

**گزارش جلسه کارگروه تخصصی کارشناسی دبیرخانه شورای گفت و گوی استان خراسان رضوی**

**عنوان جلسه:** سی و چهارمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان رضوی  
**بررسی عوامل افزایش قیمت تمام شده حمل و نقل ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغانی، عدم اجرای موارد قانونی از محل بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی پیرامون نوسازی ناوگان حمل و نقل و واردات کامیون کارکرده.**

تاریخ: ۱۴۰۳/۰۷/۰۲

روز: دوشنبه

**حاضرین در جلسه:**

دفتر هماهنگی امور سرمایه گذاری و اشتغال استانداری خراسان رضوی، اداره کل صنعت، معدن و تجارت خراسان رضوی، اداره کل امور اقتصادی و دارایی خراسان رضوی، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی، اداره کل حفاظت محیط زیست استان خراسان رضوی، اداره کل استاندارد استان خراسان رضوی، اداره کل گمرک مشهد، شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه خراسان رضوی، اتاق مشترک بازرگانی ایران و افغانستان، کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق، اتحادیه صادرکنندگان استان خراسان رضوی، کانون انجمن های صنفی کارفرمایی صنایع خراسان رضوی

**غائبین در جلسه:**

انجمن صنفی کارفرمایی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده.

**دستور جلسه:**

- بررسی عوامل افزایش قیمت تمام شده حمل و نقل ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغانی
- عدم اجرای موارد قانونی از محل بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی پیرامون نوسازی ناوگان حمل و نقل و واردات کامیون کارکرده:
  - الف) عدم اجرای بند (الف) تبصره (۳) ماده واحده قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو
  - ب) اجرای تبصره (یک) ماده (۸) تصویب نامه شماره ۲۴۳۳۶۸/ت/۶۱۳۸۷/هـ مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۲۸ در خصوص دستورالعمل اجرایی اسقاط خودروهای فرسوده جهت واردات و تولید انواع خودرو موضوع ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو.

**خلاصه مذاکرات****دستور کار اول: بررسی عوامل افزایش قیمت تمام شده حمل و نقل ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغانی**

در سی و چهارمین جلسه دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان، عوامل افزایش قیمت تمام شده حمل و نقل ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغانستانی و عدم اجرای موارد قانونی از محل بند «ث» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی توسعه، (پیرامون نوسازی ناوگان حمل و نقل و واردات کامیون کارکرده) طرح و بررسی گردید.

«علی اکبر لبافی»، رئیس این دبیرخانه در ابتدای این نشست با بیان اینکه ناوگان حمل و نقل کامیونی استان نیاز به نوسازی دارند، اظهار کرد: به دلیل عدم نوسازی و افزایش هزینه های حمل بار، سهم استان از حمل و نقل بین المللی مناسب نیست.

وی افزود: برای صادرات و ترانزیت کالا میان ایران و افغانستان، سهم استفاده از ناوگان حمل و نقل افغانستانی بیشتر از ایران است، چراکه عنوان می گردد هزینه حمل و نقل بین المللی با کامیون های ایرانی بیشتر از کامیون های افغانستانی است. این در حالی است که سوخت در ایران ارزان تر از افغانستان است و سوالی که در اذهان متبادر می شود این است که علت افزایش هزینه حمل و نقل بین المللی با ناوگان ایرانی چیست؟



لبافی تاکید کرد: یکی از دلایل افزایش هزینه حمل بار با ناوگان ایرانی، توقف این ناوگان در مرز افغانستان و هزینه‌های مترتب بر آن است. افزایش توقف، هزینه حمل را بیشتر می‌کند و از سویی، ناوگان ایرانی در زمان برگشت از این کشور، خالی است. ضمن اینکه در مرز، مسیر ویژه‌ای برای کامیون‌های باربری وجود ندارد و این امر معطلی آنان را در پی دارد. این عوامل سبب افزایش هزینه‌های باربری با ناوگان ایرانی شده است؛ لذا ضرورت دارد که مزیت رقابتی و ظرفیت‌های حمل‌ونقلی استان افزایش یابد و موانع این حوزه برطرف گردد.

