

## خلاصه گزارش

## واردات خودرو سواری و ارز تخصیصی به آن

نام دفتر: مطالعات اقتصادی

شماره مسلسل: ۱-۲۶۷۶-۲۲۰

تاریخ انتشار: ۱۳۹۱/۸/۳۰

عدم تعادل ایجاد شده در ماه‌های اخیر در بازار ارز در بی‌ثباتی بازارهای متعددی تأثیرگذار بوده که این موضوع در خصوص کالاهای وارداتی و به‌خصوص آن دسته از کالاهایی که مشمول قیمتگذاری نمی‌شوند منجر به رشد فزاینده قیمت‌ها شده است. به همین دلیل می‌تواند منجر به ایجاد درآمد فزاینده برای گروه‌های خاص واردکننده شده و رانت ایجاد شده زمینه فساد را فراهم سازد. در این راستا تخصیص ارز برای واردات خودرو با توجه به اینکه منابع ارزی کشور جهت ورود برخی کالاهای ضروری‌تر با محدودیت‌هایی مواجه بوده دارای اهمیت ویژه‌ای است.

بررسی‌های انجام شده در این خصوص حاوی نکاتی به شرح زیر است:

۱. در سنوات اخیر حدود ۴۰ هزار دستگاه خودرو سواری به‌صورت سالیانه به کشور وارد شده که ارزش تقریبی آن کمتر از ۱ میلیارد دلار بوده است. هرچند به‌واسطه برخی سیاست‌های مبتنی بر محدودیت‌های مقداری، واردات خودرو سواری در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۹ حدود ۸ درصد (۸٪) کاهش داشته است، ولی به‌دلیل حاشیه سود مناسب این بازار آمار ۷ ماهه ۱۳۹۱ مؤید بیش از ۱۳ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال قبل است. در ۷ ماهه سال ۱۳۹۱ بیش از ۲۳ هزار خودرو سواری با ارزش بیش از ۵۰۰ میلیون دلار به کشور وارد شده است.

۲. گمرک جمهوری اسلامی ایران مستند به ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲، برای محاسبه حقوق ورودی متعلقه به خودرو، ارزش دلاری خودرو را در نرخ ۱۲۲۶۰ ریالی اعلامی توسط بانک مرکزی ضرب کرده که تا زمان اعلام نرخ جدید از طرف بانک مرکزی، این اقدام منطبق بر قانون تلقی می‌گردد. در ضمن افزایش احتمالی این نرخ می‌تواند پیامدهای مخربی از جمله افزایش فزاینده حقوق ورودی و تورم وارداتی داشته باشد و در صورت اعمال باید با راهکارهایی مانند کاهش نرخ تعرفه و نظایر آن به تعدیل قیمت‌ها پرداخت.

۳. در خصوص نرخ ارز مورد نظر گمرک برای تبدیل دلار به ریال، باید به این نکته توجه شود که منظور از این نرخ، نرخ برابری ارز در روز اظهار کالا به گمرک است و نه روز ثبت سفارش و نه روز ترخیص کالا، بنابراین لازم است جهت بررسی صحت نرخ‌های اعمال شده بازبینی لازم صورت پذیرد.

۴. هرچند رویه حاکم بر واردات خودرو مستند به آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب ۱۳۸۲)، قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب ۱۳۸۶) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب ۱۳۸۹) است با این حال مقررات مربوط به واردات خودرو در سنوات اخیر روند باثباتی نداشته و به فراخور زمان به‌صورت‌های مختلف انجام و همین امر زمینه‌ساز بی‌ثباتی در بازار بوده و رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها ایجاد شده است.

۵. تعداد شرکت‌های فعال برای واردات رسمی به کشور مؤید پررنگ بودن درجه انحصاری واردات خودرو بوده به نحوی که برای واردات هر مدل از خودرو تنها یک شرکت به‌صورت انحصاری در کشور فعالیت می‌کند.

