



شناسه	قانون - مقررات - رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۱/۰۸/۱۲
عنوان موضوع	بررسی مشکلات اسقاط، واردات و ترخیص کشنده‌ها و کامیون‌های سنگین		
مرجع طرح موضوع	شرکت ادوین پلاستیک پرشین و انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب		
شرح موضوع	صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از اصلی‌ترین و مهم‌ترین زیرساخت‌های اقتصادی کشور، نقش عمده‌ای در توسعه و رشد اقتصادی کشور داشته و به طور گسترده در تمامی زمینه‌های اشتغال، تولید، توزیع و مصرف کالا و ... و نقش غیرقابل انکاری دارد. به عقیده فعالان اقتصادی، با توجه به نقش واسطه‌ای حمل و نقل، در فعالیت‌های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و بین‌المللی، از مهم‌ترین چالش‌های این صنعت، ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل، کمبود و یا فرسودگی ناوگان حمل و نقل می‌باشد. متأسفانه فرسودگی ناوگان در تمام بخش‌های حمل و نقل کشور وجود دارد. لیکن بیشترین میزان فرسودگی ناوگان از نظر فعالان اقتصادی در حمل و نقل جاده‌ای است. بر همین اساس توجه ویژه‌ای در قوانین و مصوبات متعدد بر این امر شده است. منتها ایراداتی در قوانین وجود دارد و یا بسیاری از این قوانین تاکنون اجرایی نشده است. بر اساس بند (ث)^۱ ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، تخفیفات واردات کامیون‌های مستعمل ۳ ساله برای واردات در نظر گرفته شده است. طبق ماده (۴) آیین‌نامه اجرایی این قانون؛ واردات هر یک دستگاه کامیون منوط به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون که از زمان ساخت آن بیش از بیست و پنج سال گذشته باشد و با ظرفیت حداکثر سه تن کمتر از ظرفیت کامیون وارداتی باشد، تعیین شده است. بر اساس نظر فعالان بخش حمل و نقل در این راستا ایراداتی وجود دارد که نشان دهنده عدم اجرای کامل این قانون است. در این راستا طبق بند (پ) ماده (۲) آیین‌نامه اجرایی یاد شده، کامیون‌های وارداتی باید از نظر ایمنی، کیفیت و آلایندگی‌های محیط زیست با استانداردهای روز و اجباری در زمان ساخت که مورد تأیید مراجع ذیربط بوده، انطباق داشته باشند. همچنین بر اساس ماده (۶)^۲ قانون ساماندهی صنعت خودرو؛ سازمان ملی استاندارد مکلف است استانداردهای مصوب مرتبط با خودروهای وارداتی، ساخت داخل را برنامه ریزی کند تا از واردات و تولید خودروهای خارج از استانداردهای مذکور جلوگیری گردد. بر این اساس نیز شماره گذاری خودرو ها توسط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران منوط به تأیید سازمان ملی استاندارد است. لیکن با توجه به اینکه خودروهای وارداتی که از آخرین تکنولوژی روز دنیا برخوردار هستند، دریافت تأییدیه استاندارد ایمنی و کیفیت از سازمان ملی استاندارد همچنین تأییدیه استاندارد آلایندگی از سازمان حفاظت محیط زیست علاوه بر زمان بر بودن پروسه واردات موجب افزایش هزینه‌ها و در نهایت قیمت تمام شده خودروهای وارداتی می‌شود. در نهایت تمایل به خرید خودروهای سنگین توسط رانندگان به دلیل تفاوت چشمگیر قیمت‌ها کاهش می‌یابد.		

^۱- بند ۳۰ ماده ۳۰ قانون احکام دائمی 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 ۲۳/۳/۱۳۸۶ 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.

^۲- ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو: سازمان ملی استاندارد مکلف است در اجرای استانداردهای مصوب مرتبط با خودروهای وارداتی، ساخت داخل و قطعات آنها در هر سال به گونه‌ای برنامه ریزی کند که از واردات و تولید خودروهای خارج از استانداردهای مذکور جلوگیری نماید. همچنین شماره گذاری خودرو ها توسط نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران منوط به تأیید سازمان ملی استاندارد است.



بر اساس تبصره (۲) ماده (۴) آیین نامه اجرایی فوق الذکر، به ازای اسقاط هر کامیون موضوع این ماده سود بازرگانی کامیون وارداتی ۲۵٪ کاهش می‌یابد.

طبق ماده (۲۴) قانون امور گمرکی؛ مدت مجاز نگهداری کالا در انبارهای گمرکی از تاریخ تحویل کالا به این اماکن سه ماه است و در صورت درخواست ۲ ماه قابل تمدید است. لیکن در صورتی که ظرف مهلت مقرر صاحب کالا برای انجام تشریفات گمرکی و پرداخت وجوه متعلقه اقدام ننماید، کالا مشمول مقررات متروکه می‌شود.

بر اساس اعلام فعالان این حوزه، علیرغم ارائه مدارک موجه و پرداخت هزینه انبارداری، خودروها به اموال متروکه معرفی می‌شوند. متأسفانه عوامل ایجاد چنین مسائلی، پروسه‌های زمان‌بر اخذ مجوزها و یا تغییرات ناگهانی قوانین و مقررات است. یکی از تغییراتی که در این حوزه انجام گردید و باعث ایجاد مشکلات زیادی شد، محول کردن مسئولیت واردات و اسقاط خودرو به ستاد سوخت است که باعث طولانی شدن فرایند می‌گردد. این درحالیست که در گذشته مسئولیت این امر با سازمان راهداری و حمل و نقل بوده و فرایند کار بسیار راحت و با اتلاف وقت کمتری صورت می‌گرفت.

میزان تناژ خودروی فرسوده نیز یکی دیگر از مباحثی است که واردات کامیون‌ها را با چالش مواجه ساخته است. به موجب ماده (۴) آیین‌نامه یاد شده که واردات هر دستگاه کامیون منوط به اسقاط حداقل یک دستگاه کامیون با ظرفیت حداکثر سه تن کمتر از ظرفیت کامیون وارداتی شده، باعث می‌شود، واردات کامیون‌های با تناژ پایین به مشکل مواجه گردند. به این ترتیب، اگر یک کشنده ۴۴ تنی وارد کشور می‌شود، با ۳ تن تخفیف، باید ۴۱ تن کامیون اسقاط شود. این در حالی است که خودروهای موجود وزنی معادل ۳۸، ۴۰ و ۲۶ تن دارند. همین امر باعث بروز مشکلات زیادی شده است. در واقع در این ماده، شرایط روز کامیون‌های جدید پیش بینی نشده است.

