

اظهار نظر کارشناسی درباره: «طرح الحاق یک تبصره به ماده (۸) هوای پاک»

بیان مسئله

در سال ۱۳۷۷ بحث خروج خودروهای فرسوده آغاز شد، اما اقدامات جدی برای اجرای آن از سال ۱۳۸۵ و با تشکیل ستاد تبصره «۱۳»^۱ و پس از آن ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت^۲ فرایند اجرایی آن آغاز شد. در راستای افزایش مشارکت تولیدکنندگان خودرو، آیین نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده تصویب گردید که در ماده (۶) این مصوبه خودروسازان و موتور سیکلت سازان موظف شدند از ابتدای سال ۱۳۸۸ حداقل معادل ۳۰ درصد تولید ماهانه خود، گواهی اسقاط تحویل ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کنند.

در سال های ۱۳۹۰ و ۱۳۹۲ اصلاحاتی در تعداد اسقاط خودروهای فرسوده اعمال شد که تنها با تکیه بر خودروهای وارداتی و میزان اسقاط از این طریق بود و تعداد اسقاط برای خودروسازان داخلی، یک خودرو برای مصرف بیش از ۱۰ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر پیمایش تعیین شده بود. پس از آن، در تصویب نامه شماره ۶۲۹۲۴/ت/۵۴۵۲۲-هـ، مورخ ۱۳۹۶/۵/۲۴ هیئت وزیران، خودروسازان داخلی مکلف شدند به ازای تولید خودروی با مصرف ۸ لیتر و بین ۸ تا ۸/۵ لیتر در پیمایش ۱۰۰ کیلومتر چرخه ترکیبی از تاریخ ۱۳۹۷/۱/۱، یک دستگاه خودروی فرسوده اسقاط کنند و برای خودروهای با مصرف ۸/۵ لیتر و بیشتر در ۱۰۰ کیلومتر چرخه ترکیبی از تاریخ ابلاغ این دستورالعمل یک خودروی فرسوده اسقاط کند. اما این بند هم در تصویب نامه شماره ۸۸۳۲۴/ت/۵۴۶۱۳-هـ، مورخ ۱۳۹۶/۷/۱۹ هیئت وزیران، حذف شد. به طور کلی می توان گفت که تاکنون هیچ یک از مصوبات ابلاغی هیئت وزیران در خصوص اسقاط خودروهای فرسوده از محل تولید داخل خودرو اجرا نشده است.

طرح الحاق یک تبصره به ماده (۸) قانون هوای پاک در قالب یک ماده واحده و با هدف الزام خودروسازان داخلی به اسقاط خودروهای فرسوده با توجه به کاهش و سپس توقف واردات خودرو بر اثر سیاست های جدید ارزی دولت از سال ۱۳۹۶ و همچنین آثار زیانبار توقف اسقاط خودروهای فرسوده از این طریق، مطرح شده است.

وضعیت موجود

در حال حاضر بین ۱۳۰۰ تا ۱۴۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در کشور وجود دارد که با در نظر گرفتن سن فرسودگی ۲۰ سال، به طور متوسط حدود ۳۵۰ هزار دستگاه سالانه به این تعداد افزوده می شود اما این روند حداکثر تا چهار سال آینده ادامه خواهد داشت و پس از آن مطابق نمودار ۱، با توجه به اینکه تولید خودرو در سال ۱۳۸۱ به بالای ۵۰۰ هزار دستگاه افزایش یافته، لذا تعداد خودروهای فرسوده که باید سالانه اسقاط شوند نیز از سال ۱۴۰۱ به بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه و حتی تا سال ۱۴۰۴ از مرز یک میلیون دستگاه خودروی فرسوده (به صورت سالانه) خواهد گذشت. در حالی که در بهترین شرایط حدود ۲۰۰ هزار دستگاه در سال، خودروی فرسوده اسقاط شده است.

مشخصات طرح

دوره دهم - سال سوم

شماره ثبت:

۴۳۹

شماره چاپ:

۱۰۲۷

تاریخ چاپ:

۱۳۹۷/۵/۱۷

معاونت پژوهش های

زیربنایی و امور تولیدی

دفاتر: مطالعات انرژی،

صنعت و معدن

مطالعات حقوقی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۳۱۰۱۶۰۳۵

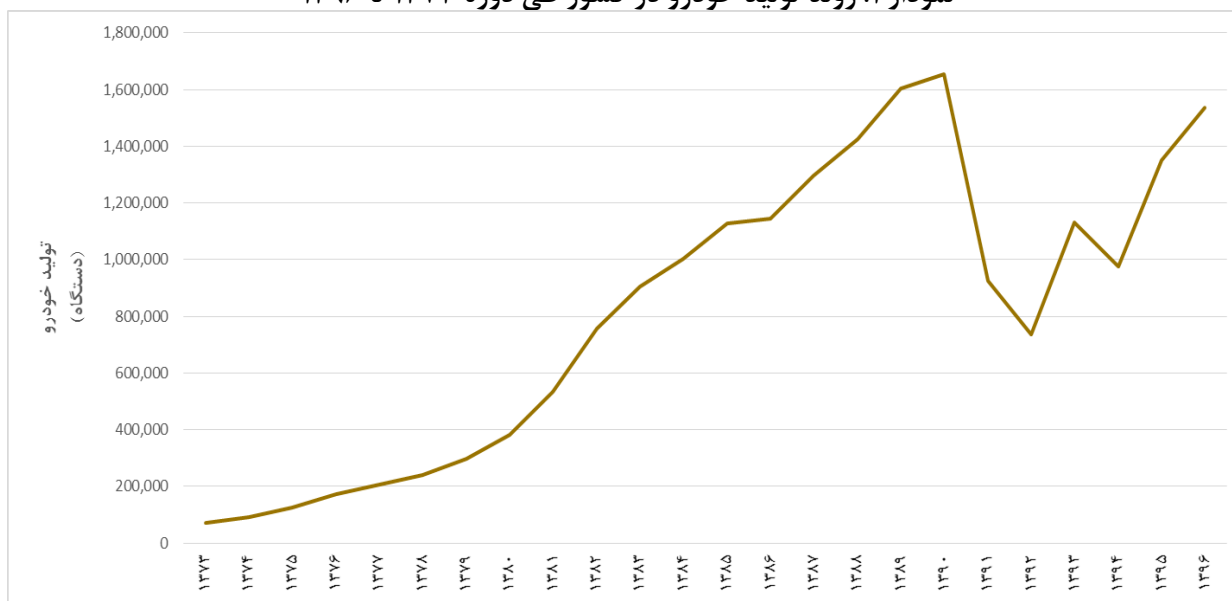
تاریخ انتشار:

۱۳۹۷/۶/۱۰

۱. تبصره «۱۳» قانون بودجه سال های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۶ کل کشور.
۲. در حال حاضر ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت ذیل وزارت راه و شهرسازی است.

از طرفی، با توجه به کمبود منابع ارزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، خودرو را در گروه چهار کالایی قرار داد و واردات آن را ممنوع اعلام کرد، با این کار تنها مجرای اسقاط خودرو نیز از بین رفت. عدم اسقاط خودروهای فرسوده از این محل، علاوه بر تأثیرات مخرب زیست‌محیطی موجب شده است ۱۵۰۰ نفر از ۳۰۰۰ نفری که در ۲۱۵ مرکز فعال اسقاط خودرو مشغول به کار بودند به دلیل تعدیل نیرو اخراج شوند.^۱ بر اساس این، اتخاذ راهکاری برای برون‌رفت از این بحران ضروری به نظر می‌رسد.

نمودار ۱. روند تولید خودرو در کشور طی دوره ۱۳۷۳ تا ۱۳۹۶



مأخذ: وزارت صنعت، معدن و تجارت.

اظهار نظر کارشناسی

طرح حاضر با توجه به کاهش و در پی آن توقف واردات خودرو بر اثر سیاست‌های ارزی دولت از سال ۱۳۹۶ و همچنین آثار زیانبار توقف اسقاط خودروهای فرسوده از ابعاد آلاینده‌گی، مصرف سوخت بالا، آثار سوء تعطیلی مراکز اسقاط بر اشتغال در این مراکز و منابع سرمایه‌گذاری شده و غیره مطرح شده است. هدف این طرح این است تا با الزام خودروسازان داخلی به اسقاط خودروهای فرسوده آثار ناشی از توقف واردات خودرو و به تبع آن اسقاط خودروهای فرسوده از آن محل را کاهش دهد. این طرح در قالب یک ماده واحد به شرح ذیل مطرح شده است:

«ماده واحده- یک تبصره به‌عنوان تبصره «۳» به ماده (۸) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۴/۲۵ به شرح زیر الحاق می‌شود:

تبصره «۳»- تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت در داخل کشور موظفند به‌ازای تولید هر چهار دستگاه خودرو یا موتورسیکلت، برگه گواهی اسقاط یک دستگاه خودرو یا موتورسیکلت فرسوده را حسب مورد از مراکز اسقاط دریافت کنند».