۶. هرچند آمار ثبت سفارش خودرو به معنای واردات تمامی این خودروها به کشور نیست، ولی مسلماً باید آمار ثبت

سفارش با آمار واقعی واردات تناسب داشته باشد. ثبت سفارش ۴۹۸,۸۳۹ خودرو به ارزش تقریبی ۱۰ میلیارد و ۶۷۷ میلیون دلار در دوره زمانی ۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸ در حالی که واردات رسمی خودرو در سال ۱۳۹۰ تنها حدود ۳۹,۷۶۵ خودرو با حدود ۸۲۸ میلیون دلار بوده است حاکی از وجود مشکلاتی در مقررات ثبت سفارش و لزوم بازنگری در آن است.

۷. بررسی آمار ثبت سفارش در سنوات مختلف حاکی از وجود رانت فزاینده به صورت انحصاری است. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸ به تعداد ۳۷۴,۹۹۹ خودرو سواری با ارزش ۸ میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار از کشور امارات متحده عربی و موارد مشابه آن بیانگر وجود نوعی انحصار در واردات و ضرورت بازنگری در قواعد حاکم بر این بازار است.

۸. یکی دیگر از نکاتی که در ثبت سفارش باید مورد نظر قرار گیرد، زمانبندی مربوط به تاریخ ثبت سفارش است. هر فقره ثبت سفارش دارای مدت اعتبار ۶ ماهه است که با رعایت مقررات مربوط یکبار قابل تمدید است. با توجه به احتمال سوءاستفاده از این موضوع و انجام واردات به واسطه ثبت سفارش‌های مربوط به سنوات گذشته لازم است در خصوص اصالت این اسناد و نحوه و مدت تمدید آنها بررسی‌های لازم صورت گیرد.

۹. هرچند روش‌های مختلف دریافت ارز برای واردات از مسیرهای مشخصی صورت می‌پذیرد. با این حال با توجه به تغییرات متعدد مقررات تخصیص ارز برای واردات، احتمال بروز تخلفاتی در این راستا بیش از پیش می‌باشد. ارائه آمارهای مربوط به اینکه کدام یک از واردکنندگان خودرو، در چه تاریخی و با چه نرخ، ارز مورد نیاز خود را با چه ارزشی دریافت کرده‌اند برعهده بانک‌های عامل بوده و بانک مرکزی مسئول جمع‌بندی و ارائه آمار مذکور است و با توجه به استفاده از ابزارهای الکترونیکی و لزوم ثبت این اسناد، امکان ارائه آنها در کوتاه‌ترین زمان میسر است.

۱۰. با توجه به شرایط تخصیص نرخ ارز به تمام کالاها تا قبل از محدودیت‌های ارزی و حتی تصریح بانک مرکزی به سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز در ابلاغیه مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۹ هیچ‌گونه محدودیت قانونی و مقرراتی در خصوص اعطای ارز با نرخ مرجع ۱۲۲۶۰ ریالی برای واردات خودرو تا تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ وجود نداشته است. موضوعی که در این خصوص با توجه به محدودیت‌های ارزی در ماه‌های ابتدایی سال مطرح است، عکس‌العمل دیر هنگام مسئولان بانکی و سایر دستگاه‌های متولی در خصوص نظارت و حراست از منابع محدود ارزی است.

۱۱. با توجه به ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۴/۲۶ بانک مرکزی، بانک‌های عامل مجاز به گشایش اعتبار اسنادی، ثبت برات اسنادی و یا حواله با نرخ رسمی (مرجع ۱۲۲۶۰ ریالی) برای واردات خودرو سواری نیستند و هر گونه اقدام مغایر این حکم توسط بانک‌های عامل تخلف محسوب می‌شود. حکم این مصوبه متعاقباً در ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۵/۸ بانک مرکزی و ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۷/۳ در خصوص ایجاد مرکز مبادلات ارزی نیز مورد تأکید مجدد قرار گرفت. ارائه اطلاعات دقیق در این خصوص برعهده بانک مرکزی است.