### افزایش هزینه حمل بار با ناوگان ایرانی به دلیل توقف کامیون‌ها در مرز است

سپس «ابراهیم عطایی»، نایب رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق بازرگانی مشهد با اشاره به مرزهای مشترک ایران و افغانستان، عنوان کرد: استان سیستان و بلوچستان یک مرز مشترک با افغانستان دارد که بخشی از صادرات از این مسیر صورت می‌گیرد و به دلیل فقدان ناوگان حمل‌ونقل بین‌المللی مناسب در این استان، تمامی حمل‌ونقل در مرز مشترک سیستان و بلوچستان با افغانستان توسط ناوگان افغانستانی انجام می‌شود.

وی، مرز دوغارون را یکی از مرزهای مهم میان ایران و افغانستان دانست و افزود: متأسفانه برخی از معضلات و چالش‌ها در مرز دوغارون تاکنون رفع نشده است. مسئولان افغانستان در تلاشند که حمل‌ونقل بین‌المللی با ناوگان این کشور را افزایش دهند. به همین خاطر شرایطی برای ناوگان ایرانی در مرز به وجود آورده و توقف کامیون‌های ایرانی افزایش پیدا کرده است.

عطایی خاطرنشان کرد: افزایش هزینه حمل‌ونقل بین‌المللی با ناوگان ایرانی به دلیل توقف کامیون‌ها در مرز است و با افزایش تردد در مرز دوغارون، برخی از چالش‌ها برای ناوگان ایرانی رفع می‌شود. در صورتی که توقف در مرز کاهش پیدا کند، هزینه حمل نیز کاهشی خواهد بود.

وی در بخش دیگر سخنانش به عدم توازن در صف کامیون‌های افغانستان و ایران در مرز دوغارون اشاره و تاکید کرد: افغانستان عقیده دارد که تمامی کامیون‌ها برای خروج از مرز باید در یک صف قرار گیرند. در حالی که با افزایش صف‌ها و جداسازی کامیون‌های باری از غیرباری، توقف در مرزها کاهش پیدا می‌کند. همچنین، با افزایش بهره‌وری یا تامین نیروی انسانی در خدمات گذرنامه در مرز بخشی از این چالش رفع خواهد شد. باید راندمان فعالیت در مرزهای مشترک ایران و افغانستان و تعداد گمرک‌های مرزی میان دو کشور افزایش پیدا کند.

عطایی یکی دیگر از چالش‌های ناوگان ایرانی در مرزهای مشترک ایران و افغانستان را عدم صدور مجوز برای استراحت رانندگان ایرانی در کامیون‌ها دانست و بیان کرد: با ۲۴ ساعته شدن (فعالیت شبانه‌روزی) مرزهای مشترک ایران و افغانستان، برخی از چالش‌ها در این حوزه رفع می‌شود؛ اما متأسفانه امکان و شرایط این امر فراهم نیست و باید از حداکثر امکانات فعلی برای بهبود شرایط استفاده کرد.

وی خاطرنشان کرد: هم‌اکنون ناوگان افغانستانی برای حمل بار با محدودیت تناژ مواجه نیستند که این امر سبب کاهش مزیت رقابت‌پذیری ناوگان ایرانی می‌شود.



### نرخ حمل بار رابطه مستقیمی با زمان حمل کالا دارد

«قربانی»، عضو کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق بازرگانی مشهد نیز تاکید کرد: افزایش زمان حمل و نقل، مزیت رقابتی را از ناوگان ایرانی بین المللی اخذ کرده است. نرخ حمل بار، رابطه مستقیمی با زمان حمل کالا دارد. وی ادامه داد: با افزایش زمان کاری در مرزهای مشترک ایران و افغانستان، توقفها کاهش پیدا می کند. هم اکنون مدت زمان توقف کامیون های ایرانی در مرز دوغارون به ۲۰ روز رسیده است. از سویی، طبق قوانین کشور افغانستان، رانندگان کامیون حق خواب در این ناوگان را نداشته و باید در کنار ماشین استراحت کنند.