طبق تبصره (۱) ماده (۱۰) قانون ساماندهی صنعت خودرو؛ دولت موظف است از محل صرفه‌جویی حاصل از بهبود و مدیریت مصرف سوخت ناشی از اجرای این قانون، ساز و کار و تسهیلات لازم را جهت جایگزینی خودروهای فرسوده حمل و نقل عمومی با خودروهای نو، فراهم کند. بر اساس اظهارات فعالان این صنعت این قانون تاکنون اجرایی نشده و متأسفانه به دلیل وجود تورم و از طرف دیگر ثابت بودن قیمت گواهی اسقاط و نبود مشوق‌ها، باعث از بین رفتن انگیزه مالکان وسایل نقلیه فرسوده برای اسقاط شده است.

از دیگر مشکلات واردکنندگان کامیون فاقد سابقه واردات، تعیین سقف واردات است. سقف ارز وارداتی بر اساس مصوبه شماره ۵۵۷۴۳/۱۳۰۷۲۲ هیأت وزیران بر اساس پرونده اول بازرگانان، ۵۰۰ هزار دلار است. با توجه به فرسوده بودن ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور به نظر می‌رسد تعیین سقف ارزی برای واردات کامیون، تعداد خودروهای وارداتی را محدود و مانع نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای خواهد شد.

به موجب بند (۴) ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو، تامین خدمات پس از فروش و انتقال فناوری برای واردات کلیه خودرو تکلیف شده است. بر این اساس واردکنندگان جهت ترخیص کامیون از گمرک، بایستی خدمات پس از فروش از نمایندگی‌های مجاز دریافت نمایند. برای دریافت این خدمات نیز هزینه‌های قابل توجهی پرداخت می‌نمایند. در این مرحله کد تایید از طرف شرکت ارائه دهنده خدمات پس از فروش به صورت مکتوب به گمرک ارسال می‌شود. از طرفی در مرحله شماره‌گذاری این کد مجدداً توسط پلیس راهور بایستی استعلام شود که متأسفانه باعث طولانی شدن پروسه می‌گردد. در صورتی که چنانچه تمامی فرایند تعریف شده از ابتدای کار در اختیار پلیس قرار بگیرد، پلیس راهور نیز در کوتاه‌ترین زمان اقدام به شماره‌گذاری خودرو خواهد کرد.



متأسفانه شرط اسقاط خودرو برای واردات کشنده‌ها و خودروهای سنگین موجب بروز مشکلات عدیده‌ای شده است که بازنگری می‌باشد.	
رئوس ایرادات و مشکلات: ۱. عدم دسترسی به ناوگان فرسوده از اصلی‌ترین مشکلات واردات کشنده‌ها است. صاحبان کامیون‌های فرسوده با توجه به عدم توانایی خرید کامیون وارداتی از فروش کامیون فرسوده خود که تنها دارایی و وسیله امرار معاش خود و خانواده شان است، خودداری می‌کنند. عدم اجرای قانون اعطای تسهیلات برای رانندگان جهت جایگزینی خودروهای فرسوده و نبود مشوق‌های لازم باعث شده که مالکان خودرو فرسوده تمایلی به اسقاط خودرو نداشته باشند. ۲. بر اساس عقیده فعالان حوزه حمل و نقل، پروسه‌های زمان‌بر در اخذ مجوزها و تأییدیه‌ها برای ترخیص خودروهای وارداتی توسط سازمان‌های مختلف باعث ایجاد مشکلات فراوانی شده است. از جمله این ایرادات اتمام مهلت زمانی مجاز نگهداری کالا در اماکن گمرکی می‌باشد. بر اساس قانون وجود دلایل موجه و پرداخت هزینه انبارداری، امکان تمدید وجود دارد با این حال پس از تمدید به اموال متروکه معرفی می‌شوند. در حالی که علت اصلی این مساله به دلیل مسایل قانونی بوده و قائم به شخص نمی‌باشد. ۳. برای ترخیص خودروها از گمرک، برای هر شناسه رهگیری خودروی وارداتی باید یک شناسنامه گارانتی تأییدیه از طرف شرکت ارائه دهنده خدمات پس از فروش صادر شود. همچنین کد تأییدیه مذکور در مرحله شماره‌گذاری توسط پلیس راهور مجدداً استعلام می‌شود. برای هر کدام از این مراحل حدود ۱۰ الی ۲۰ روز زمان لازم است که در نهایت موجب طولانی‌تر شدن پروسه ترخیص کالا و واردات می‌شود. ۴. از دیگر مسایل مربوط به طولانی بودن پروسه صدور مجوزهای قانونی مربوطه، جهت ترخیص کالا از جمله مجوزهای استاندارد و محیط زیست و افزایش هزینه‌ها و نهایتاً عدم تمایل دارندگان خودرو فرسوده به اسقاط خودرو و خرید ناوگان نو شده است. ۵. طبق قانون، به ازای اسقاط هر کامیون موضوع این ماده سود بازرگانی کامیون وارداتی ۲۵٪ کاهش می‌یابد که بر اساس فعالان صنعت حمل و نقل این قانون تا به حال اجرایی نشده است. به این دلیل که زمان مقرری برای آن تعیین شده بود، درحالی‌که طی مدت تعیین شده خودروها از گمرک خارج نمی‌شوند و علت آن طولانی بودن پروسه‌های زمان بر اداری می‌باشد. ۵. از ملزومات ترخیص و شماره‌گذاری این خودروها از رده خارج کردن یک دستگاه کامیون مطابق با تناژ خودروهای وارداتی، از اساسی‌ترین مشکل واردکنندگان خودروهای وارداتی است. به این صورت که برای وارد کردن یک کشنده ۴۴ تنی، با ۳ تن تخفیف، باید ۴۱ تن کامیون اسقاط شود. درحالی‌که کشنده‌های موجود در کشور ۴۰، ۳۶ و یا ۳۸ تن می‌باشد. تفاوت یک تنی باعث بروز مشکلات فراوانی شده است. ۶. تعیین سقف ارزی، از دیگر مشکلات واردکنندگان کامیون فاقد سابقه واردات است. به این صورت که بر اساس دستورالعمل سقف ارزی مجاز اولین واردات کامیون ۵۰۰ هزار دلار است. این باعث خواهد شد، تعداد خودروهای وارداتی کاهش یابد.	ایرادات و مشکلات مطروحه
جلسه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی استان آذربایجان شرقی مورخ با حضور نمایندگان از راهور استان، سازمان صمت استان، اداره راهداری و حمل و نقل جاده‌ای استان، گمرک تبریز، شرکت پخش فرآورده‌های نفتی استان، مرکز اسقاط شرکت تلاش خودرو ایرانیان، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل شمالغرب، انجمن صنفی رانندگان، شرکت صنعتی ادوپن پلاستیک پرشین، شرکت حمل و نقل تریوه، شرکت ایده‌آل راه، شرکت نگین تجارت سلطانزاده، شرکت حمل و نقل برین ترابر مسیر ایرانیان به منظور بررسی چالش‌های اسقاط و واردات کامیون‌ها و کشنده‌های سنگین در محل اتاق بازرگانی به شرح ذیل برگزار گردید:	جمع‌بندی جلسه کارگروه کارشناسی مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۱۰