با بررسی وضعیت موجود خودروهای فرسوده و تأثیرات مخرب زیست‌محیطی و اجتماعی آن، لزوم توجه هرچه بیشتر به این مقوله را نمایان‌تر می‌سازد، اما با توجه به ماده (۲) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت مصوب ۱۳۸۶/۰۹/۱۸، به دولت این اجازه داده شده است تا در صورت نیاز به اعطای کمک بلاعوض، تخفیف در حقوق ورودی، اعطای تسهیلات بانکی، تعیین و اخذ جریمه و تعیین و اخذ عوارض بر مبنای میزان مصرف سوخت و آلاینده‌گی و نوع سوخت از

۱. براساس آمار اعلامی ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت در جلسه مورخ ۱۳۹۷/۵/۲۹ در محل مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

خودروهای تولید داخل و وارداتی از تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان جهت از رده خارج کردن خودروهای فرسوده سبک و سنگین موضوع ماده (۱) قانون مذکور اقدام نماید، لذا در حال حاضر دولت اختیار لازم مندرج در محتوای طرح حاضر را کاملاً برخوردار می‌باشد و به همین دلیل با عنایت به ظرفیت قانونی به‌خصوص بند «۷» ماده (۲) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، برای رفع مشکل به‌وجود آمده در نتیجه ممنوعیت واردات خودرو، نیاز به تقنین نبوده و لازم است موضوع از طریق نظارت بر فرآیندهای اجرایی توسط مجلس شورای اسلامی مورد پیگیری قرار گیرد.

از طرف دیگر با فرض اینکه ماده واحده برای تصریح بیشتر علی‌رغم ظرفیت‌های قانونی موجود در دستور کار قرار گیرد؛ اولاً با عنایت به اینکه صدر ماده (۸) قانون هوای پاک، مالکان وسایل نقلیه موتوری را مکلف به اسقاط کرده است که این امر با محتوای ماده واحده که مقرر شده ذیل ماده (۸) قانون هوای پاک قرار گیرد تناقض پیدا می‌کند ثانیاً از بُعد حقوقی نیز با توجه به اینکه تولیدکننده خودرو یا موتورسیکلت، بر وسیله فرسوده تحت مالکیت افراد تسلطی نداشته و قدرت اجبار آنها به اسقاط را ندارد، حکم پیش‌بینی شده در تبصره الحاقی ماده واحده طرح، تکلیف مالایطاق بوده و اجرای آن از عهده تولیدکنندگان خارج است.

ثالثاً در تبصره ماده واحده طرح، متولی اجرای اسقاط و ضمانت اجرایی آن نیز نامعلوم است چون به‌دلیل تعارض منافع محتوای تبصره پیشنهادی با منافع خودروسازان (در محتوای ماده (۸) قانون هوای پاک، مالکان موظف به اسقاط خودروهای فرسوده شده‌اند، اما محتوای ماده واحده، خودروسازان مکلف به اسقاط خودروهای فرسوده شده‌اند) با توجه به سابقه مصوبات هیئت وزیران در این خصوص، دورنمای چندان مثبتی از اجرایی شدن آن وجود نخواهد داشت، لذا در صورت اصرار بر تصویب این ماده واحده لازم است علاوه بر رفع تناقض ماده واحده با صدر ماده (۸) قانون هوای پاک، شماره‌گذاری خودروها باید منوط به ارائه گواهی اسقاط توسط خودروسازان معادل ۲۵ درصد تولید ماهانه گردد تا اجرای طرح پیشنهادی امکان‌پذیر شود. برای رفع مشکل مالایطاق بودن تکلیف مندرج در تبصره طرح، باید مراکز اسقاط مکلف به در اختیار گذاشتن گواهی اسقاط به تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت شوند.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهاد

به‌دلیل وجود ظرفیت قانونی به‌خصوص در بند «۷» ماده (۲) قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و تناقض محتوای ماده واحده طرح با صدر ماده (۸) قانون هوای پاک، کلیات طرح رد می‌شود.

در صورت اصرار بر تصویب این ماده واحده لازم است علاوه بر رفع تناقض ماده واحده با صدر ماده (۸) قانون هوای پاک، مکلف شدن مراکز اسقاط به در اختیار گذاشتن گواهی اسقاط به تولیدکنندگان خودرو و موتورسیکلت و از طرفی شماره‌گذاری خودروها منوط به ارائه گواهی اسقاط توسط خودروسازان معادل ۲۵ درصد تولید ماهانه گردد تا اجرای طرح پیشنهادی امکان‌پذیر شود.

