

= گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی درباره مشکلات، آسیب‌ها و چالش‌های مرتبط با صنعت خودرو (اعم از تولید و واردات) و عملکرد وزارت صنعت و شرکت‌های خودروسازی که در صحن علنی مجلس قرائت شده است، منتشر شد.

اخیراً گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی درباره مشکلات، آسیب‌ها و چالش‌های مرتبط با صنعت خودرو (اعم از تولید و واردات) و عملکرد وزارت صنعت و شرکت‌های خودروسازی در صحن علنی مجلس قرائت شده است.

بخش اول این گزارش را که به چالش‌های صنعت خودروسازی و خودروهای تولید داخل پرداخته است در ادامه این مطلب می‌خوانید.

## 1 - کیفیت، ایمنی و آلاینده‌های خودروهای تولید داخل و خسارات ناشی از آن

مقام معظم رهبری در بازدید از شرکت ایران خودرو در سال 1389 نقش اصلی توصیه‌های عالمانه خود را به تأکید بر افزایش کیفیت اختصاص دادند که متأسفانه این رهنمود در عمل، اجرایی نگردید. مجلس شورای اسلامی در راستای ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت در مورخ بیست و ششم اردیبهشت ماه 89 "قانون ارتقای کیفیت تولید خودرو و سایر تولیدات صنعتی" را تصویب کرد و مطابق این قانون، وزارت صنعت مکلف گردید طرف مهلت سه ماه از تاریخ تصویب قانون، برنامه و سیاست‌های مرتبط با ارتقای کیفیت تولید خودرو، کاهش مصرف سوخت، اجرای استانداردهای 51گانه و تولید سه‌ماهه قبل و ارائه اسناد گشایش اعتبار قطعات مورد نیاز خودروهای فروخته‌شده را تعیین کند و اجرایی گردد. بررسی‌ها حاکی است همواره تعداد خودروهای پیش‌فروش شده در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا طی سال‌های 95 تا 97 از مجوزهای اخذشده، در همان سال‌ها بیشتر بوده است به طوری که شرکت سایپا مجوز پیش‌فروش 188.008 دستگاه داشته در حالی که تعداد یک میلیون و 188 هزار و 371 دستگاه خودرو پیش‌فروش نموده و همچنین ایران خودرو با داشتن مجوز پیش‌فروش 168.810 یک میلیون و 132 هزار و 692 دستگاه خودرو پیش‌فروش نموده است.

## 2 - عدم رعایت ضوابط در پیش‌فروش‌ها

در پیش‌فروش‌های انجام‌شده توسط خودروسازان داخلی، ضوابط ثبت‌نام رعایت نگردیده به طوری که در برخی موارد حدود 60 الی 80 درصد خریداران خودروهای مذکور، از کاربران نمایندگی‌های فروش خودروسازان بوده و در برخی از موارد احدی از کاربران نمایندگی‌ها موفق به ثبت‌نام 18 دستگاه با یک آی‌پی شده است.

همچنین طبق گزارش‌های واصله، پیش‌فروش خودروها توسط شرکت‌های ایران خودرو و سایپا در 6 ماهه دوم سال 97 بدون اعمال محدودیت کد ملی و همراه با امکان صلح بوده است که موجب شد برخی از مشتریان به تعداد 231، 98، 53، 52، و 30 و... دستگاه خودرو با موعد تحویل شهریورماه و اسفند 98 و سه‌ماهه اول سال 1399 ثبت‌نام نمایند، علاوه بر این تحویل خودروها در برخی از موارد بر اساس اولویت‌بندی زمان ثبت‌نام مشتریان نبوده به طوری که در تحویل خودروی پژوه 2008 و خودرو ساندری استپ‌وی به ترتیب تعداد 192 و 43 مشتری خارج از نوبت خودرو را تحویل گرفته‌اند.

## 3 - پیش‌فروش سبیدی خودروها توسط شرکت سایپا

طرح پیش‌فروش خودرو به صورت سبیدی در دی ماه 97 توسط شرکت سایپا به عنوان مشارکت در تولید از طریق نمایندگی‌ها با موعد تحویل اواخر 97 و یک‌ماهه اول سال 98 اجرایی شده است. در این طرح 5398 دستگاه خودرو توسط نمایندگی‌های آن شرکت ثبت‌نام و تا تاریخ نهم اردیبهشت ماه 98 تعداد 895 دستگاه سراتو به آنان تحویل شده است.

همچنین بررسی‌ها مبین آن است تا بهمن ماه 97 شرکت سایپا ماهانه حدود 30 درصد از انواع خودروهای تحویلی خود را به فروش‌های سبیدی نمایندگی‌های واقعی وابسته به سرمایه‌گذاران با امکان صلح به شخص ثالث تخصیص داده که اقدامات صورت‌گرفته در تخصیص این حجم از محصولات به نمایندگی‌ها فاقد توجیه و مغایر با مصوبه 187 مورخ بیست و یکم خردادماه 93 شورای رقابت مبنی بر تحویل خودرو به مشتریان نهایی و مشتریانی که یک خودرو ثبت‌نام کرده‌اند بوده است.