کاوه خداپرست، مدیرعامل گروه صنعتی ادوین پلاستیک پرشین: حمل و نقل یکی از پایه‌های توسعه صنعت استان می‌باشد. پیرو مصوبات دولت، در طول دو سال اخیر کامیون و کشنده‌های زیادی وارد استان شده است. براساس پیگیری‌های انجام شده، مشکلات متعددی در ستاد سوخت وجود دارد (اخیرا به دلیل وجود مشکلاتی در تهران این امر به وزارت صمت محول شده است). با توجه به اینکه مصوبات ستاد سوخت در سطح ملی می‌باشد، ولی می‌توان از طریق شورای گفتگو و نمایندگان مجلس این موضوع را پیگیری کرد. در طول دو سال اخیر، صنعت حمل و نقل در این خصوص با مشکلاتی مواجه بوده است. از سوی دولت ارز زیادی برای واردات تریلی‌ها تخصیص داده شده است. از طرفی چندین هزار دستگاه تریلی به مدت دو سال در تمام گمرک‌ها انباشته شده است. بزرگترین معضل کارخانجات و بخش خصوصی نداشتن حمل و نقل مناسب می‌باشد. بطوریکه کرایه‌های حمل اجناس از بنادر ۲۰ الی ۳۰ درصد افزایش یافته است و علت آن، نداشتن ناوگان حمل و نقل مناسب می‌باشد. واحدهای تولیدی بهاء تمام شده را اعمال می‌کنند و در نهایت این افزایش توسط مصرف کننده نهائی پرداخت می‌شود. بنابراین خواستار پیگیری این موضوع از طریق دبیرخانه شورای گفتگو هستیم، تا از طریق آقای استاندار و نمایندگان مجلس در صورت امکان شتابی به این موضوع داده شود. بر اساس بررسی‌های صورت گرفته، مشکلات این صنعت به دلیل مصوبات اشتباه دولت می‌باشد. دولت به جای تسهیل‌گری در امور پلاک‌گذاری، شرط واردات را اسقاط خودرو فرسوده اعلام کرده است. در حالی که خودروهای فرسوده توسط صاحبان آن‌ها برای امرار معاش مورد استفاده قرار گرفته‌اند. با توجه به اینکه ناوگان حمل و نقل به شدت فرسوده هستند. می‌خواهیم از طریق شورای گفتگو برای تسهیل در امر پلاک‌گذاری ناوگان حمل و نقل انباشته شده در گمرک و دسترسی واحدهای تولیدی به آن‌ها کمک کنیم.

جعفر نائی، هیأت مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب: براساس مصوبه دو سال قبل دولت، در جهت نوسازی ناوگان کشور، مقرر گردید کامیون‌های جدید وارد کشور شود. بر اساس قانون واردات این کشنده‌ها منوط بر اسقاط کامیون فرسوده ۴۱ تنی است. که متأسفانه نمی‌توان به کامیون اسقاطی دسترسی پیدا کرد. به دلیل افزایش قیمت کامیون‌ها و ثابت ماندن قیمت کشنده‌های فرسوده، صاحبان کامیون‌های فرسوده کلاً متضرر خواهند شد. در نوسازی ناوگان، برای دولت از بابت یارانه سوخت، سود حاصل می‌شود، در مقابل دولت نیز باید امتیازاتی در نظر بگیرد و اعلام کند پانصد میلیون قیمت کامیون را پرداخت می‌کند. متأسفانه طرح‌ها در کشور ما یک شبه تصمیم‌گیری می‌شود و به تبع آن مشکلات زیادی بوجود می‌آید. قبل از شروع سال ۱۴۰۱ وزارت راه متولی این امر بود. ثبت سفارش کامیون‌ها انجام می‌گرفت، سپس امور گمرکی را انجام می‌شد و پس از این مراحل پیگیری موضوع اسقاط بودیم. اما طبق روال جدید ابتدا باید مورد اسقاطی را پیدا کرد و سپس ثبت سفارش انجام داد. برای ثبت سفارش و ترانزیت ماشین‌ها از بازرگان به گمرک‌ها، به دلیل این‌که در آن‌جا ثبت سفارش وجود ندارد، باید رشوه پرداخت کنیم. سپس برای کامیون‌های ساخت آلمان یا سوئد و ... نسبت به دریافت تاییدیه استاندارد اقدام می‌شود که در این مرحله بایستی ۳۰۰ میلیون تومان به اداره استاندارد پرداخت کنیم. سپس برای دریافت شناسه گارانتی جهت دریافت خدمات پس از فروش باید مبلغ ۲۲۰ میلیون تومان به حساب شرکت سایپا پرداخت کنیم که این مرحله سه ماه زمان طول می‌کشد. همچنین از طرف دولت یارانه و ارزی در اختیار ما قرار نگرفته است. بنده ۵۰ کامیون در گمرک دارم، ارزی که به اِزاء آن‌ها راکد مانده است سرمایه ملی است. متأسفانه هیچکدام از جلسات تشکیل شده تسهیلی در کار ما ایجاد نشده است. زمانی که مسئولیت این کار از پایانه به ستاد سوخت انتقال یافت، ۳ ماه طول کشید تا برنامه آن‌ها در سیستم جایگذاری شود و برای این مدت از ما بابت ماشین‌هایی که در گمرک بودند هزینه دپو و انبارداری اخذ شد. دولت باید برای قضیه اسقاط چاره‌ای بیندیشد. در ترکیه و اروپا تمامی اجناس دو روزه از گمرک ترخیص می‌شوند. درحالی‌که ۷ ماه ماشین‌های بنده در گمرک مانده است. مسایل زیادی در ادارات مختلف از جمله اسقاط، استاندارد، سایپا و خدمات مطرح می‌باشد. در مورد خدمات پس از فروش، صرفاً گواهی خدمات پس از فروش ارائه می‌شود و هیچ گونه خدماتی دریافت نمی‌کنیم.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: موضوع تخفیفات اسقاط کامیون‌های از رده خارج، مطابق بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی مطرح گردید و بحث واردات کامیون‌های داری ۳ سال عمر با شرط خدمات پس از فروش به عنوان تخفیف در نظر گرفته شد و بر این اساس موضوع اسقاط کامیون‌ها اجرایی شد. لیکن به دلیل رویه‌های تعیین شده مشکلاتی ایجاد شد.



