

واردات خودرو سواری و ارز تخصیصی به آن

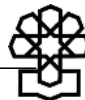
دفتر: مطالعات اقتصادی

کد موضوعی: ۲۲۰
شماره مسلسل: ۱۲۶۷۶
آبان‌ماه ۱۳۹۱

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۲.....	۱. نگاهی به آمار واردات خودرو سواری در دو سال اخیر
۴.....	۲. نگاهی به قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو
۹.....	۳. روش‌های تخصیص ارز به خودرو
۱۵.....	۴. انواع مختلف بروز تخلف در نوع استفاده از ارز تخصیص یافته
۱۷.....	۵. مروری بر اولویت‌بندی‌های انجام شده توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت
۱۹.....	۶. مستندات اخذ شده از دستگاه‌های مسئول
۲۰.....	جمع‌بندی و نتیجه‌گیری
۲۷.....	راهکارها و توصیه‌های سیاستی
۳۰.....	منابع و مآخذ



واردات خودرو سواری و ارز تخصیصی به آن

چکیده

در شرایط کنونی با توجه به رهنمودهای مقام معظم رهبری مبنی بر سوق یافتن به سمت اقتصاد مقاومتی حساسیت‌هایی برای واردات کالاهای لوکس و غیرضرور وجود دارد که یکی از این اقلام کالایی، خودروهای سواری وارداتی است. از این رو به منظور بررسی وضعیت تخصیص ارز به خودرو و رعایت ضوابط جدید ارزی، مطالعاتی انجام و نتایج این بررسی‌ها حاکی از آن است که بازار خودروهای وارداتی، از درجه انحصار بالایی برخوردار بوده و مقررات حاکم بر شرایط ثبت سفارش و تخصیص ارز از ثبات نسبی برخوردار نیست. ارزیابی دقیق کیفیت اجرای قوانین و مقررات مربوط به تخصیص ارز نیز مستلزم دریافت اطلاعات از مسئولان مربوط به خصوص بانک مرکزی است که تاکنون اطلاعات مربوط ارائه نشده است.

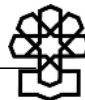
در ضمن اعمال برخی محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها برای واردات خودرو سواری به منظور ساماندهی قواعد ارزی تنها در کوتاه‌مدت توصیه شده و در بلندمدت می‌تواند به افزایش قیمت خودرو سواری و ایجاد رانت و انحصار بیشتر بیانجامد.

مقدمه

موضوع واردات خودروهای سواری از خارج کشور همواره دارای حساسیت‌های خاص و ویژه‌ای بوده است. برخی کارشناسان واردات این کالا را به‌عنوان واردات کالای لوکس و غیرضروری تلقی کرده و آن را عاملی مخرب برای تولید داخلی قلمداد کرده و برخی دیگر به این موضوع به‌عنوان عاملی برای ایجاد رقابت در بازار خودرو و افزایش کیفیت تولید داخل نگاه می‌کنند و آن را یک ضرورت برای پاسخ‌دهی به تقاضای داخلی می‌دانند. به همین دلیل همواره اختلاف نظرهایی درخصوص میزان نرخ حقوق ورودی ۹۰ درصدی این کالا و محدودیت‌های مقداری گاه به گاه و توقف‌هایی که در ثبت سفارش این کالا به‌وجود می‌آید و ادعای انحصار موجود در شرکت‌های وارداتی و ... وجود داشته و دارد که در روزهای اخیر به واسطه طرح موضوعاتی درخصوص تخصیص ارز با نرخ‌های مختلف به این کالا نیز حساسیت‌های دیگری به‌وجود آمده است.

۱. نگاهی به آمار واردات خودرو سواری در دو سال اخیر

کلیه کالاهای وارداتی کشور توسط نظام هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا طبقه‌بندی شده و در بخش‌های مختلفی از این نظام به قطعات خودرو سواری، لوازم یدکی و قطعات منفصله و انواع دیگر خودرو شامل خودروهای سنگین، راهسازی و ... اشاره شده است. با این حال آنچه به‌عنوان خودرو سواری نهایی به بازار مصرف کشور وارد می‌شود در ردیف ۸۷۰۳ قرار گرفته که در ذیل به آمار آن اشاره می‌شود.

**جدول ۱. واردات خودرو سواری با ردیف تعرفه ۸۷۰۳ از سال ۱۳۸۹ تا ۷ ماهه ۱۳۹۱**

سال	تعداد	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری	نرخ حقوق ورودی اسمی	میانگین نرخ ارز برای محاسبه حقوق ورودی
۱۳۸۹	۴۳,۱۳۶	۶۹,۵۲۹,۵۵۷	۹,۱۳۴,۸۲۴,۵۲۲,۰۴۵	۸۸۷,۳۵۷,۱۴۰	۹۰	۱۰,۲۹۴
۱۳۹۰	۳۹,۷۶۵	۶۴,۰۰۱,۰۸۸	۸,۹۸۹,۳۹۵,۴۰۱,۱۵۱	۸۲۸,۶۱۹,۷۳۲	۹۰	۱۰,۸۴۹
۶ ماهه ۱۳۹۱	۱۹,۳۸۰	۳۱,۶۵۹,۸۴۹	۵,۲۴۹,۹۱۸,۴۲۷,۹۹۸	۴۲۹,۰۰۳,۵۵۰	۹۰	۱۲,۲۳۷
۷ ماهه ۱۳۹۱	۲۳,۲۷۱	۳۷,۸۸۹,۰۴۶	۶,۳۵۵,۴۲۴,۹۷۴,۵۷۹	۵۱۹,۲۱۰,۱۷۷	۹۰	۱۲,۲۴۱

مأخذ: محاسبات محقق براساس بخش آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران
(<http://www.irica.gov.ir>)

مطابق جدول فوق در سنوات اخیر حدود ۴۰ هزار دستگاه خودرو سواری به صورت سالیانه به کشور وارد می‌شود که ارزش تقریبی آن کمتر از ۱ میلیارد دلار می‌شود. شایان ذکر است که در ۷ ماهه سال جاری واردات خودرو سواری به بیش از ۲۳ هزار دستگاه رسیده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل بیش از ۱۳ درصد افزایش داشته است.

شایان توجه است که از تقسیم ارزش ریالی واردات خودرو به ارزش دلاری، نرخ حاصل می‌شود که در ۷ ماهه ۱۳۹۱ حدود ۱۲,۲۴۱ ریال بوده است. این نرخ به هیچ وجه به معنای تعلق دلار ۱۲,۲۴۱ ریالی به واردات خودرو نیست، بلکه فارغ از اینکه واردکننده خودرو، ارز مورد نیاز برای خرید خود را با چه نرخ تهیه کرده باشد در زمان اظهار خودرو به گمرک، برای تبدیل ارزش دلاری به ارزش ریالی و اخذ ۹۰ درصد آن به عنوان حقوق ورودی، میزان ارزش دلاری براساس نرخ ارز

اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار به ریال تبدیل می‌شود.^۱

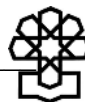
هرچند ابهاماتی درخصوص استفاده از نرخ ۱۲,۲۶۰ ریالی به‌عنوان نرخ مبنای تبدیل دلار به ریال وجود دارد، ولی باید به این نکته توجه کرد که گمرک جمهوری اسلامی ایران تا زمان اعلام نرخ جدید از طرف بانک مرکزی ملزم به اعمال نرخ‌های قبلی است و در صورتی‌که تغییر و افزایش احتمالی نرخ نیز مورد نظر قرار گیرد باید به پیامدهای مخرب آن ازجمله افزایش فزاینده حقوق ورودی و تورم وارداتی توجه و با استفاده از راهکارهایی مانند کاهش نرخ تعرفه و نظایر آن به تعدیل قیمت‌ها پرداخت.

