

اظهار نظر کارشناسی درباره:

لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱»

رسول سلیمانی^۱، سعید شجاعی^۱، میلاد بیگی^۲، محمد برزگر خسروی^۲، حبیب‌اله ظفریان^۳

مخصوص صحن علنی

مشخصات لایحه

دوره یازدهم - سال سوم

شماره ثبت:

۸۸۴

شماره چاپ:

تاریخ چاپ:

شماره مسلسل:

۳۱۰۱۸۹۱۵

تاریخ انتشار:

۱۴۰۲/۲/۱۸



دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن



تبیین موضوع

افزایش قیمت خودرو در بازار سبب نارضایتی مصرف‌کنندگان شده است. افزایش قیمت در بازار معلول تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای است. به‌منظور کاهش نگاه سرمایه‌ای به خودرو اقدامات متعددی باید انجام گیرد از جمله این اقدامات می‌توان به تقویت سازوکارهای حفظ ارزش پس‌انداز خانوار در قالب سرمایه‌گذاری در طرح‌های مولد، اخذ مالیات بر تقاضا سرمایه‌ای و غیرمصرفی و افزایش عرضه خودرو اشاره کرد. افزایش عرضه از دو مسیر تولید داخل و واردات امکان‌پذیر است. از طرفی با توجه به محدودیت منابع ارزی و همچنین لزوم تنظیم بازار خودرو، واردات خودروهای کارکرده به‌دلیل قیمت پایین‌تر و امکان واردات بیشتر با مصارف ارزی ثابت به‌عنوان یکی از راهکارهای مدنظر مطرح شد. ابتدا در فرایند تصویب لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ در مجلس شورای اسلامی بحث واردات خودرو کارکرده مطرح و تصویب شد اما هیئت عالی نظارت بر حسن اجرای سیاست‌های کلی نظام، واردات خودرو کارکرده سواری را خلاف بندهایی از سیاست‌های کلی «حمایت از تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی»، سیاست‌های کلی «اقتصاد مقاومتی» و همچنین سیاست‌های کلی «برنامه هفتم» تشخیص داد و واردات خودرو سواری از مصوبه مذکور حذف شد. مجدداً این موضوع در قالب لایحه دو فوریتی «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱» در تاریخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۱ که در مجلس شورای اسلامی اعلام وصول شد در حال پیگیری است. در ادامه تحلیل و ارزیابی لایحه مذکور ارائه می‌شود.

خلاصه مدیریتی

افزایش قیمت خودرو در بازار سبب نارضایتی مصرف‌کنندگان شده است. افزایش قیمت در بازار معلول تبدیل خودرو به کالای سرمایه‌ای است. به‌منظور کاهش نگاه سرمایه‌ای به خودرو اقدامات متعددی باید انجام گیرد از جمله این اقدامات می‌توان به تقویت سازوکارهای حفظ ارزش پس‌انداز خانوار در قالب سرمایه‌گذاری در طرح‌های مولد، اخذ مالیات بر تقاضا سرمایه‌ای و غیر مصرفی و افزایش عرضه خودرو اشاره کرد.

۱. تهیه و تدوین‌کنندگان.

۲. اظهارنظرکنندگان.

۳. ناظر علمی.

افزایش عرضه از دو مسیر تولید داخل و واردات امکانپذیر است. تمرکز لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱» ارائه شده تسهیل واردات خودرو کار کرده است. از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۱ واردات خودرو سواری نو به دلیل مشکلات تامین ارز ممنوع بوده و قبل از آن نیز با وجود اینکه منع قانونی وجود نداشت اما واردات خودروهای سواری کار کرده انجام نمی گرفت. ارزیابی یک خودرو ۵ سال کار کرده در حدود نصف خودرو نو مشابه است. بنابراین در شرایطی که تأمین ارز با محدودیت همراه است با مصارف ارزی ثابت می توان تعداد بیشتری خودرو کار کرده وارد کرد. همچنین قیمت پایین تر خودروهای کار کرده سبب می شود قیمت خودروهای وارداتی به قیمت خودروهای پرتیراژ نزدیک تر شود در نتیجه واردات خودروهای کار کرده اثر بیشتری در کنترل بازار خودرو می تواند داشته باشد. نتایج بررسی ها نشان می دهد اگر چه واردات خودرو کار کرده در برخی کشورها ممنوع است در مقابل بسیاری از کشورها با در نظر گرفتن قیودی از این پتانسیل، بهره برداری کرده اند.

