



دستور جلسه
عنوان: بررسی علل عدم اجرای مقررات ناظر بر اسقاط و خروج خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده از چرخه حمل‌ونقل کشور و به تبع آن ورشکستگی و تعطیلی مراکز اسقاط
مرجع طرح موضوع: اتحادیه صنایع بازیافت ایران
تاریخ برگزاری جلسه: ۹۹/۰۴/۰۲
تعداد صفحات دستور جلسه: ۴ صفحه
تعداد پیوست‌ها: ندارد
<p style="text-align: right;">شرح موضوع:</p> <p>بنابر اعلام اتحادیه صنایع بازیافت ایران، ممنوعیت واردات خودروهای خارجی در کنار خودداری صنایع خودرو ساز داخلی از عمل به تعهدات قانونی در خرید و ابطال گواهی اسقاط جهت جایگزینی یک سوم تولیداتشان با ناوگان حمل و نقل فرسوده و خارج شدن این ناوگان از چرخه حمل و نقل، موجب انباشت بیش از ۸۵۰۰۰ گواهی اسقاط در صفحه مراکز اسقاط (عاملین اجرای عملیات اسقاط)، تعطیلی بیش از ۲۰۰ مرکز اسقاط و ورشکستگی قریب الوقوع کلیه فعالین این صنعت شده است. لذا این اتحادیه درخواست بررسی موضوع را به دبیرخانه شورا مطرح نموده است.</p> <p>با دریافت درخواست مذکور، دبیرخانه شورا به موجب وظیفه قانونی خود، اقدام به بررسی موضوع نمود. طی بررسی بعمل آمده اینطور به نظر می‌رسد که طی یک دهه گذشته و به‌خصوص چند سال اخیر، کندی روند اسقاط خودروهای فرسوده کشور را به سمت خطر انباشت خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده و گواهی‌های اسقاط سوق داده است و نگاهی به وضع فعلی اسقاط ناوگان حمل‌ونقل فرسوده نشان می‌دهد از رده خارج کردن این ناوگان، روندی بسیار کند و نزدیک به توقف دارد.</p> <p>شرایط به شکلی است که با افزایش افسارگسیخته قیمت خودروهای نو و کارکرده، نه‌تنها مالکان ناوگان فرسوده انگیزه و مشوقی برای تحویل خودروی خود به مراکز اسقاط ندارند، بلکه خودروسازان و نهادهای متولی نیز برنامه و اقدام موثری در این حوزه انجام نمی‌دهند. نتیجه چنین روندی این شده که صدها هزار موتورسیکلت و خودرو فرسوده سبک و سنگین در جاده‌ها و خیابان‌های کشور آزادانه تردد می‌کنند که این امر به دلیل مستهلک بودن خودروها، سونامی حوادث و تصادفات جاده‌ای و تحمیل هزینه‌های جانی، سلامت و بیمه‌ای به جامعه را به دنبال دارد.</p> <p>پرواضح است که بخش اعظمی از آلودگی هوای کلان‌شهرها نیز به دلیل تردد ناوگان حمل و نقل فرسوده بوده که میزان آلاینده‌های آنها بیش از ۲۰ برابر ناوگان جدید است. همچنین در گزارش سازمان بهداشت جهانی در سال ۲۰۱۸ با عنوان "پیشگیری از مرگ‌های ناشی از بیماری‌های غیر واگیر از طریق بهبود کیفیت هوا"، ۱۷ درصد از کل مرگ‌های ناشی از بیماری‌های غیر واگیر بعلت مواجهه با آلودگی هوا می‌باشد. براساس این گزارش سالیانه مرگ بیش از ۷/۵ میلیون نفر در جهان بعلت بیماری‌های غیر واگیر منتسب به آلودگی هوا می‌باشد. مطابق با این گزارش تعداد مرگ‌های منتسب به ذرات معلق PM 2/5 در سال ۲۰۱۶، در کشور ایران ۲۸۷۱۶ بوده که به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت ۶/۶ نفر می‌باشد.</p>



دستور جلسه

عنوان: بررسی علل عدم اجرای مقررات ناظر بر اسقاط و خروج خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده از چرخه حمل‌ونقل کشور و به تبع آن ورشکستگی و تعطیلی مراکز اسقاط

علاوه بر بحث آلودگی هوا، تهدید سلامتی شهروندان و تحمیل هزینه‌های بهداشتی فراوان به جامعه (خصوصاً به دلیل وارونگی هوا در شش ماه دوم هر سال در کلانشهرها) به دلیل تردد خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده، به دلیل مصرف سوخت بسیار بالای و سایل فرسوده حمل‌ونقل، اتلاف چشم‌گیر منابع و افت شدید بهره‌وری انرژی در کشور را شاهد هستیم.

به باور کارشناسان، خودروهای فرسوده به‌ویژه خودروهای سنگین تا سه برابر خودروهای کارآمد، سوخت مصرف می‌کنند و این موضوع خود را در آمارهای مربوط به سرانه سوخت مصرفی نشان می‌دهد. بنابراین اگر فکری به حال اسقاط نشود، تردد خودروهای فرسوده و سرانه مصرف سوخت افزایش و بهره‌وری انرژی کاهش خواهد یافت.

