



دستور جلسه: معماری مجدد و اصلاح فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن، اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده

مرجع طرح موضوع: اتحادیه صنایع بازیافت ایران، کمیسیون‌های توسعه پایدار و محیط زیست، انرژی، حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران

زمان برگزاری جلسه: شنبه ۱۴۰۱/۱۰/۰۳ ساعت ۱۴:۰۰ الی ۱۶:۰۰

تعداد صفحات دستور جلسه: ۶ صفحه

شرح موضوع:

کثرت تعداد بخشنامه‌های صادره و مقررهای وضع شده یکی از شاخص‌هایی است که در تحلیل‌های توسعه پایدار، کیفیت پایین یک نظام حکمرانی را در مواجهه با موضوعی خاص نمایش می‌دهد. بر این اساس و به جرات می‌توان گفت که فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در کشور عزیزمان با نزدیک ۱۸۰ مصوبه طی دوره ۱۷ ساله ۱۳۸۵ لغایت ۱۴۰۱ یکی از نمونه‌های مثال‌زدنی است. این عارضه ناهنجار در وادی عمل به این معنا است که سرمایه‌گذار و فعال اقتصادی که تصمیم به ورود به حوزه اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده گرفته، هر ۳۵ روز یک بار با یک مقرر، مصوبه یا بخشنامه جدید مواجه می‌گردد که بعضاً با نظایر قبلی خود تفاوت ماهوی داشته و معماری این کسب‌وکار را زیر و زبر می‌سازد. فرآیند نوسازی ناوگان و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در سالهای آغازین خود متاثر از افزایش چشمگیر قیمت نفت و سرازیر شدن جریان دلارهای نفتی به ذخایر ارزی کشور بود. با اعطای کمک‌های بلاعوض و یارانه سود تسهیلات برای طرح‌های جایگزینی خودروهای فرسوده در لوایح بودجه این سال‌ها، سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در ایجاد، تجهیز و توسعه مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده تشویق شدند و در نتیجه ظرفیت اسمی صنایع اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده ظرف سالهای ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ از حدود ۵۰،۰۰۰ دستگاه تا حدود ۲۵۰،۰۰۰ دستگاه خودرو در سال افزایش یافت.

اجماع جهانی علیه کشور و قطعنامه‌های سازمان ملل از سال ۱۳۸۹ کشور را آماج تحریم‌های متعدد و متنوع قرارداد و همزمان شدن کاهش فروش نفت ایران با کاهش قیمت جهان نفت، موجب کاهش شدید درآمدها و کسری بودجه کشور گردید. در چنین شرایطی، سیاست‌های حمایتی نوسازی ناوگان و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده از بودجه کشور رخت بریست و در غیاب تنظیم‌گر مستقلی که قادر به حذف واسطه‌ها و شفاف‌نمودن بازار خودروهای فرسوده باشد، انتفاع صنایع اسقاط و بازیافت خودرو محدود به برهه‌های گواهی اسقاط گردید که تنها محل مصرف آن اعطای تخفیفات گمرکی و عوارض شماره‌گذاری خودروهای نوشماره به وارد کنندگان خودروهای خارجی بود. در چنین فضایی صنایع نوپای اسقاط و بازیافت خودرو با اولین شوک سهمگین تاریخ خود مواجه شد و در نتیجه طی سالهای ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ عملکرد این صنعت تا ۷۰،۰۰۰ دستگاه خودرو در سال کاهش یافت.

با آغاز مذاکرات هسته‌ای از سال ۱۳۹۲ و گشایش‌های نسبی که در اقتصاد کشور پدید آمد، به جبران تقاضای سرکوب شده بازار خودرو در سال‌های تحریم، واردات خودرو به کشور نسبتاً افزایش یافت که در نتیجه آن عملکرد صنایع اسقاط و بازیافت خودرو از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ به ۲۰۰،۰۰۰ دستگاه خودرو در سال افزایش یافت، و حتی منتج به ثبت رکورد تاریخی این صنعت در سال ۱۳۹۳ با از رده خارج نمودن ۳۴۰،۰۰۰ دستگاه خودروی فرسوده شد. خروج ترامپ از برجام و تحریم‌های ظالمانه آمریکا علیه کشورمان موجب ممنوعیت و صفر شدن واردات خودرو در سالهای جنگ اقتصادی، کاهش تدریجی فعالیت صنایع اسقاط و بازیافت خودرو و نهایتاً تعطیلی کامل این صنعت در سال ۱۳۹۸ گردید.