۱۲. با توجه به ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۴/۲۶ بانک مرکزی، کلیه ثبت سفارش‌های صادره خودرو سواری قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ که تا تاریخ مذکور هیچ‌گونه وجهی بابت تمام و یا قسمتی از آنها پرداخت نشده است، قابل اقدام نبوده و استفاده از این اسناد توسط بانک‌های عامل تخلف محسوب می‌شود. حکم این مصوبه متعاقباً در ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۵/۸ بانک مرکزی نیز مورد تأکید مجدد قرار گرفت و حتی در بخشنامه مورخ ۱۳۹۱/۵/۲۵ بانک مرکزی بر این نکته تأکید شد که کلیه ثبت

سفارش‌های قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر شده، ولی تعیین گروه (اولویت) نشده‌اند، باید جهت اولویت‌بندی به وزارت مذکور مراجعه کنند. ارائه اطلاعات دقیق در این خصوص برعهده بانک مرکزی است.

۱۳. با توجه به وجود سه نرخ مختلف، ارز مرجع، ارز مبادلاتی و ارز بازار آزاد می‌توان عنوان کرد که اعطای نرخ ارز مرجع و حتی مبادلاتی به واردات کالای خاص و یا واردکننده خاص به معنای اعطای یارانه ارزی است. هدف اصلی اعطای ارز یارانه‌ای، تأمین کالاهای مورد نیاز جامعه و بخش تولید با قیمت یارانه‌ای (پایین‌تر از بازار) است. همچنین مصوبه مورخ ۱۳۹۱/۷/۸ هیئت وزیران به موضوع لزوم قیمتگذاری و محدودیت صادرات برای کالاهای وارداتی با نرخ مرجع و یا محصولات تولیدی از این قبیل کالاها اشاره دارد. بنابراین امکان بروز تخلف در اجرای این مصوبه به صورت‌های مختلف ممکن است و لازم است سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نسبت به بررسی این موضوع دقت لازم را معمول دارد. درخصوص قیمتگذاری خودرو سواری وارداتی نیز هرچند بررسی این موضوع با کنترل قیمت فروش نمایندگی‌های رسمی امکانپذیر است، ولی بعد از فروش توسط نمایندگی، امکان قیمتگذاری برای خودرو سواری در دست مردم بسیار مشکل و تا حدی غیرممکن می‌نماید.

۱۴. بررسی میزان و موارد تخصیص ارز مرجع به خودرو سواری بعد از وضع مقررات محدودکننده و احصای موارد تخلف تنها در گرو اخذ اطلاعات کامل از مراجع ذیربط است. این در حالی است که در جلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۱ در کمیسیون اصل نودم مجلس شورای اسلامی و جلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۸ گروه بازرگانی دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی مباحث مطروحه از طرف مسئولان تنها حاوی نکاتی پیرامون فرآیند قانونی و مقرراتی مربوط به تخصیص ارز به خودرو سواری است و هیچ‌گونه مستنداتی در خصوص عملکرد دستگاه‌های مربوط در اجرای این مقررات ارائه نشده است. شایان توجه است که اعمال محدودیت و ممنوعیت برای واردات خودرو سواری مشابه آنچه در هفته‌های اخیر به‌عنوان ممنوعیت ثبت سفارش خودرو سواری مطرح شده است تنها در کوتاه‌مدت و با هدف ساماندهی قواعد ارزی حاکم بر واردات خودرو سواری قابل توصیه است و هرگونه ممنوعیت بلندمدت منجر به افزایش قیمت خودروهای وارداتی و ایجاد رانت برای توزیع‌کنندگان انحصاری و همچنین افزایش قیمت خودروهای سواری تولید داخل و از بین رفتن فضای رقابتی برای ارتقای کیفیت تولیدات داخلی می‌شود.

## راهکارها و توصیه‌های سیاستی

۱. برنامه‌ریزی در راستای حذف انحصار نسبی موجود در بازار خودروهای وارداتی،
۲. استفاده از ابزارهای اقتصادی مانند مالیات بر تفاوت قیمت خرید و فروش در راستای کنترل افزایش کاذب قیمت‌ها،
۳. ثبات مقررات حاکم بر تخصیص ارز به منظور جلوگیری از هرگونه سوءاستفاده و امکان نظارت بر عملکرد دستگاه‌های متولی،
۴. شفاف‌سازی و تعیین تکلیف گمرک جمهوری اسلامی ایران در خصوص نرخ برابری اعلامی توسط بانک مرکزی برای اعمال ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ درخصوص تبدیل ارزش دلاری به ریال و اخذ حقوق ورودی با رعایت آثار این اقدام بر اقتصاد کلان و شاخص‌های تورمی و استفاده از راهکارهایی مانند کاهش نرخ تعرفه و نظایر آن،

