

# نماینده مجلس: ۲۵ هزار میلیارد تومان طلب مردم از خودروسازان کجاست؟ - دیجیاتو

پگاه طوسی | شنبه، ۰۲ شهریور ۱۳۹۸

در چند هفته اخیر مدیران دو خودروسازی بزرگ کشور به دستور قضائی بازداشت یا برکنار شدند. هرچند گفته می‌شود افزایش ناگهانی قیمت محصولات به طور عمدی و بدون هماهنگی، استفاده از رانت و سوء مدیریت دلیل این برخوردها بوده اما هنوز تکلیف خریداران خودروهای ناقص که با امید واهی خودرو پیش خرید کرده‌اند، مشخص نیست.

به گفته «بهرام پارسایی» سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی مردم ۲۵ هزار میلیارد تومان بابت پیش خرید خودروهایی که قطعات آنها کامل نبوده از خودروسازان طلب دارند و هنوز مشخص نیست این پول کجاست و قرار است چگونه به مردم بازگردانده شود.

اینطور که هفته گذشته «علی ربیعی» سخنگوی دولت اعلام کرد، «[هاشم یکه زارع](#)» مدیرعامل ایران خودرو به دلیل [افزایش قیمت خودرو به صورت عمدی](#) و بدون هماهنگی برکنار می‌شود تا «علی آبادی» جایگزین او شود. هرچند نمایندگان نمایندگان مردم در مجلس موظف به رصد و بررسی بازار خودرو هستند، اما برخی از آنها مانند «حمید فولادگر» عضو با سابقه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی از برکناری یکه زارع اظهار بی‌اطلاعی کردند و یا «محسن کوهکن» بر تاثیر منفی عوامل فراسازمانی مانند اعمال تحریم‌ها و عدم تامین قطعات، بر شرایط خودروسازان تاکید کرد و گفت تا زمانیکه در جریان جزئیات ماجرا قرار نگیرد، نمی‌تواند اظهار نظری در این خصوص داشته باشد.

«بهرام پارسایی» نماینده شیراز و سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ هم به مساله سوء مدیریت، رانت و انحصار بازار خودروسازان اشاره می‌کند و ایرنا می‌گوید پیش فروش خودرو امتیاز ویژه‌ای بود که برای خودروسازان در نظر گرفته شد:

«در هیچ جای دنیا خودروسازانی که تولید انبوه دارند، خودرو را پیش فروش نمی‌کنند؛ نتیجه امتیازات و حمایت‌ها در چند دهه گذشته، بدهی ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان و نارضایتی مردم از صنعت خودرو کشور است. اینکه چرا با اینها برخورد نشده، به فساد، رانت، لابیگری گسترده و مافیای این حوزه باز می‌گردد. همه مدیران صنعت خودروسازی از اول تا الان باید پاسخگو باشند. مدیران و مسئولان در صنعت خودرو و همچنین سازمان‌های نظارتی باید پاسخگو باشند که چرا این حوزه رها شده است. وقتی گستردگی هیات مدیره خودروسازان را می‌بینیم که در همه جا نیرو داشتند و همه سفارشات را پذیرفتند، طبیعی است که در حاشیه امن به سر ببرند و کسی با آنها کاری نداشته باشد.»



نماینده مردم شیراز تاکید می‌کند که طبق قانون تجارت، هر شرکت یا تولید کننده‌ای که زیان انباشته آن بیشتر باشد، باید اعلام ورشکستگی کند و حق فعالیت ندارد، اما در کشور ما خودروسازان از این امر مستثنی شده‌اند: «[صنعت خودرو کشور بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان بدهی دارد](#)، مردم از صنعت خودرو اعلام نارضایتی می‌کنند، از طرفی خودروسازان ما در مقایسه با خودروسازان جهان نتوانسته مصرف سوخت را در کشور کاهش دهند. پیشرفت در فضای رقابتی حاصل می‌شود، خودروسازان دنیا در کیفیت، طراحی، کاهش مصرف سوخت، کاهش قیمت با همدیگر رقابت می‌کنند. در ایران در موارد مذکور هیچ‌گونه رقابتی دیده نمی‌شود. فضای رقابتی خودروسازان را در تولید خودروی با کیفیت پاسخگو می‌کند.»