«سید محمد دانش»، عضو کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق مشهد تاکید کرد: باید ساختار مدیریت مرزها در ایران و افغانستان اصلاح گردد. همچنین، برنامه ریزی جامعی برای ۵ سال آتی برای مرز دوغارون، صورت گیرد. اصلاح ساختار مرزها، برقراری نظم، افزایش خدمات دهی و... از راهکارهای موجود در حل مسئله توقف ناوگان در مرز ایران و افغانستان است. بحث دیگر، تعیین متولی اصلی در مرزهاست؛ در مرز دوغارون نیازمند معرفی یک متولی واحد هستیم.

### با تکمیل طرح جامع دوغارون، کاهش توقفها و روان سازی تردد در مرز صورت می گیرد

در ادامه، «علیرضا تیموری»، نماینده اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان با تاکید بر اینکه کرایه حمل و نقل بین المللی به صورت توافقی تعیین می شود، عنوان کرد: مهم ترین علت تفاوت کرایه حمل بار توسط ناوگان افغانستانی و ایرانی، توقف طولانی ناوگان ایرانی در مرزهاست. متاسفانه در مرز افغانستان، اولویت تردد به ناوگان افغان داده می شود. اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان تمهیداتی برای این موضوع اندیشیده است. به گونه ای که در ازای ورود هر کامیون ایرانی، یک کامیون افغان حق ورود به کشور را دارد. در روزهای اخیر این مسئله سبب کاهش توقف ناوگان شده و کرایه حمل نیز اندکی کاهش پیدا کرده است.

وی افزود: بر اساس قوانین کشور افغانستان، محدودیت بارگیری وجود ندارد و کامیون های افغان با چالش اضافه تناژ مواجه نیستند. به همین خاطر دو الی سه برابر یک کامیون ایرانی بار جابه جا می کنند که سبب کاهش هزینه های حمل بار برای آنان می شود. کامیون های ایرانی امکان چنین کاری را ندارند.

تیموری با تاکید بر اینکه کاهش هزینه های حمل برای صادرکنندگان مزیت محسوب می شود، خاطرنشان کرد: بهترین راهکار موجود، افزایش ساعت کاری در مرزها و افزایش بهره وری فعالیتها در مرز است. بر اساس قوانین راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، رفتار متقابل نسبت به تصمیمات کشور مقابل، امری طبیعی بوده که در روزهای اخیر منجر به تسهیل تردد شده است.

وی ادامه داد: طرح جامع دوغارون نیز در حال تکمیل است. ارگان و نهادهای متولی متعددی در این طرح دخیل هستند و با تکمیل این طرح، برخی از چالش های میان ایران و افغانستان در مرز رفع خواهد شد. این طرح تاکنون ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. با تکمیل طرح جامع دوغارون، توقفها در مرز کاهش و روان سازی تردد صورت می گیرد.



### پیشنهاد استفاده از ایستگاه راه آهن شمتیغ برای صادرات به افغانستان

سپس، «غلامعلی نبوی نژاد»، کارشناس گمرک مشهد با تاکید بر اینکه وضعیت سرعت خروج کامیون های ایرانی سبب افزایش هزینه های حمل بار شده است، عنوان کرد: چالش و موانع قانونی برای کاهش زمان توقف در مرز دوغارون و سرعت خروج آنان از مرز افغانستان وجود دارد که گمرک مشهد امکان رفع این موارد را ندارد. در این راستا ضرورت دارد بخشی از قوانین در این حوزه اصلاح گردد.

نبوی نژاد در بخش دیگر سخنانش پیشنهاد استفاده از مرز ریلی میان ایران و افغانستان برای افزایش صادرات را مطرح و بیان کرد: استفاده از مرز ریلی، موجب افزایش صادرات می شود. مرز ریلی، کاهش توقف و هزینه حمل را به دنبال دارد. با فعال سازی و افزایش تردها در ایستگاه راه آهن شمتیغ (در مرز مشترک ایران و افغانستان)، هزینه حمل بار کاهش پیدا می کند.

