



## اظهار نظر کارشناسی درباره:

### «طرح ساماندهی صنعت خودرو»

### (اعاده شده از شورای نگهبان (۳))

مقدمه

طرح یک فوریتی ساماندهی صنعت خودرو در جلسه ۱۳۹۸/۳/۲۸ مجلس به تصویب رسید که در اظهار نظر مورخ ۱۳۹۸/۴/۱۲ شورای نگهبان دارای ایرادات و مغایرت‌هایی با قانون اساسی و شرع دانسته شد. مجلس در جهت رفع ایرادات مزبور، مصوبه مورخ ۱۳۹۸/۵/۲۷ را تصویب کرد. مصوبه مزبور در نظرات مورخ ۱۳۹۸/۶/۲۰ و ۱۳۹۸/۷/۲۱ شورای نگهبان مجدداً دارای مغایرت‌هایی با قانون اساسی و شرع دانسته شد. به منظور رفع ایرادها، صحن علنی مجلس در جلسه مورخ ۱۳۹۸/۹/۲۶ طرح فوق را با اصلاحاتی به تصویب رساند. در مرحله سوم اظهار نظر شورای نگهبان همچنان مواد (۴) و (۷) این طرح دارای ایراداتی دانسته شد. مضافاً اینکه به موجب نامه مورخ ۱۳۹۸/۱۱/۸ هیئت عالی نظارت، کماکان ایراد پیشین این هیئت در خصوص ماده (۱۰) باقی دانسته شد. مصوبه جلسه مورخ ۱۳۹۹/۲/۲ کمیسیون صنایع و معادن مجلس در مقام رفع این ایرادات به تصویب رسیده است که در ادامه گزارش کارشناسی آن تقدیم می‌شود.

مخصوص صحن علنی

مشخصات طرح

دوره دهم - سال چهارم

شماره ثبت:

۳۹۲

شماره چاپ:

۱۸۶۱

تاریخ چاپ:

۱۳۹۹/۲/۹

### بررسی ایرادهای شورای نگهبان

#### بند «۱» ایراد شورای نگهبان در خصوص ماده (۴) مصوبه

بند «۱» نامه مورخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ شورای نگهبان ناظر بر ماده (۴) مصوبه ۱۳۹۸/۹/۳۰ مجلس است. ماده (۴) مصوبه مزبور که مجلس بر آن اصرار ورزیده اشعار می‌داشت: «واردات خودروهای سواری تمام برقی و ترکیبی (هیبریدی) تا زمان تولید آنها در داخل از پرداخت حقوق ورودی معاف می‌باشد. دولت موظف است زمینه تولید داخل خودروهای مذکور را ظرف مدت پنج سال فراهم نماید. هزینه‌های مالی ناشی از اجرای این ماده از محل درآمدهای ناشی از اجرای حکم تبصره‌های ذیل ماده (۳) این قانون تأمین می‌گردد».

معاونت پژوهش‌های

سیاسی - حقوقی

دفتر مطالعات

حقوقی

سایر دفاتر:

مطالعات انرژی،

صنعت و معدن

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۴۰۱۵۸۷۶-۵

تاریخ انتشار:

۱۳۹۹/۲/۱۳

بند «۱» اظهار نظر شورای نگهبان اشعار می‌دارد که «در ماده (۴)، با توجه به اصرار مجلس شورای اسلامی بر مصوبه خود، ایراد سابق این شورا کماکان به قوت خود باقی است». در این بند به اعلام نظر هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام در خصوص طرح ساماندهی صنعت خودرو استناد شده است. نظر هیئت مزبور در خصوص این ماده به شرح زیر است:

«ماده (۴) طرح مذکور مغایر با ماده (۷) سیاست‌های کلی تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی و همچنین ماده (۹) سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی است. با توجه به شرایطی که کشور با محدودیت منابع ارزی مواجه است، این مصوبه تهدیدی برای منابع مذکور به‌شمار می‌آید».

براساس اظهار نظر تخصصی، برخی کارشناسان معتقدند: در راستای کاهش آلودگی‌های محیط زیستی، در نظر گرفتن مشوق برای استفاده از فناوری‌های نوین کاهنده آلاینده‌های موضوعی است که در دنیا نیز سابقه دارد. با توجه به عدم توانمندی ساخت داخل خودروهای هیبریدی در حال حاضر، می‌توان تا زمان ساخت داخل این مدل خودروها، عدم دریافت گواهی اسقاط را به‌عنوان مشوق برای استفاده از این خودروها در نظر گرفت.

کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی جهت رفع ایراد فوق‌الذکر، با تکیه بر همین اصل یعنی کاهش آلاینده‌گی و مصرف سوخت فسیلی، ماده (۴) مصوبه پیشین مجلس را به‌شرح ذیل اصلاح کرده است:

«ماده (۴) - واردات خودروهای سواری تمام برقی و تمام ترکیبی (تمام هیبریدی) مذکور در ماده (۳)، در راستای کاهش آلودگی‌های محیط زیستی و کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی، تا زمان تولید آنها در داخل، از دریافت و ارائه گواهی اسقاط خودرو معاف هستند. دولت موظف است زمینه تولید آنها را در داخل با آماده‌سازی زیرساخت‌های لازم، ظرف مدت پنج سال فراهم نماید. هزینه‌های مالی ناشی از اجرای این ماده از محل درآمدهای ناشی از اجرای حکم تبصره ذیل ماده (۳) این قانون تأمین می‌گردد.

مصادیق خودروهای تمام ترکیبی (تمام هیبریدی) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت تعیین می‌شود».

حسب اینکه هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام در اعلام نظر در خصوص ماده (۴) بر محدودیت منابع ارزی در شرایط ویژه کشور و نیز اصلاح و تقویت همه‌جانبه نظام مالی کشور با هدف پاسخگویی به نیازهای اقتصاد ملی، ایجاد ثبات در اقتصاد ملی و پیشگامی در تقویت بخش واقعی در حال حاضر تأکید می‌نماید، به‌نظر می‌رسد شورای نگهبان هر نوع واردات خودرو را منجر به اختلال در مدیریت منابع ارزی و تقویت بخش غیرواقعی اقتصاد ملی تلقی خواهد کرد. فلذا عدم دریافت گواهی اسقاط نیز رافع ایراد شورای نگهبان به‌نظر نمی‌رسد.

#### **بند «۲» ایراد شورای نگهبان در خصوص ماده (۷) مصوبه**

در بند «۲» ایراد شورای نگهبان در خصوص ماده (۷) طرح مذکور علاوه بر آنکه ایرادات قبلی شورا در قالب بندهای «۲-۲» و «۲-۳» همچنان باقی دانسته شد، به ابهام در مفهوم و آثار «عمر مفید» در این ماده نیز اشاره شده است. بندهای مذکور به‌شرح ذیل ارائه شده‌اند:

«۲-۲. از جهت اینکه مشخص نیست شناسایی مسئولیت مدنی برای شرکت سازنده داخلی یا نماینده رسمی شرکت سازنده خارجی یا واردکننده، نافی مسئولیت کیفری است یا خیر، ابهام دارد. پس از رفع ابهام اظهار نظر خواهد شد.

۲-۳. در خصوص میزان تأثیر هر کدام از اسباب در حادثه و مسئولیت آنها، نظر فقهای معظم شورای نگهبان، متعاقباً اعلام می‌گردد. طبق نظر فقهی مورخ ۱۳۹۸/۷/۲۱، «در ماده (۷)، تعیین مسئولیت و ضمان به میزان دخالت عامل، مغایر با موازین شرع شناخته شد. توضیح آنکه براساس موازین شرعی، در صورتی که واردکننده یا سازنده سبب اقوی باشد، ضامن کل خسارات و تلفات حادثه خواهد بود و در صورتی که راننده و مباشر سبب اقوی یا مساوی در حادثه باشد، ضامن کل خسارات و تلفات حادثه خواهد بود».

به‌نظر می‌رسد، تکلیف مقرر ذیل ماده (۷) مبنی بر مسئولیت مدنی شرکت‌های خودروسازی در صورت احراز دخالت نقص خودرو در وقوع تصادف، در ماده (۱۶) قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ پیش‌بینی گردیده و تکرار آن در قانون جدید، قانونگذاری مجدد

محسوب می‌گردد.<sup>۱</sup> از ابهامات ماده پیشنهادی این است که به چه صورت خودروسازان خارجی مشمول این قانون می‌شوند. در تبصره ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۰۵/۱۱، واردکنندگان و عرضه‌کنندگان خودروهای خارجی مکلف شده‌اند علاوه بر رعایت حداقل ضمانت مندرج در این ماده، سایر خدمات و ضمانت‌های مازاد شرکت سازنده را نسبت به بهره‌برداران داخلی اعمال نمایند. بر این اساس می‌توان شرکت سازنده خارجی را مطابق تبصره ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۰۵/۱۱ مشمول این ماده دانست.<sup>۲</sup> بنابراین به نظر می‌رسد حتی در صورت حذف ماده مذکور هدف قانونگذار از تدوین ماده (۷) با قوانین فعلی؛ نظیر ماده (۱۶) قانون بیمه اجباری شخص ثالث مصوب ۱۳۹۵ و تبصره ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۰۵/۱۱ نیز قابل پیگیری و اجراست.