نظام حکمرانی این کسب‌وکار در تمام این سالها به جای طراحی یک مدل اقتصادی به صرفه، پایدار و خود اتکا (بدون وابستگی به بودجه دولت و منابع بانکی) تمام توان خود را مصروف تولید انبوهی از مقرره‌های مختلف نمود که در آنها پارامترهایی نظیر معادل‌سازی گواهی اسقاط خودروهای سواری با تجاری دیزل یا موتور سیکلت یا سن فرسودگی بارها و بارها تغییر کرده و به موازت، دستگاه‌های اجرایی یا برخی شهرداری‌ها از مسیر مصوبات شورای اقتصاد امتیازاتی جهت نوسازی ناوگان خود به دست آورده‌اند که در مقیاس کلان از اثربخشی مناسبی برخوردار نبوده است.

نگاهی اجمالی به تاریخچه‌ای که شرح آن رفت، در کنار واقعیت‌های دردناکی نظیر این که:

- میانگین تصادفات جاده‌ای ایران ۴ برابر بیشتر از جهان است و کشورمان تا پایان سال ۱۳۹۸ در تصادفات جاده‌ای به طور متوسط روزانه ۴۵ تا ۶۰ نفر کشته داشته است؛



- در مقایسه با متوسط جهانی، ناوگان فرسوده کشور در سال ۱۳۹۸ حدوداً ۱۵ هزار میلیون لیتر بنزین (معادل ۱۶ میلیارد دلار) و ۳۲ هزار میلیون لیتر نفت گاز (معادل ۳۴ میلیارد دلار) را اضافه تر مصرف کرده و در واقع هدر داده است؛
 - بر اساس گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۱۸ خسارت اقتصادی روزهای تعطیل شده به دلیل آلودگی هوا تنها در تهران ۲/۶ میلیارد دلار بوده است؛
 - خسارت انتشار ذرات معلق ناشی از تردد وسایل نقلیه فرسوده به سلامت شهروندان تهران، سالانه در حدود ۳۸ تا ۱۰۸۱ میلیون دلار است؛
 ضرورت معماری مجدد و اصلاح فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن، اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده را از سطح کمک معیشتی نظام حکمرانی به شهروندان کم برخوردار تا یک راهبرد اساسی جهت اصلاح نظام اقتصادی کشور ارتقا می دهد. در تایید این مدعا کافی است نگاهی گذرا به سیاست های تشویقی نوسازی ناوگان در سایر کشورهای جهان (جدول ۱) ببیند. همان گونه که به وضوح قابل مشاهده است، قوی ترین سیاست ها متعلق به کشورهای سرمایه داری است که کمترین نسبتی با سیاست های رفاهی دولت های سوسیالیست ندارند.

جدول ۱- برنامه اسقاط وسایل نقلیه فرسوده در کشورهای مختلف^۴

برنامه اسقاط	هدف	میانگین تقریبی یارانه ارائه شده	سیاست های تکمیلی
آمریکا (کالیفرنیا) - برنامه کارل مویر	انواع مختلف و سایل مختلف	۲۸۰۰۰ دلار به ازای هر خودرو	به روز رسانی اجباری وسایل نقلیه با آلاینده های بالا
آمریکا - برنامه کمک به مصرف کننده برای بازیافت و صرفه جویی (CARS)	وسایل نقلیه سبک	۴۵۰۰ - ۳۵۰۰ دلار	ندارد
آمریکا - کمپین ملی دیزل پاک	وسایل نقلیه سنگین	۹۴۰۰ دلار برای هر وسیله	ندارد
آلمان - پاداش اسقاط	وسایل نقلیه سبک	۳۵۰۰ دلار	مناطق کم انتشار
چین - برنامه ملی اسقاط	وسایل نقلیه سبک و سنگین	۲۹۴۰ - ۹۸۰ دلار	محدودیت سنی خودرو
چین - برنامه محلی اسقاط	وسایل نقلیه سبک و سنگین	۲۴۱۰ - ۴۱۰ دلار برای وسایل نقلیه سبک ۲۱۰۰ - ۱۳۳۰ دلار برای وسایل نقلیه سنگین	محدودیت سنی خودرو و مناطق کم انتشار
مکزیک - برنامه نوسازی حمل و نقل جاده ای	وسایل نقلیه سنگین	تا ۱۵٪ قیمت خودروی جایگزین	ندارد
مکزیک - مکزیکوسیتی - برنامه جایگزینی مینی بوس های فرسوده	اتوبوس های شهری	تا ۷۷۰۰ دلار	ندارد
شیلی - تعویض کامیون	کامیون های سنگین	۸۰۰۰ تا ۲۴۰۰۰ دلار	اجرای ناقص مناطق کم انتشار

