

Research Article

Challenges and gaps in the jurisprudence and legal system governing the civil liability of automobile companies

Hamid Arianpour^۱, Jamshid Mirzaei^۲ hengameh qanfari^۳

Received: ۲۰۲۴/۰۶/۱۹

Accepted: ۲۰۲۴/۰۹/۱۴

Abstract

In this research, we aim to analyze the challenges and gaps governing the civil liability of automobile companies from a jurisprudential and legal point of view. In this regard, considering that the development of the civil liability system for automobile companies in general, including in the field of assembly, has taken place mainly in advanced legal systems such as the United States of America and France, it should naturally be expected that The foundations, conditions and effects of civil liability in this field have been discussed and investigated in the aforementioned legal systems in comparison to Iran. Considering that based on Article ۲ of the Law on the Implementation of General Policies, Article ۴۴ of the Constitution, which enumerates state exclusive activities, the automobile industry, including car assembly, is not considered one of the state exclusive activities, the presence of automobile companies is possible. There has been a foreigner in Iran's economy to make this issue in the form of direct investment, which has not been provided since the victory of the Islamic Revolution. In the warranty period, it mentions the commitment of the car manufacturing companies in the field of safety and health of the assembled car as a commitment to the result, and therefore, proving that the car manufacturing companies are not at fault in this regard cannot cause their lack of civil liability in the aforementioned field. According to note one of article two, it cannot be less than one year or ۳۰۰ km as the case may be. Of course, this warranty period is very small and provides low support to car consumers.

Keywords: civil liability, automobile companies, Iranian legal system, jurisprudence.

^۱ - PhD student of private law, Khorramabad Branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran h_aryanpoor@yahoo.com

^۲ - Assistant Professor, Department of Private Law, Khorramabad Branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran davoodi@vatanmail.ir (corresponding author)

^۳ - Assistant Professor, Department of Private Law, Khorramabad Branch, Islamic Azad University, Khorramabad, Iran . ghanfari.heng@yahoo.com

مقاله پژوهشی

چالش‌ها و خلاءهای نظام فقهی و حقوقی حاکم بر مسئولیت مدنی شرکت‌های خودروساز

حمید آریان پور^۴ جمشید میرزایی^۵ هنگامه غضنفری^۶

چکیده

در این پژوهش برآنیم تا چالش‌ها و خلاءهای حاکم بر مسئولیت مدنی شرکت‌های خودروساز از منظر فقهی و حقوقی مورد تحلیل قرار بگیرد. در این راستا، با توجه به اینکه توسعه نظام مسئولیت مدنی ناظر بر شرکت‌های خودروساز به صورت کلی و از جمله در زمینه مونتاژ به صورت عمده در نظام‌های حقوقی پیشرفته از جمله ایالات متحده آمریکا و فرانسه صورت گرفته است، طبعاً بایستی انتظار داشت که مبانی، شرایط و آثار مسئولیت مدنی در این زمینه به صورت عمده‌تر در نظام‌های حقوقی فوق‌الذکر نسبت به ایران مورد بحث و بررسی قرار گرفته باشد. با توجه به اینکه بر مبنای ماده ۲ قانون اجرای سیاستهای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که فعالیت‌های انحصاری دولتی را برشمرده شده است، صنعت خودروسازی و از جمله مونتاژ خودرو، از زمره فعالیت‌های انحصاری دولتی قلمداد نشده است، امکان حضور شرکت‌های خودروسازی خارجی در اقتصاد ایران وجود داشته که این موضوع به صورت سرمایه‌گذاری مستقیم صورت پذیرد که از بعد از پیروزی انقلاب اسلامی تاکنون، چنین امری فراهم نشده است. در دوره ضمانت، تعهد شرکت‌های خودروساز در زمینه ایمنی و سلامت خودرو مونتاژ شده را به صورت تعهد به نتیجه ذکر می‌نماید و بنابراین، اثبات عدم تقصیر شرکت‌های خودروساز در این زمینه نیز نمی‌تواند موجب عدم مسئولیت مدنی آنها در زمینه فوق‌الذکر شود. برحسب تبصره یک ماده دو نمی‌تواند کمتر از یک سال یا ۳۰۰ کیلومتر حسب مورد باشد. البته این دوره ضمانت، بسیار ناچیز بوده و حمایت پایینی را از مصرف‌کنندگان خودرو در اختیار قرار می‌دهد.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، شرکت‌های خودروساز، نظام حقوقی ایران، فقه.