۲. نگاهی به قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو

رویه حاکم بر اعطای مجوز، مبنی بر اعمال ضوابط فنی، تعیین سقف و تأیید مارک و مدل خودرو برای امکان ثبت سفارش مبتنی بر آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب سال ۱۳۸۲)، قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب سال ۱۳۸۶) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب سال ۱۳۸۹) است.

براساس مقررات فوق خودرو سواری کالای مجاز مشروط محسوب شده و در صورت احصای مواردی از قبیل اخذ گواهی ثبت سفارش، گواهی تأیید امکان ارائه

۱. ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲: ماده (۱۴) - ارزش گمرکی کالای ورودی در همه موارد عبارت است از ارزش بهای خرید کالا در مبدأ به اضافه هزینه بیمه و حمل و نقل (سیف) به اضافه سایر هزینه‌هایی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر گمرکی تعلق می‌گیرد که از روی سیاهه خرید یا سایر اسناد تسلیمی صاحب کالا تعیین می‌شود و براساس برابری نرخ ارز اعلام شده توسط بانک مرکزی در روز اظهار است.



خدمات پس از فروش، تجهیز تعمیرگاه‌ها و انبار قطعات، گواهی عدم آلاینده‌گی محیط زیست، گواهی سازمان استاندارد و گواهی سازمان بهینه‌سازی سوخت خودرو ورود آن به کشور بلامانع است.

شایان توجه است که علیرغم احصای موارد فوق، امکان واردات خودرو در سنوات اخیر روند باثباتی نداشته^۱ و به فراخور زمان به صورت‌های مختلف از جمله واردات با شناسنامه، واردات با کارت بازرگانی، واردات در مقابل صادرات، واردات از طریق اشخاص مربوط به نمایندگی رسمی، واردات توسط اشخاص مورد تأیید با استناد به پیش‌فاکتور خاص، واردات از طریق جانبازان، سهمیه مربوط به ساکنان برخی جزایر جنوبی و ... متغیر بوده و همین امر به بی‌ثباتی شرایط بازار و ایجاد انحصار در مواقع خاص منجر شده است.

موارد فوق گویای آن است که قوانین و مقررات مربوط به واردات خودرو از ثبات نسبی برخوردار نبوده و همین تغییر ضوابط و سیاست‌ها می‌تواند زمینه‌ساز بی‌ثباتی در بازار، ایجاد رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها شود.^۲

در بررسی شرکت‌ها و نمایندگی‌های اصلی واردات خودرو می‌توان به مواردی از جمله شرکت‌های پرشیاخودرو (بی‌ام‌و)، اطلس خودرو (کیا موتورز)، آلفا موتور (آلفارومئو)، ستاره تجارت ایران (دایملر کرایسلر)، معین موتور (پورشه)، ایرتویا

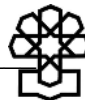
۱. صورتجلسه مورخ ۱۳۹۰/۲/۸ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با حضور نمایندگان گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت صنایع وقت و وزارت بازرگانی وقت.

۲. گزارش «بررسی ابعاد مختلف ثبت سفارش خودرو»، براساس درخواست مورخ ۱۳۹۰/۱/۲۴ جناب آقای ده‌دشتی نماینده وقت مردم آبادان در دوره هشتم مجلس شورای اسلامی.

تویوتا)، نگین خودرو (رنو)، آسان موتور (هیوندایی)، سیف خودرو (فوجی) و (سوبارو)، آراین موتور پویا (بالی میدل ایست)، فامیلی موتور (هوندا)، توسعه بین‌الملل لوتوس (فیات) اشاره کرد که این فهرست تنها شامل شرکت‌هایی است که در لیست خودروهای سواری مجاز برای واردات در سال ۱۳۹۱ در سیستم مدیریت ثبت سفارش سفارشات واردات (ثبتارش) وزارت صنعت، معدن و تجارت درج شده است.^۱ شایان توجه است که هرچند از حدود یک‌ماه پیش ثبت سفارش خودرو قطع شده است، ولی هنوز خودروهایی که در سنوات قبلی ثبت سفارش شده‌اند به گمرک وارد و ترخیص می‌شوند. مهلت ثبت سفارش خودرو ۶ ماه و یکبار قابل تمدید است که البته نظارت بر حسن اجرای این قاعده نیاز به بررسی دقیق‌تری دارد.

توجه به این موضوع از آن‌رو دارای اهمیت است که در فهرست ثبت سفارش‌های دریافت شده از طرف سیستم مکانیزه مدیریت سفارشات واردات وزارت صنعت، معدن و تجارت آمار ذیل مشاهده می‌شود:

۱. سایت رسمی سیستم مدیریت ثبت سفارش سفارشات واردات (ثبتارش) وزارت صنعت، معدن و تجارت به آدرس الکترونیکی: <http://sabtareh.tpo.ir> روز دوشنبه ۱۳۹۱/۸/۲۲.



جدول ۲. آمار تعداد و ارزش ثبت سفارش خودرو از ابتدای

سال ۱۳۸۹ تا تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸

ارزش ثبت سفارش	تعداد خودرو	تعداد ردیف ثبت سفارش	دوره مورد بررسی	ردیف
۵۸۸ میلیون دلار	۲۶,۴۵۶	۱۶	۱۳۸۹/۱/۱ تا ۱۳۸۹/۱۲/۲۹	۱
۸ میلیارد و ۱۴۰ میلیون دلار	۳۸۳,۱۵۱	۳۰	۱۳۹۰/۱/۱ تا ۱۳۹۰/۱۲/۲۹	۲
۹ میلیارد و ۴۰۹ میلیون دلار	۴۴۱,۷۹۶	۳۵	۱۳۹۰/۱/۱ تا ۱۳۹۱/۴/۱۸	۳
۱۰ میلیارد و ۶۷۷ میلیون دلار	۴۹۸,۸۳۹	۳۷	۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸	۴

مأخذ: آمار ثبت سفارش واردات، کد گزارش 1 - 89 - RPT - IOMS، سیستم مکانیزه مدیریت سفارشات واردات، وزارت صنعت، معدن و تجارت، تاریخ صدور گزارش ۱۳۹۱/۸/۸.

بررسی ردیف‌های ثبت سفارش حاوی نکاتی از جمله موارد ذیل است:

۱. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۸۹/۱/۱ تا ۱۳۸۹/۱۲/۲۹ به تعداد

۱۵,۴۱۷ دستگاه با ارزش ۳۲۳ میلیون دلار از کشور امارات متحده عربی،

۲. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۹۰/۱/۱ تا ۱۳۹۰/۱۲/۲۹ به تعداد

۲۸۸,۹۳۳ دستگاه با ارزش ۶ میلیارد و ۲۲۲ میلیون دلار از کشور امارات متحده عربی،

۳. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۹۰/۱/۱ تا ۱۳۹۰/۱۲/۲۹ به تعداد

۱۱,۴۹۵ دستگاه با ارزش ۱۰۶ میلیون دلار از کشور چین،

۴. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۹۰/۱/۱ تا ۱۳۹۱/۴/۱۸ به تعداد

۳۳۳,۶۴۳ دستگاه با ارزش ۷ میلیارد و ۱۷۷ میلیون دلار از کشور امارات متحده

عربی.

۵. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸ به تعداد ۳۷۴,۹۹۹ دستگاه با ارزش ۸ میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار از کشور امارات متحده عربی.