با مقدماتی که بیان شد، معماری مجدد و اصلاح فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به نحوی که بدون گره زدن آن به ردیف های بودجه (آن هم در شرایطی که زیر سایه مقادیر قابل توجه کسری بودجه بخش زیادی از بودجه تحقق یافته نیست)، بتوان یک معامله برد-برد را برای شهروندان و حاکمیت تعریف و طراحی نمود یک ضرورت انکارناپذیر است.

^۱ بر مبنای نرخ نیمه دوم سال ۲۰۲۲ میلادی

^۲ Heger, Martin, and Maria Sarraf. Air pollution in Tehran: Health costs, sources, and policies. World Bank, ۲۰۱۸.

^۳ محمد کاظمی سوچلمایی و محمدرضا گلدانسانز، محاسبه اثربخشی و اولویت بندی راهکارهای مدیریت کیفیت هوای تهران، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، ۱۳۹۹.

^۴ آسیب شناسی وضعیت اسقاط وسایل نقلیه فرسوده در کشور و ارائه راهکارهای پیشنهادی، علیرضا احمدی فینی و همکاران، اسفند ۱۴۰۰، دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش های مجلس



سوابق:

اولین بار در تاریخ ۱۳۹۹/۴/۲ چالشها و مشکلاتی که حوزه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و نوسازی ناوگان حمل و نقل وجود دارد در کارگروه تخصصی شورای گفتگو بررسی و پس از اجماع دستگاههای اجرایی بر لزوم حل این چالشها و خروج از وضعیت فعلی مقرر شد دستگاههای اجرایی پیشنهادات خود را جهت جمع‌بندی و ارسال به دولت پس از تصویب در صحن شورا مطرح کنند. به موازات، کمیسیون‌های محیط‌زیست و توسعه پایدار و انرژی اتاق ایران در نشست مشترک روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۹/۲۸ امکان‌پذیری اتصال فرآیند اسقاط به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور را بررسی و تصویب کردند تا کارگروه متشکل از اتحادیه صنایع بازیافت ایران و کمیسیون‌های انرژی، توسعه پایدار و محیط‌زیست و حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی پیشنهاد اصلاح آیین‌نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و اتصال آن به ماده ۱۲ قانون «رفع موانع رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» و طراحی یک مدل اقتصادی پایدار و خود اتکا را به نحوی انجام دهند که با حمایت از جایگزینی خودروهای فرسوده توسط مالکان این خودروها، در مقادیر هنگفت اتلاف فرآورده‌های سوختی صرفه‌جویی شود و هزینه‌های اجتماعی، بهداشتی و محیط‌زیستی ناشی از خودروهای فرسوده کاهش یافته و متوقف گردد.

جمع‌بندی:

«ارایه پیشنهاد اصلاح آیین‌نامه «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» از شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی به هیئت وزیران»
هیئت وزیران به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اجرای قوانین توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور (ماده ۱۲)، هوای پاک (ماده ۸)، ساماندهی صنعت خودرو، اصلاح الگوی مصرف انرژی، «آیین‌نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» را به شرح زیر تصویب نمودند:

ماده ۱- واژه‌ها و اصطلاحات زیر در این آیین‌نامه در معانی مشروح مربوط بکار می‌روند:

الف- ستاد: ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت.

ب- نظارت عالی: سیاست‌گذاری، پایش نحوه اجرای فرایند، تعیین مجری و پیگیری اقدامات لازم در راستای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا.