^۴ - دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد خرم‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم‌آباد، ایران.

^۵ - استادیار، گروه حقوق خصوصی، واحد خرم‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم‌آباد، ایران.

^۶ - استادیار، گروه حقوق خصوصی، واحد خرم‌آباد، دانشگاه آزاد اسلامی، خرم‌آباد، ایران.

h_aryanpoor@yahoo.com

davoodi@vatanmail.ir

ghanfari.heng@yahoo.com

به علت صرف هزینه های فراوان برای تولید خودرو، دولت ها عموماً در سرتاسر جهان از قطعات تولیدی خودرو توسط کارخانه جات تولیدی به منظور مونتاژ خودرو بهره می گیرند و در این زمینه، عموماً مبادرت به انعقاد موافقت نامه های امتیازی، مشارکت در تولید، قراردادهای خدماتی و ... نموده و بر اساس همین موضوع، مسئولیت مدنی آنها تعریف می شود. برای نمونه، بر اساس موافقت نامه مشارکت در تولید، دولت به عنوان مالک صنعت خودروسازی، از یک شرکت خودروسازی خارجی به عنوان پیمانکار برای انجام و ارایه خدمات فنی و مالی در زمینه عملیات راه اندازی خطوط مونتاژ خودرو استفاده می نماید. آن شرکت خودروسازی خارجی، سهم تعیین شده ای از خودرو تولیدی را به عنوان پاداش ریسک و خدمات ارایه شده بدست می آورد. با این حال، هم چنان دولت به عنوان مالک صنعت خودروسازی باقی می ماند. نوع دیگری از مشارکت شرکت های خارجی تامین کننده قطعات خودرو در خودروسازی داخلی دولت ها در قالب جوینت ونچر صورت می پذیرد. در این نوع قراردادها که مبتنی بر مسئولیت تضامنی طرفین آن است، شرکت های خودروساز داخلی و خارجی، منابع مالی خود را با یکدیگر ادغام می نمایند.

البته اقدامات بین المللی و منطقه ای در زمینه توجه به مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز نیز صورت گرفته است که مهم ترین آن، (کنوانسیون اروپایی مسئولیت مدنی در قبال خساراتی که به واسطه وسایل موتوری ایجاد می شوند) بوده که مسئولیت مدنی مطلق را برای شرکت های خودروساز در ماده ۱۲ خود مورد پذیرش قرار داده است. در این پژوهش برآنیم تا مبانی و شرایط و آثار مسئولیت مدنی شرکت های خودروساز در زمینه مونتاژ خودرو با تکیه بر تجربیات ایالات متحده آمریکا و فرانسه از منظر حقوقی مورد تحلیل قرار بگیرد. در این راستا، با توجه به اینکه توسعه نظام مسئولیت مدنی ناظر بر شرکت های خودروساز به صورت کلی و از جمله در زمینه مونتاژ به صورت عمده در نظام های حقوقی پیشرفته از جمله ایالات متحده آمریکا و فرانسه صورت گرفته است، طبعاً بایستی انتظار داشت که مبانی، شرایط و آثار مسئولیت مدنی در این زمینه به صورت عمده تر در نظام های حقوقی فوق الذکر نسبت به ایران مورد بحث و بررسی قرار گرفته باشد.