البته شایان ذکر است واردات خودروهای کار کرده با چالش هایی از جمله تأمین قطعات مصرفی و یدکی، احتمال صدمه به تولید داخل و مشکلات تأمین ارز همراه است که با رعایت الزاماتی مانند اخذ گواهی اسقاط، حقوق ورودی، معاینه فنی و گره زدن واردات به بازگشت ارز به کشور می توان عمده این چالش ها را رفع کرد. همچنین در این لایحه موانع موجود در مسیر واردات خودرو از جمله الزام به ارائه مدارک رسمی قیمت و استاندارد از طرف خارجی نیز با ملاحظات حذف شده است. این موضوع می تواند مسیر واردات برندهای معتبر را تسهیل نماید.

با عنایت به چالش های پیش گفته و لزوم واردات خودروهای کار کرده در جهت تنظیم بازار خودرو کلیات لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱» با اعمال اصلاحات مدنظر مورد تأیید است.

تجربه جهانی در خصوص واردات خودرو کار کرده

واردات خودرو کار کرده در برخی کشورها مانند هند ممنوع است در مقابل بسیاری از کشورها با در نظر گرفتن قیودی نسبت به این موضوع بهره برداری کرده اند. در جدول ۱ برخی از کشورهایی که واردات خودروی کار کرده دارند به همراه محدودیت های مدنظر ارائه شده است.

جدول ۱. کشورهای دارای واردات خودروی کار کرده و محدودیت های آن

کشور	محدودیت سنی	دیگر محدودیت ها
کانادا	حداکثر ۱۵ سال	-
روسیه	حداکثر ۵ سال	مجهز به ترمز اضطراری خودکار
نیوزلند و استرالیا	-	خودرو دارای کد آلایندهی سه رقمی، مجهز بودن به سیستم کنترل پایداری، انجام تست MPI
ایرلند	بدون محدودیت سنی	اخذ مالیات متناسب با آلایندهی
نیجریه	حداکثر ۱۵ سال	فرمان چپ بودن خودرو
قبرس	سواری حداکثر ۵ سال و سایر حداکثر ۴ سال	-
مالزی	حداکثر ۴ سال	-
پاکستان	بدون محدودیت سنی	واردات فقط برای مصارف شخصی
کنیا	حداکثر ۸ سال	انجام تست QSI

بررسی و تحلیل لایحه

در ادامه مزایا و معایب واردات خودروهای کارکرد مورد بررسی قرار می‌گیرد و راهکارهایی در جهت استفاده بهینه از مزایا و کاهش عوارض ارائه می‌شود.

لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱»

«ماده واحده: متون زیر به‌عنوان مواد (۱۱) تا (۱۳) به قانون ساماندهی صنعت خودرو- مصوب ۱۴۰۰- و اصلاحات بعدی آن الحاق می‌شوند:

ماده (۱۱)- به‌منظور تنظیم بازار خودرو واردات خودروهای کارکرده از جمله اتوبوس مجاز می‌باشد.

تبصره ۱- برای واردات این خودروها انتقال فناوری موضوع بند «۲» و نیز بند «۳» ماده (۶) این قانون لازم‌الرعایه نمی‌باشد.

تبصره ۲- آیین‌نامه اجرایی این ماده مشتمل بر مواردی از جمله نحوه تأمین ارز مورد نیاز و حمایت از تولید داخل، ضوابط فنی این خودروها و نحوه احراز آنها و شرایط واردات توسط اشخاص حقیقی و حقوقی و تعیین صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، تهیه و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

ماده (۱۲)- تبصره «۶» ماده واحده قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها- مصوب ۱۳۷۱- به شرح زیر اصلاح و تبصره «۸» ماده واحده مذکور حذف می‌شود:

تبصره ۶- ارزش ماشین‌آلات راهسازی و خودروهایی که ورود آنها به کشور مجاز می‌باشد (اعم از نو کارکرده) هر سال پس از بررسی مستندات قابل دسترس، از جمله قیمت شرکت‌های تولیدکننده و یا قیمت نمایندگی‌های اصلی در کشورهای ثالث و یا قیمت بازار (درخصوص ماشین‌آلات و خودروهای کارکرده) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین خواهد شد و مبنای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی قرار می‌گیرد.