کاوه خداپرست، مدیرعامل گروه صنعتی ادوین پلاستیک پرشین: سایپا برای اعطای گواهی خدمات پس از فروش ۲۰۰ میلیون از راننده یا شرکت اخذ می‌کند.

جعفر نائی، هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب: بعد از پرداخت این مبلغ باید ۳ ماه در نوبت بمانیم تا چارم به چند نفر مبالغی پرداخت کنیم (۱۰ میلیون) تا ۲۰ روزه گواهی را دریافت کنیم.

کاوه خداپرست، مدیرعامل گروه صنعتی ادوین پلاستیک پرشین: دولت طی مصوبه‌ای خواسته معضل حمل و نقل را حل کند اما پیرو این مصوبه چندین ارگان به دنبال منافع خود بوده‌اند. ستاد سوخت تهران به چند نفر اعلام کرده است تعدادی خودرو خریداری کنند (گفته‌اند این ماشین‌ها افزایش قیمت زیادی خواهند داشت) این امر موجب ایجاد رانت شده است. سایپا علاوه بر اخذ ۲۰۰ میلیون از هر ماشین، بازدید کارشناس سایپا از گمرک ۳ ماه به طول می‌انجامد تا منافی برای کارشناس و مدیر داشته باشد. بنابراین خریدار برای اخذ هرچه سریعتر گواهی، مجبور به پرداخت مبالغی برای کارشناسان می‌باشند. با در نظر گرفتن این موضوع که گواهی خدمات بدون گارانتی می‌باشد و کیفیت آن نیز مشخص نمی‌باشد. اعلام کردند باید ماشینی وارد شود که در ایران نمایندگی داشته باشد، از جمله این ماشین‌ها ولوو است اما نمایندگی ولوو مدت زیادی است که فسخ شده است. به علت تحریم‌ها قادر به تولید ولوو نمی‌باشند و مجوز واردات را صادر کرده‌اند. درحالی‌که تکنولوژی‌ها متفاوت می‌باشد و شرکت‌های خودروسازی داخلی قادر به ارائه خدمات نخواهند بود. به جای این کارها بهتر بود مسیر ورود ماشین‌های نو را تسهیل می‌کردند تا کامیون‌های فرسوده به مرور زمان از رده خارج شوند.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: بنابراین بعد از چند ماه که مهلت ۳ سال تمام شود احتمال ایجاد مشکلات عدم ترخیص کامیون نیز امکان دارد پیش آید.

حسین سلطانزاده: مدیرعامل شرکت نگین تجارت سلطانزاده: در ابتدا سازمان راهداری کشور متولی اصلی این واردات بود و انجام امور به نسبت بهتر بود. بعد از خرداد ۱۴۰۱ به دلیل یکسری مشکلات، به مدیریت حمل و نقل ستاد سوخت کشور محول شد. دو ماه طول کشید اسناد موجود در راهداری به این ستاد ارائه شود در طول این مدت تعدادی از ماشین‌ها به اموال تملیکی معرفی شدند که هزینه هنگفت و زمانبر حتی برخی موارد منجر به ضررهای جبران‌ناپذیر شد. اطلاعات عوامل اجرائی ستاد سوخت در مورد واردات و صادرات در حد صفر بود باعث ایجاد مشکلات اساسی شد. در ابتدای کار ثبت شناسه کالا برای ثبت سفارش‌ها لازم بود. در زمان ثبت شناسه HS KODE کالا تغییر می‌یابد. از طرفی ثبت سفارش‌ها به خاطر زمانبر بودن تغییرات از راهداری به ستاد سوخت بیشتر از ۶ ماه طول کشید و نیاز به تمدید یا تغییراتی در ثبت سفارش شد. با تغییر شناسه، به دلیل اینکه شناسه جدید و HSKODE جدید نیاز بود شرکت یا واردکننده قادر به انجام اینکار نشدند و ماشین‌ها متروکه شدند. زندگی راننده‌های زیادی از هم پاشیده شد. از طرف انجمن واردکنندگان خودرو و ماشین‌آلات سنگین با ریاست محترم سازمان توسعه تجارت و مدیرکل محترم دفتر واردات، مکاتباتی صورت گرفت ولی نتیجه‌ای حاصل نشد و تا بحال ثبت سفارشی به صورت دقیق و اتوماتیک صورت نگرفته است. نامه‌ای که از گمرک به سایپا دیزل و رنو و ... ارسال می‌شود، پاسخ داده می‌شود ولی پاسخ نامه به پلیس محترم ارسال نمی‌شود. باید مجدد به پلیس مراجعه کنیم تا برای تأیید مشخصات، نامه‌ای به سایپا دیزل فرستاده شود. درحالی‌که گمرک می‌توانست رونوشت نامه را به پلیس محترم ارسال کند. ستاد سوخت به دلیل اینکه آشنائی با اقتصاد ندارد به ساده‌ترین مسائل توجه نکرده است. اکنون می‌خواهند این موضوع را به وزارت صمت محول کنند. وزارت صمت متولی در این زمینه تخصص کافی را دارد ولی این تغییرات ۳ ماه تأخیر در کار ایجاد خواهد کرد. مسأله بعدی در مورد سقف ارزی می‌باشد. در سال گذشته سقف ارزی جهت واردات برای شرکت‌های واردکننده حذف شد و اعلام کردند تا هر سقفی مجوز واردات دارند می‌توانند انجام دهند. در حال حاضر سقف ارزی را ۵۰۰ هزار دلار تعیین کرده‌اند. با سازمان توسعه تجارت مکاتبه کرده‌ایم تا سقف واردات کامیون را افزایش دهند ولی متأسفانه تغییری ایجاد نشده است. سقف ارزی مصوبه سازمان راهداری، بانک مرکزی و دادستانی محترم کل کشور می‌باشد. سقف ارزی ماشین‌ها متفاوت می‌باشد. نوعی ولوو داریم که سقف ۱۱۳ هزار دلار دارد. تا ۱۴۰ هزار دلار سقف ارزی وجود دارد. در زمان واردات کامیون ۶ الی ۷ ماه طول خواهد کشید تا از گمرک ترخیص شوند. بعد از رفع تعهد ارزی، باید به بانک مرکزی مراجعه کنیم تا مجدد سقف ارزی ۵۰۰ هزار دلار تخصیص یابد از طرفی مثل سابق اجازه ورود به بانک مرکزی را نمی‌دهند و این موضوع نیز زمانبر می‌باشد. بسقف ارزی برای شرکت‌های بازرگانی که سابقه واردات ندارند ۵۰۰ هزار دلار می‌باشند.