۱- جایگاه مسئولیت مدنی ناشی از قراردادهای مونتاژ خودرو

نسبت دولت با صنعت خودروسازی چه بوده ؟ صنعت خودروسازی در ایران چگونه متولد شده و بالیده است؟ سنجش و تحلیل این نسبت که عموماً از خلال تحلیل قوانین و آیین نامه های وضع شده و همچنین احکام و اسناد صادره از مقامات عمومی به دست می آید به تحلیل جایگاه دولت در صنعت خودروسازی کمک شایانی خواهد نمود. در ارتباط با مداخله دولت ایران در صنایع خودروسازی بایستی این چنین برداشت نمود که این مداخله با اهداف بسیار متفاوتی صورت گرفته است برای نمونه برخی از قوانین هم چون قانون استفاده اجباری از کمربند و کلاه ایمنی با اهداف حفاظت از حقوق شهروندی از جمله حق حیات و حق بر محیط زیست سالم صورت گرفته است اما برخی دیگر از قوانین مانند اجازه مشارکت به شرکت ایسکرا مقیم اسلوانی با سرمایه گذاران خصوصی ایرانی در طرح تولید قطعات الکترونیکی خودرو در شهرستان کاشان با هدف حمایت از سرمایه گذاران خارجی در زمینه خودروسازی مطرح شده

است. در این ارتباط می‌توان گفت که با این حال، این صنعت به دلایل مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی همواره مورد نظر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نیز قرار داشته است. در این بین، تقابل بین اصل مداخله دولت در بخش خودروسازی با اصل آزادسازی تجاری و اقتصادی سازمان تجارت جهانی مطرح می‌گردد. بر مبنای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و برنامه‌های توسعه جمهوری اسلامی ایران، حرکت اقتصاد و تجارت جمهوری اسلامی ایران نیز به سمت آزادسازی تجاری حداقل در بعد قانونی بوده هرچند که عملاً عمدتاً مداخله دولت است که ایجاد می‌شود تا آزادسازی تجاری. صنعت خودروسازی در ایران سه دوره مهم را تجربه کرده است. به طور مختصر اگر بخواهیم از این دوره‌ها یاد کنیم. می‌توانیم دوره اول را تولد از بطن مالکان خصوصی بگوییم دوره دوم را مالکیت منحصرأ دولتی بنامیم و دوره سوم را مالکیت منحصرأ غیر دولتی صوری نام گذاری کنیم. در هر یک از این دوره‌ها دولت در جایگاه و نقشی در خصوص صنایع خودروسازی قرار داشته است. در این فصل هر یک از دوره‌های فوق‌الذکر به ترتیب تاریخی مورد بررسی و کنکاش قرار می‌گیرد و بر اساس نقش‌هایی که دولت در اقتصاد ایفا می‌کند (مالکانه، کارفرمایی، توزیع‌کننده، تنظیم‌کننده، مقررات‌گذار، خط‌مشی‌گذار) جایگاه دولت را در صنعت خودروسازی مشخص می‌نماییم. در دوره اول اگر چه در قوانین و مقررات نقش مالکانه‌ای برای دولت تعریف نشده اما عموماً دخالت‌های حکومت در صنعت خودروسازی تأثیرات مهمی بر جای می‌گذارد. عموم عملکرد دولت در دوره دوم منطبق بر جایگاه حقوقی تعیین شده در قوانین و مقررات است اما در دوره سوم مغایرت فزاینده‌ای میان جایگاه حقوقی دولت و عملکرد واقعی دولت مشاهده می‌شود.

۲- چالش‌های مبنایی خودروسازی

چالش‌های مبنایی زیادی در زمینه مداخله دولت در عرصه صنعت خودروسازی وجود دارد. از جمله آن‌ها می‌توان به این امر اشاره نمود که خودروسازهای داخلی، به عنوان شرکت‌های مقروض و بدهکار تلقی می‌شوند و سودآوری این شرکت‌های خودروسازی در طول دهه‌های اخیر به شدت کاهش پیدا کرده است به نحوی که در حالی که دلیل این امر را می‌توان وجود آیین‌نامه‌های مختلف دانست. از جمله می‌توان به تصویب نامه در خصوص تسویه مطالبات انباشته معفو خودروسازان داخلی (۱۳۹۳/۱۲/۰۳) هیأت وزیران) توجه نمود. به طوری که در بند یک این آیین‌نامه مندرج شده است. ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت موظف است جهت تسویه مطالبات انباشته معفو خودروسازان داخلی از بابت عدم امکان استفاده گواهی‌های اسقاط خودروهای فرسوده موضوع ماده ۵ آیین‌نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده موضوع تصویب نامه ... مربوط به سال‌های گذشته که تاکنون به صورت تخفیفات ترجیحی در سود بازرگانی واردات قطعات خودرو کارسازی و استفاده نگردیده‌اند، مبالغ مذکور را از محل وجوه دریافتی از واردکنندگان خودرو که در حساب واسط آن ستاد موجود یا از حساب واسط به خزانه کل کشور واریز گردیده است، دقیقاً به میزان ارزش گواهی در زمان انجام عملیات اسقاط، محاسبه و پرداخت نماید.