ماده (۱۳)- استفاده از استانداردهای ملی کشور و یا استانداردهای کشور مبدأ تولیدکننده برای خودروهای وارداتی موضوع این قانون، با تأیید سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط زیست امکانپذیر است.

الف) مزایای واردات خودروهای کارکرده:

۱. کنترل بازار و کنترل انحصار

مطابق با بررسی‌های انجام شده در ۵ سال گذشته میانگین تولید خودرو در کشور ۹۵۳ هزار دستگاه خودرو بوده است. در این مدت واردات خودرو نیز ممنوع بوده است. میزان تولید خودرو در سال ۱۳۹۶ بیش از ۱.۵۵ میلیون دستگاه بوده است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت در ۵ سال گذشته میانگین تولید خودرو نسبت به سال ۱۳۹۶ حدود ۳۸ درصد کاهش داشته است.

جدول ۲. آمار تولید خودرو در ۵ سال گذشته (هزار دستگاه)

سال	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
آمار تولید	۸۹۱/۸	۷۵۸/۹	۹۹۱/۷	۹۶۴/۳	۱۲۴۱/۶

مأخذ: آمار تولید خودرو وزارت صمت.

در شرایطی که تأمین ارز با محدودیت همراه است با مصارف ارزی ثابت می‌توان تعداد بیشتری خودرو کارکرده وارد کرد واردات بیشتر سبب عرضه بیشتر خودرو در بازار می‌شود. همچنین قیمت پایین‌تر خودروهای کارکرده سبب می‌شود قیمت خودروهای وارداتی به قیمت خودروهای پر تیراژ نزدیک‌تر شود در نتیجه واردات خودروهای کارکرده اثر بیشتری در کنترل بازار خودرو می‌تواند داشته باشد. از طرفی از سر گرفته شدن واردات خودرو کارکرده می‌تواند انتظارات تورمی فعالین بازار خودرو را تا حدودی کنترل نماید.

۲. ارزیابی پایین

واردات خودرو صفر به‌منظور تأمین نیاز بازار مستلزم تأمین ارز زیادی است. این در حالی است که قیمت خودروهای کارکرده در سطح جهانی نسبت به خودرو صفر به‌مراتب کمتر است و گاهی تا کمتر از نصف قیمت محصول نو می‌رسد. لذا می‌توان با تأمین ارز کمتر نسبت به واردات خودرو صفر، نیاز بازار را تأمین نمود.

جدول ۳. قیمت محصولات نو و کارکرده (دلار)

عنوان	نو (صفر کیلومتر)	تولید ۳ سال قبل	تولید ۵ سال قبل	تولید ۱۰ سال قبل
داجیا ساندرو	۱۶.۰۰۰	۱۰.۰۰۰	۸.۰۰۰	۶.۷۰۰
تویوتا یاریس	۲۴.۰۰۰	۱۷.۰۰۰	۱۵.۰۰۰	۱۳.۰۰۰
فولکس گلف	۳۵.۰۰۰	۲۲.۰۰۰	۱۸.۰۰۰	۱۶.۰۰۰

مأخذ: سایت‌های معتبر اعلام قیمت خودرو بین‌المللی.

۳. کاهش خودروهای فرسوده

مطابق با بررسی‌های انجام شده به گفته رئیس انجمن مراکز اسقاط خودروهای فرسوده، در حال حاضر در کشور ۳.۵ میلیون دستگاه خودروی سواری فرسوده وجود دارد که سالانه حدود ۱ میلیون دستگاه به این تعداد اضافه می‌شود. این خودروها باعث ایجاد مشکلات متعدد در کشور می‌شوند. که از آن جمله می‌توان به مصرف سوخت بالا، افزایش تلفات جاده‌ای و آلودگی هوا اشاره کرد. با توجه به اینکه با از سرگیری واردات خودرو کارکرده تعداد خودروهای وارداتی افزایش می‌یابد با توجه به الزامی بودن ارائه گواهی اسقاط به ازای واردات خودرو، تعداد اسقاط خودروهای فرسوده نیز افزایش خواهد یافت.