### تاکید بر استفاده از دیپلماسی برای رفع چالش ها در مرز دوغارون

«مهدی وطن پرست»، رئیس گروه تولید استانداری خراسان رضوی نیز با تاکید بر حضور نماینده وزارت امور خارجه در شرق و شمال کشور در جلسات دبیرخانه شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان، بیان کرد: باتوجه به محدودیت های ناوگان ایرانی، مزیت رقابتی آنان در مقابل ناوگان افغانستانی کاهش پیدا کرده است. با گسترش مرزهای مشترک و گمرکات، سرعت عبور و مرور کامیون ها در مرز افزایش پیدا می کند و با استفاده از ظرفیت دیپلماسی، برخی از چالش ها قابلیت رفع دارند.

لبافی، رئیس دبیرخانه شورای گفت و گوی استان در جمع بندی مباحث این دستور کار عنوان کرد: کاهش توقف در مرزها، افزایش بهره وری نیروهای انسانی در مرزها، محدودیت برای کاهش تناژ بار ناوگان افغانستانی و... از جمله راهکارهای پیشنهادی این جلسه است که در جلسه مشترک با نماینده وزارت امور خارجه در شرق و شمال کشور مطرح خواهد شد و نتیجه به متولیان این حوزه ارسال خواهد شد. همچنین، تدوین طرح جامع دوغارون در این حوزه اهمیت زیادی دارد.

### دستور کار دوم: عدم اجرای موارد قانونی از محل بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی پیرامون نوسازی ناوگان حمل و نقل و واردات کامیون کارکرده:

الف) عدم اجرای بند (الف) تبصره (۳) ماده واحده قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو  
ب) اجرای تبصره (یک) ماده (۸) تصویب نامه شماره ۲۴۳۳۶۸/ت/۶۱۳۸۷/هـ مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۲۸ در خصوص  
دستورالعمل اجرایی اسقاط خودروهای فرسوده جهت واردات و تولید انواع خودرو موضوع ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو.

سپس جلسه وارد بررسی دستور کار دوم شد. «سارا مسعودیان»، کارشناس اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان با تاکید بر لزوم نوسازی تمامی ناوگان، اظهار کرد: در گذشته، تسهیلات و شرایطی برای نوسازی ناوگان فرسوده فراهم



می شد که دیگر وجود ندارد و با توجه به شرایط موجود، رانندگان امکان نوسازی ناوگان حمل و نقل باری را نداشته و به تسهیلات نیاز دارند.

### شرکت های حمل و نقلی امکان استفاده از ظرفیت های قانونی برای نوسازی ناوگان حمل و نقل بین المللی ندارند

«امید خدادادی»، دبیر کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق بازرگانی مشهد نیز بیان کرد: در بند «ث» ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور، به نوسازی ناوگان حمل و نقل و واردات کامیون کار کرده اشاره شده است. همچنین، بند «الف» تبصره ۳ ماده واحده قانون اصلاح ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و تبصره یک ماده ۸ تصویب نامه در خصوص دستورالعمل اجرایی اسقاط خودروهای فرسوده جهت واردات و تولید انواع خودرو موضوع ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو، از مواد قانونی است که اجرایی نمی شود.

وی خاطرنشان کرد: تنها مالکان اصلی ناوگان، امکان نوسازی را دارند. در حال حاضر این قانون اجرایی نمی شود و شرکت های حمل و نقلی امکان استفاده از این شرایط ندارند و سامانه ثبت سفارش برای واردات کامیون نیز بسته است. «قربانی»، عضو کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی اتاق بازرگانی مشهد نیز تاکید کرد: با توجه به اینکه ثبت سفارش جهت واردات کامیون از آذرماه سال قبل صورت نگرفته است در ابتدا باید این امکان فراهم گردد ضمن اینکه در خصوص تفویض اختیار از مرکز به استانها نیز پیگیری لازم صورت گیرد.

دانش، عضو کمیسیون حمل و نقل اتاق مشهد نیز عنوان کرد: باید سازوکاری فراهم گردد تا امکان ثبت سفارش برای شرکت های حمل و نقلی به وجود آمده و نوسازی ناوگان صورت پذیرد.

لبافی در پایان تاکید کرد: ابتدا باید سامانه ثبت سفارش ها برای واردات کامیون بازگشایی شود. در خصوص چالش خودمالکی و شرکتی ناوگان نیز باید بحث و بررسی شود تا پیشنهاد اصلاحی برای این موضوع ارائه گردد. بررسی ظرفیت های قانونی برای ارائه تسهیلات ارزان قیمت به منظور نوسازی ناوگان نیز در جلسات آتی صورت خواهد گرفت.