قبل از سال ۱۴۰۰ وارداتی در این خصوص نداشتیم تا اعلام کنیم برای مثال سال گذشته در این زمینه یک میلیون دلار واردات داشتیم و درخواست یک میلیون دلار داشته باشیم. به همین دلیل سقف ارزی حذف شد. امسال مجدداً اعلام کرده‌اند سقف ارزی اعمال شود. افراد جدیداً ورود براساس قانون به هیچ وجه قادر نخواهند بود بیشتر از ۵۰۰ هزار دلار واردات داشته باشند. مستثنائاتی وجود دارد که براساس آن بی‌نهایت در نظر گرفته شود یعنی فردی که ۵۰ مجوز دارد ۵۰ برابر ارزش ۵۰۰ یا فردی که ۱۰۰ مجوز دارد به فرض تا ده میلیون یورو در نظر گرفته شود. موضوع سقف ارزی، مصوبه وزارتخانه با هماهنگی بانک مرکزی می‌باشد و قابل تغییر توسط وزیر می‌باشد. بر اساس قانون برای واردات هر کامیون باید یک اسقاط انجام دهیم (هرچند ۱۴ تنی) ولی تناژی که ارائه می‌شود باید ۴۱ تن باشد. درحالی‌که ماشین‌های موجود در کشور ۴۰ تن، ۳۶ تن، ۳۸ تن و ۹۶ تن می‌باشند. تفاوت یک تنی باعث ایجاد ۸۰ درصد از مشکلات شده است (مبالغ زیادی برای یک تن معامله شده است). از طرف انجمن اعتراضات و مکاتبات زیادی انجام داده‌ایم ولی ترتیب اثری داده نشده است. با حذف یک تن یکی از اساسی‌ترین مشکلات حل خواهد شد به طوریکه به راحتی می‌توان مراحل اسقاط و پلاک‌گذاری را انجام دهیم.

در مورد اموال تملیکی کالای وارداتی ۶۰ روز مهلت ترخیص از گمرک دارد ما هزینه انبارداری را پرداخت کرده و ۶۰ روز تمدید می‌کنیم. بهانه‌هایی برای جلوگیری از ورود به بحث اموال تملیکی داریم ولی بعد از چند بار به اموال تملیکی معرفی می‌کنند. دوستانی هستند که ثبت سفارش و تمام کارهای مربوطه را انجام داده‌اند ولی ماشین‌های آن‌ها به دلیل عدم مکاتبه ستاد سوخت، به املاک تملیکی معرفی شده است. در مجموعه ستاد سوخت نیز با مشکلاتی مواجه هستیم. نامه‌ای به ستاد سوخت جهت شماره‌گذاری ارسال می‌کنیم این نامه در ابتدا به دست آقای اقوامی (دبیرخانه) می‌رسد که ارائه شماره پیگیری چندین روز به طول می‌انجامد. من مجبور هستم چندین نامه در طی هفته ثبت کنم ولی در سامانه امکان ثبت یک نامه در هفته وجود دارد. به صورت دستی نیز قبول نمی‌کنند. از طرفی باید به صورت حضوری به آقای اقوامی مراجعه کنیم و یادآور کنیم که این نامه باید به خانم یا آقای فلانی ارجاع داده شود در غیر اینصورت اقدام نمی‌کنند. برای این منظور مجبور هستیم در هفته یکی دوبار حضوری از شهرستان به ستاد سوخت مراجعه کنیم. طی سه ماه گذشته ۲۰ بار به آقای احمدی مسئول قبلی بخش اسقاط مراجعه کردم ولی اقدامی نکرد. در این مجموعه تنها افرادی که به موقع به نامه‌ها رسیدگی می‌کنند و نیاز به مراجعه حضوری نمی‌باشد، خانم حسینی و آقای صلواتی می‌باشند. اصولاً باید اسقاط زیر نظر دولت بود و ما معرفی کنیم تا راننده از یکی از مراکز برگه اسقاط اخذ کرده تحویل دهد. پروسه اسقاط طولانی می‌باشد. حتی اگر این امر به سازمان صمت محول شود مشکل اساسی دیگری با ستاد سوخت داریم. برای اخذ تأیید ناجا، لیستی از مراجع اسقاط به ستاد سوخت ارسال می‌شود ستاد سوخت این لیست را بصورت سی‌دی به پلیس راهور مرکز ارسال می‌کند تا تأیید ناجا توسط آن‌ها صورت گیرد از تاریخی که این سی‌دی به دست پلیس می‌رسد می‌توان تا مدت یک هفته تأیید ناجا را اخذ کرد ولی برای اینکه سی‌دی توسط ستاد سوخت آماده شده و به دست پلیس راهور برسد شاید در حد ۳ ماه به طول انجامد. در کل ناهماهنگی و تغییرات ناگهانی قوانین این امر زیاد می‌باشد. نیاز به چارت مشخصی با تعیین مسئولیت‌ها می‌باشد. جناب سرهنگ عسگری و جناب سرگرد قهرمانی با اطلاعات کافی و در اسرع زمان شماره گذاری را انجام می‌دهند جا دارد از ایشان تشکر کنم.