پارسایی پاسخگو نبودن خودروسازان در سوانح و جبران بخشی از خسارت‌های تصادفات را از خلاءهای قانونی در دهه گذشته دانست و گفت: «پذیرش مسئولیت در این زمینه، خودروسازان را به سمت تولید خودروی باکیفیت پیش می‌برد؛ در نبود قانون نیز خودروسازان باید خود را پاسخگو و دارای مسئولیت مدنی در زمینه تصادفات بدانند. در هر صورت به ناچار قوانین باید به شکل سلبی و از طریق محاکم قضایی پیگیر باشیم.» این نماینده به ورود قوه قضاییه به موضوع تخلف در شرکت ایران خودرو، تاکید کرد:

«انتظار می‌رود که این دستگاه به صورت شفاف پیگیر باشد که ۲۵ هزار میلیارد تومان که خودروسازان بابت پیش فروش از مردم گرفته‌اند، کجاست. خودروسازان طبق قانون زمانی می‌توانند خودرو را پیش فروش کنند که تمام قطعات را داشته باشند؛ پیش فروش بدون وجود قطعات لازم برای ساخت، جرم و هرگونه توجیهی در این زمینه بهانه تراشی است. قوه قضاییه پیگیر باشد که ۲۵ هزار میلیارد تومانی که خودروسازان از مردم گرفته و همان میزان را به قطعه سازان بدهکار هستند، کجا است، ۳۰ هزار میلیارد تومان که خودروسازان از بانک‌ها وام گرفته و اکنون سرنوشت آن مشخص نیست، پیگیری شود و باید مشخص شود دلایل آنها برای این حجم از زیان انباشته با وجود امتیازات و حمایت‌های ویژه چیست.»

او می‌گوید وزارت صنعت، مجلس و سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان می‌توانند بر خودروسازان نظارت داشته باشند اما چندی پیش رئیس سازمان حمایت عضو هیات مدیره یک شرکت خودروسازی بود و یا مدیر کل امور مجلس وزارت صنعت معدن و تجارت نیز عضو هیات مدیره خودروسازی بود که این موارد نشانگر نفوذها و لابی‌هایی هستند که اهرم‌های نظارتی را کند و ضعیف می‌کنند.



پارسایی باور دارد پس از تغییر در ریاست سازمان حقوق مصرف‌کننده نیز شاهد نظارت امیدوارکننده‌ای از طرف این سازمان و یا وزارت صمت بر خودروسازان نبودیم و اینکه سخنگوی دولت دلایل برکناری مدیرعامل ایران خودرو را اعلام می‌کند و می‌گوید ما به وزارتخانه اعلام کردیم که این کار را انجام دهد نشان می‌دهد که وزارتخانه یا هیچ نظارتی نداشته یا در تخلفات موجود با آنها همکاری می‌کرده است و اکنون باید پاسخگو باشد که چرا کار به اینجا کشیده است.

وی همچنین با یادآوری اینکه در کمیسیون صنایع و معادن مجلس، برخی بندهای طرح ساماندهی خودرو حذف، اما در صحن علنی مجلس به صورت پیشنهاد تصویب شد، ادامه داد:

«از جمله این موارد این است که شرکت‌های خودروسازی را موظف کردیم هنگام فروش، قیمت تمام‌شده خودرو، درصد سود و قیمت قبلی را محاسبه و به شورای رقابت اعلام کنند. تخلف از این موضوع به لحاظ قانونی جرم و مجازات آن نیز مشخص شده است. اگر این قانون را در سال‌های قبل داشتیم، نه تنها افزایش خودسرانه قیمت خودرو از سوی خودروسازان را شاهد نبودیم بلکه خودروسازان موظف می‌شدند که مرحله به مرحله و جزء به جزء قیمت تولیدات خود

را به شورای رقابت اعلام کنند. بخشی از موضوع نظارت در صنعت خودرو کشور به کمیسیون تخصصی آن در مجلس باز می‌گردد، باید از این کمیسیون‌ها سوال شود که چرا وضعیت صنعت خودرو در کشور اینگونه است و آنها همچنان به حمایت از این صنعت اصرار دارند، هدف کمیسیون به طور کلی حمایت از این صنعت فشل و ناکارآمد بوده، جالب این است که تاکنون در این زمینه توضیح و گزارشی نیز ارائه نداده و اظهار نظری نکرده‌اند.»

[دیجیاتو](#)