

اظهار نظر کارشناسی درباره:
« طرح ارتقاء کیفی تولید خودرو داخلی »



مشخصات طرح

دوره هشتم - سال دوم

شماره ثبت:

۴۱۳

شماره چاپ:

۱۰۵۱

تاریخ چاپ:

۱۳۸۹/۱/۲۱

نام دفاتر:

مطالعات انرژی،

صنعت و معدن،

مطالعات حقوقی،

مطالعات برنامه و بودجه

مطالعات اقتصادی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۳۱۰۱۰۲۰۶

تاریخ انتشار:

۱۳۸۹/۲/۸

مقدمه

موضوع ایجاد بازار رقابتی و ارتقای کیفیت خودروهای سواری ساخت داخل از طریق کاهش تعرفه (حقوق ورودی) طی سالیان اخیر، مقوله جدیدی نیست به طوری که در قوانین بودجه سنواتی سالهای گذشته نیز مسبوق به سابقه است. عمده ترین هدف طرح حاضر عملی ساختن رهنمودهای مقام معظم رهبری در بازدید از نمایشگاه توانمندی های صنعت خودروسازی در مورخ ۱۳۸۹/۱/۹ - مبنی بر اتخاذ سیاست های ارتقای کیفیت تولیدات داخلی به غیر از کاهش تعرفه و افزایش واردات - است. طرح حاضر دارای ۲ ماده است که در ماده اول به تهیه سازوکارهای ارتقای کیفی خودرو پرداخته شده و در ماده دوم نیز به لغو جزء «د» بند «۱۵» قانون بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور و برگرداندن نرخ تعرفه واردات خودروهای سواری به همان سطح ۹۰ درصد در سالهای قبل اشاره شده است.

بیان مسئله و آسیب شناسی موضوع

پس از سپری شدن دوره های خودروسازی در کشور از دهه ۴۰ تاکنون، در چند سال اخیر دو اتفاق مهم در این صنعت به وقوع پیوسته است: یعنی افزایش تیراژ تولید (عبور از مرز یک میلیون دستگاه) و افزایش ساخت داخل و تولید موتور ملی (عبور از دوره مونتاژ) که لازمه فرصت بودن این دو عامل، افزایش کیفیت و ایمنی خودرو است. در ۴ سال اخیر با تولید حدود ۴ میلیون دستگاه خودرو (در مقایسه با تولید ۴ میلیون دستگاه خودرو در ۴۰ سال گذشته) به دلیل عدم همراهی مطلوب برنامه های کیفی و ایمنی با تیراژ میلیونی تولید و برنامه های افزایش ساخت داخل و غفلت خودروسازان از این نکته کلیدی، باعث برانگیخته شدن عدم رضایتمندی مصرف کنندگان داخلی در سالهای اخیر شده است.

البته بیان مسئله عدم رضایتمندی مصرف کنندگان داخلی بدین معنی نیست که در همه ادوار به خصوص سالهای اخیر، تلاش هایی در جهت ارتقای سطح کیفی تولید خودرو صورت نپذیرفته، بلکه سطح کیفی موجود با توجه به توانمندی های کشور، پاسخگوی رضایتمندی مصرف کنندگان داخلی نیست. تأخیر در تحویل به موقع خودرو، بالا بودن تعداد قطعات معیوب، نامناسب بودن خدمات پس از فروش، عدم رفع ایراد قطعه معیوب طی مراجعات مکرر، مصرف غیر استاندارد سوخت، پایین بودن ایمنی (فقدان ترمز ضد قفل و کیسه هوا)، بالا بودن قیمت در مقایسه با خودروهای مشابه خارجی از مهمترین دلایل نارضایتی مصرف کنندگان خودرو در سالهای اخیر محسوب می شود. در آسیب شناسی دلایل عمده نارضایتی مصرف کنندگان خودرو از کیفیت آن می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. وجود دیوار تعرفه ای ۹۰ درصد (که با احتساب عوارض، مالیاتی و دیگر هزینه های مرتبط، قیمت خودروهای وارداتی تا ۱۴۰ درصد افزایش می یابد).

۲. ساختار اقتصاد کشور و دولتی یا شبه دولتی بودن صنعت خودروی کشور.

۳. فقدان استراتژی و برنامه در راستای افزایش کیفیت و ایمنی بین خودروسازان کشور.

۴. عدم التزام خودروسازان به رعایت استانداردهای کیفی و ایمنی به دلیل الزام آور نبودن مقررات مؤسسه استاندارد، که ریشه این امر را باید در مستقل نبودن مؤسسه استاندارد و انتخاب رئیس این مؤسسه از سوی وزیر صنایع و معادن (انتخاب با پیشنهاد وزیر صنایع و معادن و در حکم معاون این وزارتخانه) جستجو کرد.

۵. نبود ضمانت اجرا و نظارت کافی بر اجرای قوانین حمایت از حقوق مصرف کنندگان.

تسریع در اصلاح ساختار دولتی یا در بخش کلان و ساختاری اقتصادی کشور رفع فضای شبه دولتی از صنعت خودروی کشور در راستای قانون اجرای سیاست های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی از جمله سیاست هایی است که نقش کلیدی در ارتقای سطح کیفی تولید خودرو در کشور ایفا خواهد نمود. همچنین تغییر ساختار و جایگاه مؤسسه استاندارد و انتزاع آن از وزارت صنایع و معادن نیز می تواند از جمله سیاست هایی باشد که به ارتقای کیفیت تمامی تولیدات کشور به خصوص تولید خودرو کمک نماید.