جعفر نائبی، هیئت مدیره انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب: با وجود مشکلات فراوان پس از دسترسی به کامیون فرسوده جهت اسقاط و ثبت نام در سامانه، چند ماه طول می‌کشد برای پلاک‌گذاری در سیستم پلیس راهور نشان داده شود. در جلسه‌ای که با معاون وزیر صمت داشتیم، اعلام کردیم ثبت سفارش‌ها انجام نشده است. اعلام کردند مشکل را حل کرده و می‌توانیم نسبت به ثبت سفارش اقدام کنیم. ولی متأسفانه هیچگونه ثبت سفارشی صورت نمی‌گیرد.

داود جهانگیر هروی، شرکت امیران ترانس تبریز: بنده ماشین مدل بالائی داشتم. در زمانی که موضوع واردات اعلام شد برای اینکه بتوانیم با وضعیت روز دنیا پیش رویم تصمیم گرفتم ماشین خود را بفروشم. اسقاط به مبلغ ۶۵۰ میلیون تومان خریداری کردیم ولی متأسفانه در اصالت خوددور ایراداتی وجود داشت و به سختی توانستیم پول خود را بازگردانیم. در بازه زمانی که برای اخذ پول صرف شد، قیمت خودرو افزایش یافت. در سال‌های گذشته نیز موضوع واردات مطرح بود ولی هیچ کدام از مشکلات فعلی وجود نداشت و تمام رانندگان، صاحبان شرکت‌های حمل و نقل، واردکنندگان و ... از شرایط موجود رضایت داشتند. پیشنهاد می‌شود از کامیون‌های فرسودگی که امنیت پایینی دارند حمایت شود.



داود کرداوغلی، شرکت ایده آل راه: قبلا واردات در این خصوص انجام داده بودیم و متولی امر وزارت راه بود و هیچ مشکلی در این خصوص وجود نداشت. کشنده‌ها در طول هفته وارد می‌شد و تحویل می‌دادیم. در حال حاضر ۳۵ میلیون متضرر شده‌ایم و برای جبران آن به هرکجا که مراجعه می‌کنیم اعلام می‌کنند به حد کافی سود کسب کرده‌اید و این موارد از دلایل طولانی‌تر شدن پروسه واردات می‌باشد.

میرعزیز موسوی، نائب رئیس انجمن صنفی رانندگان: اصل بر این بود که کشنده‌های وارداتی به دست فردی برسد که دارای ماشین فرسوده می‌باشد ولی این امر عملی نشد و تبعاتش این بود که افرادی با عنوان دلال اختیار ماشین‌ها را در دست بگیرند. برای مثال وارد کننده‌ای ۳۰۰ دستگاه کشنده وارد کشور کرده بود. صاحبان کامیون‌های فرسوده جهت نوسازی، کامیون‌های خود را به آن‌ها فروختند ولی کامیون‌هایی که به دست راننده‌های عزیز رسید ایرادات و مشکلاتی داشتند. در زمان واردات کشنده‌ها هیچ اسقاطی صورت نگرفت و به تبع آن، کامیون‌ها در گمرک‌ها انباشته شدند. ماشین‌های فرسوده نیز در اختیار دلالان قرار گرفت. در این میان راننده‌های خودروهای سنگین متضرر شدند. از طرفی به دلیل اینکه تقاضا برای خودروهای سنگین وارداتی زیاد بود نرخ ماشین‌های وارداتی را افزایش دادند و منفعت زیادی از ایران نصیب آن‌ها شد و متأسفانه در این خصوص نظارتی صورت نگرفت. بر اساس قانون جهت نوسازی ناوگان حمل و نقل، باید تسهیلات لازم توسط محیط زیست و مقداری توسط ستاد سوخت را برای صاحبان خودرو فرسوده اختصاص دهند که متأسفانه دولت در این خصوص اقدامی نکرده است. با توجه به مشکلات موجود و افزایش شدید قیمت‌ها نمی‌توان به راننده‌ها برای تعویض ماشین‌های فرسوده توصیه‌ای داشته باشیم. سیاست‌های غلط و سودجویی دلالان از این قانون عامل اصلی این مشکلات است.

میرمحسن موسوی، مدیر مرکز اسقاط تلاش خودرو ایرانیان: در مورد نحوه وارداتی اطلاعاتی نداریم. در مورد اسقاط ماشین‌ها، معضل اصلی در نحوه گردآوری ماشین‌های سنگین می‌باشد. برای اسقاط ماشین‌ها و صدور گواهی آن‌ها دو ماه زمان لازم است. از زمان ورود ماشین‌ها به مرکز، ثبت نام آن از طریق سامانه انجام شده و به پلیس راهور ارسال می‌شود. در ابتدا توسط مأمورین بازدید صورت می‌گیرد، بعد از اسقاط نیز مجدداً بازدید انجام می‌شود. این مراحل در مرکز اسقاط ۲۰ الی ۲۵ روز به طول می‌انجامد. در نهایت پرس انجام شده و به پلیس راهور ارسال می‌شود.

سرگرد داود قهرمانی، مسئول اسقاط و مکاتبات واردات خودرو (راهنمایی و رانندگی استان، شماره‌گذاری): تمامی مشکلات مطرح شده توسط عزیزان از جمله اداره محیط زیست، استاندارد، گمرک ترخیص توسط رانندگان و مدیر عاملان نیز مطرح شده است. یکی از مهم‌ترین مسائلی که در صورت توجه و حل آن، موجب تسریع در شماره‌گذاری می‌شود بحث تاییدیه می‌باشد. چنانچه در زمان ارسال کد تاییدیه از شرکت ارائه دهنده خدمات پس از فروش به گمرک، به پلیس راهور نیز رونوشت آن ارسال شود، حداقل به مدت ۱۰ روز، پروسه زمانی شماره‌گذاری کاهش می‌یابد.

