالاها و خدمات اعمال نفوذ کنند. دولت در سال ۱۳۸۵ به میزان ۳۸۳۱۶۲ میلیارد ریال یارانه به بخش انرژی کشور پرداخت کرده است.^۱ از میان بخش‌های مختلف اقتصادی نیز، بخش حمل‌ونقل با استفاده از ۴۲/۷ درصد از کل یارانه انرژی، بیشترین سهم این یارانه را به خود اختصاص داده است.^۲ براساس این یارانه با تحریف قیمت‌ها مانع تخصیص بهینه منابع می‌شود. ضمن اینکه با ایجاد کسری بودجه و افزایش هزینه‌های

۱. وزارت نیرو، معاونت امور برق و انرژی، ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۵، ص ۱۹.

۲. همان.

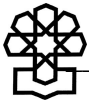


اجتماعی دارای آثار کلانی بر اقتصاد ملی است.

مطالعه متون اقتصادی مربوط به یارانه نشان می‌دهد که اهداف دولت‌ها از پرداخت انواع یارانه‌ها حمایت از یکی از سه گروه مصرف‌کنندگان، تولیدکنندگان یا ترکیبی از آنها و صادرکنندگان است. بنابراین هدف دولت از پرداخت یارانه انرژی نیز نمی‌تواند خارج از این اهداف باشد. با این توضیح، فلسفه وجودی یارانه در اقتصاد حمایت از گروه‌های هدف است. بررسی یارانه انرژی به‌طور عام و یارانه بنزین به‌طور خاص در کشور ما نشان می‌دهد که این یارانه در اختیار گروه‌های هدف قرار نمی‌گیرد و همه افراد جامعه اعم از فقیر، ثروتمند و ... از آن بهره‌مند می‌شوند. یکی از دلایل عمده آن عدم وجود مکانیسم‌های لازم جهت اعمال سیاست است که این وضعیت با اجرای سیاست سهمیه‌بندی بنزین از طریق کارت هوشمند سوخت قدری بهبود یافته است. در قسمت بعد توضیح بیشتر مربوط به آن ارائه می‌شود.

مروری بر سیاست‌گذاری در بازار مصرف بنزین

بررسی سیاست‌های اعمال شده در بازار مصرف بنزین نشان می‌دهد که اجرای این سیاست‌ها معمولاً در قالب بودجه‌های سنواتی و برنامه‌های توسعه پنج‌ساله بوده است. در سال‌های اخیر جهت‌گیری عمده سیاست‌ها در بازار بنزین بر افزایش تدریجی قیمت‌ها در ابتدای هر سال استوار بود و در کنار آن برای توسعه حمل‌ونقل عمومی نیز اقداماتی انجام شد. با عمیق شدن مشکل واردات بنزین در اقتصاد کشور و به‌منظور مدیریت بر تقاضای بنزین در قانون بودجه سال ۱۳۸۳ مقرر شد که از نیمه دوم این سال، سوخت‌گیری با استفاده از کارت هوشمند انجام شود اما به دلیل نبود امکانات و



