

اظهار نظر کارشناسی درباره:
«اصلاح ماده (۴) طرح ساماندهی صنعت خودرو»
(اعاده شده از شورای نگهبان)



مقدمه

طرح یک فوریتی «ساماندهی صنعت خودرو» در جلسه مورخ ۱۳۹۸/۳/۲۸ مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید که در اظهارنظرهای شورای نگهبان در چهار مرحله، دارای ایرادات و مغایرت‌هایی با قانون اساسی و شرع دانسته شد. از طرفی، طرح «تحول بازار و صنعت خودروی سبک» در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۳۹۹/۰۶/۱۹ به صورت عادی و با هدف جلوگیری از سوداگری در بازار خودرو با ابزار عرضه خودرو در بورس کالا و اصلاح روند قیمت‌گذاری اعلام وصول شد. نمایندگان محترم کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با الحاق ماده اصلی طرح تحول بازار و صنعت خودروی سبک با موضوع عرضه خودرو در بورس کالا در قالب اصلاحیه ماده (۴) طرح ساماندهی صنعت خودرو که ارجاعی شورای نگهبان بود دو طرح مذکور را به نوعی تلفیق کردند. لکن در خلال بررسی گزارش کمیسیون در صحن مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۲ پس از تذکر چند نفر از نمایندگان، به دلیل آن که اصلاحات و پیشنهادات جدیدی در مصوبه کمیسیون به طرح اضافه شده است طرح جهت بررسی بیشتر و اخذ نظرات و پیشنهادات نمایندگان به کمیسیون ارجاع شد کمیسیون صنایع و معادن، در راستای نکات و تذکرات صحن و ایرادات شورای نگهبان در جلسه مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۹ اصلاحاتی در متن به تصویب رساند. در ادامه بررسی و تحلیل اصلاحیه ماده (۴) طرح ساماندهی صنعت خودرو ارائه شده است.

اظهار نظر کارشناسی

• بند «الف» اصلاحیه ماده (۴) طرح ساماندهی صنعت خودرو به شرح زیر است:

الف) عرضه خودروهای مشمول تنظیم قیمت توسط شورای رقابت مطابق با بند «۵» ماده (۵۸) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، تا زمانی که مشمول قیمت‌گذاری باشند صرفاً از طریق بورس کالا و با ضوابط زیر انجام می‌شود:

۱. شورای رقابت با همکاری سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مکلف است قیمت پایه عرضه خودرو در بورس کالا را بر مبنای محاسبه قیمت تمام شده در همان سال، با لحاظ هزینه‌های تحقیق و توسعه، هزینه مالی موضوع تبصره «۲» ماده (۹) مکرر و هزینه‌های مالی تولید و بدون لحاظ هزینه‌های غیرعملیاتی و غیرتولیدی و هزینه‌های جذب نشده و زیان خودروسازها و با تایید حسابرس رسمی تعیین نماید.

۲. فروش خودروهای خریداری شده از بورس کالا تا مدت ۲ سال پس از خرید، مشمول مالیات به میزان سی درصد (۳۰٪) قیمت خریداری شده می‌باشد.

۳. دستورالعمل اولویت‌گذاری متقاضیان خرید خودرو در بورس کالا بر اساس شاخص‌های اولویت‌دهی به افراد و خانوارهای فاقد خودرو و رعایت الگوی مصرف، توسط شورای رقابت تعیین خواهد شد.

۴. تخلف از عرضه خودرو در بورس کالا جرم بوده و مرتکب اعم از فروشنده و خریدار، هرکدام به مجازات مندرج در تبصره «۱» ماده (۱۸) قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز محکوم می‌شود.

مشخصات طرح

دوره یازدهم - سال اول

شماره ثبت:

۲۴

شماره چاپ:

تاریخ چاپ:

معاونت مطالعات

امور تولیدی

سایر معاونتها:

مطالعات اقتصادی

مطالعات حقوقی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل

۲۴۰۱۷۴۶۶-۱

تاریخ انتشار:

۱۴۰۰/۴/۷



عرضه خودرو در بورس کالا در عین مزایایی از جمله شفافیت در عرضه و تقاضای خودرو، با ایراداتی اساسی روبه‌رو است که در ادامه به اهم آنها اشاره می‌شود:

• **عدم شکل‌گیری بازار با ورود خودرو به بورس کالا**

اساساً شکل‌گیری یک بازار متعادل و عمیق که متأثر از نوسانات شوک‌های قیمتی نشود، مستلزم وجود عرضه‌کنندگان و تقاضاکنندگان متعدد و زیاد است. آنچه که در طرح خودرو برای ورود خودرو به بورس کالا مطرح شده است، نمی‌تواند مصداق کاملی از بازار عمیق باشد. لذا نه تنها متأثر از ریسک‌ها نخواهد بود، بلکه به دلیل شفاف‌تر بودن آن می‌تواند به سیگنال‌دهی به بازار غیررسمی خودرو و سایر بازارهای دارایی‌ها منجر شود. به بیانی دیگر، از آنجاکه طرف عرضه خودرو در بورس کم عمق است (به دلیل تولید پایین خودرو و تعداد کم عرضه‌کننده‌ها) و طرف تقاضا نیز تنها عده‌ی حقیقی محدود شده‌ای از جامعه هستند و امکان فروش مجدد خودرو توسط ایشان در بازار وجود ندارد، لذا نمی‌توان بازار خودرو در بورس را به آن اطلاق کرد. بلکه تنها سازوکاری برای تخصیص تعداد محدودی خودرو به تعدادی بیشتر از متقاضیان خرید خودرو می‌باشد.

• **احتمال دخالت در سازوکار بورس کالا و ناکارآمد شدن آن**

مولفه مهم دیگری که در اجرا اتفاق می‌افتد و لازم است مورد توجه قرار گیرد آن است که با افزایش قیمت کالا (خودرو) در بورس کالا، دستگاه‌های دولتی به قیمت‌گذاری دستوری و اعمال سقف قیمت محصولات در بازار بورس کالا اقدام می‌کنند. به عنوان نمونه، عرضه فولاد در بورس کالا در سال ۱۳۹۹ نشان داد که با ایجاد نوسانات مختلف در بازار، مسئولان مختلف از دولت و سایر نهادها اقدام به دخالت‌های گوناگون از طریق اعمال سقف قیمتی اقدام می‌کنند که بهینگی تخصیص کالا در بورس کالا را شدیداً تحت تأثیر قرار می‌دهد. بروز این مداخلات در خصوص محصول خودرو در بورس کالا که در جامعه از حساسیت بیشتری برخوردار است، محتمل‌تر خواهد بود.

• **پیچیدگی تحلیل قیمت فروش خودروها در بازار پس از عرضه خودرو در بورس کالا**

موافقان عرضه خودرو در بورس کالا معتقدند با قرار دادن مالیات دوساله بر فروش خودروی خریداری شده از بورس و محدود کردن خرید به افراد فاقد خودرو، دلالت از بازار حذف و تقاضا برای این محصول کاهش پیدا می‌کند. در نتیجه خودرو در بورس کالا با قیمتی تعادلی (قیمتی بین قیمت کارخانه و قیمت بازار) خرید و فروش خواهد شد. لذا، خرید و فروش با قیمت تعادلی در بورس باعث ایجاد جو روانی کاهشی در خودروهای بازار شده و موجب کم شدن فاصله قیمت تعادلی و بازار می‌شود. این کاهش فاصله باعث حذف بیشتر دلالتان و سوداگری در بازار می‌گردد. در نتیجه با حذف دلالتان، تقاضا کمتر و کمتر شده و این روند تا زمانی که قیمت تعادلی با قیمت بازار یکسان شود ادامه می‌یابد.

در مقابل، مخالفان عرضه در بورس کالا بر این اعتقادند که پس از عرضه اولیه خودرو در بورس کالا بعلت هیجان روانی حاکم بر بورس کالا، خرید خودرو با قیمتی بالاتر از قیمت بازار صورت پذیرد. فروش خودرو به قیمت بالاتر از بازار باعث افزایش قیمت تمامی خودروهای بازار نیز خواهد شد. ذکر این نکته نیز حائز اهمیت است که بخشی از تقاضای موجود در بازار تلاش برای حفظ ارزش دارایی است. این دسته از متقاضیان با عرضه خودرو در بورس همچنان به دنبال خرید خودرو هستند و از بازار حذف نخواهند شد. از طرفی، میزان تولید خودرو توسط خودروسازان به دلایل متعدد کمتر از نیاز واقعی بازار است و تا این میزان تولید تحقق نپذیرد و ثبات نسبی در بازار ارز برقرار نشود بالا رفتن قیمت‌ها امری طبیعی خواهد بود. لذا عرضه در بورس کالا عملاً نمی‌تواند محقق‌کننده اهداف مورد نظر طرح حاضر باشد.