۶. وجود ثبت سفارش‌هایی با ارقام عمده در دوره ۱۳۹۰/۱/۱ تا ۱۳۹۱/۴/۱۸ از جمله:

- یک ردیف به تعداد ۳۳۳,۶۴۳ دستگاه خودرو سواری از کشور امارات متحده عربی،

- یک ردیف به تعداد ۴۸,۷۳۳ دستگاه خودرو سواری از کشور ایران (از جمله مناطق آزاد)،

- یک ردیف به تعداد ۱۸,۳۳۳ دستگاه خودرو سواری از کشور چین،

- یک ردیف به تعداد ۸,۳۸۳ دستگاه خودرو سواری از کشور ترکیه،

- یک ردیف به تعداد ۸,۳۳۰ دستگاه خودرو سواری از کشور آلمان،

- یک ردیف به تعداد ۴,۷۲۳ دستگاه خودرو سواری از کشور کره جنوبی،

- یک ردیف به تعداد ۴,۶۴۲ دستگاه خودرو سواری از کشور فرانسه،

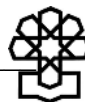
- یک ردیف به تعداد ۳,۸۲۹ دستگاه خودرو سواری از کشور ژاپن،

- یک ردیف به تعداد ۳,۹۶۱ دستگاه خودرو سواری از کشور عمان،

- یک ردیف به تعداد ۲,۸۳۳ دستگاه خودرو سواری از کشور ایتالیا،

- یک ردیف به تعداد ۲,۲۱۳ دستگاه خودرو سواری از کشور بلاروس.

۷. وجود ثبت سفارش‌هایی با ارقام عمده در دوره ۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸ از جمله:



- یک ردیف به تعداد ۳۷۴,۹۹۹ دستگاه خودرو سواری از کشور امارات متحده

عربی،

- یک ردیف به تعداد ۵۵,۷۸۵ دستگاه خودرو سواری از کشور ایران (از جمله

مناطق آزاد)،

- یک ردیف به تعداد ۲۵,۱۴۳ دستگاه خودرو سواری از کشور چین،

- یک ردیف به تعداد ۱۰,۴۴۶ دستگاه خودرو سواری از کشور آلمان،

- یک ردیف به تعداد ۴,۸۶۰ دستگاه خودرو سواری از کشور کره جنوبی،

- یک ردیف به تعداد ۴,۲۷۶ دستگاه خودرو سواری از کشور عمان،

- یک ردیف به تعداد ۴,۱۲۸ دستگاه خودرو سواری از کشور فرانسه،

- یک ردیف به تعداد ۳,۷۸۷ دستگاه خودرو سواری از کشور ژاپن،

- یک ردیف به تعداد ۲,۲۲۳ دستگاه خودرو سواری از کشور بلاروس،

- یک ردیف به تعداد ۱,۸۶۵ دستگاه خودرو سواری از کشور ایتالیا.

۳. روش‌های تخصیص ارز به خودرو

۳-۱. انواع روش‌های دریافت ارز برای واردات خودرو

بعد از ثبت سفارش کالا، واردکننده از یکی از طرق زیر برای تأمین ارز مورد نیاز خود اقدام می‌نمود:

۱. گشایش اعتبار اسنادی: در این روش واردکننده با گشایش اعتبار و دریافت

(LC) از طریق بانک عامل و بانک مرکزی ارز مورد نیاز خود برای واردات را

دریافت می‌کند.

۲. **حواله یا برات:** در این روش واردکننده از محل منابع بانک و یا تأمین ارز از

طریق سپرده‌های خود از بانک‌های عامل حواله یا برات مورد نظر را دریافت می‌کند.

۳. **بدون انتقال ارز:** در این روش واردکننده از محل ارز متقاضی در خارج

کشور و یا واردات در مقابل صادرات نسبت به تأمین ارز مورد نیاز خود اقدام می‌نماید.^۱

۳-۲. تغییرات مقررات تخصیص ارز برای واردات خودرو

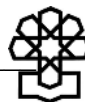
در طول ماه‌های اخیر فرآیند تخصیص ارز توسط دولت (بانک مرکزی) با نوسانات و تغییراتی مواجه بوده است که در ذیل به برخی از آنها اشاره می‌شود.

۳-۲-۱. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۹ بانک مرکزی

به‌موجب این ابلاغیه از تاریخ ۱۳۹۰/۱۱/۸ سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز اعمال و فروش ارز به بانک‌ها صرفاً به نرخ رسمی (مرجع) خواهد بود. این نرخ برای هر دلار آمریکا از روز شنبه ۱۳۹۰/۱۱/۸ معادل ۱۲,۲۶۰ ریال تعیین و کلیه نیازهای بانک‌ها در چارچوب مقررات با این نرخ تأمین خواهد شد.

بنابراین مصوبه فوق هیچ‌گونه محدودیتی برای واردات خودرو اعمال نکرده و

۱. صورتجلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۱ کمیسیون اصل نودم مجلس شورای اسلامی با حضور: رئیس و اعضای کمیسیون اصل نودم مجلس، بانک مرکزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت، سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.



مطابق این مصوبه از نرخ ارز مرجع برخوردار است.

۲-۳. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۴/۲۶ بانک مرکزی

به موجب این ابلاغیه بانک‌های عامل موظف شدند که نرخ ارز مرجع را تنها به کالاهای اولویت اول تا پنجم اعلامی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت اختصاص دهند و تنها برای این کالاها گشایش اعتبار اسنادی، ثبت برات اسنادی و یا حواله با نرخ رسمی صادر نمایند.

همچنین ثبت سفارش‌های صادره قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ که تا این تاریخ هیچ‌گونه وجهی بابت تمام و یا قسمتی از آنها دریافت نشده است، قابل اقدام نبوده ولی ثبت سفارش‌هایی که مجوز آنها از طرف بانک مرکزی صادر شده کماکان از اعتبار برخوردار هستند.

در همین راستا براساس تقسیم‌بندی اعلام شده توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت، کتاب تعرفه به ۱۰ گروه کالایی تقسیم‌بندی شد که پنج اولویت اول به‌طور کلی شامل کالاهای اساسی، دارو، تجهیزات کشاورزی، مواد اولیه و قطعات یدکی شده و در این تقسیم‌بندی خودرو سواری در گروه کالایی ۱۰ قرار گرفته بود.

از این رو کلیه ثبت سفارش‌های خودرو سواری که بعد از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ صادر شده‌اند و حتی ثبت سفارش‌هایی که قبل از این تاریخ اخذ شده، ولی تا این تاریخ ریالی برای دریافت ارز آن به بانک واریز نشده است مشمول دریافت ارز مرجع با نرخ ۱۲,۲۶۰ ریال نمی‌شوند و برای واردات خود باید از منابعی از قبیل ارز حاصل از صادرات، ارز منشأ خارجی و ارز آزاد استفاده کنند.

۳-۲-۳. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۵/۸ بانک مرکزی

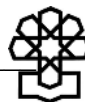
به موجب این ابلاغیه بانک‌های عامل موظف شدند که پس از دریافت اوراق ثبت سفارش صادره توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت، صرفاً و با رعایت حق تقدم، برای گروه‌های اول و دوم (کالاهای اساسی و دارو) نسبت به گشایش اعتبار اسنادی، ثبت برات اسنادی و یا ارائه حواله با نرخ مرجع ۱۲,۲۶۰ ریالی اقدام نماید.

همچنین برای کالاهای گروه‌های سوم تا پنجم (شامل تجهیزات کشاورزی، مواد اولیه و قطعات یدکی) مقرر شد که صرفاً در مواقعی که در اوراق ثبت سفارش عبارت «ارز مرجع» درج شده بود از این منابع استفاده شود و در غیر این صورت ارز مرجع به گروه‌های کالایی سه تا پنج نیز تخصیص داده نشود.