۵. ساماندهی نظام حاکم بر تعیین تعرفه (نرخ حقوق ورودی) خودرو سواری با جهت‌دهی ورود خودروهایی با حجم موتور و میزان مصرف اندک به جای واردات خودروهای لوکس و ایجاد رقابت در فضای تولید ملی،
۶. تفحص در خصوص حسن اجرای عملکرد گمرک در اخذ حقوق ورودی براساس نرخ برابری ارز در روز اظهار کالا و عدم استفاده از نرخ برابری ارز در روزهای ثبت سفارش و یا ترخیص،
۷. بازنگری در آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب ۱۳۸۲)، قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب ۱۳۸۶) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب ۱۳۸۹) با هدف ثبات در بازار، ایجاد رقابت و حذف رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و جلوگیری از تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها،
۸. ایجاد فضای رقابتی با توجه به تعداد شرکت‌های فعال برای واردات رسمی خودرو،
۹. بازنگری اساسی در قواعد مربوط به ثبت سفارش خودرو به واسطه عدم تناسب فاحش میان تعداد خودرو ثبت سفارش شده با تعداد خودرو وارداتی،
۱۰. بررسی موضوعی و پرونده‌های خاص مربوط به ثبت سفارش‌های عمده خودرو با تعداد غیرمنطقی (بعضاً در یک مورد ثبت سفارشی نزدیک به ۸ برابر واردات کل خودرو در کشور). این حجم ثبت سفارش در سال ۱۳۹۱ که مقام معظم رهبری حمایت از تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی را مطرح فرمودند فشار مضاعف بر تولید داخلی است.
۱۱. تفحص در خصوص حسن اجرای عملکرد گمرک در بررسی اصالت اسناد ثبت سفارش و یا نحوه تمدید این اسناد به مدت طولانی،
۱۲. ارائه آمار دقیق از بانک‌های عامل از طریق بانک مرکزی در خصوص اینکه کدام یک از واردکنندگان خودرو، در چه تاریخی و با چه نرخ، ارز مورد نیاز خود را با چه ارزشی دریافت کرده‌اند،
۱۳. مطالبه دلایل مربوط به عکس‌العمل دیرنگام در خصوص حراست از منابع محدود ارزی کشور،
۱۴. اخذ اطلاعات و بررسی عملکرد بانک‌های عامل در گشایش اعتبار اسنادی، ثبت برات اسنادی و یا حواله با نرخ رسمی مرجع برای خودرو سواری بعد از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸،
۱۵. بررسی پرونده‌های تشکیل شده برای ترخیص خودرو بعد از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ به‌منظور کنترل ثبت سفارش‌های صادره و لزوم اصلاح آنها با توجه به اولویت‌بندی‌های جدید،
۱۶. لزوم نگاه ویژه به ارز مرجع و ارز مبادلاتی به‌عنوان یارانه ارزی و رعایت قواعد و ضوابط خاص مترتب بر آن به جهت رعایت مقررات قیمتگذاری و محدودیت برای صادرات،
۱۷. لزوم نگاه کوتاه‌مدت و موقت به هرگونه اعمال محدودیت و ممنوعیت برای واردات خودرو سواری با توجه به لزوم ساماندهی قواعد ارزی حاکم بر واردات خودرو با هدف جلوگیری افزایش قیمت خودروهای وارداتی و به‌تبع آن خودروهای سواری تولید داخل و پرهیز از ایجاد هرگونه رانت برای توزیع‌کنندگان انحصاری و حفظ فضای رقابتی حداقلی برای ارتقای کیفیت تولیدات داخلی،
۱۸. تکلیف دستگاه‌های متولی به ارائه آمار و اطلاعات و مستندات و پرونده‌های درخواستی براساس جلسات کمیسیون اصل نودم مجلس و مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی و مکاتبات ارسالی.