در رویکرد نوین استانداردسازی در جهان^۱، حکومت‌ها با وضع قوانین سنگین، قدرت زیادی را به مصرف‌کننده داده تا آنجا که مصرف‌کننده حاکم مطلق سرزمین کیفیت شناخته می‌شود. به عبارت دیگر قوانین حمایت از حقوق مصرف‌کننده در این رویکرد نوین استانداردسازی به‌حدی کامل و جدی است که به مصرف‌کننده قدرت داده تا عامل اصلی تضمین کیفیت باشد. به همین دلیل افزایش ضمانت اجرایی ظرفیت‌های قانونی موجود از قبیل «قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۳» و «قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸/۷/۱۱» از کلیدی‌ترین سیاست‌های خودکنترلی است که می‌تواند در افزایش کیفیت تولیدات داخل به‌خصوص تولید خودرو نقش مهمی ایفا نماید. لازم به‌ذکر است که طبق مواد (۱۷) و (۲۲) قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان مصوب ۱۳۸۸/۷/۱۱، متولی رسیدگی حقوق مصرف‌کنندگان، سازمان تعزیرات حکومتی است.

ارزیابی طرح

ماده (۱)

مکلف شدن دولت به تهیه سازوکارهای ارتقای کیفی تولید خودرو از ضمانت اجرایی این قانون کاسته و ابعاد نظارتی مجلس را کمرنگ می‌سازد. بنابراین برای حل این مشکل باید وزارت صنایع و معادن متولی تهیه و ابلاغ برنامه‌های کیفی خودرو باشد.

تبصره‌های «۱» و «۲» ماده (۱)

مکلف شدن وزارت صنایع و معادن و مؤسسه استاندارد به ارائه گزارش به کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اصل پنجاه و هفتم قانون اساسی مغایرت دارد چرا که کمیسیون‌های تخصصی مجلس بجز در مقام اعمال مدلول اصل هشتاد و پنجم قانون اساسی، فاقد شخصیت حقوقی مستقل هستند و این گزارشات باید به مجلس ارسال گردد. از طرف دیگر با توجه به اینکه رئیس مؤسسه استاندارد حکم معاون وزیر صنایع و معادن را دارد، اعلام تخلفات احتمالی از سوی این مؤسسه به نوعی دارای تضاد درونی است.

ماده (۲)

به‌منظور رعایت اصل پنجاه و دوم قانون اساسی باید بدون اشاره به قانون بودجه، حکم مغایر با قانون بودجه را تشریح نمود تا پس از تصویب مجلس عملاً آن بخش از قانون بودجه منسوخ گردد. از طرفی دیگر به‌منظور عملی ساختن رهنمودهای حکیمانه مقام معظم رهبری و هدفمند شدن نظام تعرفه‌ای بهتر است میانگین حقوق ورودی ۹۰ درصد به‌صورت پلکانی و بر مبنای حجم سیلندر (طبقه‌بندی مندرج در قانون مقررات صادرات و واردات) مورد توجه قرار گیرد.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهاد

در بخش کلان و ساختاری اقتصاد کشور، سرعت بخشیدن به خصوصی‌سازی واقعی صنعت خودروی کشور (انتقال همزمان مالکیت، مدیریت و سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی) در راستای قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی و تغییر ساختار و جایگاه مؤسسه استاندارد و انتزاع آن وزارت صنایع و معادن از جمله مهمترین سیاست‌هایی است که می‌توان به‌منظور ارتقای سطح کیفی تولید خودرو از آنها بهره جست. همچنین در جهت اصلاح و بهبود مواد این طرح، پیشنهاد می‌شود موارد زیر اعمال گردد:

اصلاح ماده (۱): در سطر اول به‌جای عبارت «دولت مکلف است» از عبارت «وزارت صنایع و معادن مکلف است» استفاده شود.

اصلاح تبصره «۱»: در سطر دوم عبارت «کمیسیون صنایع و معادن» حذف گردد.

جایگزین تبصره «۲»: «مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران مکلف است با اجرا و نظارت بر استانداردهای ۵۱ گانه خودرو، استانداردهای صنایع قطعه‌سازی و مجموعه‌سازی را تا پایان سال ۱۳۸۹ تدوین و به این صنایع ابلاغ نماید».

جایگزین ماده (۲): «دولت موظف است به‌منظور هدفمند شدن نظام تعرفه، میانگین اسمی حقوق ورودی واردات خودروهای سواری را معادل ۹۰ درصد و به‌صورت پلکانی بر مبنای حجم سیلندر طبق طبقه‌بندی مندرج در جداول قانون مقررات صادرات و واردات کشور به‌نحوی اعمال نماید که برای خودروهای با حجم سیلندر ۲۴۰۰ سی‌سی و بیشتر، حداقل ۱۱۰ درصد باشد».

اضافه شدن ماده جدید (۳): تبصره «۲» ماده (۳) قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۳ به‌صورت زیر اصلاح می‌گردد: «وزارت دادگستری موظف است «هیئت تخصصی حل اختلاف خودرو» متشکل از نماینده تولیدکننده خودرو، نماینده انجمن حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، نماینده یا قاضی منتخب سازمان تعزیرات حکومتی، کارشناس مؤسسه استاندارد و کارشناس نیروی انتظامی به ریاست نماینده سازمان تعزیرات را در سازمان تعزیرات حکومتی مستقر در مراکز استان‌ها و شهرستان‌های کشور تشکیل دهد».

اضافه شدن ماده جدید (۴): «تخفیف در سود بازرگانی واردات C.K.D و S.K.D برای خودروهای ساخت داخل با مصرف استاندارد (در حالت ترکیبی) برای کمتر از ۶ لیتر در صد کیلومتر مسافت به‌ازای هر ۰/۲۵ لیتر، معادل ۵ درصد اعلام خواهد شد».