همچنین ثبت سفارش‌های صادره قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۵/۳ که تا این تاریخ هیچ‌گونه وجهی بابت تمام و یا قسمتی از آنها دریافت نشده است قابل اقدام نبوده و متقاضیان می‌باید جهت تعیین گروه کالایی و صدور مجوز جایگزین به استان محل صدور ثبت سفارش خود مراجعه کنند.

در همین راستا براساس تقسیم‌بندی‌های اعلام شده خودرو سواری در گروه کالایی ۱۰ قرار گرفته و شامل نرخ ارز مرجع مورد نظر این مصوبه نمی‌شود.

بنابراین کلیه ثبت سفارش‌های خودرو سواری که قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۵/۳ صادر شده‌اند، ولی تا این تاریخ ریالی برای دریافت ارز آن به بانک واریز نشده است، نه تنها مشمول دریافت ارز مرجع با نرخ ۱۲۲۶۰ ریال نبوده، بلکه این اوراق ثبت سفارش قابل اقدام نیز نیستند و باید جهت دریافت اوراق جدید به استان محل صدور ثبت سفارش مراجعه و برای واردات خود از منابعی از قبیل ارز حاصل از صادرات،



ارز منشأ خارجی و ارز آزاد استفاده کنند.

۲-۳. بخشنامه مورخ ۱۳۹۱/۵/۲۵ بانک مرکزی

با توجه به تغییرات متعدد مربوط به مقررات ثبت سفارش و تأیید و یا عدم تأیید آن توسط بانک‌های عامل، بانک مرکزی جهت شفاف‌سازی این امر بخشنامه‌ای ابلاغ کرد که در آن مقرر شد:

اولاً کلیه ثبت سفارش‌های قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر شده ولی تعیین گروه (اولویت) نشده‌اند، باید جهت اولویت‌بندی به وزارت مذکور مراجعه کنند.

ثانیاً کلیه ثبت سفارش‌های صادره از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ تا ۱۳۹۱/۵/۲ که توسط وزارتخانه مذکور اولویت‌بندی شده‌اند از سوی بانک مرکزی قابل پذیرش بوده و نیازی به تعیین اولویت جدید ندارند.

ثالثاً سامانه پرتال ارزی برای کنترل اصالت اوراق ثبت سفارش به‌لحاظ اولویت‌بندی ایجاد گردید.

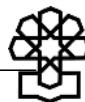
بنابراین درخصوص واردات خودرو باید به این نکته توجه کرد که اولاً کلیه ثبت سفارش‌های خودرو باید برای اختصاص ارز و یا انجام تشریفات ترخیص مجدداً توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت گروه‌بندی شده و اگر نه واردات توسط آنها بلااقدام است. همچنین تمامی خودروهای سواری که ثبت سفارش آنها بعد از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ انجام شده است مطابق گروه‌بندی در اولویت ۱۰ قرار گرفته و مشمول دریافت ارز مرجع نمی‌شوند.

۵-۲-۳. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۷/۳ بانک مرکزی

مطابق این ابلاغیه مرکز مبادلات ارزی از روز ۱۳۹۱/۷/۳ در محل وزارت صنعت، معدن و تجارت شروع به کار کرد و گروه‌های کالایی اول و دوم (کالاهای اساسی و دارو) مشمول نرخ ارز مرجع شده و گروه‌های سوم تا پنجم (تجهیزات کشاورزی، مواد اولیه و قطعات یدکی) که متقاضی دریافت ارز هستند می‌توانند با ارائه فرم ثبت سفارش گروه‌بندی شده مطابق اولویت‌های اعلامی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت از ارز با نرخ مبادلاتی استفاده کنند.

شایان توجه است که نرخ مبادلاتی ارز در این اتاق از روز تأسیس تاکنون در حدود ۲۳,۰۰۰ تا ۲۵,۰۰۰ ریال در نوسان بوده و کالاهای مشمول دریافت ارز مبادلاتی نیز از گروه‌های ۳ تا ۵ به گروه‌های ۳ تا ۸ تسری یافته، ولی هنوز کالاهای مربوط به گروه‌های ۹ و ۱۰ باید ارز مورد نیاز خود را از منابعی از قبیل ارز حاصل از صادرات، ارز منشأ خارجی و ارز آزاد تأمین نمایند. بنابراین مستند به اظهارنظر وزیر صنعت، معدن و تجارت^۱ که خودروهای سبک خارجی در اولویت ۹ طبقه‌بندی کالاها و خودروهای با مصرف بالا در اولویت ۱۰ قرار گرفته‌اند می‌توان عنوان کرد که خودرو سواری مشمول دریافت نرخ ارز مرجع و نرخ ارز مبادله‌ای نمی‌باشد. ضمن اینکه وزارت مذکور هدف از قطع ثبت سفارش دو اولویت ۹ و ۱۰ را مدیریت تقاضای ارز و ساماندهی بازار ارز اعلام کرده‌اند.

۱. سایت خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا) به آدرس الکترونیکی: <http://isna.ir/fa/news/91081710863>



۴. انواع مختلف بروز تخلف در نوع استفاده از ارز تخصیص یافته

می‌توان به این موضوع اشاره کرد که بعد از تغییرات اعمال شده توسط بانک مرکزی از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ و ۱۳۹۱/۷/۳ واردکنندگان می‌توانند ارز مورد نیاز خود را با سه نرخ مختلف نرخ مرجع ۱۲,۲۶۰ ریالی، نرخ اتاق مبادلات ارزی حدود ۲۵,۰۰۰ ریالی و نرخ بازار آزاد بالای ۳۰,۰۰۰ ریالی تأمین کنند.

از این رو اعطای نرخ ارز مرجع به واردات کالای خاص و یا واردکننده خاص به معنای اعطای یارانه ارزی بوده و نحوه تولید، توزیع و مصرف و صادرات کالای یارانه‌ای دارای ترتیبات خاص است، زیرا هدف اصلی اعطای ارز یارانه‌ای تأمین کالاهای مورد نیاز جامعه و بخش تولید با قیمت یارانه‌ای (پایین‌تر از بازار) است تا سیاستگذاران از رسیدن این کالاها به جامعه هدف اطمینان حاصل کنند.

برای مثال:

الف) تولید محصولات با کالاهای یارانه‌ای باید مشمول قیمتگذاری از طرف مراجع صالحه باشد تا کالا با قیمت مناسب تأمین شود.

ب) توزیع کالای یارانه‌ای باید در شبکه شفاف و مشخصی صورت گیرد تا به بازار سیاه منتقل نشده و با قیمت‌هایی بالاتر از قیمت‌های تعیین شده به فروش نرسد.

ج) کالاهای یارانه‌ای باید به مصارف تعیین شده برسد. برای مثال ارز اعطا شده برای واردات کالاهای اساسی و یا دارو نباید برای واردات سایر کالاها هزینه شود.

د) صادرات کالاهای یارانه‌ای به شرطی مجاز است که مابه‌التفاوت یارانه پرداختی عودت شود و اگر نه خروج کالای یارانه‌ای به معنای اعطای یارانه حمایتی به

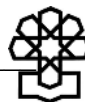
کشورهای دیگر است. در این میان تفاوتی میان یارانه اعطایی به کالاهایی مانند بنزین و گازوئیل با سایر کالاها مانند دارو، کالاهای اساسی و ارز وجود ندارد. به همین دلیل وضع قواعد و ضوابطی برای ساماندهی کالاهای یارانه‌ای از اهمیت بسزایی برخوردار است.