۲-۱- چالش مرتبط با اجرای ناشی از الحاق به کنوانسیون ترافیک راه‌ها

برخی تعهدات دولت جمهوری اسلامی ایران در زمینه صنعت خودرو مبتنی بر تعهدات بین‌المللی است که نمونه بارز آن را می‌توان (کنوانسیون راجع به ترافیک راه‌ها) اشاره نمود. در این کنوانسیون که جمهوری اسلامی ایران نیز بدان پیوسته است در بخشی از جمله مقرر شده است که هر وسیله نقلیه موتوری غیر از موتورسیکلت که بتواند بیش از ۴۰ کیلومتر در ساعت در راه مسطح حرکت کند بایستی در سمت جلو مجهز به چراغ‌های رانندگی سفید و یا زرد منتخب به تعداد زوج باشد

که بتواند در هوای صاف حداقل بیش از یک فاصله ۱۰۰ متری جلو وسیله نقلیه را به حد کافی روشن سازد. لبه خارجی سطح روشن چراغ های رانندگی نسبت به آخرین حد جانبی وسیله نقلیه نبایستی نزدیک تر از لبه خارجی سطح روشن چراغ های عبور باشد. یا در ضمیمه شماره پنج این کنوانسیون تحت عنوان شرایط فنی وسائط نقلیه موتوری و یدک ها مقرر شده است طرف های متعاهدی که طبق بند ۳ ماده یک این کنوانسیون وسائط نقلیه سه چرخه را که وزن بدون بار آن از ۴۰۰ کیلوگرم تجاوز نکرده باشد، جزء موتورسیکلت اعلام کرده باشد بایستی آن را مشمول مقرراتی که در این متمم برای موتورسیکلت و یا سایر وسایل نقلیه موتوری وضع شده بدانند.

۲-۲- چالش مرتبط با ضعف اقتصادی ناشی از تحریم

یکی دیگر از چالش های موجود مبنایی در زمینه مداخله دولت در صنعت خودروسازی، آسیب پذیری اقتصادی است. آسیب پذیری اقتصادی به طور کلی، به معنای ضربه دیدن یا اثرپذیری منفی اقتصادی از شوک های اقتصادی است. کشور ما به ویژه از پس پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی درگیر بحران های مختلف اقتصادی هم چون تحریم های اقتصادی و تورم های طاقت فرسا بوده است به گونه ای که هر ساله شاهد افزایش بی رویه قیمت های محصولات اولیه بوده در حالی که حقوق مدیران و کارمندان دولت از جمله بخش های خودروسازی به میزان ثابتی و غیرمنطبق با تورم های اقتصادی افزایش یافته است.