در بحث شماره‌گذاری خودروهای وارداتی، قبلاً تا تعداد ۵۰ ماشین شماره‌گذاری انجام می‌شد و مشکلی هم در این حوزه نداشتیم. پس از بازدید، مدارک لازم به راهنمایی مرکز در تهران ارسال می‌شد. در مدت ۱۰ الی ۱۵ روز آن‌ها را بررسی کرده و تایید آن را اعلام می‌کردند و ما در استان خودروها را شماره‌گذاری می‌کردیم.

طی مذاکراتی که در دو ماه اخیر با مرکز پلیس راهور در تهران صورت گرفت، اعلام کردیم به منظور کاهش پروسه شماره‌گذاری بازدید از خودروها در حوزه استان‌ها صورت گیرد. اکنون شماره‌گذاری در استان‌ها انجام می‌شود که این امر نهایتاً یک هفته به طول می‌انجامد. زمانبر بودن یک هفته‌ای نیز می‌تواند به دلیل عدم پرداخت مالیات یا ناقص بودن مدارک خودرو باشد. اگر مدارک تکمیل باشد در همان روز پلاک و شماره‌گذاری انجام خواهد شد. در مورد تأیید ناچا، بعد از تأیید ما در سیستم بارگذاری می‌شود احتمال دارد یک یا دو درصد به روزرسانی نشود، ولی برای تأییدها سرپرینت ارائه می‌دهیم. یکی از عزیزان مطرح کردند خودرو اسقاطی خریداری شده مورد دار بود، به احتمال زیاد اصالت خودرو تایید نشده بود چون برای اسقاط خودرو ابتدا باید اصالت آن تایید شود. پیشنهاد بنده جمع‌آوری موضوع اسقاط می‌باشد. شرایط موجود، باعث افزایش قیمت خودروها حتی کشنده‌های فرسوده شده است.

بحث اسقاط باعث ایجاد دلال‌ها و تخلف‌ها شده است. در مورد فرمایش آقای موسوی که فرمودند دو ماه به طول می‌انجامد باید عرض کنم بعد از اینکه مراحل مرکز اسقاط تمام شد و ماشین را با لیست مربوطه به ما تحویل می‌دهند در صورت تکمیل بودن



مدارک، فردای همان روز فرم بازدید ارائه می‌شود و افسر بازدید کرده، در نهایت تأیید ناجای آن در استان ما در نهایت ۱۰ روز به طول می‌انجامد. در کل دو پیشنهاد دارم: ۱. حذف اسقاط و ورود به بحث ۷۵۰ میلیون تومان، خودروهای فرسوده خود به خود حذف خواهند شد. ۲. مورد تأییدیه که در صورت ارسال رونوشت آن به ما مرحله شماره گذاری تسریع خواهد شد. نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: اخذ مبلغ ۷۵۰ میلیون به جای اسقاط ماشین‌ها، بایستی جهت اعطای تسهیلات برای رانندگان پیش بینی می‌گردید تا چنین مشکلاتی نیز ایجاد نگردد.

جعفر تبریزی، رئیس اداره ماشین‌آلات و مسئول نوسازی ناوگان: بخشنامه‌ای وجود داشت که در آن قوانین کاملاً شفاف بود. این طرح به نام نوسازی ناوگان حمل و نقل فرسوده می‌باشد و بحث توسعه حمل و نقل مطرح نیست. در مرحله اول بخشنامه چون اولویت با ۲۰ درصد ماشین‌های فرسوده بود شامل خودروهای با عمر بالای ۴۰ سال، سپس برای ۲۵ سال به بالا شد. روال اصلی به این صورت بود که از رانندگان خواسته شده مشخصات کامیون‌های فرسوده خود را در سامانه راهداری ثبت کنند. براساس مشخصات ثبت شده اعلام می‌کنند کامیون‌ها شامل نوسازی می‌باشد یا خیر. این کار در استان ما از سال ۹۹ شروع شده است که ۲۵۶ مورد قابل نوسازی بود. هدف دولت از قانون نوسازی ناوگان حمل و نقل، از رده خارج شدن ماشین‌های فرسوده، عدم آلودگی محیط زیست و کاهش مصرف سوخت می‌باشد. از درآمد حاصل از این موضوع، دولت از ۲۵ درصد حق گمرکات خود چشم‌پوشی کرده بود. طبق بخشنامه دولت، اولین اولویت برای واردات خودرو، وجود خودروهای فرسوده برای اسقاط است که شامل نوسازی می‌باشد. تخلفات زیادی توسط دلالان صورت می‌گیرد. قانون به درستی اجرا نشده است و باعث سردرگمی رانندگان و متضرر شدن آن‌ها شده است.

بهروز زارع، نماینده گمرک تبریز: مشکلی که دوستان در زمینه اسقاط خودرو و اخذ تأییدیه نمایندگی مطرح کردند مشکل کشوری می‌باشد و ظرفیت استان اجازه تصمیم‌گیری در این زمینه را نخواهد داد و در نهایت باید منعکس شود. در مورد اسقاط خودرو تقاضای روال سابق (مرحله ترخیص) را داشتند. این موضوع مساعدتی از طرف گمرک برای خریداران بود تا بعد از ترخیص ماشین، گواهی اسقاط خود را ارائه دهند. تخفیف ۲۵ درصدی برای افرادی که گواهی اسقاط را در مرحله ترخیص ارائه می‌دهند در نظر گرفته شده است. افرادی که گواهی خود را بعد از ترخیص و در مهلت زمان موجود در ماده (۱۳۵) ارائه می‌دهند قادر به استرداد ۲۵ درصد خواهند بود. تصمیمات در خصوص نمایندگی، مجوز تأیید نمایندگی خدمات پس از فروش، مجوز استاندارد و محیط زیست توسط بالادستی‌ها گرفته شده است و ما موظف هستیم در چارچوب مصوبات و بخشنامه‌ها عمل کنیم. تأیید می‌کنیم که خودروهای زیادی در گمرکات رسوب کرده است. اخیراً از سوی استانداری و گمرک ایران استعلامی در خصوص مشکلات کامیون‌ها استعلامی صورت گرفته بود. در پاسخ به این استعلام علی‌رغم اینکه باید به مسایل فنی می‌پرداختیم با توجه به آگاهی که از مشکلات داشتیم دقیقاً به این دو موضوع ورود کردیم. تبعات درخواست گواهی اسقاط را توضیح دادیم. مشکلاتی که از بابت درخواست گواهی تأیید نمایندگی بوجود آمده است بیان کردیم، از جمله مبالغ کلانی که اخذ می‌شود.