در همین راستا دولت در مصوبه مورخ ۱۳۹۱/۷/۸ خود به برخی احکام اشاره کرده است که اهداف زیر را دنبال می‌کند:

الف) در صورتی‌که واردات کالا با نرخ ارز مرجع صورت گرفته باشد، کالای وارده مشمول قیمتگذاری و توزیع در شبکه رسمی است و صادرات آن ممنوع است. ب) در صورتی‌که در فرآیند تولید محصولات داخلی از کالاهای وارداتی استفاده شود که با نرخ ارز مرجع به کشور وارد شده‌اند، صادرات این کالاها نیز مشمول اخذ مجوز خواهد بود.

با توجه به موارد فوق ممکن است تخلفات زیر در این زنجیره شکل گیرد:

۱. ارز تخصیص داده شده برای واردات کالای خاص به واردات منجر نشده و به شکل‌های مختلف از هدف اصلی منحرف شود.
۲. ارز تخصیص داده شده برای واردات کالای خاص (دارو و کالاهای اساسی) به واردات کالاهای دیگر (مصرفی و لوکس) بیانجامد.
۳. کالای وارد شده با نرخ ارز مرجع، قواعد قیمتگذاری را رعایت نکرده و با نرخ بازار محاسبه شده و توزیع شود.
۴. کالای وارد شده با نرخ ارز مرجع به خارج از کشور صادر شده و ارز



حاصله منجر به ایجاد رانت در بازار خارجی یا داخلی شود.

۵. کالای وارد شده با نرخ ارز مرجع در تولید محصولات داخلی استفاده شده و

قواعد قیمتگذاری را رعایت نکرده و با نرخ بازار محاسبه شده و توزیع شود.

۶. کالای وارد شده با نرخ ارز مرجع در تولید محصولات داخلی استفاده شده و

به خارج از کشور صادر شده و ارز حاصله منجر به ایجاد رانت در بازار خارجی یا داخلی گردد.

۵. مروری بر اولویت‌بندی‌های انجام شده توسط وزارت صنعت، معادن و تجارت^۱

۱-۵. اولویت‌های مشمول دریافت ارز مرجع با نرخ ۱۲,۲۶۰ ریالی

اولویت اول: کالاهای اساسی نظیر گوشت قرمز، گوشت مرغ، گوسفند زنده، جو، ذرت، دانه سویا، کنجاله، روغن خام، شکر خام، شیرخشک صنعتی و ...

اولویت دوم: کالاهایی نظیر داروهای ساخته شده، مواد اولیه دارو و تجهیزات پزشکی که در داخل کشور تولید نمی‌شود.

۲-۵. اولویت‌های مشمول دریافت ارز با نرخ مبادلاتی حدود ۲۵,۰۰۰ ریالی (نرخ متغیر است، تعلق این نرخ به اولویت مذکور بنا به اعلام مراجع مسئول است)

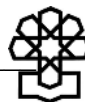
اولویت سوم: شامل حیوانات زنده، بذور، گاو شیری، جوجه یک روزه، جوجه یک روزه

۱. جزئیات کامل اولویت‌بندی دهگانه واردات، معاون سازمان توسعه تجارت به آدرس:

تخم‌گذار، جوجه اجداد، تخم مرغ SPF برای تهیه واکسن، کود، دانه کتان، سموم و ...
 اولویت چهارم: شامل کالاهایی نظیر کائوچو، لاستیک کامیون، پنبه، الیاف مصنوعی،
 آلیاژها، قطعات منفصله، ماشین‌آلات راهسازی، گرانول و ...
 اولویت پنجم: شامل رزین‌ها، روان‌کننده‌ها، کربنات منیزیم، سنگ منیزیم، سنگ
 فلزات، زغال‌سنگ، گازهای کمیاب، سولفات‌ها، ماشین‌آلات چاپ، تراکتور و ...
 اولویت ششم: شامل کالاهایی نظیر نشاسته، روغن زیتون، روغن جلا، لاکتوز،
 کلکوز، کربنات‌ها، میلگرد، ماشین‌آلات راهسازی، روغن‌های صنعتی.
 اولویت هفتم: شامل توتون، تنباکو، اتصالات زانویی، دوربین عکاسی و ...

۳-۵. اولویت‌هایی که تاکنون مشمول دریافت ارز با نرخ مرجع و مبادلاتی
 نشده‌اند (تعلق و یا عدم تعلق ارز به این اولویت‌ها بنا به اعلام مراجع مسئول
 است)

اولویت هشتم: انواع عصاره‌ها، لامپ‌ها، ریش‌تراش‌ها، ماشین‌آلات خاکبرداری،
 یخچال‌فریزر، لاستیک سواری، ماشین رختشویی، ماشین ظرفشویی و ...
 اولویت نهم: شامل تخم پرندگان، ادویه‌جات، کاغذ سیگار و کالاهایی از این دست.
 اولویت دهم: سایر حیوانات زنده، مرغ، خروس، اسب، گوشت پرندگان، کاغذ دیواری،
 موبایل، خودروی سواری، سیگار برگ، کیف، چمدان، لباس و وسایل دیگر.
 شایان ذکر است که هرچند بعضاً تغییراتی از سوی مسئولان دولتی درخصوص
 تغییر در اولویت‌بندی‌ها ارائه می‌شود با این حال تاکنون فهرستی به‌عنوان جایگزین
 اولویت‌بندی فوق ارائه نشده است.



۶. مستندات اخذ شده از دستگاه‌های مسئول

جهت بررسی چگونگی تخصیص ارز به واردات خودرو و جلوگیری از بروز هرگونه تخلف، رانت و فساد در چگونگی استفاده از ارز تخصیصی و همچنین تعیین قواعد حاکم بر واردات خودرو و قیمتگذاری خودروهای سواری وارداتی جلسه‌ای در تاریخ ۱۳۹۱/۸/۱ در کمیسیون اصل نودم مجلس شورای اسلامی با حضور تمامی ذیربطان موضوع^۱ برگزار شد. هرچند نمایندگان دستگاه‌های مختلف به ارائه توضیحاتی در مورد فرآیند واردات خودرو و تخصیص ارز به آن پرداختند با این حال این جلسه دارای نتیجه خاصی در زمینه بروز تخلف در فرآیند تخصیص ارز نبوده و مقرر شد دستگاه‌های مسئول، اطلاعات مربوط به بروز تخلفات و ابهامات موجود در فرآیند تخصیص ارز به خودرو و عملکرد دستگاه مربوط را به مجلس شورای اسلامی ارائه کنند.

متعاقب این امر، جلسه‌ای در تاریخ ۱۳۹۱/۸/۸ با حضور مسئولان مربوط^۲ در مرکز پژوهش‌ها نیز برگزار شد. در این جلسه نیز تمرکز مسئولان دولتی بر تبیین

۱. جلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۱ کمیسیون اصل نودم مجلس شورای اسلامی با حضور: رئیس و اعضای کمیسیون اصل نودم مجلس، بانک مرکزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت، سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

۲. جلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۸ گروه بازرگانی دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با حضور: نمایندگان بانک مرکزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت، سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، گمرک جمهوری اسلامی ایران، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، دیوان محاسبات کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

فرآیند واردات خودرو مبتنی بر قوانین و مقررات مربوط و فرآیند تخصیص ارز بوده و اطلاعاتی درخصوص عملکرد فرآیند مذکور ارائه نشد.