## 4 - عدم تحویل خودروهای پیش‌فروش‌شده در مواعد مصرح در قرارداد

عدم تحویل خودروهای پیش‌فروش‌شده در مواعد مقرر از سوی شرکت‌های خودروساز یکی از عمده تخلفات خودروسازان است، تعداد شکایت با صلح به سازمان تعزیرات در این موضوع از 800 فقره شکایت در سال 96 به تعداد 6500 فقره در سال 97 افزایش یافته است. در اواسط سال 97 مقرر شد به مدت یک سال صدور مجوز پیش‌فروش خودرو از سوی معاونت امور صنایع خارج از ضوابط دستورالعمل ماده 5 آیین‌نامه قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو و پس از تصویب در کمیته خودرو امکان‌پذیر گردد، در این راستا بر اساس تصمیمات اتخاذشده در کمیته خودرو مجوز پیش‌فروش 100 هزار دستگاه

خودرو به هر یک از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا اعطا گردید، این در حالی است که در زمان صدور مجوز مذکور هر یک از خودروسازان حداقل 40 هزار خودروی مازاد پیش‌فروش داشتند.

## 5 - ایراد در قراردادهای پیش‌فروش خودروسازان با مشتریان

بررسی‌ها نشان می‌دهد مشتریان در خریدهای خود ملزم به انعقاد قراردادی می‌شوند که مبلغ آن مشخص نبوده و در آینده صرفاً توسط طرف دوم قرارداد مشخص و پرداخت آن برای مصرف‌کننده الزام‌آور است.

در بررسی‌های صورت‌گرفته پیرامون پیش‌فروش‌های اینترنتی انواع محصولات سایپا، زمان ارسال دعوتنامه به‌جای زمان تحویل، در قراردادها درج شده بود که پس از اخطار اصلاح گردید.

یکی از مهمترین تخلفات مشاهده‌شده، مغایرت قیمت نهایی مندرج در سند خودرو با وجوه اخذشده، از خریداران می‌باشد که در روند بررسی مشخص شد که سرمایه‌گذاران ثابتی وجود دارند که با مراجعه به نمایندگی‌های فروش اقدام به خرید خودرو به‌صورت عمده می‌نمایند و در شرکت‌های مذکور با همکاری با واسطه‌گران امکان انتقال سند به خریدار دوم به‌صورت سند دست‌اول را فراهم می‌آورند.

در فروش‌های سبک نیز نمایندگان و سرمایه‌گذاران، خودروها را با قیمت کارخانه دریافت و به‌قیمت بازار به سایر اشخاص از طریق صلح واگذار می‌کنند. اقدام صورت‌گرفته در تخصیص این حجم از محصولات به نمایندگی‌ها فاقد توجیه و مغایر با مصوبه شورای رقابت مبنی بر تحویل خودرو به مشتری نهایی می‌باشد.

## سایر ایرادات در رابطه حقوقی قراردادهای پیش‌فروش خودرو به شرح زیر است:

ابهام و عدم شفافیت در تنظیم قراردادها

مجهول بودن عین معامله در فروش خودرو به شیوه سبکی

احتساب سود پیش‌پرداخت بر اساس تعرفه‌های "سپرده‌گذاری بانکی" به عوض "سود مشارکت در ساخت"

عدم ایفای تعهدات شرکت‌ها از جمله عدم نصب یا نصب ناقص لوازم مورد تعهد

ضعف و وجود خلأهای قانونی الزام‌آور برای شرکت‌های خودروساز به انجام تعهدات به‌خصوص تأخیرهای مکرر در مواعد تحویل خودرو یا پرداخت خسارت در صورت نقص فنی خودرو در تعمیرگاه و نمایندگی

## 5 - تأمین قطعات

عضویت برخی از شرکت‌های قطعه‌ساز در هیئت مدیره شرکت‌های خودروسازی با علم به مصوبه 63 شورای رقابت مبنی بر عدم جواز حضور در هیئت مدیره

خرید قطعات خودرو از قطعه‌سازان انحصاری نظیر شرکت کروز و مشکلات ناشی از عدم تأمین قطعات توسط آنها و شرکت مذکور با عدم تأمین بموقع دو قطعه اصلی ECU و DAB که بدون آنها خودروی تولیدشده قادر به حرکت نمی‌باشد، اهرم لازم برای وصول مطالبات خود از خودروسازان را ایجاد نموده است.

در گزارش مورخ نوزدهم آبان ماه 97 سازمان بازرسی کل کشور تصریح شده حدود 53798 دستگاه خودرو علی‌رغم تولید، به دلیل کسری یک یا دو قطعه در پارکینگ مستقر به مشتریان عرضه نشده‌اند.