### گزارش کار و پیشنهادات

#### شرح دستور کار اول: بررسی عوامل افزایش قیمت تمام شده حمل و نقل ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغانی

در یکصد و هجدهمین جلسه شورای گفت و گوی استان مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۲۸ و بیست و یکمین جلسه دبیرخانه شورا گفت و گو مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۱۱ با دستور کار طرح موانع و مشکلات دریافت عوارض متقابل از ناوگان افغانستانی (عوارض خاک پولی) مقرر گردید اتحادیه صادر کنندگان، اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان و کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و امور مرزی، دلایل قیمت تمام شده حمل و نقل بسیار زیاد ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغانی و استفاده از ظرفیت ناوگان افغانی در ایران و چالش های احتمالی در این خصوص بررسی و اعلام نظر نمایند. اداره کل راهداری طی مکاتبه شماره ۳۱/۶۰۰۹۰ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۱۳ مهمترین علت افزایش قیمت تمام شده حمل کالاهای صادراتی با ناوگان ایرانی در مقایسه با ناوگان افغان را:



۱- موضوع توقف و خواب ناوگان ایرانی در قلمرو افغانستان، با توجه به اینکه در حالت عادی میزان توقف عادی ناوگان ایرانی در خاک افغانستان به طور متوسط بین یک هفته تا دو هفته می باشد و در برگشت نیز بصورت خالی تردد می نماید این موضوع علاوه بر هزینه حمل باعث افزایش دموژاژ کانتینرها می گردد و بنابراین ناوگان ایرانی که می تواند در هر ماه حداقل سه سرویس از بندر به هرات انجام دهد عملاً کمبود ناوگان فعال ایرانی را در مسیر به همراه خواهد داشت.

۲- بر اساس سوابق توقف ناوگان ایرانی در پارکینگ های اسلام قلعه در مسیر برگشت شرایطی است که دولت افغانستان در راستای حمایت از ناوگان افغانی خود و باهدف افزایش سهم تردد نسبت به ناوگان ایرانی ایجاد می نماید.

۳- با توجه به میزان توقف ناوگان ایرانی معمولاً برای جبران هزینه های خواب و توقف خود کرایه حمل بیشتری را نسبت به ناوگان افغان پیشنهاد می نمایند و لذا علیرغم اینکه ناوگان افغان در قلمرو جمهوری اسلامی ایران هزینه ای تحت عنوان مابه التفاوت سوخت پرداخت می نماید اما در مجموع قیمت تمام شده حمل کمتری را نسبت به ناوگان ایرانی دارد.

۴- مواد فوق باعث تمایل رانندگان ایرانی برای ترانشیپمنت کالا در مرز شده است لذا افزایش رویه حمل یکسره می تواند در ایجاد تردد روان و آسان و ارزان تر نقش مهمی داشته باشد.

۵- تا سال گذشته سهم ناوگان ایرانی به ناوگان افغانستانی در مرز دوغارون ۳۰ به ۷۰ بوده است اما در حال حاضر با تمهیداتی که در نظر گرفته شده است و صدور مجوزهای ورود موقت ناوگان بر اساس کارکرد و شرایط تردد روزانه در مرز توان لازم بین سهم ایرانی و افغانستانی به صورت ۵۰-۵۰ فراهم شده است.

اتحادیه صادرکنندگان طی مکاتبه شماره ۰۲۷۸-۱۴۰۳ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۱۴ عنوان نمود قسمت اعظم تجارت کشور با افغانستان و آسیای میانی از طریق حمل و نقل جاده ای صورت می گیرد که با توجه به عوامل ذیل کاهش سرعت حمل و نقل را در کشور داریم:

- ۱- نبود زیرساخت های مورد لزوم در حمل و نقل
  - ۲- فرسوده بودن ناوگان حمل و نقل که باعث عدم استقبال از ناوگان ایرانی می شود
  - ۳- عدم ارتباط کامیون ها با شرکت های حمل و نقل
- کمیسیون حمل و نقل ترانزیت و امور مرزی نیز طی مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۲۱۹۸/د مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۱۷ اعلام نمود کرایه های حوزه حمل و نقل بین المللی تابع عرضه و تقاضا می باشد و متفاوت از حمل و نقل داخلی است و با توجه به شرایط مرز و ترافیک موجود و توقفات طولانی در مرزها کرایه ها افزایش می یابد. ضمناً قوانین محل در حوزه ثبت سفارش کامیون و واردات قطعات و هزینه های بالای نگهداری یکی از دلایل افزایش کرایه محسوب می گردد.