علیرغم درخواست مکتوب مرکز پژوهش‌ها از دستگاه‌های مربوط مبنی بر ارائه مستندات و اطلاعات مربوط به حوزه عملکرد دستگاه مربوط (بجز بخش ثبت سفارش وزارت صنعت، معدن و تجارت که اطلاعات اولیه ثبت سفارش را در جلسه ارائه کردند) سایر سازمان‌ها تا تاریخ تهیه این گزارش هیچ‌گونه مستندی به این مرکز ارائه نکرده‌اند.

نتیجه بررسی‌ها نشان می‌دهد که هرچند به دلیل الزام دولت به قیمتگذاری، سازمان حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده مسئول شناسایی متخلفان و معرفی ایشان به تعزیرات شده است با این حال ارائه پاسخ دقیق در زمینه افرادی که برای واردات خودرو ارز مرجع دریافت کرده‌اند و رعایت زمانبندی در عملکرد تخصیص ارز از مسئولیت‌های بانک مرکزی است که بتواند این اطلاعات را از بانک‌های عامل دریافت و جمع‌بندی کند. بررسی کامل این موضوع در تکمیل زنجیره ثبت سفارش، گشایش اعتبار و ترخیص کالا نیازمند همکاری سازمان‌های دیگر از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت و گمرک جمهوری اسلامی ایران است.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

بررسی‌های انجام شده در این مطالعه حاوی نکاتی به شرح زیر است:

۱. در ماه‌های اخیر، عدم تعادل در بازار ارز در بی‌ثباتی بازارهای متعددی



تأثیرگذار بوده که این موضوع درخصوص کالاهای وارداتی و به خصوص آن دسته از کالاهایی که مشمول قیمتگذاری نمی‌شوند و یا قیمتگذاری برای بازار بعد از فروش اول امکانپذیر نیست (مانند خودرو سواری) و دارای انحصار طبیعی و یا نسبی هستند بسیار پررنگ‌تر بوده و منجر به رشد فزاینده قیمت‌ها شده است. افزایش قیمت این کالاها منجر به افزایش سطح میانگین قیمت‌ها (تورم) و تأثیر بر بازارهای مشابه (تولید خودرو داخلی) می‌شود. به همین دلیل این فرآیند می‌تواند منجر به ایجاد درآمد فزاینده برای گروه‌های خاص واردکننده شده و رانت ایجاد شده زمینه فساد را فراهم سازد.

۲. توجه به موضوع واردات خودرو و تخصیص ارز به آن در شرایطی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که منابع ارزی کشور جهت ورود برخی کالاهای ضروری‌تر با محدودیت‌هایی مواجه بوده و علیرغم این شرایط، ارز موجود به ورود کالاهای خاص مانند خودروهای لوکس خارجی اختصاص یابد. به واسطه تردد و افزایش کمی خودروهای وارداتی لوکس در سطح جامعه این موضوع می‌تواند دارای آثار سوء اجتماعی نیز باشد و از این رو توجه به آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

۳. در سنوات اخیر حدود ۴۰ هزار دستگاه خودرو سواری به صورت سالیانه به کشور وارد شده که ارزش تقریبی آن کمتر از ۱ میلیارد دلار بوده است. هرچند به واسطه برخی سیاست‌های مبتنی بر محدودیت‌های مقداری، واردات خودرو سواری در سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۹ حدود ۸ درصد (۸٪) کاهش داشته است، ولی به دلیل حاشیه سود مناسب این بازار آمار ۷ ماهه ۱۳۹۱ مؤید بیش از ۱۳ درصد افزایش نسبت به دوره مشابه سال قبل است. در ۷ ماهه سال ۱۳۹۱ بیش از ۲۳ هزار

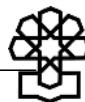
خودرو سواری با ارزش بیش از ۵۰۰ میلیون دلار به کشور وارد شده است.

۴. گمرک جمهوری اسلامی ایران مستند به ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲، برای محاسبه حقوق ورودی متعلقه به خودرو، ارزش دلاری خودرو را در نرخ ۱۲,۲۶۰ ریالی اعلامی توسط بانک مرکزی ضرب کرده که تا زمان اعلام نرخ جدید از طرف بانک مرکزی، این اقدام منطبق بر قانون تلقی می‌گردد. در ضمن افزایش احتمالی این نرخ می‌تواند پیامدهای مخربی از جمله افزایش فزاینده حقوق ورودی و تورم وارداتی داشته باشد و در صورت اعمال باید با راهکارهایی مانند کاهش نرخ تعرفه و نظایر آن به تعدیل قیمت‌ها پرداخت.

۵. درخصوص نرخ ارز مورد نظر گمرک برای تبدیل دلار به ریال، باید به این نکته توجه شود که منظور از این نرخ، نرخ برابری ارز در روز اظهار کالا به گمرک است و نه روز ثبت سفارش و نه روز ترخیص کالا، بنابراین لازم است جهت بررسی صحت نرخ‌های اعمال شده و بازبینی لازم صورت پذیرد.

۶. هرچند رویه حاکم بر واردات خودرو مستند به آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب سال ۱۳۸۲)، قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب سال ۱۳۸۶) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب سال ۱۳۸۹) است با این حال مقررات مربوط به واردات خودرو در سنوات اخیر روند باثباتی نداشته و به فراخور زمان به صورت‌های مختلف انجام و همین امر زمینه‌ساز بی‌ثباتی در بازار بوده و رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها شده است.

۷. تعداد شرکت‌های فعال برای واردات رسمی به کشور مؤید پرننگ بودن درجه انحصاری واردات خودرو بوده به نحوی که برای واردات هر مدل از خودرو تنها یک



شرکت به صورت انحصاری در کشور فعالیت می‌کند.

۸. هرچند آمار ثبت سفارش خودرو به معنای واردات تمامی این خودروها به کشور نمی‌باشد، ولی مسلماً باید با آمار واقعی واردات تناسب داشته باشد. ثبت سفارش ۴۹۸,۸۳۹ خودرو به ارزش تقریبی ۱۰ میلیارد و ۶۷۷ میلیون دلار در دوره زمانی ۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸ درحالی که واردات رسمی خودرو در سال ۱۳۹۰ تنها حدود ۳۹,۷۶۵ خودرو با حدود ۸۲۸ میلیون دلار بوده است حاکی از وجود مشکلاتی در مقررات ثبت سفارش و لزوم بازنگری در آن است.

۹. بررسی آمار ثبت سفارش در سنوات مختلف حاکی از وجود رانت فزاینده به صورت انحصاری است. وجود یک ردیف ثبت سفارش در دوره ۱۳۹۰/۴/۱۹ تا ۱۳۹۱/۸/۸ به تعداد ۳۷۴,۹۹۹ خودرو سواری با ارزش ۸ میلیارد و ۱۴۵ میلیون دلار از کشور امارات متحده عربی و موارد مشابه آن بیانگر وجود نوعی انحصار در واردات و ضرورت بازنگری در قواعد حاکم بر این بازار است.

۱۰. یکی دیگر از نکاتی که در ثبت سفارش باید مورد نظر قرار گیرد، زمانبندی مربوط به تاریخ ثبت سفارش است. هر فقره ثبت سفارش دارای مدت اعتبار ۶ ماهه است که با رعایت مقررات مربوط یکبار قابل تمدید می‌باشد. با توجه به احتمال سوءاستفاده از این موضوع و انجام واردات به واسطه ثبت سفارش‌های مربوط به سنوات گذشته لازم است درخصوص اصالت این اسناد و نحوه و مدت تمدید آنها بررسی‌های لازم صورت گیرد.