• **عدم وجود تجربه مشابه در دنیا و لزوم عدم شتابزدگی در تغییر شیوه فروش**

تاکنون تجربه مشابهی از عرضه خودرو در بورس در کشورهای دیگر وجود نداشته است. علت آن نیز این بوده که عرضه خودرو انحصاری نبوده و خودروسازان در یک فضای نسبتاً رقابتی محصولات خود را قیمت‌گذاری و به فروش می‌رسانند. لذا ضروری است از به شتابزدگی در اتخاذ شیوه‌های فروش در قالب مذکور پرهیز شود و با احتیاط بیشتر و بصورت تدریجی به این سمت حرکت شود.

همچنین لازم است به این مسئله توجه داشت که تا کنون فعالان بورس کالا یعنی عرضه‌کنندگان و تقاضاکنندگان محصولات مختلف بازار، اشخاص حقوقی بوده‌اند و تا کنون اشخاص حقیقی ورودی به بورس کالا برای خریداری محصولات نداشته‌اند.

علاوه بر ایرادات مذکور که به صورت کلی بر عرضه تمام خودروها در بورس کالا وارد است، در بخش (الف) ماده (۴) ابهاماتی از جمله مسئله به‌روزرسانی قیمت مبنا بر اساس آنالیز هزینه وجود دارد توضیح اینکه شورای رقابت می‌تواند این تفسیر را ارائه دهد که هر سال قیمت خودروها را با توجه به شاخص تورم تولیدکننده به‌روزرسانی کرده است حال آنکه هدف قانون‌گذار، آنالیز هزینه‌های قیمت تمام شده خودرو به صورت سالیانه و نه براساس تورم بخشی طی سالیان اخیر بوده است. از طرفی، در بند «۲» بخش (الف)، به‌منظور جلوگیری از سوداگری در بازار خودرو، فروش خودروهای خریداری شده از بورس کالا تا مدت دو سال پس از زمان خرید، مشمول مالیات به میزان ۳۰ درصد قیمت خرید، شده‌اند که این موضوع هم عملاً فروشندگان و خریداران در این بازار را به سمت انتقال غیررسمی سوق می‌دهد. مدت زمان اخذ مالیات و همچنین میزان آن باید دارای استدلال روشنی باشد تا بتواند قدرت بازدارندگی لازم را داشته باشد. شایان ذکر است نادیده گرفتن مواردی همچون تدوین آیین‌نامه فروش خودرو در بورس کالا و همچنین لزوم به‌روزرسانی قیمتی در بازه حداکثر سه ماه یکبار توسط شورای رقابت نیز بر ابهامات فوق‌الذکر افزوده است از طرفی، کیفیت و نوع «همکاری» شورای رقابت با سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ذیل جزء (۱) بند «الف» ابهام داشته و معلوم نیست مراد از همکاری چیست. افزون بر آن مشخص نیست عبارت «تبصره «۲» ماده (۹) مکرر» مربوط به کدام قانون است و ابهام دارد، لذا مغایر اصول قانون‌نویسی مبنی بر شفافیت در نگارش قانون، موضوع بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانون‌گذاری است.

• **بند «ب» اصلاحیه ماده (۴) طرح ساماندهی صنعت خودرو نیز مطابق کادر زیر است:**

ب) مابه‌التفاوت حاصله از قیمت پایه مصوب شورای رقابت و قیمت فروش خودروها در بورس کالا، به حساب خاصی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز و در اختیار ستاد نهضت قطعه‌سازی متشکل از نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت، معاونت علمی ریاست جمهوری، شورای رقابت، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و انجمن قطعه‌سازان به تشخیص اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران (هر کدام یک نماینده) جهت مدیریت و تخصیص منابع به شرح ذیل قرار می‌گیرد:

۱. ۳۰ درصد از منابع حاصله، با همکاری وزارت مسکن و راه و شهرسازی، صرف توسعه حمل و نقل عمومی با اولویت خرید داخل و جایگزینی خودروهای فرسوده می‌شود.

۲. ۷۰ درصد از منابع حاصله، به صورت تسهیلات قرض‌الحسنه و یا یارانه تسهیلات با موعد بازپرداخت حداکثر پنج ساله با ترتیب اولویت طرح‌های افزایش شمارگان تولید خودروهای مشمول این ماده، اعطای مشوق‌های صادراتی، طرح‌های اعلامی خودروسازان به منظور کاهش وابستگی به واردات قطعات خودرو، طراحی و تجاری‌سازی پلتفرم‌های خودرویی با حداقل مشارکت مالی ۳۰ درصدی خودروسازان، توسعه فناوری‌های جدید خودرویی به‌ویژه خودروهای تمام برقی و ترکیبی (هیبریدی) و طرح‌های دانش‌بنیان مرتبط با قطعه‌سازی خودرو که تمامی این طرح‌ها باید با تضمین خرید خودروسازان و یا تجاری‌سازی قطعی همراه باشد، اختصاص می‌یابد.