۲-۳- چالش مرتب با عدم توجه خودروساز به نیازهای اجتماعی

عدم وجود دیدگاه عدالت اجتماعی و عدالت اقتصادی در بخش خودروسازی یکی دیگر از چالش های مبنایی موجود است. عدم وجود عدالت اجتماعی و اقتصادی موجب شده است که بخش خودروسازی کشور بدون توجه به نیازها و مطالبات عمومی توسعه پیدا کند در حالی که بخش عظیمی از آحاد جامعه از امکان تامین مالی برای خرید خودرو محروم مانده اند. از آنجا که مقوله توزیع درآمد بر اساس روش های جمع شناختی و مبتنی بر ارزش های جامعه تعیین می گردد، نقش نهاد دولت در آن بااهمیت می گردد. از عدالت اجتماعی ابعاد گوناگونی دارد که یکی از این ابعاد، عدالت اقتصادی است. در بعد اقتصادی، عدالت به رابطه بین فعالیت اقتصادی آحاد جامعه و عایدی این فعالیت ها مربوط می شود به این معنا که تلاش هر فرد و بازده اقتصادی آن چه رابطه ای با درآمد حاصل از تلاش مزبور دارد (آقانظری، حسن، ۱۳۹۴، ص ۱۰) عدالت اقتصادی از طریق توزیع عادلانه درآمد محقق می شود. توجه به رفاه اقشار مختلف جامعه از طریق مطالعه توزیع حقوق، منافع و درآمد و متغیرهای دیگر از مباحث کانونی اقتصاد در دو قرن اخیر بوده است زیرا یکی از اهداف مهم هر نوع سیاست گذاری اقتصادی بهبود رفاه عمومی و به طور مشخص افزایش رفاه اقشار کم بهره مند جوامع است. از آنجا که میزان رفاه اجتماعی خانواده ها به میزان درآمد آنها بستگی دارد و توزیع مناسب درآمد باعث افزایش سطح رفاه در کل جامعه می شود لذا توزیع عادلانه درآمد یکی از اهداف مهم برنامه های توسعه کشورها به شمار می رود.

در یک جمع بندی کلی، عدالت را به صورت انتظام دقیق افراد و اشیاء در درون یک جامعه می توان توصیف نمود و معنای انتظام دقیق به این صورت می باشد که هرکس و هر چیز جامعه در جای خود قرار داشته باشد. در همین راستا، مفهوم عدالت اجتماعی تعریف می شود که مساله عدالت اجتماعی در هر جامعه یافتن راه حل برای این سوال اساسی است که چگونه می توان بین خواسته های متعارض هر فرد و الزامات جامعه هماهنگی ایجاد نمود به نحوی که هیچ

یک به نفع دیگری حذف نشود و هر کدام هویت خود را حفظ نمایند و در تعریف عدالت اقتصادی نیز بایستی گفت که عدالت اقتصادی یعنی مراعات حقوق اقتصادی افراد در حوزه رفتارها و روابط اقتصادی است. عدالت اقتصادی علاوه بر اجتماع، شخص را نیز متأثر می‌سازد که دربرگیرنده آن اصول اخلاقی است که هدایت‌گر در طرح‌های اقتصادی است. این طرح‌ها تعیین می‌کند که چگونه هر فردی برای زندگی کسب معاش می‌کند، کالا و خدمات را با دیگران مبادله کند و یا چگونه قرارداد ببندد. هدف نهایی عدالت اقتصادی این است که به هر شخصی اختیار دهد که به طور خلاقانه در کارهای نامعینی ماورای اقتصاد یعنی کارهای ذهنی و روحی به کار گماشته شود. از آنجا که خود عدالت یک سیستم است لذا نظیر هر سیستم دیگری دربرگیرنده نهاده (داده)، بازده (محصول) و بازیافت است. در درون سیستم عدالت اقتصادی سه اصل اساسی و وابسته وجود دارد:

۱- اصل مشارکت: این اصل نشان دهنده این است که چطور یک فرد نهاده را با توجه به مراحل اقتصادی به وجود می‌آورد تا کسب معاش کند. این اصل نیازمند فرصت‌های برابر در دست‌یابی به مالکیت خصوصی دارایی‌های مولد و نیز به منظور استخدام شدن در کارهای تولیدی است. اصل توزیع: بیانگر قوانین توزیع بازده یا ستانده خروجی یک سیستم اقتصادی است که مطابق با عملکرد هر یک از نهادهای سرمایه و نیروی کار است.

۲- اصل توازن یا هماهنگی: اصول تعادلی را دربرمی‌گیرد و باید انحراف‌ها را کشف کرده و هر تصحیحی را که برای بازگرداندن نظم اقتصادی متعادل و عادلانه لازم است، ایجاد کند.