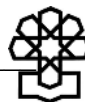
۱۱. هرچند روش‌های مختلف دریافت ارز برای واردات از مسیرهای مشخصی صورت می‌پذیرد. با این حال با توجه به تغییرات متعدد مقررات تخصیص ارز برای

واردات، احتمال بروز تخلفاتی در این راستا بیش از پیش می‌باشد. ارائه آمارهای مربوط به اینکه کدام یک از واردکنندگان خودرو، در چه تاریخی و با چه نرخ، ارز مورد نیاز خود را با چه ارزشی دریافت کرده‌اند برعهده بانک‌های عامل بوده و بانک مرکزی مسئول جمع‌بندی و ارائه آمار مذکور است و با توجه به استفاده از ابزارهای الکترونیکی و لزوم ثبت این اسناد، امکان ارائه آنها در کوتاه‌ترین زمان میسر است.

۱۲. با توجه به شرایط تخصیص نرخ ارز به تمام کالاها تا قبل از محدودیت‌های ارزی و حتی تصریح بانک مرکزی به سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز در ابلاغیه مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۹ هیچ‌گونه محدودیت قانونی و مقرراتی درخصوص اعطای ارز با نرخ مرجع ۱۲۲۶۰ ریالی برای واردات خودرو تا تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ وجود نداشته است. موضوعی که در این خصوص با توجه به محدودیت‌های ارزی در ماه‌های ابتدایی سال مطرح است، عکس‌العمل دیر هنگام مسئولان بانکی و سایر دستگاه‌های متولی درخصوص نظارت و حراست از منابع محدود ارزی است.

۱۳. با توجه به ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۴/۲۶ بانک مرکزی، بانک‌های عامل مجاز به گشایش اعتبار اسنادی، ثبت برات اسنادی و یا حواله با نرخ رسمی (مرجع ۱۲,۲۶۰ ریالی) برای واردات خودرو سواری نمی‌باشند و هرگونه اقدام مغایر این حکم توسط بانک‌های عامل تخلف محسوب می‌شود. حکم این مصوبه متعاقباً در ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۵/۸ بانک مرکزی و ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۷/۳ درخصوص ایجاد مرکز مبادلات ارزی نیز مورد تأکید مجدد قرار گرفت. ارائه اطلاعات دقیق در این خصوص برعهده بانک مرکزی است.

۱۴. با توجه به ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۴/۲۶ بانک مرکزی، کلیه ثبت سفارش‌های



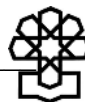
صادرده خودرو سواری قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ که تا تاریخ مذکور هیچ‌گونه وجهی بابت تمام و یا قسمتی از آنها پرداخت نشده است، قابل اقدام نبوده و استفاده از این اسناد توسط بانک‌های عامل تخلف محسوب می‌شود. حکم این مصوبه متعاقباً در ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۵/۸ بانک مرکزی نیز مورد تأکید مجدد قرار گرفت و حتی در بخشنامه مورخ ۱۳۹۱/۵/۲۵ بانک مرکزی بر این نکته تأکید شد که کلیه ثبت سفارش‌های قبل از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ که توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت صادر شده ولی تعیین گروه (اولویت) نشده‌اند، می‌باید جهت اولویت‌بندی به وزارت مذکور مراجعه کنند. ارائه اطلاعات دقیق در این خصوص برعهده بانک مرکزی است.

۱۵. با توجه به وجود سه نرخ مختلف، ارز مرجع، ارز مبادلاتی و ارز بازار آزاد می‌توان عنوان کرد که اعطای نرخ ارز مرجع و حتی مبادلاتی به واردات کالای خاص و یا واردکننده خاص به معنای اعطای یارانه ارزی است. هدف اصلی اعطای ارز یارانه‌ای، تأمین کالاهای مورد نیاز جامعه و بخش تولید با قیمت یارانه‌ای (پایین‌تر از بازار) است. همچنین مصوبه مورخ ۱۳۹۱/۷/۸ هیئت‌وزیران به موضوع لزوم قیمت‌گذاری و ممنوعیت صادرات برای کالاهای وارداتی با نرخ مرجع و یا محصولات تولیدی از این قبیل کالاها اشاره دارد. بنابراین امکان بروز تخلف در اجرای این مصوبه به صورت‌های مختلف ممکن است و لازم است سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان نسبت به بررسی این موضوع دقت لازم را معمول دارد. درخصوص قیمت‌گذاری خودرو سواری وارداتی نیز هرچند بررسی این موضوع با کنترل قیمت فروش نمایندگی‌های رسمی امکانپذیر است، ولی بعد از فروش توسط نمایندگی امکان قیمت‌گذاری برای خودرو سواری در دست مردم بسیار

مشکل و تا حدی غیرممکن می‌نماید.

۱۶. بررسی میزان و موارد تخصیص ارز مرجع به خودرو سواری بعد از وضع مقررات محدودکننده و احصای موارد تخلف تنها در گرو اخذ اطلاعات کامل از مراجع ذیربط است. این درحالی است که مباحث مطروحه از طرف مسئولان در جلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۸ در کمیسیون اصل نودم مجلس شورای اسلامی و جلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۸ گروه بازرگانی دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی تنها حاوی نکاتی پیرامون فرآیند قانونی و مقرراتی مربوط به تخصیص ارز به خودرو سواری است و هیچ‌گونه مستنداتی درخصوص عملکرد دستگاه‌های مربوط در اجرای این مقررات ارائه نشده است.

شایان توجه است که اعمال محدودیت و ممنوعیت برای واردات خودرو سواری مشابه آنچه در هفته‌های اخیر به‌عنوان ممنوعیت ثبت سفارش خودرو سواری مطرح شده است تنها در کوتاه‌مدت و با هدف ساماندهی قواعد ارزی حاکم بر واردات خودرو سواری قابل توصیه است و هرگونه ممنوعیت بلندمدت منجر به افزایش قیمت خودروهای وارداتی و ایجاد رانت برای توزیع‌کنندگان انحصاری و همچنین افزایش قیمت خودروهای سواری تولید داخل و از بین رفتن فضای رقابتی برای ارتقای کیفیت تولیدات داخلی می‌شود.



راهکارها و توصیه‌های سیاستی

۱. برنامه‌ریزی در راستای حذف انحصار نسبی موجود در بازار خودروهای وارداتی.
۲. استفاده از ابزارهای اقتصادی مانند مالیات بر تفاوت قیمت خرید و فروش در راستای کنترل افزایش کاذب قیمت‌ها.
۳. ثبات مقررات حاکم بر تخصیص ارز به منظور جلوگیری از هرگونه سوءاستفاده و امکان نظارت بر عملکرد دستگاه‌های متولی.
۴. شفاف‌سازی و تعیین تکلیف گمرک جمهوری اسلامی ایران درخصوص نرخ برابری اعلامی توسط بانک مرکزی برای اعمال ماده (۱۴) قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ درخصوص تبدیل ارزش دلاری به ریال و اخذ حقوق ورودی با رعایت آثار این اقدام بر اقتصاد کلان و شاخص‌های تورمی و استفاده از راهکارهایی مانند کاهش نرخ تعرفه و نظایر آن.
۵. ساماندهی نظام حاکم بر تعیین تعرفه (نرخ حقوق ورودی) خودرو سواری با جهت‌دهی ورود خودروهایی با حجم موتور و میزان مصرف اندک به جای واردات خودروهای لوکس و ایجاد رقابت در فضای تولید ملی،
۶. تفحص درخصوص حسن اجرای عملکرد گمرک در اخذ حقوق ورودی براساس نرخ برابری ارز در روز اظهار کالا و عدم استفاده از نرخ برابری ارز در روزهای ثبت سفارش و یا ترخیص.
۷. بازنگری در آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو (مصوب سال ۱۳۸۲)، قانون

حمایت از مصرف‌کننده خودرو (مصوب سال ۱۳۸۶) و آیین‌نامه اجرایی آن (مصوب سال ۱۳۸۹) با هدف ثبات در بازار، ایجاد رقابت و حذف رانت برای عده‌ای از واردکنندگان و جلوگیری از تغییرات غیرمنطقی قیمت‌ها.

