



شرایط تازه واردات خودرو اعلام شد افزایش سقف دلاری واردات خودرو

هشدار نسبت به استیضاح وزیر بر سر نحوه ورود خودرو منجر به افشای برخی از بندهای آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو به کشور شد. پس از آنکه رشیدی کوچی، عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس، در توییتی وزیر صمت را به دلیل ایجاد محدودیت در واردات خودرو آن هم با تعیین سقف قیمت ۷۰۰۰ دلار و حجم موتور ۱۰۰۰ سی‌سی تهدید به استیضاح کرد، این وزارتخانه مجبور به افشای برخی از بندهای آیین‌نامه واردات خودرو شد. در این زمینه روز گذشته این نماینده مجلس بار دیگر توییتی منتشر و در آن عنوان کرد که شب گذشته از وزارت صمت با وی تماس گرفته شده و ظاهراً در آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو، حجم موتور بین ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی و سقف قیمت نیز بین ۲۰ تا ۲۵ هزار دلار در نظر گرفته شده است. از پنج‌شنبه گذشته همزمان با اعلام اخبار مربوط به آزادسازی واردات خودرو، حرف‌وحديث‌هایی بر سر آیین‌نامه اجرایی واردات مطرح بود. این در حالی است که توییت دیروز عضو کمیسیون امور داخلی و شوراهای مجلس به‌نوعی به شایعات چند روز گذشته خاتمه داد. آنچه مشخص است وزارت صمت در دستورالعمل اجرایی خود که قرار است امروز و فردا به هیات دولت ارسال شود، ورود خودروهایی با حجم موتور بین ۱۵۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی و سقف قیمتی بین ۲۰ تا ۲۵ هزار دلار را مصوب کرده است.

طی چند روز گذشته برخی از نمایندگان مجلس تاکید داشتند که نظر دولت بر ورود خودروهایی با سقف قیمتی ۷ هزار دلار یا ۱۷ هزار دلار است. حالا اما دولت سقف ۲۰ تا ۲۵ هزار دلار را مدنظر قرار داده است. در سال‌های گذشته که واردات خودرو آزاد بود نیز به طور معمول خودروهایی با متوسط قیمتی حدود ۲۰ تا ۲۲ هزار دلار وارد کشور شده‌اند،

خودروهایی که در شرایط کنونی و با توجه به نرخ ارز و توقف واردات، عنوان خودروهای لوکس را یدک می‌کشند.

تاکید دولت در فصل جدید واردات خودرو به کشور، خودروهای اقتصادی و ارزان قیمت است. محصولات که به گفته رضا فاطمی‌امین وزیر صنعت، معدن و تجارت برای تمامی شهروندان قابل استفاده باشند و تنها قشر خاصی از آن‌ها استفاده نکنند. طبق اظهارات مسوولان وزارت صمت و مقامات دولتی، هدف از واردات، رقابت‌پذیری، در دسترس بودن خودروی باکیفیت و تنظیم بازار خودرو است. بنابراین محصولاتی که وارد کشور می‌شوند باید توان رقابت با خودروهای داخلی را داشته باشند و از سوی دیگر به تنظیم بازار نیز کمک کنند. حال سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا خودروهای وارداتی تا سقف قیمتی ۲۰ تا ۲۵ هزار دلار و حتی پایین‌تر از آن، با توجه به نرخ ارز و تعرفه واردات می‌توانند اهداف مسوولان صنعتی و دولت را پوشش دهند؟ به عنوان نمونه ورود یک خودروی ۲۰ هزار دلاری بدون در نظر گرفتن تعرفه، عوارض و مالیات‌های مختلفی که پیش از این از واردکنندگان اخذ می‌شد، در شرایط کنونی با نرخ نیمایی حدود ۴۶۰ میلیون تومان خواهد بود. بنابراین این خودرو اگر با تعرفه کنونی و عوارض و مالیات وارد کشور شود به طور حتم قیمت گزافی پیدا خواهد کرد و دیگر خودروی اقتصادی نخواهد بود. بر این اساس در سال‌های قبل از توقف واردات نیز، بیشتر واردکنندگان تمایل به ورود خودروهای لوکس داشتند، چرا که این خودروها مشتری خاص خود را داشت. اما حالا وزارت صمت با در نظر گرفتن سقف قیمتی خواهان ورود خودروی ارزان و اقتصادی است. برای تحقق این خواسته وزارت صمت، ملزوماتی باید مدنظر قرار بگیرد، از جمله کاهش تعرفه واردات خودرو.