اساساً منطق حاکم بر صنعت خودروسازی در جهان عبارت است از خودروی ارزان (هزینه‌ی اولیه‌ی اندک در جهت تشویق مردم به خرید محصول) و قطعات و سوخت گران (هزینه‌ی جاری بالا در جهت کاهش استفاده از خودروی شخصی). علاوه بر این نیز به دلیل شفافیت و رقابت در بازار، افزایش بهره‌وری از راه بهبود کیفیت و کاهش هزینه‌ها به یکی از اهداف مهم در این صنعت تبدیل شده‌است. در ایران اما بازار خودرو چنین نیست و خودرو تبدیل شده به کالای گران یعنی قیمت بالا (هزینه‌ی اولیه‌ی بالا)، قطعات گران و سوخت گران (هزینه‌ی جاری بالا). به نوعی می‌توان گفت که امروزه صنایع پایین‌دستی بخش خصوصی مثل صنعت اسقاط و مصرف‌کنندگان از بخش شهروندی جامعه متحمل پرداخت هزینه‌های ناکارآمدی این ساختار شده‌اند.

بنابر اظهار اتحادیه صنایع بازیافت ایران، آمار تولید خودرو در کشورمان در دهه‌ی اخیر به طور متوسط در حدود سالیانه ۱ میلیون تا ۱٫۵ میلیون دستگاه خودرو بوده؛ و هر ساله تقریباً همین میزان خودرو نیز به عنوان خودروی فرسوده باید از چرخه‌ی مصرف خارج و اسقاط می‌شود. هدف‌گذاری‌های نهاد حاکمیت در یک‌دهه‌ی اخیر نیز بر اسقاط ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو در سال استوار بوده‌است؛ حال آنکه رکورد اسقاط در دهه اخیر، ۳۵۰ هزار خودرو در سال‌های ۹۳ و ۹۵ بوده‌است.

با نگاهی به گذشته نیز متوجه می‌شویم که اواسط دهه ۸۰ دولت، بحث اسقاط را به رسمیت شناخت که مصداق آن نیز نظارت مستقیم ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت بر روند اسقاط بود. در آن مقطع رشد مناسبی در تعداد اسقاط خودروی فرسوده به‌ویژه در بخش سواری مشاهده گردید. زیرا با توجه به تسهیلات مالی دولت و تیراژ مناسب خودروسازان، شهروندان نیز از پروژه اسقاط استقبال می‌کردند.

چند سال بعد دولت گزینه جدیدی را در جهت رشد صنعت اسقاط عملیاتی کرد و آن، نوعی مالیات‌گیری از واردکنندگان خودرو در قالب از رده خارج کردن خودروهای فرسوده بود. به این ترتیب که دولت واردکنندگان را ملزم کرد به ازای واردات خودروی خارجی، خودروهای فرسوده را از رده خارج کنند و درواقع واردات خودرو منوط به اسقاط خودروهای فرسوده شد و واردکنندگان ملزم به خرید گواهی اسقاط شدند. این روش کمک مناسبی به پروژه اسقاط خودروهای فرسوده کرد، هرچند که خالی از حواشی نیز نبود. لیکن پس از اینکه ثبت سفارش خودرو از آخر خرداد ۹۷ ممنوع شد، اسقاط خودروهای فرسوده از مسیر واردات نیز به بن بست خورد.



دستور جلسه

عنوان: بررسی علل عدم اجرای مقررات ناظر بر اسقاط و خروج خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده از چرخه حمل‌ونقل کشور و به تبع آن ورشکستگی و تعطیلی مراکز اسقاط

لازم به توضیح است در سال ۸۸ با تصویب آیین نامه "از رده خارج کردن خودروهای فرسوده" به شماره ۶۱۵۷۲/ت۴۲۵۹۶ک مورخ ۱۳۸۸/۳/۲۰ توسط هیات وزیران، به موجب حکم ماده ۶ این مصوبه، خودرو سازان و موتورسیکلت سازان موظف شدند از ابتدای سال ۱۳۸۸ حداقل معادل سی در صد (۳۰٪) تولید ماهانه خود، گواهی اسقاط به ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت تحویل نمایند که بنا به حکم تبصره ذیل ماده، میزان در صد یادشده در صورت نیاز هر دو ماه یکبار با اعلام ستاد تغییر می‌یابد.^۱