تبصره «۱» - ستاد نهضت قطعه‌سازی می‌تواند تا سقف ده درصد (۱۰٪) از منابع موضوع بند «ب» را به صورت کمک بلاعوض (گرنٹ) جهت انجام طرح‌های تحقیق و توسعه و طراحی و مهندسی به منظور بومی‌سازی و کاهش واردات قطعات در اختیار دانشگاه‌ها و موسسات پژوهشی و شرکت‌های دانش‌بنیان صرفاً مشروط به تضمین خرید خودروسازان قرار دهد.

تبصره «۲» - اختصاص منابع جز (۲) بند «ب» به خودروسازان، مشروط به عدم مطالبات معوقه به قطعه‌سازان با تشخیص وزارت صنعت، معدن و تجارت است.

بند (ب) نیز دارای ابهامات اساسی است که در ادامه به آنها اشاره می‌شود:

- در تبصره «۱» این طرح کمک بلاعوض به دانشگاه‌ها و موسسات پژوهشی و شرکت‌های دانش‌بنیان را تا سقف ده درصد منابع مجاز دانسته شده است. براساس تجربه قبلی، این نگرانی وجود دارد که بخش زیادی از منابع منتهی به هدف موردنظر نشود. از آنجا که بهترین شیوه حمایت از توسعه فناوری، اعطای گزنت و یارانه بر محصول خروجی بنگاه است لذا پیشنهاد می‌شود شرکت خودروسازی برای بهره‌مندی از مشوق‌ها، خود به صورت بهینه با مراکز تحقیقاتی، دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان با لحاظ شرایط مشخصی که منتهی به نتیجه موردنظر گردد وارد تعامل شود.
- تبصره «۲» طرح، اختصاص منابع به خودروسازان را منوط به عدم مطالبات معوقه به قطعه‌سازان دانسته است در حالی که در شرایط فعلی قطعه‌سازان مطالبات قابل توجهی از خودروسازان دارند و یکی از راه‌های برون رفت خودروسازان از این شرایط، بهره‌مندی از منابع ستاد نهضت قطعه‌سازی برای رفع بخشی از تعهدات خود به قطعه‌سازان و خرید مجدد از آنان و اعطای مطالبات آنان از سود عملیات تولید است که این تبصره در شرایط فعلی، عملاً مانعی در جهت عبور از بحران خودروسازان بوده و به نوعی نقض غرض خواهد بود.
- ماهیت «ستاد نهضت قطعه‌سازی» مبهم است از این جهت که در این قانون یا سایر قوانین تعریفی از حدود اختیارات و صلاحیت‌های آن، نحوه تصمیم‌گیری و امکان اعتراض و نظارت‌پذیری از آن ارائه نشده و صرفاً موضوع این ستاد در قالب مدیریت و تخصیص منابع بیان شده است. لذا عدم تعیین ضوابط مربوط و ابهام در حیطه صلاحیت و وظایف این ستاد مغایر اصول اولیه قانون نویسی موضوع بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانون‌گذاری می‌باشد.
- عبارت «به حساب خاصی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز و در اختیار ستاد نهضت قطعه‌سازی» از این جهت که در آن پرداخت‌ها در حدود اعتبارت مصوب نمی‌باشد، می‌تواند با ایراد مغایرت با اصل پنجاه و سوم قانون اساسی مواجه شود.
- مفهوم «همکاری» با وزارت راه و شهرسازی ذیل جزء (۱) مبهم است، از این جهت که نقش و جایگاه وزارت راه و شهرسازی در فرایند تخصیص ۳۰ درصد از منابع برای توسعه حمل و نقل شفاف نیست؛ آیا وزارتخانه می‌بایست تاییدیه یا مجوزی ارائه کند یا دستورالعمل یا شاخصی وضع نماید. لذا نگارش اجمالی در این موضوع، مغایر اصول قانون نویسی مبنی بر شفافیت در نگارش قانون موضوع بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانون‌گذاری است.
- باتوجه به این که ذیل بند «ب» مخارج درآمدهای حاصله در دو بخش ۳۰ و ۷۰ درصد پیش‌بینی شده است، ایجاد محل خرج دیگر به میزان ده درصد (تبصره «۱» همین بند) از کل منابع ذیل بند «ب»، اولاً در تعارض با مفاد ذیل بند «ب» می‌باشد ثانیاً کیفیت تخصیص اعتبار ده درصد از کل منابع تقسیم شده ذیل بند «ب» تعیین نشده است، این امر در اجرا مشکلات عدیده‌ای را به همراه خواهد داشت لذا تعیین محل خرج بدون تعیین نسبت آن با سایر مخارج از محل درآمد واحد مغایر نظام اداری صحیح موضوع بند «۱۰» اصل سوم قانون اساسی به نظر می‌رسد. علاوه بر این از آنجا که برای صددرصد محل مذکور، پیش‌بینی هزینه شده است، لذا این محل نمی‌تواند تأمین‌کننده اعتبار مورد نیاز جهت اجرای حکم مذکور در تبصره «۱» بند «ب» باشد و از این جهت مغایر اصل هفتادوپنجم قانون اساسی نیز به نظر می‌رسد.