#### تصمیمات دستور کار:

با عنایت به مباحث مطرح شده در جلسه و ذکر مواردی از قبیل:

- توقف های طولانی مدت و خواب ناوگان ایرانی در قلمرو افغانستان بخصوص در گمرک اسلام قلعه افغانستان
- نبود زیرساخت های مناسب و کمبود نیرو در مرزها





- قطعی سیستم‌ها در بنادر و مرزها و عدم ارایه به موقع تشریفات گمرکی
- اجرایی نشدن آیین‌نامه و دستورالعمل‌های مدیریت واحد در پایانه‌های مرزی
- اولویت ترخیص کامیون‌های افغانستانی در قلمرو افغانستان و افزایش کنترل‌های امنیتی در مرز افغانستان به دلیل شرایط امنیتی این کشور
- نبود زیرساخت لازم برای پذیرش خودروهای سنگین حامل انواع کالا در گمرک کشور افغانستان و نبود امکانات رفاهی و اقامتی و رفتارهای ناشایست با رانندگان ایرانی و ...

برای متناسب‌سازی و ایجاد عدالت تردد بین ناوگان ایرانی و ناوگان افغانستانی در مرز دوغارون، روانسازی قوانین حوزه حمل و نقل، اعمال مدیریت واحد مرزی بر مرزها، تصمیم‌گیری نهادهای مستقر در این کانون تجاری به صورت متمرکز و تسریع در تکمیل طرح جامع پایانه مرزی دوغارون مقرر گردید طی جلسه ای دیگر با حضور مسئولان محترم نمایندگی وزارت امور خارجه، اداره کل راهداری، گمرک و اتاق مشترک ایران و افغانستان جمع بندی نهایی صورت گیرد.

شرح دستور کار دوم: عدم اجرای موارد قانونی از محل بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی پیرامون نوسازی ناوگان حمل و نقل و واردات کامیون کارکرده:

الف) عدم اجرای بند (الف) تبصره (۳) ماده واحده قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو  
ب) اجرای تبصره (یک) ماده (۸) تصویب نامه شماره ۲۴۳۳۶۸/ت/۶۱۳۸۷/هـ مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۲۸ در خصوص دستورالعمل اجرایی اسقاط خودروهای فرسوده جهت واردات و تولید انواع خودرو موضوع ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو.

کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی طی مکاتبه شماره ۱۴۰۳/۱۸۱۰/ص مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۱۷ به دبیرخانه شورا به عدم اجرای موارد قانونی در خصوص نوسازی ناوگان و واردات کامیون کارکرده از محل بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی از جمله تبصره ۳ ماده واحده قانون اصلاح ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو و تبصره ماده ۸ مصوبه شماره ۲۴۳۳۶۸/ت/۶۱۳۸۷ هـ مورخ ۱۴۰۲.۱۲.۲۸ اشاره کرد.

- مطابق بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور اجازه داده می‌شود با تأیید و تشخیص سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، کامیون‌های مورد نیاز که استانداردهای روز را دارا بوده و عمر کمتر از سه سال داشته باشند مشروط به وجود خدمات پس از فروش موضوع قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶/۳/۲۳ وارد شود. دولت مجاز است در این رابطه تخفیفات و تسهیلات گمرکی را اعمال کند. استفاده از این تخفیفات منوط به خروج یک کامیون فرسوده با عمر بیش از بیست و پنج سال به ازای هر کامیون وارداتی است. آیین‌نامه نحوه اجرای این بند توسط وزارتخانه‌های راه و شهرسازی و امور اقتصادی و دارایی و سازمان برنامه و بودجه کشور تهیه می‌شود و حداکثر ظرف مدت شش ماه پس از ابلاغ این قانون به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