اندازه‌گیری عدالت با استفاده از شاخص‌های آن انجام می‌شود که می‌توان به موارد زیر در قالب شاخص‌های عدالت اقتصادی اشاره نمود:

۱- حق برخورداری برابر از منابع طبیعی، امکانات و ثروت‌های عمومی؛

۲- سهم بری از تولید به اندازه ارزش افزوده حقیقی

۳- استفاده بهینه از اموال و منابع عمومی و دولتی

۴- توزیع درآمدها و برخورداری افراد جامعه از رفاه متوازن.

توصیف درجه نابرابری موجود بین افراد یک کشور و تشریح چگونگی سهم افراد مختلف یک کشور در درآمد ملی را توزیع درآمد می‌گویند؛ بنابراین بررسی توزیع درآمد و نابرابری آن، مقایسه سهم گروه‌های مختلف جمعیت در درآمد ملی است. معیارهای ارزشی توزیع درآمد به دو دسته کلی تقسیم می‌شود یک دسته فردگرا بوده و بر تقدم حقوق و مصالح فردی تاکید می‌نماید و دسته دیگر جمع‌گرا بوده و به اولویت و تقدم حقوق و مصالح اجتماعی بر حقوق فردی تاکید می‌ورزند. طبق اصل مبادله که مبتنی بر قابلیت عوامل تولید و همچنین به معیار مکتب اصالت فایده به عنوان حداکثر نمودن رفاه بیشترین افراد جامعه و معیار جان‌رالز که در راستای قراردادگرایی خواهان حداکثر نمودن مطلوبیت فقراء می‌باشد می‌توان اشاره نمود. از معیارهای جمع‌گرایانه می‌توان به معیاری اشاره نمود که می‌گوید باید برای همگان سرآغازی برابر و چشم‌اندازی برابر تضمین گردد و یا به معیاری که توسط مکتب مارکس مطرح شد و می‌گفت از هر کس به اندازه توانایی‌اش و به اندازه نیازش.

بررسی مقدماتی آمار منتشر شده حساب های منطقه ای مرکز آمار ایران حاکی از آن است که تقریباً ۷۰ درصد جمعیت کشور در نیمه غربی کشور مستقر بوده و این ترکیب جمعیت از سال ۱۳۹۵ تا ۱۳۷۹ بدون تغییر باقی مانده است. این در حالی است که وسعت استان های نیمه غربی کشور کمتر از ۳۰ درصد مساحت کشور متمرکز شده اند. بررسی وضعیت تولید ناخالص داخلی (بدون احتساب نفت) نیز نشان می دهد که در حدود ۷۵ درصد تولید ناخالص داخلی کشور توسط استان های نیمه غربی کشور تولید می شود. هم چنین تولید سرانه استان های واقع در نیمه شرقی کشور طی سال های ۱۳۸۱-۱۳۹۲، همواره کمتر از تولید سرانه نیمه غربی کشور است

۳- تعارض میان فلسفه قاعده گذاری دولت در عرصه قوانین و مقررات با دخالت دولت در عرصه صنعت خودرو

فلسه قانون گذاری دولت در عرصه قوانین و مقررات خودرو مشخص نیست و به طور کلی می توان گفت که سیاست واحد قانون گذاری در این راستا وجود ندارد. عمده قاعده گذاری های دولت در عرصه قوانین و مقررات خودرو ناظر بر حفاظت از حقوق شهروندی بوده است. البته مقرراتی نیز در راستای حفاظت از نظم عمومی به تصویب رسیده است از جمله می توان به قانون جلوگیری از تردد موتورسیکلت های فاقد شماره راهنمایی و رانندگی مصوب ۱۳۷۳/۰۷/۲۴ مجلس شورای اسلامی اشاره نمود. در صدر ماده واحده این قانون مندرج شده است از تاریخ تصویب این قانون، تمامی موتورسیکلت سواران مکلف اند ظرف مدت یک سال نسبت به شماره گذاری موتورسیکلت های خود اقدام نمایند. با این حال، در مقابل به نظر می رسد که حمایت های قانون گذاری از مصرف کنندگان خودرو به اندازه کافی در مقابل خودروسازان صورت نگرفته است. این ادعا را می توان با رجوع به چندین قانون جمهوری اسلامی اثبات نمود. برای نمونه ماده ۷ قانون هدفمندکردن یارانه ها مقرر نموده است.