پرداخت‌های تبعیض‌آمیز به برخی از قطعه‌سازان

استفاده از ماشین‌آلات قدیمی و غیراستاندارد در قطعه‌سازی و تولید قطعات بی‌کیفیت

خرید قطعات مشابه و دارای کیفیت یکسان با قیمت‌های مختلف

تعرفه نامناسب واردات قطعات خودرو که باعث ورود گسترده قطعات علی‌رغم توان تولید داخل شده است.

در رابطه با سیاست‌گذاری غیراصولی و هیجانی در صنعت خودرو و سرمایه‌گذاری نادرست، زیان‌آور و غیرکارشناسی توسط شرکت ایران خودرو و سایپا می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

تأسیس کارخانجات در استان‌ها بدون جلب نظر کارشناسی نظیر سالن‌های ایران خودروی بابل و سایپای خمین

## سرمایه‌گذاری کلان اقتصادی در بلاروس، سنگال و ونزولا

هزینه گزاف بالغ بر 365 میلیارد تومان در طراحی غیرکارشناسی خودروها از جمله 206، 405، سمند، سورن، دنا پلاس و رانا

خرید سهام بانک یا شرکت‌های لیزینگی توسط خودروسازان مانند خرید یک‌سوم سهام بانک پارسیان توسط ایران‌خودرو و سرمایه‌گذاری سایپا در لیزینگ رایان سایپا

### 6 - بدهی و تعهدات مالی و زیان انباشته شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا

تسهیلات و تعهدات مالی معوق خودروسازان و تأثیر آن در قیمت تمام‌شده خودرو:

مطابق جوابیه 9 دی ماه 97 بانک مرکزی، تسهیلات و تعهدات شرکت ایران خودرو و سایر شرکت‌های ذی‌نفع حدود 64 هزار میلیارد ریال و تعهد شرکت سایپا و شرکت‌های ذی‌نفع حدود 77 هزار میلیارد ریال است. مجموعه تسهیلات و تعهدات کلیه شرکت‌های خودروسازی کشور جمعاً 291 هزار میلیارد ریال گزارش شده است.

– علاوه بر این فروش سیدی به نمایندگی‌ها و احتکار خودرو به وسیله برخی نمایندگی‌ها و نیز تعلل در فروش خودرو به وسیله خودروسازان به منظور بالا بردن قیمت خودرو

– برخی سیاست‌گذاری‌های وزارت صنعت در افزایش نرخ تعرفه و توقف ثبت سفارش‌های خودروهای وارداتی، که منجر به ورود نقدینگی بخش خودروهای داخلی و افزایش کاذب تقاضای خرید خودرو و قیمت آن در بازار شده است.

– صدور مجوز افزایش قیمت خودروهای داخلی تا میزان 9.6 درصد از سوی وزارت صنعت برای خودروهای بالای 450 میلیون ریال و 7 درصد برای خودروهای پایین‌تر از 450 میلیون ریال توسط شورای رقابت.

– افزایش بهای تمام‌شده به دلیل زیان انباشته خودروسازان از سنوات گذشته تاکنون.

– کاهش تولید برخی از خودروهای داخلی و تعطیلی موقت برخی از خطوط تولید در شرکت سایپا در ماه‌های ابتدایی سال 97 و عدم‌اخذ تضامین مناسب از شرکت‌های خودروساز خارجی در زمان انعقاد قرارداد همکاری مشترک

– عدم‌هماهنگی سیاست‌های صنعت خودرو با چشم‌انداز برنامه 1404 و اقتصاد مقاومتی در صنعت خودروسازی

– به‌کارگیری نیروی مازاد غیرمتخصص و سفارشی در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا

– تأثیر تصمیمات دولت و شرکت‌های اقماری وابسته به شرکت‌های خودروسازی در تعیین هیئت مدیره شرکت‌های ایران خودرو و سایپا

علاوه بر این آسیب‌ها، چالش‌ها و مشکلات صنعت خودروسازی داخلی به‌ویژه در شرکت‌های ایران خودرو و سایپا نامناسب بودن کیفیت خودروهای تولید داخل و عدم رضایتمندی مصرف‌کنندگان از این موضوع، زیان‌ده بودن عمده شرکت‌های خودروسازی و پرداخت سود به سهامداران به‌منظور بالا بردن ارزش بهای سهام به‌صورت صوری، انحصاری بودن تولید خودرو و حمایت دولت از خودروسازی داخلی و بالا نگه‌داشتن نرخ تعرفه گمرکی، بالا بودن هزینه‌های سربار تولید و عدم امکان رقابت با تولیدات شرکت‌های خارجی، افزایش مطالبات شرکت‌های زیرمجموعه خودروساز و احتساب مطالبات آنها در سرفصل افزایش سرمایه شرکت‌های مزبور، عدم توانمندی تأمین‌کنندگان و قطعه‌سازان در طراحی و تولید قطعات و نیز عدم برخورداری مناسب از دانش فنی و تکنولوژی‌های روز در این حوزه وجود مشکلات ساختاری و مدیریتی در شرکت‌های خودروسازی است.