همچنین عدم تحقق تبصره ۱ ماده ۸ قانون هوای پاک مصوب سال ۱۳۹۶، با موضوع فراهم آوردن سازوکار و تسهیلات جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای نو از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت ناشی از آن قانون، تبصره ۲ همان ماده با موضوع ارائه تسهیلات جایگزین کردن خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده^۲ به علاوه ماده ۱۱ آیین نامه اجرایی ماده ۲ قانون هوای پاک با موضوع اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت فرسوده به ازای شماره‌گذاری یک دستگاه موتورسیکلت (که با تصویب هیئت وزیران در سال ۱۳۹۸ یک سال به تعویق افتاد)، و از همه مهم‌تر؛ عدم توجه دستگاه تقنینی و اجرایی کشور به تدوین بندهای تکلیفی در آیین نامه اجرایی این قانون برای جایگزینی بخشی از تولیدات داخلی با خودروهای فرسوده، به ابعاد این مشکل دامن زده و زمینه ساز بروز بحران ورشکستگی و بیکاری نیروی کار در حوزه اسقاط گردیده است. (به گفته مسعود تجریشی، معاون محیط‌زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست: «طبق قانون هوای پاک قرار بود خودروهایی که مصرف سوخت بیش از ۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر دارند، تولید نشوند و همچنین به ازای تولید خودرو یک خودروی اسقاطی از مدار خارج شود اما این بند از قانون نیز اجرا نمی‌شود. در تولید خودرو باید به سمت استاندارد روز دنیا پیش برویم و اسقاط خودروهای فرسوده را طبق قانون جدی بگیریم اما این موضوع چون برای خودروسازان گران تمام می‌شود زیر بار اسقاط نمی‌روند.»)^۳

در همین حال طرح الحاق یک تبصره به ماده (۸) قانون هوای پاک به تاریخ ۹۷/۵/۹ و شماره چاپ ۱۰۲۷ و شماره ثبت ۴۲۹ در دبیرخانه مجلس شورای اسلامی، بعدتر در قالب ماده ۱۱ طرح ساماندهی بازار خودرو با شماره چاپ ۱۱۹۱ به مجلس ارائه گردید و در نهایت، در قالب ماده ۹ مکرر طرح ساماندهی صنعت خودرو در تاریخ ۹۸/۱/۴ در صحن مجلس مصوب گردید. تبصره ۲ ماده ۹ مکرر طرح ساماندهی صنعت خودرو دلالت بر جایگزینی یک چهارم خودروها و موتورسیکلت‌های تولیدی در مقابل ارائه یک گواهی اسقاط دارد. این طرح اکنون پس از رفع ایرادات شورای نگهبان و تصویب در صحن علنی مجلس، مجدداً در نوبت بررسی در این شورا قرار گرفته است.

^۱ - ماده ۶ - خودرو سازان و موتورسیکلت سازان موظفند از ابتدای سال ۱۳۸۸ حداقل معادل سی درصد (۳۰٪) تولید ماهانه خود گواهی اسقاط به ستاد تحویل نمایند.

^۲ - تبصره های ذیل ماده ۸ قانون هوای پاک مصوب ۱۳۹۶:

تبصره ۱- دولت موظف است از محل صرفه‌جویی حاصل از بهبود و مدیریت سوخت ناشی از اجرای این قانون، ساز و کار و تسهیلات لازم جهت جایگزینی خودروهای فرسوده حمل و نقل عمومی با خودروهای نو را فراهم کند.

تبصره ۲- دولت مکلف است در بودجه سالانه ردیفی به منظور اعطای تسهیلات ارزان قیمت جهت جایگزین کردن خودروها و موتورسیکلت‌های فرسوده موجود با کارمزد چهار درصد (۴٪) با بازپرداخت ده‌ساله تعیین کند و به تصویب مجلس شورای اسلامی برساند.

^۳ - مصاحبه خبرگزاری پانا با مسعود تجریشی، دوشنبه ۲۵ آذر ۹۸



دستور جلسه

عنوان: بررسی علل عدم اجرای مقررات ناظر بر اسقاط و خروج خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده از چرخه حمل‌ونقل کشور و به تبع آن ورشکستگی و تعطیلی مراکز اسقاط

لکن بنا به اظهارات فعالان اقتصادی بخش اسقاط خودروهای فرسوده، خودروسازان به دلیل این که گمان می‌کنند در فرایند اسقاط ضرر مالی متحمل می‌شوند، از اجرای مقررات سرباز می‌زنند. به نظر ایشان، توجیه خودروسازان و سیکلت سازان این است که خرید گواهی اسقاط در قیمت تمام شده ایشان اثر تورمی دارد و اگر بخواهند گواهی های اسقاط را به عنوان مشارکت در فرایند اسقاط خودرو از مراکز اسقاط خودرو خریداری کنند، متحمل ضرر اقتصادی خواهند شد، در نتیجه برای جبران ضرر باید قیمت تمام شده خودروهای تولیدی و جدید خود را افزایش دهند. در واقع این به معنی آن است که خودروسازان قصد دارند هزینه نوسازی ناوگان حمل و نقل را بر دوش مصرف کننده قرار دهند، در صورتی که در همه جای دنیا این خودروسازان هستند که مسئول خروج خودروهای فرسوده اند.

نهایتاً مجموعه موانع ذکر شده باعث تعطیلی مراکز اسقاط و در پی آن بیکاری سه هزار نیروی کار مستقیم و حدود ۳۰ هزار نیروی کار غیر مستقیم که در شبکه اسقاط خودرو در کشور فعالیت داشته اند، شده است. همچنین اگر فرایند اسقاط اجرایی نشود سال به سال بر درصد فرسودگی ناوگان اضافه می‌شود و به این ترتیب سهم آلاینده‌گی آن‌ها نیز افزایش می‌یابد.