دولت مجاز است حداکثر تا پنجاه درصد خالص وجوه حاصل از اجراء این قانون را در قالب بندی های زیر هزینه نماید:

الف- یارانه در قالب پرداخت نقدی و غیرنقدی با لحاظ میزان درآمد خانوار نسبت به کلیه خانوارهای کشور به سرپرست خانوار پرداخت شود.

ب- اجراء نظام جامع تامین اجتماعی برای جامعه هدف از قبیل:

گسترش و تامین بیمه های اجتماعی، خدمات درمانی، تامین و ارتقای سلامت جامعه و پوشش دارویی و درمانی بیماران خاص و صعب العلاج

۱. کمک به تامین هزینه مسکن، مقاوم سازی مسکن و اشتغال

۱- توانمندسازی و اجرای برنامه حمایت اجتماعی.

از این ماده، این امر به صورت بدیهی آشکار می گردد که صنعت خودرو در میان هیچ یک از بخش هایی نیست که دولت مجاز است تا حداکثر تا پنجاه درصد خالص وجوه حاصل از اجرای قانون هدفمند کردن یارانه ها را بدان ها اختصاص و تخصیص دهد. البته شاید بتوان بر اساس ماده هشت همین قانون، تا حدودی حمایت از صنعت خودروسازی را توجیه نمود. ماده هشت قانون هدفمند کردن یارانه ها مقرر می دارد:

دولت مکلف است سی درصد خالص وجوه حاصل از اجرا این قانون را برای پرداخت کمک‌های بلاعوض، یا یارانه سود تسهیلات و یا وجوه اداره شده برای اجرای موارد زیر هزینه کند:

الف - بهینه‌سازی مصرف انرژی در واحدهای تولیدی، خدماتی و مسکونی و تشویق به صرفه‌جویی و رعایت الگوی مصرف که توسط دستگاه اجرایی ذیربط معرفی می‌شود؛

ب- اصلاح ساختار فناوری واحدهای تولیدی در جهت افزایش بهره‌وری انرژی، آب و توسعه تولید برق از منابع تجدیدپذیر

ج- جبران بخشی از زیان شرکت‌های ارایه‌دهنده خدمات آب و فاضلاب، برق، گاز طبیعی و فرآورده‌های نفتی و شهرداری‌ها و دهیاری‌ها ناشی از اجرای این قانون

د- گسترش و بهبود حمل و نقل عمومی در چارچوب قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت و پرداخت حداکثر تا سقف اعتبارات ماده ۹ قانون مذکور

ه- حمایت از تولیدکنندگان بخش کشاورزی و صنعتی

و- حمایت از تولید نان صنعتی

ز- حمایت از توسعه صادرات غیرنفتی.

هم‌چنین این عدم حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان به نظر می‌رسد که آن‌جا که هم‌پیش‌بینی شده است کافی نبوده است برای نمونه می‌توان به ماده ۸ آیین‌نامه حمایت از ابداعات و اختراعات موثر در بهبود ایمنی و مصرف سوخت و آلایندگی وسایل نقلیه مصوب ۲۵ / ۱۱ / ۱۳۸۸ توجه نمود. در ماده ۸ تصریح شده است:

سازمان بهینه‌سازی مصرف سوخت موظف است بنا به تشخیص کارگروه دآوری حداقل بیست و پنج درصد (۲۵ درصد) هزینه اجرای طرح‌های مصوب را در قالب کمک بلاعوض و یا تسهیلات پرداخت نماید.

به نظر می‌رسد که این میزان حداقل ۲۵ درصد نمی‌تواند حمایت‌کننده بخش خودروسازی باشد و دولت بایستی سهم بیشتری را از یارانه‌ها به صنعت خودروسازی معطوف نماید. این امر با سایر سیاست‌گذاری‌های دولت در صنعت خودرو که خواهان بکارگیری بالاترین استانداردهای محیط زیست و انرژی شده است هم‌خوانی ندارد چنانکه در ماده ۳۶ قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی آمده است:

وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است به منظور ارتقای کارایی مصرف سوخت، نسبت به همکاری و نظارت جهت توسعه تولید، عرضه و خدمات پس از فروش خودروهای دیزلی سبک با اولویت خودروهای عمومی بار و مسافر، مطابق با استانداردهای روز دنیا و معیارها و مشخصات فنی موضوع ماده ۱۱ این قانون اقدام نماید.