تعرفه واردات خودرو هم‌اکنون طبق تعرفه‌های قبلی در بازه ۴۰ درصد تا ۷۵ درصد بر اساس حجم موتور خودرو است و در سال‌های توقف واردات، تعرفه تغییری پیدا نکرد. به این ترتیب در سال ۱۴۰۱ نیز تعرفه واردات خودرو از ۴۰ درصد تا مرز ۷۵ درصد بر اساس حجم موتور خودرو اعمال می‌شود بر این اساس خودروهای هیبریدی - برقی، حداقل تعرفه را

دارند، اما سایر خودروها در چهار دسته ۱۰۰۰ سی سی، ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سی سی، ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی سی و ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی سی، تعرفه گذاری شده‌اند.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، با توجه به تعرفه ۴۰ تا ۷۵ درصدی نمی‌توان انتظار ورود خودروی ارزان و اقتصادی داشت و وزارت صمت اگر خواهان تنظیم بازار خودروی کشور باشد، باید نسبت به کاهش تعرفه واردات اقدام کند. در این زمینه شنیده می‌شود که وزارت صمت تعرفه ۱۰ درصدی را در آیین‌نامه اجرای خود مصوب کرده است. تعرفه‌ای که با مخالفت جدی زنجیره خودروسازی کشور مواجه شده است. تعرفه واردات قطعه به گفته رضا نجفی‌منش، فعال صنعت قطعه، بین ۲۰ تا ۳۰ درصد است و در هیچ سال و دوره‌ای تعرفه واردات خودروی کامل کمتر از تعرفه ورود قطعات نبوده است. با این حال اصلاح تعرفه ورود خودرو به کشور می‌تواند شرط اصلی در تحقق وعده‌های مسوولان صنعتی مبنی بر در دسترس قرار گرفتن خودروی ارزان و اقتصادی باشد. موضوع بعدی اینکه به دلیل اپیدمی کرونا، مشکلات مربوط به تامین ریزتراشه‌ها و همچنین جنگ روسیه و اوکراین، قیمت جهانی محصولات خودرویی رشد قابل توجهی پیدا کرده است، بنابراین نمی‌توان توقع داشت که با ۲۰ یا ۲۵ هزار دلار، خودرویی همراه با استانداردهای ایران وارد کشور کرد.

اما موضوع استانداردها خود چالشی جدی برای ورود خودروهای ارزان و اقتصادی به کشور است. در بازارهای جهانی برای ارزان‌سازی و اقتصادی کردن برخی از خودروها، اقدام به حذف بسیاری از آپشن‌ها و امکانات ایمنی و رفاهی می‌کنند. این در شرایطی است که در ایران حذف این امکانات و آپشن‌ها با استانداردهای مصوب همخوانی ندارد و مانعی برای ورود محصولات خارجی محسوب می‌شود. در هر صورت آنچه مشخص است قید قیمت و حجم موتور مانع از آزادسازی کامل واردات خودرو به کشور می‌شود. این در شرایطی است که برخی از کارشناسان تاکید دارند که راهکار رقابت‌پذیری محصولات خودرویی و تامین خودرو در بازار، تنها ایجاد محدودیت در واردات خودرو نیست و دولت می‌تواند در کنار برداشتن هر قیدی از واردات، نسبت به آزادسازی قیمت خودرو در

خودروسازی‌ها نیز اقدام کند.

چه خودروهایی وارد می‌شوند؟

همان‌طور که عنوان شد در کنار بحث سقف قیمت برای واردات خودرو باید به بحث اعمال استانداردهای ۸۵ گانه برای ورود خودرو نیز توجه شود، زیرا اگر بنا باشد شرکت‌های واردکننده محصولات را وارد کنند که ملزم به پاس کردن استانداردهای یادشده باشند، با توجه به سقف قیمتی، تعداد خودروهایی که می‌توانند به بازار کشور وارد شوند محدود خواهد بود. بررسی بازار خودروهای وارداتی پیش از ممنوعیت ورود خودرو در تیرماه ۹۷ نشان می‌دهد بیشتر خودروهایی که وارد کشور شده‌اند، در بازه قیمتی حدود ۱۹ هزار تا ۳۵ هزار دلاری بودند. البته در آن زمان بیش از اینکه بحث سقف قیمت برای واردات خودرو مطرح باشد سیاست‌گذار تمرکز خود را روی حجم موتور خودروهای وارداتی قرار داده بود. خودروهای وارداتی نمی‌توانستند با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی به کشور وارد شوند. آن‌طور که مصطفی خدری، فعال واردکننده، به «دنیای اقتصاد» می‌گوید ایجاد محدودیت با استفاده از حجم موتور در واقع به‌نوعی قیمت خودروهای وارداتی را محدود می‌کرد. او ادامه داد این روند می‌توانست در دوره جدید نیز مورد توجه قرار گیرد، اما مشخص نیست وزارت صمت به چه دلیل اصرار دارد سقف قیمتی را برای ورود خودرو به کشور در مصوبه خود لحاظ کند.