- بند (الف) تبصره (۳) قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو نیز بیان می‌دارد رانندگان کامیون، کامیونت و کشنده تریلر دارای کارت هوشمند خودمالک و شرکتهای حمل و نقل خودمالک (شرکتهای حمل و نقل عمومی) صرفاً برای



یکبار و یکدستگاه برای مدت ده سال می‌توانند در صورت عدم وجود گواهی اسقاط به اندازه کافی، پنج درصد (۰.۵٪) ارزش گمرکی خودروهای وارداتی مذکور را به صندوق حمایت از تحقیقات و توسعه صنایع پیشرفته وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت دریافت مجوز شماره گذاری پرداخت نمایند. منابع حاصل صرف مفاد تبصره (۲) این ماده خواهد شد.

- در بند (ب) ماده (۴۶) قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰ - ۱۳۹۶) دولت مکلف است طرح جایگزینی محصولات کم‌بازده صنعتی و پرمصرف مانند خودروهای فرسوده را سالانه بیست درصد (۲۰٪) از سال دوم اجرای قانون برنامه با اعطای مشوقهای مورد نیاز اجراء نماید.
- بند (د) ماده (۸) قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، گسترش و بهبود حمل و نقل عمومی در چهارچوب قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و پرداخت حداکثر تا سقف اعتبارات ماده (۹) قانون مذکور.
- ماده ۹ قانون هدفمند کردن یارانه‌ها: منابع موضوع مواد (۷) و (۸) این قانون اعم از کمکها، تسهیلات و وجوه اداره شده از طریق بانکها و مؤسسات مالی و اعتباری دولتی و غیر دولتی در اختیار اشخاص مذکور قرار خواهد گرفت.
- تبصره (۱) ماده (۸) تصویب‌نامه شماره ۲۴۳۳۶۸/ت/۶۱۳۷۸هـ مورخ ۲۸/۱۲/۱۴۰۲ هیئت وزیران برای خودروهای وارداتی کار کرده که از زمان ساخت آنها حداکثر دو سال می‌گذرد، جدول تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز برای خودروهای سنگین (تجاری و عمومی) معادل بیست و پنج درصد (۲۵٪) و برای خودروهای سواری و موتور سیکلت معادل پنجاه درصد (۵۰٪) گواهی اسقاط نسبت به جدول ذیل افزایش خواهد یافت.

تعداد گواهی اسقاط انواع خودروی وارداتی نوشماره							بازه قیمت خودرو (براساس ثبت سفارش گمرک) (هزار یورو)	رتبه انرژی
موتور سیکلت		خودروهای سواری		خودروهای سنگین (تجاری و عمومی)				
۸ و بالاتر	تا ۸	۱۵ و بالاتر	تا ۱۵	۸۰ و بالاتر	۵۰ و بالاتر تا ۸۰	تا ۵۰		
۲	۱	۱	۱	۱۰	۸	۶	(ای) و (بی)	
۳	۲	۲/۵	۲/۵	۱۱	۹	۷	(سی) و (دی)	
۴	۳	۳/۵	۳	۱۲	۱۰	۸	(ای)، (اف) و (جی)	

## تصمیمات دستور کار:

- با توجه به ظرفیت‌های قانونی برای ارائه تسهیلات ارزان قیمت به منظور نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور از جمله بند (ب) ماده (۴۶) قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، بند (د) ماده (۸) قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، بند (الف) تبصره (۳) قانون اصلاح ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو و تبصره (۱) ماده (۸) تصویب‌نامه شماره ۲۴۳۳۶۸/ت/۶۱۳۷۸هـ مورخ ۲۸/۱۲/۱۴۰۲ هیئت وزیران،





الف) اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان ضمن بررسی تخصیص عدد نوسازی از موارد قانونی عوامل عدم اجرا تکالیف فوق را ظرف مدت دو هفته به دبیرخانه شورا اعلام نمایند.

ب) اداره کل صمت استان چگونگی عدم ثبت سفارش از آذر ماه ۱۴۰۲ و دلایل عدم ثبت سفارش را ظرف مدت یک هفته بررسی و به دبیرخانه شورا اعلام نمایند .