۴. توسعه حمل‌ونقل عمومی و افزایش رضایت اجتماعی

یکی از چالش‌های مهم توسعه حمل‌ونقل عمومی تأمین مالی آن است. با توجه به منابع ایجاد شده از محل حقوق ورودی واردات خودروهای کارکرده می‌توان بخشی از منابع را در جهت توسعه حمل‌ونقل عمومی هزینه کرد. همچنین واردات خودرو کارکرده به کاهش قیمت خودرو در بازار کمک می‌کند و این موضوع در کنار توسعه حمل‌ونقل عمومی می‌تواند به افزایش رضایتمندی در جامعه کمک شایانی نماید.

ب) معایب واردات خودروهای کارکرده

۱. احتمال آسیب به تولید داخلی

اگرچه در صورت نبود برنامه مشخص و طراحی سازوکار نحوه جلوگیری از آسیب به صنایع داخلی، واردات خودرو کارکرده می‌تواند منجر به کاهش و آسیب تولید خودرو در داخل کشور شود. برخی از سازوکارهای اجرایی که تا حدود زیادی از آسیب‌های این کار بکاهد در ادامه اشاره شده است. شایان ذکر است با توجه به متن لایحه اینگونه می‌توان استنباط کرد که به منظور تنظیم بازار در شرایط خاص و برای بازه زمانی کوتاه مدت این اختیار به دولت داده شده است لذا پس از رفع بحران لزومی به اجرای آن نیست.

- با وابسته کردن واردات خودرو کارکرده به اسقاط خودروهای فرسوده، می‌توان از روند کاهش احتمالی تقاضا در صنعت خودرو جلوگیری کرد.

- یکی از ابزارهای مؤثر در کنترل بازار و حمایت از تولید داخل، تعرفه واردات است. دولت و وزارت صنعت، معدن و تجارت در کمیته ماده (۱) قانون مقررات صادرات و واردات می‌توانند با بررسی دقیق سال قبل و پیش‌بینی شرایط صنعت خودرو، تعرفه واردات خودرو را به‌گونه‌ای تعیین کنند که از یک سو تولید داخل آسیب نبیند و از سوی دیگر انحصار در این صنعت به‌گونه‌ای نشود که انگیزه برای تحقیق و توسعه در شرکت‌های تولیدکننده خودرو در داخل کشور وجود نداشته باشد.

۲. خروج ارز از کشور

واردات خودرو با خروج ارز از کشور همراه است. نکته حائز اهمیت در این خصوص هدف اصلی از واردات است و آن تنظیم بازار است که می‌توان با میزان مشخصی ارز، خودرو بیشتری در شرایط بحرانی وارد کرد. همچنین به‌منظور کاهش آثار منفی خروج ارز نیز پیشنهاد می‌شود اقدامات ذیل مد نظر قرار گیرد:

- اعطای مجوز واردات خودرو در قبال بازگشت ارز حاصل از صادرات (به‌عنوان نمونه اجازه واردات به میزان ۳ درصد ارز بازگردانده شده به کشور).
- اعطای مجوز واردات خودرو در قبال سرمایه‌گذاری برای کاهش مصرف سوخت.

۳. تأمین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش

یکی از مهم‌ترین چالش‌های خودروهای کارکرده وارداتی به کشور برای مصرف‌کننده، تأمین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش است. لازم به ذکر است که در خصوص واردات خودروهای دست دوم نیز در تبصره «۲» این لایحه تأکید شده است که بند «۲» ماده (۶) این قانون در خصوص لزوم تأمین خدمات پس از فروش همانند واردات خودروهای نو وجود دارد و باید اجرایی شود. **درنتیجه واردات این محصولات مستلزم وجود نمایندگی خدمات پس از فروش است.** ازسوی دیگر می‌توان دو راهکار در راستای تسهیل تأمین قطعات در نظر گرفت:

۱. واردات خودروهایی که زنجیره تأمین داخلی قادر به پاسخگویی آن است (تا زمان ایجاد تعادل در بازار): به‌عنوان مثال می‌توان به محصولات پژو از جمله پژو ۲۰۷ اشاره کرد که خودرو ۲۰۷ ایران خودرو مشابه آن است. در صورت واردات این محصول تا زمان رفع بحران، خدمات پس از فروش و زنجیره تأمین قطعات یدکی آن در کشور وجود دارد و نیاز به تأمین سرمایه مجدد در این قسمت نیست. یا محصولاتی که قبلاً در کشور تولید می‌شدند مانند ساندرو که بخش زیادی از قطعات آن‌ها در حال حاضر در کشور تولید می‌شود.

۲. تمرکز بر واردات مدل‌های خاص خودرو و ایجاد بخشی از زنجیره تأمین قطعات یدکی در داخل کشور: در صورتی که مدل‌های وارداتی به تعداد کمی محدود شود، در نتیجه نیاز به قطعات یدکی از آن مدل خاص زیاد می‌شود. در نتیجه تولید قطعات مصرفی آن در کشور از صرفه اقتصادی برخوردار خواهد بود و به توسعه زنجیره تأمین داخلی نیز کمک می‌کند. البته لازم به ذکر است که واردات مدل خاصی از خودرو به کشور باعث افزایش تقاضا از آن مدل در کشورهای مبدأ می‌شود که در نهایت منجر به افزایش هزینه خودرو خواهد شد. برای برطرف ساختن این مشکل پیشنهاد می‌شود خودروهای انتخابی جزو خودروهای پر فروش در کشورهای مبدأ باشد. به عنوان مثال خودروی فولکس گل جز پر فروش‌ترین خودروهای اروپا است و تأمین این خودرو در تعداد بالا امکان‌پذیر است. یا تویوتا کرولا که جز پر فروش‌ترین خودروها در جهان است و تعداد خودروهای کار کرده از آن بسیار زیاد است.

جمع‌بندی و ارائه پیشنهاد

با عنایت به نکات پیش گفته و لزوم واردات خودروهای کار کرده به همین منظور کلیات لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱» با اعمال اصلاحات مدنظر مورد تأیید است. متن پیشنهادی به شرح ذیل ارائه می‌شود:

«ماده واحده: متون زیر به عنوان مواد (۱۱) تا (۱۳) به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۰ و اصلاحات بعدی آن الحاق می‌شوند:

ماده (۱۱) - به منظور تنظیم بازار خودرو واردات خودروهای کار کرده از جمله اتوبوس مجاز می‌باشد.

تبصره ۱ - برای واردات این خودروها انتقال فناوری موضوع بند «۲» و نیز بند «۳» ماده (۶) این قانون لازم‌الرعایه نمی‌باشد و ارائه‌دهندگان خدمات پس از فروش ملزم به اخذ نمایندگی رسمی از شرکت خودرو ساز خارجی یا نمایندگی آن نیستند.

تبصره ۲ - آیین‌نامه اجرایی این ماده مشتمل بر مواردی از جمله نحوه تأمین ارز مورد نیاز و اعطای مجوز واردات خودرو در قالب مشوق صادراتی و تأمین ارز از محل صادرات سوخت صرفه‌جویی شده، حمایت از تولید داخل، ضوابط فنی این خودروها و نحوه احراز آنها و شرایط واردات توسط اشخاص حقیقی و حقوقی و تعیین صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، تهیه و حداکثر ظرف مدت یک ماه به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

ماده (۱۲) - تبصره «۶» ماده واحده قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها - مصوب ۱۳۷۱ - به شرح زیر اصلاح و تبصره «۸» ماده واحده مذکور حذف می‌شود:

تبصره ۶ - ارزش ماشین‌آلات راهسازی و خودروهایی که ورود آنها به کشور مجاز می‌باشد (اعم از نو کار کرده) هر سال پس از بررسی مستندات قابل دسترس، از جمله قیمت شرکت‌های تولیدکننده و یا قیمت نمایندگی‌های اصلی در کشورهای ثالث و یا قیمت بازار (درخصوص ماشین‌آلات و خودروهای کار کرده) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین خواهد شد و مبنای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی قرار می‌گیرد.