خدری می‌گوید در دوران پیش از ممنوعیت واردات خودرو بیش از ۸۰ درصد خودروهای وارداتی در بازه ۱۹ هزار دلاری تا ۳۵ هزار دلاری بودند. این فعال واردکننده تاکید می‌کند برخلاف اظهارات مطرح‌شده در ارتباط با واردات خودروهای لوکس در دوران قبل از ممنوعیت واردات، تنها حدود ۱۵ درصد یا نهایتاً ۲۰ درصد خودروهای وارداتی، عنوان خودروی لوکس داشتند. اما چنان‌چه در بهترین حالت قرار باشد خودروهای وارداتی تا سقف ۲۵ هزار دلار اجازه ورود به کشور را پیدا کنند، آن‌گاه چه خودروهایی در بازار قابل‌رویت هستند؟ به گفته خدری، پیش‌تر بخش عمده‌ای از خودروهای وارداتی به کشور

را محصولات دو برند کره‌ای هیوندایی و کیا تشکیل می‌دادند. بعد از این دو برند، برندهای ژاپنی مانند تویوتا، نیسان، هوندا و میتسوبیشی در رده‌های بعدی قرار داشتند. در میان برندهای اروپایی نیز محصولات رنو زیر قیمت ۳۵ هزار دلار بودند و وارد می‌شدند. به نظر می‌رسد با توجه به سقف قیمتی در نظر گرفته شده، محصولات دو برند کره‌ای کیا و هیوندایی همچنان دست بالا را داشته باشند. بررسی‌های «دنیای اقتصاد» نشان می‌دهد چنانچه سقف قیمتی تا ۲۵ هزار دلار در نظر گرفته شود، خودروهایی مانند تویوتا CH-R، تویوتا Rav ۴، تویوتا Hilux، هوندا HR-V، هیوندایی Kona و کیا K۵ به قیمت پایه‌ای حدود قیمت یادشده امکان ورود به کشور را دارند. چنانچه سقف قیمتی ۲۰ هزار دلار باشد خودروهایی مانند هیوندایی Certa، هیوندایی Elentra، میتسوبیشی ASX، نیسان Kicks نیز با قیمت پایه حول و حوش قیمت ذکر شده می‌توانند به بازار کشور وارد شوند.

مسیر ورود خودروی اقتصادی

در شرایطی که هنوز جزئیات مصوبه جدید برای واردات خودرو مشخص نیست، اما بررسی اظهارات رضا فاطمی‌امین وزیر صمت نشان می‌دهد سیاست‌گذار خودرویی به دنبال این است که واردات خودروی اقتصادی یا همان خودروی ارزان قیمت به نوعی در دستور کار قرار گیرد. با این حال بعید به نظر می‌رسد با توجه به شرایطی که پیش‌تر بر واردات خودرو به کشور حاکم بود، بتوان خودروی اقتصادی وارد کرد. در سال‌های پیش از ممنوعیت واردکنندگان هنگام ورود خودرو بر اساس حجم موتور، علاوه بر اینکه درصدی از قیمت خودرو را به عنوان تعرفه پرداخت می‌کردند، موظف بودند تعدادی گواهی اسقاط را نیز تحویل دهند. در حالی که به نظر می‌رسد پرداخت تعرفه برای ورود خودرو و همچنین از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، بخش قابل توجهی از هزینه‌های مرتبط با واردات خودرو به کشور را به خود اختصاص می‌دهد، اما باید توجه داشت که هزینه‌هایی دیگری نیز در این زمینه به شرکت‌های واردکننده تحمیل می‌شد.

آن‌طور که مصطفی خدیری به خبرنگار ما می‌گوید، در دوران پیش از ممنوعیت واردات

خودرو به کشور، علاوه بر تعرفه ورود خودرو و همچنین ارائه گواهی اسقاط توسط واردکنندگان، شرکت‌های واردکننده موظف بودند ۹ درصد مجموع ارزش خودرو به علاوه تعرفه را تحت عنوان مالیات بر ارزش افزوده پرداخت کنند. خدري ادامه می‌دهد ۵ درصد از مجموع قیمت خودرو به همراه تعرفه نیز تحت عنوان حمایت از تولید داخل از واردکننده دریافت می‌شد. این فعال واردکننده می‌گوید ۱۰ درصد از رقم مذکور تحت عنوان هزینه‌های شماره‌گذاری اخذ می‌شد. همچنین شرکت‌های واردکننده باید ۵ / ۰ درصد به حساب هلال احمر واریز می‌کردند. در کنار هزینه‌های یادشده مبالغی تحت عنوان مالیات و عوارض پرداخت می‌شد. از یاد نبریم که در کنار هزینه‌های تحمیلی به واردکنندگان چنانچه واردات خودرو از سر گرفته شود، نرخ ارز محاسباتی معادل نرخ ارز نیمایی یعنی در حدود ۲۲ الی ۲۳ هزار تومان خواهد بود. این در حالی است که پیش‌تر نرخ ارز محاسباتی به مراتب کمتر از این میزان بود.