پ- خودروی فرسوده: خودرو و وسیله نقلیه‌ای که پس از رسیدن به سن مرز فرسودگی، موضوع ماده ۲ آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک (مصوب ۱۴۰۰/۳/۹) به تقاضای مالک یا به ترتیب مقرر در بند ۴ از ماده ۱ آیین‌نامه موصوف فرسوده تلقی گردد.

ت- اسقاط: خرد و جدا کردن اجزاء تشکیل‌دهنده خودروی فرسوده با هدف بازتولید یا بازیافت این اجزاء و ممانعت از تبدیل آنها به پسماند، به صورتی که خودرو قابلیت استفاده مجدد در چرخه حمل‌ونقل را نداشته باشد و مطابق قانون و مقررات شرایط لازم برای ابطال اسناد آن فراهم شود.

ث- بازتولید: تبدیل مواد و کالای قابل بازیابی به محصولات هم‌رده یا بالاتر قابل استفاده در زنجیره ارزش.

ج- بازیافت: تبدیل مواد و کالای قابل بازیابی به مواد (با رده پایین‌تر) یا انرژی قابل استفاده در زنجیره ارزش.

چ- گواهی اسقاط: برگه‌ای که نشان دهنده اسقاط خودرو در مراکز مجاز است و برابر شرایط مندرج در این آیین‌نامه صادر می‌گردد.

ح- مراکز اسقاط و بازیافت خودرو: واحدهای صنعتی که مطابق مصوبه جلسه ۶۷ هیئت مقررات‌زدایی و بهبود محیط کسب‌وکار مندرج بر درگاه ملی مجوزهای کشور، با برخورداری از پروانه بهره‌برداری مجاز به فعالیت در رسته اسقاط و بازیافت خودرو هستند.

تبصره- بازتولید و یا استفاده مجدد از موتور، شاسی، اسکلت اتاق، دستگاه سوخت‌رسان و دستگاه انتقال نیرو خودرو ممنوع است و فرماندهی انتظامی موظف است با متخلفین برخورد نماید.^{۱۱}

^۵ شماره ابلاغ: ۲۷۹۷۹/ت/۵۸۲۹۴ هـ.تاریخ ابلاغ ۱۴۰۰/۳/۱۲

^۶ Dismantling

^۷ Remanufacturing

^۸ Same-grade or higher-grades

^۹ Recycling

^۱ Lower-grades

0

^{۱۱} ابطال تبصره ۱ از ماده ۴ مصوبه «اتخاذ تصمیماتی در خصوص ساماندهی و توسعه حمل‌ونقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده و مدیریت مصرف سوخت و گاز سوز کردن خودروها و کاهش

تقاضای مصرف» (تاریخ تصویب: ۱۳۸۶/۴/۳۱) شماره ابلاغ: ۶۸۰۸۴/ت/۳۷۴۵۶ ن ۱۳۹۵/۴/۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی تا ۱۳۹۶/۵/۱۸



ماده ۲- در اجرای تکالیف ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، مواد ۲۱ و ۲۰ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، تبصره‌های ۲۱ و ۸ ماده ۸ قانون هوای پاک، هر گواهی اسقاط در پایان هر یک از سالهای بازگشت سرمایه، مقدار متوسط فرآورده صرفه‌جویی شده در اثر از رده خارج شدن خودروی فرسوده را به ترتیب مندرج در جدول (۱) به نفع مالک خودروی فرسوده حواله می‌نماید. مالک خودروی فرسوده یا ذی‌نفع گواهی اسقاط می‌تواند حواله یادشده را در ازای دریافت وجه نقد در بورس انرژی ایران به دولت، صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی، خودروسازان، واردکنندگان خودرو و قطعات منفصله، ارایه‌دهندگان تسهیلات مالی و لیزینگ و یا در قالب گواهی صرفه‌جویی انرژی موضوع بند ۵ از ماده ۱ آیین‌نامه ایجاد بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست واگذار نمایند. مطابق بند الف از ماده ۳ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۲ رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، صادرات، واردات و تهاجر فرآورده‌های موضوع این ماده مجاز است. تعداد سالهای بازگشت سرمایه برای از هر یک از انواع خودرو در سه ماه ابتدایی هر سال بر اساس نرخ متوسط بنزین و نفت‌گاز و متوسط قیمت آن کلاس از خودرو در بازار جهانی، به دعوت وزیر صنعت، معدن و تجارت توسط کمیسیون صرفه‌جویی انرژی موضوع بند ۵ از ماده ۱ آیین‌نامه ایجاد بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست تعیین شده و در صورت تغییرات بیش از مثبت یا منفی ۱۰ درصد اصلاح می‌گردد.