زیرساخت‌های مورد نیاز، اجرای آن تا ابتدای تیر ماه سال ۱۳۸۶ به تعویق افتاد. اهمیت موضوع حمل‌ونقل و نگاه به مسئله بنزین در قالب توسعه حمل‌ونقل عمومی باعث شد که مجلس هفتم از ابتدای تشکیل خود، توجه ویژه‌ای را به این بخش اعمال کند و از طریق تعامل با دولت نهم در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ اعتبارات ویژه‌ای را برای توسعه این بخش اختصاص دهد. در قانون برنامه چهارم توسعه نیز به‌منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی تمهیداتی اندیشیده شد. در واقع در فاصله سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۶، تصویب قوانینی چون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت (۱۳۸۶/۹/۱۸) و حمایت از سامانه‌های حمل‌ونقل ریلی شهری و حومه (۱۳۸۵/۵/۲۲) اهتمام جدی به توسعه حمل‌ونقل عمومی را نشان می‌دهد. هم‌زمان با تصویب این قوانین، طبق بند «و» تبصره «۱۳» قانون بودجه سال ۱۳۸۶ دولت موظف شد حداکثر از ابتدای خرداد ماه ۱۳۸۶ بنزین را با استفاده از کارت هوشمند و به‌صورت سهمیه‌بندی توزیع کند. علی‌رغم این ماده قانونی، سهمیه‌بندی با تأخیر ۳۶ روزه از تاریخ ۱۳۸۶/۴/۶ شروع شد. به همین منظور برای خودروهای شخصی، مسافربر، دولتی و ... سهمیه‌هایی در نظر گرفته شد. از زمان اجرای این سیاست، تغییراتی در نحوه اجرا و میزان سهمیه خودروها به‌وجود آمده است که آخرین آن، لغو سهمیه بنزین خودروهای وارداتی با حجم موتور ۱۳۰۰ سی‌سی به بالا و خودروهای تولید داخل با حجم موتور بیش از ۲۰۰۰ سی‌سی است که طبق آمار تعداد آنها ۱۱۸۱۵۹ دستگاه است.^۱ در تاریخ ۱۳۸۷/۳/۱۹ اعلام شد که از ابتدای تیر ماه سال جاری بنزین سوپر با قیمت ۵۴۰ تومان به ازای هر لیتر و با کارت موجود در جایگاه‌ها عرضه خواهد شد و خودروهای

۱. نامه شماره ۶۰۵/۷۳/۶۵ مورخ ۱۳۸۷/۴/۲۳، سامانه هوشمند سوخت.



فوق‌الذکر مشمول طرح سهمیه‌بندی نخواهند بود. در تاریخ ۱۳۸۷/۳/۲۶، اعلام شد که سیاست قطع سهمیه بنزین فقط برای خودروهای وارداتی با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ و خودروهای داخلی با حجم موتور بالای ۲۰۰۰ سی‌سی اعمال می‌شود که از سال ۱۳۸۲ به بعد در کشور شماره‌گذاری شده است. در ادامه مستندات قانونی اجرای این سیاست و آثار آن مورد توجه قرار می‌گیرد.

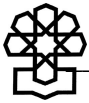
چارچوب‌های قانونی اجرای سیاست

مطابق اصل ۱۲۲ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، رئیس‌جمهور در حدود اختیارات و وظایفی که به موجب قانون اساسی یا قوانین عادی به عهده دارد، در برابر ملت مسئول است. براساس این در اصل ۱۲۳ این قانون آمده است که:

«رئیس‌جمهور موظف است مصوبات مجلس یا نتیجه همه‌پرسی را پس از طی مراحل قانونی و ابلاغ به وی امضا کند و برای اجرا در اختیار مسئولان بگذارد».

اصل فوق‌الذکر بیانگر این واقعیت است که اجرای مصوبات قانونی لازم‌الاجراست و قوانین برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور و توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت نیز از این قاعده مستثنا نیست. عموماً قانون برنامه توسعه پنج‌ساله، اهداف کلانی را برای کشور در نظر می‌گیرد که دستیابی به این اهداف نیاز به تصویب قوانین خردتری دارد. این موضوع در مورد لغو سهمیه بنزین خودروهای وارداتی و ساخت داخل با حجم موتور ۱۳۰۰ و ۲۰۰۰ سی‌سی به بالا به صورت زیر است:

براساس ماده (۱۰۳) قانون برنامه چهارم توسعه، بند «الف» ماده (۴۶) قانون



برنامه سوم توسعه و اصلاحیه‌های آن برای دوره برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۸ - ۱۳۸۴) تنفیذ شده است. متن این بند به صورت زیر است:

«دولت مکلف است حداکثر تا پایان سال دوم برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران با انجام مطالعات و بررسی‌های کارشناسی اقدامات قانونی به منظور هدفمند کردن پرداخت یارانه کالاهای اساسی شامل گندم، برنج، روغن نباتی، قند، شکر، پنیر، شیر، دارو، شیرخشک، کود، بذر، سم، حامل‌های انرژی و سایر موارد را انجام دهد، به طوری که از سال سوم برنامه مذکور، نظام پرداخت یارانه با کمیت مشخص در راستای تحقق اهداف ذیل متحول و تغییر یابد:

۱. منطقی کردن مصرف کالاهای یارانه‌ای و جلوگیری از قاچاق این نوع کالاها،
۲. تشویق و توسعه سرمایه‌گذاری و حمایت از تولید داخلی کالاهای یارانه‌ای،
۳. کاهش سهم طبقات با درآمدهای بالا و افزایش سهم طبقات با درآمد پایین از یارانه‌ها،
۴. جایگزین کردن تدریجی طرح‌های رفاه اجتماعی به جای پرداخت یارانه،
۵. تأمین منابع برای سرمایه‌گذاری زیربنایی و محرومیت‌زدایی کشور و توسعه اشتغال،
۶. توسعه اشتغال مولد با اعطای وام از محل درآمدهای حاصل (به صورت وجوه اداره شده)».

به منظور دستیابی به اهداف فوق در سال ۱۳۸۶ قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که اصلاح قیمت‌ها،



خروج بنزین و گازوئیل از سبد حمایتی حداکثر از ابتدای سال ۱۳۹۱ هجری شمسی و ... از جمله اهداف متصور در این قانون است. همچنین در بندهای «۶» و «۷» ماده (۲) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت به ترتیب آمده است:

«تعیین و اخذ جریمه، متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلاینده‌های از خودروهای سبک و سنگین به صورت پلکانی».

«تعیین و اخذ عوارض، بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلاینده‌های نوع سوخت از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان».

با توجه به موارد فوق‌الذکر به نظر می‌آید که دولت از ابزارهای قانونی فوق برای اجرای سیاست لغو سهمیه بنزین خودروها با مشخصات مورد نظر استفاده کرده است.

علاوه بر اهداف فوق، قوانین توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و برنامه چهارم توسعه نیز وظایفی را برای دولت در زمینه تولید خودرو ذکر کرده است. به طوری که در بند «الف» ماده (۲۲) قانون برنامه چهارم توسعه این‌گونه بیان شده است:

«دولت مکلف است با سیاست‌گذاری لازم، زمینه تولیدات صنعت خودرو سواری را مطابق با میزان مصرف سوخت در حد استاندارد جهانی و عرضه آن با قیمت رقابتی فراهم نماید و سیاست‌های تشویقی و سازوکار قیمت عرضه گاز فشرده طبیعی و سوخت‌های جایگزین را به گونه‌ای طراحی و به اجرا درآورد که منتهی به ایجاد عرضه حداقل سی درصد (۳۰٪) از کل خودروهای تولیدی و وارداتی به صورت دوگانه‌سوز گردد».

در ذیل ماده (۱) قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت نیز



به اهدافی چون بهینه‌سازی تولید خودرو از طریق استانداردسازی تولید خودروی سبک و سنگین و موتورسیکلت در مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌های نیز اشاره شده است. در بند «۲» ماده (۲) این قانون نیز این‌گونه آمده است:

«تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات ناوگان حمل و نقل همگانی، خودروهای کم‌مصرف، خودروهای گازسوز، نفت گاز، برقی و دو نیرویی (هیبریدی) و قطعات و تجهیزات مربوطه».

آثار سیاست

بر اساس قوانین مذکور دولت مکلف شد اصلاحاتی را در بازار فراورده‌های نفتی به وجود آورد. از آنجایی که حذف آبی یارانه انرژی در کشور دارای تبعاتی است، لذا با استفاده از کارت هوشمند می‌توان نسبت به حذف تدریجی یارانه بنزین اقدام کرد. حذف سهمیه بنزین خودروهای وارداتی و تولید داخل به ترتیب با حجم ۱۳۰۰ و ۲۰۰۰ سی‌سی به بالا می‌تواند در این راستا باشد. اما در مورد اجرای این سیاست نکات زیر قابل تأمل است:

۱. با وجود این که در تاریخ ۱۳۸۷/۳/۱۹ اعلام شد خودروهای وارداتی با حجم موتور ۱۳۰۰ و خودروهای داخلی با حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی به بالا از دریافت سهمیه بنزین محروم می‌شوند، اما در فاصله چند روز، در تاریخ ۱۳۸۷/۳/۲۶ مجدداً اعلام می‌شود که این سیاست مربوط به خودروهایی است که از سال ۱۳۸۲ به بعد شماره‌گذاری شده‌اند. این‌گونه تصمیم‌گیری شبیه عدم مطالعه دقیق و کارشناسی را در جامعه ایجاد می‌کند و مشخص نیست بر اساس چه منطقی این دامنه زمانی تعریف



شده است. این در حالی است که تمامی این‌گونه خودروها مالیات و عوارض وضع شده در قالب قوانین را پرداخت نموده‌اند و تعدادی از این خودروها که قبل از سال ۱۳۸۲ شماره‌گذاری شده‌اند می‌تواند فرسوده باشد و به تبع دارای مصرف سوخت بالایی خواهند بود که در افزایش آلودگی مؤثر خواهد بود.

۲. بررسی قیمت خودرو و سوخت در بسیاری از کشورها نشان می‌دهد که خودرو کالای مصرفی است و حامل‌های انرژی که از مشتقات نفت است، به‌عنوان ثروت بین‌نسلی تلقی می‌شود. لذا قیمت خودرو در این کشورها در مقایسه با کشور ما ارزان‌تر، ولی قیمت سوخت برعکس کشور ما، گران‌تر است. بر این اساس، در بسیاری از کشورهای دنیا قیمت سوخت بالا ولی قیمت اتومبیل پایین‌تر است. اما در کشور ما براساس سیاست اخیر، مصرف‌کننده باید ماشین و سوخت را گران‌تر خریداری کنند که این وضعیت نمی‌تواند منطقی باشد و رفاه مصرف‌کننده را کاهش می‌دهد.

۳. با توجه به بند «۲» نیاز است که در میان‌مدت و بلندمدت سیاست‌های موجود مربوط به کاهش عوارض و مالیات این‌گونه خودروها را اصلاح کرد.

۴. سیاست لغو سهمیه خودروهای وارداتی و تولید داخل با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ و ۲۰۰۰ سی‌سی باعث می‌شود که فضای روانی برای گران شدن خودروهای ساخت داخل با وجود کیفیت پایین آنها به‌وجود آید.

۵. با توجه به احکام قانونی موجود، همان‌طوری که دولت مجاز است یارانه‌ها را حذف کند، تکالیفی نیز برای اصلاح وضعیت تولید خودرو و تخفیف در حقوق ورودی و سود بازرگانی واردات خودروهای کم‌مصرف، دو نیرویی (هیبریدی) و تولید خودروهای کم‌مصرف مطابق با استانداردهای جهانی تعیین شده است که لازم است



اجرای آن مورد پیگیری قرار گیرد.

۶. عموماً ماشین‌های وارداتی و تولید داخل با حجم موتور ۱۳۰۰ و ۲۰۰۰ سی‌سی به بالا توسط افرادی خریداری می‌شوند که دارای وضع اقتصادی متوسط رو به بالا هستند. بر این اساس از آنجایی که سهمیه بنزین آنها ۱۲۰ لیتر در ماه بوده است و این ۱۲۰ لیتر را به قیمت ۱۰۰ تومان به ازای هر لیتر خریداری می‌کردند، اکنون با اجرای این سیاست باید ۱۲۰ لیتر مورد نظر را به قیمت ۴۰۰ تومان برای هر لیتر در واقع ۳۶۰۰۰ تومان گران‌تر از قبل خریداری کنند که این میزان برای این گروه رقم قابل توجه‌ای نیست.

۷. نظر به اینکه اغلب دارندگان این خودروها صاحبان مشاغل تولیدی و بازرگانی هستند، لذا احتمال انتقال هزینه‌ها یا بار روانی تورمی آن روی کالاهای خدمات وجود دارد.