۸. ایجاد فضای رقابتی با توجه به تعداد شرکت‌های فعال برای واردات رسمی خودرو.

۹. بازنگری اساسی در قواعد مربوط به ثبت سفارش خودرو به واسطه عدم تناسب فاحش میان تعداد خودرو ثبت سفارش شده با تعداد خودرو وارداتی.

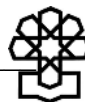
۱۰. بررسی موضوعی و پرونده‌های خاص مربوط به ثبت سفارش‌های عمده خودرو با تعداد غیرمنطقی (بعضاً در یک مورد ثبت سفارشی نزدیک به ۸ برابر واردات کل خودرو در کشور). این حجم ثبت سفارش در سال ۱۳۹۱ که مقام معظم رهبری حمایت از تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی را مطرح فرمودند فشار مضاعف بر تولید داخلی است.

۱۱. تفحص درخصوص حسن اجرای عملکرد گمرک در بررسی اصالت اسناد ثبت سفارش و یا نحوه تمدید این اسناد به مدت طولانی.

۱۲. ارائه آمار دقیق از بانک‌های عامل از طریق بانک مرکزی درخصوص اینکه کدام یک از واردکنندگان خودرو، در چه تاریخی و با چه نرخ، ارز مورد نیاز خود را با چه ارزشی دریافت کرده‌اند.

۱۳. مطالبه دلایل مربوط به عکس‌العمل دیرنگام درخصوص حراست از منابع محدود ارزی کشور.

۱۴. اخذ اطلاعات و بررسی عملکرد بانک‌های عامل در گشایش اعتبار اسنادی، ثبت



برات اسنادی و یا حواله با نرخ رسمی مرجع برای خودرو سواری بعد از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸.

۱۵. بررسی پرونده‌های تشکیل شده برای ترخیص خودرو بعد از تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۸ به منظور کنترل ثبت سفارش‌های صادره و لزوم اصلاح آنها با توجه به اولویت‌بندی‌های جدید.

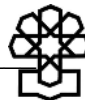
۱۶. لزوم نگاه ویژه به ارز مرجع و ارز مبادلاتی به‌عنوان یارانه ارزی و رعایت قواعد و ضوابط خاص مترتب بر آن به جهت رعایت مقررات قیمتگذاری و محدودیت برای صادرات.

۱۷. لزوم نگاه کوتاه‌مدت و موقت به هرگونه اعمال محدودیت و ممنوعیت برای واردات خودرو سواری با توجه به لزوم ساماندهی قواعد ارزی حاکم بر واردات خودرو با هدف جلوگیری افزایش قیمت خودروهای وارداتی و به‌تبع آن خودروهای سواری تولید داخل و پرهیز از ایجاد هرگونه رانت برای توزیع‌کنندگان انحصاری و حفظ فضای رقابتی حداقلی برای ارتقای کیفیت تولیدات داخلی.

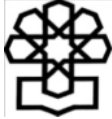
۱۸. تکلیف دستگاه‌های متولی به ارائه آمار و اطلاعات و مستندات و پرونده‌های درخواستی براساس جلسات کمیسیون اصل نودم مجلس و مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی و مکاتبات ارسالی.

منابع و مأخذ

۱. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۴/۲۶ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، درخصوص تعلق نرخ ارز مرجع به کالاهای اولویت اول تا پنجم .
۲. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۷/۳ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، درخصوص ایجاد مرکز مبادلات ارزی.
۳. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۱/۵/۸ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، درخصوص تعلق نرخ ارز مرجع به گروه‌های اول و دوم کالایی.
۴. ابلاغیه مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۹ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، درخصوص سیاست یکسان‌سازی نرخ ارز.
۵. آمار ثبت سفارش واردات، کد گزارش 1 - 89 - RPT - IOMS، سیستم مکانیزه مدیریت سفارشات واردات، وزارت صنعت، معدن و تجارت، تاریخ صدور گزارش ۱۳۹۱/۰۸/۰۸.
۶. آمار و اطلاعات سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران <http://www.irica.gov.ir>.
۷. آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو، مصوب سال ۱۳۸۹ هیئت‌وزیران.
۸. آیین‌نامه ضوابط فنی واردات خودرو، مصوب سال ۱۳۸۲ هیئت‌وزیران.
۹. بخشنامه مورخ ۱۳۹۱/۵/۲۵ بانک مرکزی درخصوص مقررات ثبت سفارش و تأیید و یا عدم تأیید آن توسط بانک‌های عامل.
۱۰. جزئیات کامل اولویت‌بندی ده‌گانه واردات، معاون سازمان توسعه تجارت به آدرس: <http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=13910502000784>
۱۱. سایت خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا) به آدرس الکترونیکی: <http://isna.ir/fa/news/91081710863> روز چهارشنبه ۱۳۹۱/۸/۱۷.
۱۲. سایت رسمی سیستم مدیریت ثبت سفارش سفارشات واردات (ثبتارش) وزارت صنعت، معدن و تجارت به آدرس الکترونیکی: <http://sabtaresh.tpo.ir> روز دوشنبه ۱۳۹۱/۸/۲۲.
۱۳. صورتجلسه مورخ ۱۳۹۰/۲/۸ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با حضور



- نمایندگان گمرک جمهوری اسلامی ایران، وزارت صنایع وقت و وزارت بازرگانی وقت.
۱۴. صورتجلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۱ کمیسیون اصل نودم مجلس شورای اسلامی با حضور: رئیس و اعضای کمیسیون اصل نودم مجلس، بانک مرکزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت، سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
۱۵. صورتجلسه مورخ ۱۳۹۱/۸/۸ گروه بازرگانی دفتر مطالعات اقتصادی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با حضور: نمایندگان بانک مرکزی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان توسعه تجارت، سازمان حمایت تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، گمرک جمهوری اسلامی ایران، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، دیوان محاسبات کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
۱۶. قانون امور گمرکی، مصوب ۱۳۹۰/۸/۲۲ مجلس شورای اسلامی.
۱۷. قانون حمایت از مصرف‌کننده خودرو، مصوب سال ۱۳۸۶ مجلس شورای اسلامی.
۱۸. گزارش بررسی ابعاد مختلف ثبت سفارش خودرو، براساس درخواست مورخ ۱۳۹۰/۱/۲۴ جناب آقای دهدشتی نماینده وقت مردم آبادان در دوره هشتم مجلس شورای اسلامی.
۱۹. مصوبه مورخ ۱۳۹۱/۷/۸ هیئت‌وزیران درخصوص لزوم قیمتگذاری و ممنوعیت صادرات کالاهای وارداتی با نرخ ارز مرجع و محصولات تولید که این کالاها در تولید آن به‌کار رفته‌اند.



شماره مسلسل: ۱۲۶۷۶

مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: واردات خودرو سواری و ارز تخصیصی به آن

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازرگانی)

تهیه و تدوین: سعید غلامی باغی

همکار: صمد عزیزنژاد

ناظر علمی: فتح‌اله تاری

مقتضی: کمیسیون اصل نودم قانون اساسی

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. خودرو سواری

۲. ارز

۳. گمرک

۴. بانک مرکزی

تاریخ انتشار: ۱۳۹۱/۸/۳۰