ماده (۱۳) - استفاده از استانداردهای ملی کشور و یا استانداردهای کشور مبدأ تولیدکننده یا کشور ثالث مصرف‌کننده برای خودروهای وارداتی موضوع این قانون، با تأیید سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط زیست امکان‌پذیر است.

تبصره - به منظور توسعه حمل‌ونقل عمومی، کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا و سوانح جاده‌ای اجازه داده می‌شود ثبت سفارش و صدور مجوز واردات انواع کشنده، کامیون، اتوبوس، مینی‌بوس و ون با کاربری حمل‌ونقل عمومی توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای انجام شود. آیین‌نامه نحوه اجرای این بند توسط وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت کشور، وزارت نفت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان برنامه و بودجه کشور تهیه می‌شود و حداکثر ظرف مدت یک ماه پس از ابلاغ این قانون به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

جدول خلاصه لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱»

شماره ماده	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	ارجاع به کمیسیون
ماده واحده			*	

جدول تفصیلی لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱»

شماره ماده	حکم	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	اظهار نظر کارشناسی	متن اصلاحی
ماده واحده	ماده واحده: متون زیر به عنوان مواد (۱۱) تا (۱۳) به قانون ساماندهی صنعت خودرو- مصوب ۱۴۰۰- و اصلاحات بعدی آن الحاق می شوند: ماده (۱۱)- به منظور تنظیم بازار خودرو واردات خودروهای کارکرده از جمله اتوبوس مجاز می باشد. تبصره «۱»- برای واردات این خودروها انتقال فناوری موضوع بند «۲» و نیز بند «۳» ماده (۶) این قانون لازم الرعایه نمی باشد. تبصره «۲»- آیین نامه اجرایی این ماده مشتمل بر مواردی از جمله نحوه تأمین ارز مورد نیاز و حمایت از تولید داخل، ضوابط فنی این خودروها و نحوه احراز آنها و شرایط واردات توسط اشخاص حقیقی و حقوقی و تعیین صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، تهیه و به تصویب هیئت وزیران می رسد. ماده (۱۲)- تبصره «۶» ماده واحده قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها- مصوب ۱۳۷۱- به شرح زیر اصلاح و تبصره «۸» ماده واحده مذکور حذف می شود: تبصره «۶»- ارزش ماشین آلات راهسازی و خودروهایی که ورود آنها به کشور مجاز می باشد (اعم از نو کارکرده) هر سال پس از بررسی مستندات قابل دسترس، از جمله قیمت شرکت های تولیدکننده و یا قیمت نمایندگی های			*	افزایش قیمت خودرو در بازار سبب نارضایتی مصرف کنندگان شده است. تا (۱۳) به قانون ساماندهی صنعت خودرو- مصوب ۱۴۰۰- و اصلاحات بعدی آن الحاق می شوند: ماده (۱۱)- به منظور کاهش نگاه سرمایه ای به خودرو اقدامات متعددی باید انجام گیرد از جمله این اقدامات می توان به مجاز می باشد. تقویت سازوکارهای حفظ ارزش پس انداز خانوار در قالب سرمایه گذاری در طرح های مولد، اخذ مالیات بر تقاضا سرمایه ای و غیر مصرفی و افزایش عرضه خودرو اشاره کرد. افزایش عرضه از دو مسیر تولید داخل و واردات امکان پذیر است. تمرکز لایحه «الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو - مصوب ۱۴۰۱» ارائه شده تسهیل واردات خودرو کارکرده است. از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۱ واردات خودرو سواری نو به دلیل مشکلات تأمین ارز ممنوع بوده و قبل از آن نیز با وجود اینکه منع قانونی وجود نداشت اما واردات خودروهای سواری کارکرده انجام نمی گرفت. تجاری با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، تهیه و حداکثر ظرف مدت یک ماه به تصویب هیئت وزیران می رسد. ماده (۱۲)- تبصره «۶» ماده واحده قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها- مصوب ۱۳۷۱- به شرح زیر اصلاح و تبصره «۸» ماده واحده مذکور حذف می شود: تبصره «۶»- ارزش ماشین آلات راهسازی و خودروهایی که ورود آنها به کشور مجاز	ماده واحده: متون زیر به عنوان مواد (۱۱) تا (۱۳) به قانون ساماندهی صنعت خودرو- مصوب ۱۴۰۰- و اصلاحات بعدی آن الحاق می شوند: ماده (۱۱)- به منظور تنظیم بازار خودرو واردات خودروهای کارکرده از جمله اتوبوس مجاز می باشد. تبصره «۱»- برای واردات این خودروها انتقال فناوری موضوع بند «۲» و نیز بند «۳» ماده (۶) این قانون لازم الرعایه نمی باشد. تبصره «۲»- آیین نامه اجرایی این ماده مشتمل بر مواردی از جمله نحوه تأمین ارز مورد نیاز و حمایت از تولید داخل، ضوابط فنی این خودروها و نحوه احراز آنها و شرایط واردات توسط اشخاص حقیقی و حقوقی و تعیین صلاحیت آنها به پیشنهاد وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان ملی استاندارد ایران، تهیه و حداکثر ظرف مدت یک ماه به تصویب هیئت وزیران می رسد. ماده (۱۲)- تبصره «۶» ماده واحده قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها- مصوب ۱۳۷۱- به شرح زیر اصلاح و تبصره «۸» ماده واحده مذکور حذف می شود: تبصره «۶»- ارزش ماشین آلات راهسازی و خودروهایی که ورود آنها به کشور مجاز