جمع‌بندی و پیشنهادها

موافقان عرضه خودرو در بورس کالا معتقدند این کار موجب شفافیت در عرضه و تقاضای خودرو و حذف سوداگری (البته با اهرم مالیات بر فروش طی دو سال اول) می‌شود. در مقابل، عدم قطعیت‌های موجود در اقتصاد ایران در کنار ابهامات و ایرادهایی همچون امکان بروز سوداگری و قیمت‌سازی در بورس کالا با سیگنال‌دهی بورس کالا به بازار، تبعات اجتماعی آزادسازی یکباره قیمت همه

خودروها، پیچیدگی تحلیل قیمت فروش خودروها در بازار پس از عرضه خودرو در بورس کالا و عدم وجود تجربه مشابه در دنیا موجب شده مخالفان عرضه خودرو در بورس کالا این روش را روش مناسبی در شرایط موجود برای خروج از آشفتگی این بازار ندانند و به لزوم عدم شتابزدگی در تغییر شیوه فروش تاکید کنند.

با توجه به بررسی همه جوانب موضوع، این مرکز با الزام قانونی عرضه خودرو در بورس کالا به دلایل پیش گفته، مخالف است. همچنین، معتقد است راهکار مدنظر در خصوص اصلاح رویه قیمت گذاری خودرو با تاکید بر شاخص های بند «۱» جز (الف) ماده (۴) طرح مذکور می تواند از طریق اهرم نظارتی مجلس، سریعتر به نتیجه مورد نظر برسد و نیاز به قانونگذاری ندارد. شایان ذکر است از آنجا که به لحاظ فنی کاهش قیمت خودرو در طرف تقاضا به تیراژ تولید نیز وابسته است لذا موضوع تدوین طرح جامع خودرو با این هدف در حال پیگیری است.

در نهایت در صورت اصرار نمایندگان محترم کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی مبنی بر پیگیری طرح مذکور در قالب فعلی، دو سناریو وجود دارد که تصمیم گیری درباره آن منوط به وزنی است که نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی برای هر یک از ادله موافقان و مخالفان عرضه خودرو در بورس کالا قائل هستند:

• سناریوی اول

خودرو در بورس کالا عرضه نشود و فقط موضوع اصلاح قیمت گذاری به شرح ذیل به عنوان متن جایگزین اصلاحیه ماده (۴) طرح ساماندهی صنعت خودرو مدنظر قرار گیرد:

در اجرای بند «۵» ماده (۵۸) قانون اجرای سیاست های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی مصوب ۱۳۹۷/۰۳/۲۲، شورای رقابت مکلف است در خصوص خودروهای مشمول قیمت گذاری، موارد زیر را در دستورالعمل تنظیم قیمت خودرو لحاظ نماید:

۱. قیمت تمام شده بر اساس تجزیه و تحلیل (آنالیز) هزینه به صورت حداقل سالی یکبار با در نظر گرفتن هزینه های تحقیق و توسعه، هزینه های موضوع تبصره «۲» ماده (۹) مکرر همین قانون و هزینه های مالی مرتبط با فعالیت تولیدی و با تایید حسابرس محاسبه شود.

۲. به روزسانی قیمت تمام شده حداکثر هر سه ماه یکبار انجام شود.