تبصره- کمیسیون موظف است گزارش سالانه اقدامات موضوع این آیین‌نامه را جهت ثبت در فهرست اقدامات جمهوری اسلامی ایران به منظور کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای به سازمان حفاظت محیط‌زیست گزارش نماید. سازمان مکلف است میزان کاهش ناشی از اجرای احکام مربوط را محاسبه و در حساب ملی کاهش داوطلبانه انتشار گازهای گلخانه‌ای جهت کسر از تعهدات بین‌المللی کشور ثبت نماید. سازمان می‌تواند منابع مالی مربوط به کاهش آلاینده‌های گلخانه‌ای موضوع این تبصره را در قالب اعتبار کربن از صندوق‌های بین‌المللی دریافت و جهت هزینه در پروژه‌های کاهش آلودگی هوا از طریق صندوق ملی محیط‌زیست هزینه نماید.

جدول (۱)

ردیف	نوع خودرو	تعداد ناوگان فرسوده	متوسط پیمایش سالانه هر دستگاه (کیلومتر)	فرآورده	متوسط صرفه‌جویی سالانه حاصل از نو سازی هر دستگاه (لیتر)
۱	سواری، ون و وانت	۳,۵۰۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰	بنزین	۲,۷۰۰
۲	موتورسیکلت (جایگزینی با برقی)	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰	بنزین	۱,۲۰۰
۳	کامیون ۱۰-۱۸ تن	۵۸,۷۰۰	۱۰۰,۰۰۰	نفت‌گاز	۳۹,۸۰۰
۴	کامیون ۱۹-۲۶ تن	۳۳۳,۴۰۰	۱۳۰,۰۰۰	نفت‌گاز	۴۱,۶۰۰
۵	کشنده	۱۵۲,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰	نفت‌گاز	۹۲,۶۰۰
۶	کامیونت	۳۲,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	نفت‌گاز	۲۱,۰۰۰
۷	مینی بوس	۲۷,۴۰۰	۸۰,۰۰۰	نفت‌گاز	۲۱,۰۰۰
۸	اتوبوس دیزلی برون‌شهری	۴,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰	نفت‌گاز	۱۵۹,۳۰۰

ماده ۳- دستگاه‌های مربوط در از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به شرح زیر می‌باشند:
الف- ستاد به عنوان مرجع نظارت عالی.

ب- فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به عنوان مسؤل احراز اصالت خودرو در مراکز اسقاط و بازیافت و انتقال داده‌های مرکز شماره‌گذاری به ستاد و ابطال نهایی اسناد و مدارک خودروها پس از اسقاط.

پ- مراکز اسقاط و بازیافت خودرو به عنوان عامل اجرای عملیات اسقاط.

ماده ۴- مراحل اسقاط خودروهای فرسوده به ترتیب زیر است:

الف- مراجعه مالک خودروی فرسوده به همراه خودرو و مدارک به مرکز اسقاط و بازیافت خودرو.

ب- تشکیل پرونده و ارسال به پلیس راهور فراجا جهت کنترل و بررسی صحت و اصالت مدارک و صدور فرم بازدید.



پ- بازدید کارشناس پلیس راهور، تایید اصالت خودرو و صدور دستور اسقاط و تایید اسقاط خودرو در حضور مدیر و کارشناس مرکز اسقاط و بازیافت، در حد ارکان اسقاط شامل برش ستون و سقف، سوراخ نمودن موتور، از بین بردن شماره‌های شاسی، بدنه، موتور و فک پلاک به گونه‌ای که در چرخه حمل‌ونقل مجدد قابل استفاده نباشد.

ت- ثبت اسقاط خودرو توسط مرکز اسقاط و بازیافت خودرو در پایگاه اطلاعاتی ستاد.

ماده ۵- احراز اصالت خودرو و گواهی اسقاط در مراکز اسقاط و بازیافت بنا به تشخیص پلیس، توسط کارشناس رسمی یا کارشناس یا کاردان فنی فرماندهی انتظامی انجام می‌گیرد.