شماره ماده	حکم	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	اظہار نظر کارشناسی	متن اصلاحی
	اصلی در کشورهای ثالث و یا قیمت بازار (درخصوص ماشین آلات و خودروهای کارکرده) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین خواهد شد و مبنای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی قرار می گیرد. ماده (۱۳) - استفاده از استانداردهای ملی کشور و یا استانداردهای کشور مبدأ تولیدکننده برای خودروهای وارداتی موضوع این قانون، با تأیید سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط زیست امکانپذیر است.				ممنوع است در مقابل بسیاری از کشورها با در نظر گرفتن قیودی از این پتانسیل، بهره برداری کرده اند. البته شایان ذکر است واردات خودروهای کارکرده با چالش هایی از جمله تأمین قطعات مصرفی و خودروهای کارکرده) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین خواهد شد و مبنای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی قرار می گیرد. اسقاط، حقوق ورودی، معاینه فنی و گره زدن واردات به بازگشت ارز به کشور می توان عمده این چالش ها را رفع کرد. همچنین در این لایحه موانع موجود در مسیر واردات خودرو از جمله الزام به ارائه مدارک رسمی قیمت و استاندارد از طرف خارجی نیز با ملاحظات حذف شده است.	می باشد (اعم از نو کارکرده) هر سال پس از بررسی مستندات قابل دسترس، از جمله قیمت شرکت های تولیدکننده و یا قیمت نمایندگی های اصلی در کشورهای ثالث و یا قیمت بازار (درخصوص ماشین آلات و خودروهای کارکرده) توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک جمهوری اسلامی ایران تعیین خواهد شد و مبنای محاسبه حقوق و عوارض گمرکی قرار می گیرد. ماده (۱۳) - استفاده از استانداردهای ملی کشور و یا استانداردهای کشور مبدأ تولیدکننده یا کشور ثالث مصرف کننده برای خودروهای وارداتی موضوع این قانون، با تأیید سازمان ملی استاندارد ایران و سازمان حفاظت محیط زیست امکانپذیر است.
					تبصره - به منظور توسعه حمل و نقل عمومی، کاهش مصرف سوخت، آلودگی هوا و سوانح جاده ای اجازه داده می شود ثبت سفارش و صدور مجوز واردات انواع کشنده، کامیون، اتوبوس، مینی بوس و ون با کاربری حمل و نقل عمومی توسط سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای انجام شود. آیین نامه نحوه اجرای این بند توسط وزارت راه و شهرسازی با همکاری وزارت کشور، وزارت نفت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان برنامه و بودجه کشور تهیه می شود و حداکثر ظرف مدت یک ماه پس از ابلاغ این قانون به تصویب هیئت وزیران می رسد.	