شهرام عارفی، سازمان صمت: ثبت سفارش از طریق سازمان صمت صورت نمی‌گیرد. در ابتدا از طریق پایانه‌ها انجام می‌شد در حال حاضر از طریق ستاد سوخت انجام می‌شود. در سال‌های قبل متولی این امر سازمان صمت بود. نیت کار خوب است ولی تدوین شیوه‌های اجرایی آن ایرادات و ضعف‌هایی دارد. این موضوع مصوبه هیأت دولت در سال ۹۷ می‌باشد که بیشتر از ۳ سال از آن می‌گذرد. بهتر بود ۳ ماه برای امکان‌سنجی آن زمان در نظر گرفته می‌شد. اخیراً معاون وزیر در تبریز بودند. پیشنهادی مکتوب شده است که در هیأت دولت طرح خواهند کرد. بحث در حذف موضوع اسقاط می‌باشد چون به اهدافی که مدنظر بود دست نیافتیم. بهتر است شما نیز بحث حذف اسقاط را در شورای گفتگو مطرح کنید. در مورد بحث تناژ نیز بهتر است با ماده و تبصره‌ای قانون منعطف عمل کند، چون در حال حاضر در مورد یک تن با مشکل مواجه شده‌اند.

حسین سلطانزاده: مدیرعامل شرکت نگین تجارت سلطانزاده: اکثر ماشین‌های خریداری شده توسط رانندگان صورت گرفته است و تعداد دلالان کم می‌باشد. این تعداد توسط ارگان‌های مربوطه قابل شناسایی می‌باشد. موضوع استرداد ۲۵ درصد مبلغ ورودی برای واردکنندگان در قبال ارائه اسقاط جهت شماره‌گذاری، هرگز عملی نشده است و علت آن اینست که زمان مقرر برای آن تعیین شده بود (۶ ماه) درحالی‌که طی ۶ ماه ماشین از گمرک خارج نشده است.



بهر روز زارع، گمرک تبریز: بازه زمانی ۶ ماهه از زمان اظهار تلقی نمی‌شود بلکه از زمان ترخیص تلقی می‌شود. (در اصطلاح شروع مهلت زمانی نامیده می‌شود). اگر در این بازه زمانی یکی از طرفین (گمرک و واردکننده) ادعایی داشته باشند می‌توانند طرح کنند ولی بعد از اتمام این بازه مهلت طرح ادعا وجود ندارد. نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگو: هدف قانون گذار از اسقاط ماشین حذف خودروهای مضر محیط زیست و جلوگیری از هدردهی سوخت مورد استفاده از این خودروها بود. لیکن رویه های تعیین شده نه تنها مشکلات کمبود ناوگان استان و کشور را حل نکرده، بلکه مشکلاتی نظیر رسوب کامیون های واداتی در گمرکات کشور، تحمیل هزینه های مضاعف دمرآژ برای واردکنندگان، سوء استفاده واسطه ها از شماره VIN کامیون ها برای این حوزه ایجاد کرده و در نهایت باعث افزایش قیمت کامیون ها شده است و رانندگان را با مشکلات عدیده ای مواجه ساخته است. همانگون که حاضرین این نشست بیان کردند، در گذشته متولی این امر اداره راهداری و پایانه ها بود و مشکلات خاصی نیز در این حوزه وجود نداشته است. به نظر می رسد، تحویل آن به متولی امر و استفاده از رویه های گذشته می تواند در این خصوص راهگشا باشد. همچنین انتقال مسئولیت ثبت سفارش به سازمان صمت، به احتمال زیاد مشکلات ثبت سفارش را مرتفع خواهد ساخت. مبالغی که جهت اسقاط کامیون از واردکنندگان اخذ می گردد، چنانچه در قالب تسهیلات در اختیار رانندگان قرار داده شود، قطعاً رانندگان واقعی را جهت خرید خودرو سوق خواهد داد و سوءاستفاده های واسطه ها را حذف خواهد کرد.	
۱. با عنایت به اینکه اسقاط کامیون های فرسوده در واردات کامیون ها و کشنده های سنگین نقش مثبتی در نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای ایفا نکرده است، لذا پیشنهاد می گردد: واردات خودرو منوط به اسقاط خودرو نگردد و تخفیفات ۲۵٪ اسقاط خودرو در قالب تسهیلات به رانندگان ارائه گردد تا فعالین واقعی این حوزه از این تخفیفات استفاده نمایند. ۲. با عنایت به اینکه متولی واردات و اسقاط کامیون و کشنده های سنگین سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای بوده و مشکلات نیز در حوزه در گذشته وجود نداشت، لذا پیشنهاد می گردد: فرایند اسقاط و واردات کامیون ها و کشنده های سنگین به سازمان راهداری و حمل و نقلی جاده ای کشور، طبق مقررات سابق محول گردد. ۳. به منظور اهمیت نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای، پیشنهاد می گردد: شرط سقف ارزی برای واردات کامیون ها و کشنده های سنگین لغو گردد. ۴. با عنایت به تغییر و تنوع هر روز کامیون های جدید، پیشنهاد می گردد: موضوع مقدار تعیین شده در تناژ کامیون ها از ماده (۴) بند (ث) ماده (۳۰) قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور حذف گردد.	پیشنهادهات
۱. قانون ساماندهی صنعت خودرو؛ ۲. قانون احکام دائمی توسعه کشور؛ ۳. آیین نامه بند ث ماده ۳۰ قانون احکام دائمی توسعه کشور؛ ۴. قانون از رده خارج کردن خودروهای فرسوده؛ ۵. قانون و آیین نامه حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو؛ ۶. قانون امور گمرکی؛ ۷. آیین نامه واردات خودرو؛ ۸. مصوبه شماره ۵۵۷۴۳/۱۳۰۷۲۲ هیات وزیران.	فهرست مستندات و مدارک پشتوانه