تبصره ۱- در صورت عدم تایید مدارک در بند «ب» ماده (۴) و یا عدم همخوانی اطلاعات وارد شده با اطلاعات موجود در پایگاه اطلاعاتی ستاد، خودروی فرسوده در مرکز اسقاط و بازیافت باقی مانده و کارشناس مرکز اسقاط و بازیافت با همکاری فرماندهی انتظامی موظفند ظرف ده روز نسبت به تعیین تکلیف خودروی مربوط اقدام و پرونده را مطابق ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸) به واحد رسیدگی به اعتراضات موضوع ماده ۵ قانون موصوف ارجاع نمایند.

تبصره ۲- در صورت احراز تخلف مراکز اسقاط و بازیافت در خصوص واگذاری وسیله نقلیه اسقاط شده یا قطعات اصلی آن (موتور، شاسی، اسکلت اتاق، دستگاه سوخت رسان و دستگاه انتقال نیرو) به تشخیص فرماندهی انتظامی موضوع، اعزام کارشناس به مرکز اسقاط و بازیافت مذکور به مدت سه ماه متوقف می‌شود و مراتب به همراه مستندات جهت تصمیم‌گیری به کارگروه موضوع ماده (۹) منعکس می‌گردد.

ماده ۶- پس از بارگذاری تأییدیه پلیس راهور فراجا مبتنی بر اسقاط خودرو در پایگاه اطلاعاتی ستاد، گواهی اسقاط خودرو توسط ستاد صادر و جهت عرضه به بورس انرژی ایران اعلام می‌گردد.

ماده ۷- فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است دسترسی بروز به مشخصات خودروهایی را که برابر مقررات فرسوده محسوب می‌شوند، به نحوی برای ستاد مهیا نماید که امکان بررسی اطلاعات ثبت شده خودروها برای ستاد فراهم گردد.

ماده ۸- در هر استان، هیئتی مرکب از نمایندگان معاون امور عمرانی استاندار، سازمان حفاظت محیط‌زیست استان، پلیس راهور استان و نماینده مراکز اسقاط و بازیافت استان تشکیل و به ستاد معرفی می‌شود تا با برگزاری جلسات ماهانه، عملکرد عملیات اسقاط استان را رسیدگی و به ستاد گزارش نماید.

ماده ۹- کارگروهی مرکب از نمایندگان وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت، امور اقتصادی و دارایی، کشور، سازمان حفاظت محیط‌زیست، پلیس راهور فراجا، و اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در وزارت راه و شهرسازی تشکیل می‌شود و مکلف است:
الف- عملکرد ماهانه استان‌ها را بررسی، جمع‌بندی و گزارش نماید.

ب- دستورالعمل تعیین ظرفیت، نحوه فعالیت، نحوه نظارت و لغو پروانه بهره‌برداری مراکز اسقاط و بازیافت را تدوین و ابلاغ نماید.

تبصره ۱- سقف صدور گواهی اسقاط در هر مرکز اسقاط و بازیافت برابر با ظرفیت مندرج در پروانه بهره‌برداری است که در دستورالعمل موضوع این بند بر اساس شاخص‌هایی نظیر ظرفیت ماشین‌آلات، تعداد پرسنل بیمه‌شده شاغل، مساحت فضای مسقف و همچنین مساحت کف‌سازی شده مرکز تعریف می‌گردد.

پ- دستورالعمل کارشناسی قیمت سقف و کف لاشه خودروی فرسوده و همچنین سقف و کف کارمزد اسقاط و بازیافت را برای هر نوع خودرو تدوین و ابلاغ نماید.

تبصره ۲- مراکز اسقاط و بازیافت خودرو مشروط به ارائه اسناد فروش ضایعات به صنایع بازیافت دارای مجوز آلمشمول ماده ۵ قانون کمک به ساماندهی پسماندهای عادی با مشارکت بخش غیردولتی هستند. هرگونه فروش ضایعات مراکز اسقاط و بازیافت به اشخاص غیرمجاز (اعم از شبکه‌های دلالی، سوداگری و واحدهای غیررسمی) اکیدا ممنوع است.

تبصره ۳- در صورت بروز هرگونه رویه ضد رقابتی در هر یک عرضه یا تقاضای اسقاط و بازیافت خودرو یا تخلفات موضوع تبصره ۲ این ماده، شورای رقابت مرجع رسیدگی خواهد بود.