کمیسیون صنایع و معادن مجلس جهت رفع این ایراد، ماده (۷) را حذف کرده است تا ایراد شورای نگهبان منتفی شود.

### ایراد هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام

براساس نامه مورخ ۱۳۹۸/۱۱/۸ هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام، ایراد سابق هیئت مزبور در خصوص ماده (۱۰) همچنان باقی دانسته شده است.

نظر هیئت مزبور پیرامون ماده (۱۰) به شرح زیر بوده است:

«در ماده (۱۰) طرح، نسخ قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی مصوب ۱۳۸۹/۲/۲۶، در شرایط فعلی مغایر با مواد مختلف سیاست‌های کلی تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی از جمله ماده (۲) می‌باشد.»

کمیسیون صنایع و معادن مجلس سابقاً جهت رفع ایراد بند فوق‌الذکر هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام، در ماده (۱۰) مصوبه اشعار داشته بود که چون **احکام دائمی** «قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی، در قانون تقویت و توسعه نظام استاندارد مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی» به موجب این طرح و «قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی مصوب ۱۳۹۶» لحاظ گردیده است، لذا قانون مذکور<sup>۴</sup> نسخ می‌شود. علی‌رغم اصلاح صورت گرفته و تأکید بر ذکر احکام دائمی قانون در مصوبه پیشین، هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام همچنان ایراد خود را باقی دانسته است.

### نتیجه‌گیری

با توجه به مصوبه کمیسیون و ایرادات شورای نگهبان، به نظر می‌رسد علی‌رغم رفع ایراد بند «۱» شورای نگهبان در مصوبه کمیسیون، همچنان ایراد بند مذکور (یعنی نظر هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام) در خصوص ماده (۴) مصوبه و همچنین ایراد هیئت عالی نظارت در خصوص ماده (۱۰) رفع نشده است.

۱. چنانچه به حکم مرجع قضایی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط با عیب ذاتی وسیله نقلیه، با ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرایی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان‌دیده می‌تواند برای بازیافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسیبان ذی‌ربط مراجعه کند. دستگاه‌های ذی‌ربط مجازند مسئولیت کارکنان خویش را در قبال مسئولیت‌های موضوع این ماده از محل اعتبارات جاری و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای تحت اختیار، بیمه کنند.

تبصره - در صورتی که حسب نظریه افسران موضوع ماده (۱۷) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، نقص راه، وسیله نقلیه یا عامل انسانی مؤثر در بروز تصادف اعلام شود در صورت اعتراض ذی‌نفع، موضوع حسب مورد به کارشناس یا هیئت کارشناسان رسمی مستقل در امور مرتبط با موضوع از قبیل راه و مهندسی ترافیک، مکانیک و تصادفات با نظر دادگاه ارجاع می‌شود.

۲. ماده (۵) قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶/۰۵/۱۱ - تمامی خودروسازهای داخلی و واردکنندگان خودروهای خارجی مکلفند خودروهای مشتریان خود را تا حداقل دو سال تمام یا چهل هزار کیلومتر (به مجرد تحقق هرکدام از آنها) ضمانت (گارانتی) کامل نمایند. کلیه قطعات، لوازم و تجهیزات مکانیکی، الکترونیکی، هشداردهنده و تعویضی متعلق به خودروها که وظیفه کنترل انتشار آلاینده‌های خودرو را برعهده دارند در طی این مدت مشمول ضمانت کامل می‌باشند و در صورت خرابی، هزینه اصلاح، تعمیر، تنظیم و تعویض قطعه، به صورت رایگان، حسب مورد برعهده خودروساز داخلی یا نمایندگی خودروساز خارجی است. تبصره - واردکنندگان و عرضه‌کنندگان خودروهای خارجی مکلفند علاوه بر رعایت حداقل ضمانت مندرج در این ماده، سایر خدمات و ضمانت‌های مازاد شرکت سازنده را نسبت به بهره‌برداران داخلی اعمال نمایند.

۳. «۲. هدایت و تقویت تحقیق و توسعه و نوآوری‌ها و زیربنای آنها و بهره‌گیری از آنها، با هدف:

- ارتقای کیفی و افزایش کمی تولید ملی

- بالا بردن درجه ساخت داخل تا محصول نهایی

- حمایت از تجاری‌سازی فناوری محصول و بهره‌گیری از جذب و انتقال دانش فنی و فناوری‌های روز و ایجاد نظام ملی نوآوری.»

۴. «قانون ارتقای کیفی تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی داخلی، در قانون تقویت و توسعه نظام استاندارد مصوب ۱۳۸۹ با اصلاحات و الحاقات بعدی.»