• سناریوی دوم

خودرو در بورس کالا عرضه شود و اصلاح قیمت گذاری نیز مدنظر قرار گیرد. در این صورت متن به شرح ذیل به عنوان متن پیشنهادی ارائه می شود:

الف) در اجرای بند «۵» ماده (۵۸) قانون اجرای سیاست های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی مصوب ۱۳۹۷/۰۳/۲۲، شورای رقابت مکلف است در خصوص خودروهای مشمول قیمت گذاری، موارد زیر را در دستورالعمل تنظیم قیمت خودرو لحاظ نماید:

۱. قیمت تمام شده بر اساس تجزیه و تحلیل (آنالیز) هزینه به صورت حداقل سالی یکبار با در نظر گرفتن هزینه های تحقیق و توسعه، هزینه های موضوع تبصره «۲» ماده (۹) مکرر همین قانون و هزینه های مالی مرتبط با فعالیت تولیدی و با تایید حسابرس محاسبه شود.

۲. به روزسانی قیمت تمام شده حداکثر هر سه ماه یکبار انجام شود.

ب) آیین نامه اعطای مشوق به منظور تحقق نهضت قطعه سازی در ایران و افزایش کمی و کیفی تولید خودرو و موتور سیکلت اعم از نیرومحرکه درون سوز، برقی و ترکیبی (هیبریدی) از طریق انجام طرح های تحقیق و توسعه و طراحی و مهندسی به منظور بومی سازی و کاهش واردات قطعات و با تاکید بر نقش دانشگاه ها، موسسات پژوهشی و شرکت های دانش بنیان با لحاظ کردن موارد

ذیل توسط کارگروهی متشکل از معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، شورای رقابت و انجمن قطعه‌سازان به تشخیص اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با محوریت وزارت صمت، تدوین و حداکثر ظرف دو ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون به تصویب هیات وزیران رساند و ابلاغ می‌شود.

- افزایش تیراژ تولید بر مبنای افزایش عمق ساخت داخل بصورت سالانه
- افزایش صادرات نسبت به تیراژ تولید بصورت سالانه

- ارتقاء ایمنی براساس شاخص‌های استاندارد آزمون ایمنی (گواهی کسب ستاره ایمنی از یک تا پنج) طی دوره زمانی مشخص

- کاهش مصرف سوخت براساس شاخص رده مصرف سوخت (گواهی کسب رده آ (A)، ب (B)، ث (C) و د (D)) طی دوره

زمانی مشخص

- بهبود خدمات پس از فروش

ج) در شرایطی که بنا به تشخیص شورای رقابت تقاضا برای انواع خودرو بیش از عرضه آنها باشد، خودروسازان مکلفند انواع خودروی تعیین شده توسط شورای رقابت را در محدوده زمانی که این شورا معین و ابلاغ می‌کند، صرفاً از طریق بورس کالا بر مبنای ضوابط مربوطه و با رعایت موارد زیر عرضه نماید:

۱. قیمت تعیین شده شورای رقابت به عنوان قیمت پایه بورس کالا در نظر گرفته می‌شود.
۲. ضوابط جرایم مربوط به تاخیر در تحویل خودرو، مطابق قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو تعیین و اخذ می‌شود.
۳. در صورت فروش خودرو در بورس کالا با قیمتی بیش از قیمت پایه، سی درصد از مابه‌التفاوت مربوطه به عنوان عوارض محاسبه شده و به حساب خاصی نزد خزانه‌داری کل کشور واریز و به صورت صد در صد تخصیص یافته صرف توسعه حمل و نقل عمومی می‌شود. آیین‌نامه نحوه اجرا و نظارت بر این بند، توسط کارگروهی متشکل از وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی و با محوریت وزارت کشور، حداکثر ظرف مدت دوماه از تاریخ ابلاغ این قانون، به تصویب هیات وزیران می‌رسد. هفتاد درصد مابقی از مابه‌التفاوت مربوطه به عنوان منابع اجرای بند «ب» این ماده تخصیص می‌یابد.

تبصره «۱»- وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌تواند شاخص‌هایی را به منظور اولویت‌دهی به متقاضیان خرید خودرو از بورس کالا تعیین نماید.

تبصره «۲»- فروش خودروهای خریداری شده از بورس کالا تا مدت یک سال پس از زمان خرید، مشمول مالیات به میزان ده درصد (۱۰٪) قیمت خریداری شده از بورس کالا می‌باشد.

تبصره «۳»- آیین‌نامه نحوه فروش خودرو در بورس کالا توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت اقتصاد و امور دارایی حداکثر ظرف مدت سه‌ماه از تاریخ ابلاغ این قانون تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.