نتیجه‌گیری

مطابق اصل ۱۲۲ قانون اساسی، رئیس‌جمهور در حدود اختیارات و وظایفی که به موجب قانون اساسی یا قوانین عادی به عهده دارد در برابر ملت مسئول است. براساس این قوانین برنامه چهارم توسعه و حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت اهدافی را متصور شده است که پیگیری و اجرای آنها مطابق اصول قانون اساسی الزامی است. همان‌طوری که ماده (۱۰۳) قانون برنامه چهارم توسعه، هدفمند کردن پرداخت یارانه حامل‌های انرژی و کالاهای اساسی را ذکر نموده است، بندهای «۶» و «۷» ماده (۲) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت نیز تعیین و اخذ جریمه و



عوارض متناسب با مازاد مصرف سوخت و آلاینده‌گی از خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان را مورد توجه قرار داده است. با استناد به قوانین فوق نیاز است که دولت اصلاحاتی را در بازار فرآورده‌های نفتی به وجود آورد. از آنجایی که حذف آبی یارانه بنزین دارای تبعاتی می‌تواند باشد، حذف تدریجی آن منطقی‌تر به نظر می‌رسد، هر چند این تصمیم نیز دارای آثاری خواهد بود. در راستای اجرای سیاست لغو سهمیه بنزین خودروهای خارجی با حجم موتور بالای ۱۳۰۰ و داخلی با حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی به بالا نکات زیر قابل توجه است:

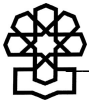
۱. لازم است اطلاع‌رسانی شفاف در مورد مجرای قانونی اجرای این سیاست ارائه شود. ضمن اینکه منطق مرزبندی خودروهای شماره‌گذاری شده قبل و بعد از سال ۱۳۸۲ باید مشخص شود. زیرا خودروهای قبل از سال ۱۳۸۲ با حجم موتور مورد نظر دارای مصرف سوخت بالاتر و آلاینده‌گی بیشتری خواهند بود.

۲. اصلاح سیاست‌های مربوط به کاهش عوارض و مالیات در قالب قوانین چهارم توسعه و حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت در فاصله زمانی میان‌مدت و بلندمدت.

۳. پیگیری اجرای قوانین مربوط به تولید و واردات خودروهای کم‌مصرف و رقابتی کردن بازار خودرو براساس قوانین موجود.

۴. استفاده از ابزارهای مناسب جهت کاهش بار تورمی ناشی از اجرای سیاست در بازار خودروهای تولید داخل.

۵. اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری یا کاهش بار روانی تورمی حاصل از این تصمیم به کالاها و خدمات عرضه شده به بازار.



۶. با توجه به مستندات قانونی مورد اشاره در متن گزارش، به نظر می‌آید که دولت از این ابزار قانونی برای اجرای سیاست مورد نظر خود استفاده کرده است. وظیفه نظارتی قوه مقننه و سایر قوای نظارتی ایجاب می‌کند که پیگیری‌های لازم را به عمل آورند تا دولت سایر وظایف قانونی خود نظیر کاهش عوارض، مالیات و رقابتی کردن بازار خودرو داخل را نیز اجرا کند.



شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۹۰۹۲

عنوان گزارش: بررسی سیاست اخیر سهمیه‌بندی بنزین

Report Title: Study the Current Gasoline Rationing in Iran

نام دفتر: مطالعات انرژی، صنایع و معادن

تهیه و تدوین: فریدون اسعدی

ناظر علمی: محمدرضا محمدخانی، محمدحسن معادی‌رودسری

متقاضی: علی لاریجانی (رئیس مجلس شورای اسلامی)

ویراستار: —

واژه‌های کلیدی و معادل انگلیسی آنها:

۱. سهمیه‌بندی بنزین (Gasoline Rationing)

۲. هدفمند کردن یارانه (Subsidy Objectives)

تاریخ انتشار: ۱۳۸۷/۵/۷