با این حال، این الزام با سایر الزامات و مطالبات دولت از بخش خودروسازی هماهنگ و منطبق نیست چرا که ۲۵ درصد اعطای یارانه‌ها به بخش خودروسازی نمی‌تواند این الزامات و مطالبات را تحقق بخشد. در این خصوص هم‌چنین می‌توان به ماده ۲ سند موسوم به تصمیم‌نمایندگان ویژه رییس‌جمهور در مورد اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۱۳۸۶ کل کشور و ساماندهی و توسعه حمل و نقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده و مدیریت مصرف

سوخت و گازسوز کردن خودروها و کاهش تقاضای مصرف مصوب ۳۱/۰۴/۱۳۸۶ هیأت وزیران توجه نمود: سود بازرگانی واردات خودرو و قطعات منفصله برای تولید خودروهای ساخت داخل با مصرف سوخت کمتر از شش لیتر در یکصد کیلومتر مسافت در چرخه ترکیبی به ازای هر بیست و پنج صدم لیتر، پنج درصد کاهش می‌یابد. این مقرر که ظاهراً به هدف حمایت از تولیدات خودروهای ساخت داخل صورت گرفته است که از مصرف سوخت کمتر از شش لیتر در یکصد کیلومتر مسافت برخوردارند، به دقت مشخص ننموده است که این ساز و کار بایستی به چه نحوی اجرایی شود.

به نظر می‌رسد که با توجه به تورم‌های موجود نیز بایسای قیمت‌های موجود در این آیین نامه و یا بهتر گفته شود سطح تسهیلات افزایش و به روز رسانی گردد چنانکه در بند ۲ ماده ۴ این آیین نامه قید شده است:

واردکنندگان در صورت ارایه گواهی نامه صادر شده از سوی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران مبنی بر اسقاط یک دستگاه خودرو به جز موتورسیکلت به شکلی که غیرقابل استفاده به صورت خودرو در چرخه حمل و نقل و رانندگی باشد، در صورت عدم استفاده از تسهیلات مذکور در بند الف این ماده می‌توانند حداکثر معادل پانزده میلیون ریال از تخفیفات ترجیحی در سود بازرگانی خودروهای وارداتی یا سرجمع سود بازرگانی قطعات منفصله وارداتی استفاده نمایند.

به نظر می‌رسد که در حال حاضر با توجه به تورم‌های گسترده به ویژه در یکی دو سال گذشته بایستی نسبت به متعادل سازی این تسهیلات قانونی و اجرایی اقدام شود تا بهتر بتوان به سمت توسعه حمل و نقل عمومی و خارج کردن خودروهای فرسوده و مدیریت مصرف سوخت و گازسوز کردن خودروها و کاهش تقاضای مصرف اقدام نمود.

مداخله دولت در عرصه صنعت خودروسازی بدون توجه به واقعیات موجود به ویژه از بعد اقتصادی در سایر قوانین و مقررات نیز دیده می‌شود. برای نمونه می‌توان به آیین نامه واگذاری یک دستگاه تاکسی دوگانه سوز در قبال اسقاط هر دستگاه خودروی مسافربر شخصی ساماندهی شده با بیش از پانزده سال سن مصوب ۱۲/۰۲/۱۳۸۸ هیأت وزیران اشاره نمود که مقرر می‌دارد:

خودروسازان موظف اند از ابتدای سال ۱۳۸۸ در قبال اسقاط هر دستگاه خودروی مسافربر شخصی ساماندهی شده با بیش از پانزده سال سن و دریافت گواهی اسقاط مورد تایید ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، یک دستگاه تاکسی دوگانه سوز با تخفیف پانزده میلیون ریال واگذار نمایند.

۴- عدم تطابق دخالت دولت در صنعت خودروسازی با مولفه های حکمرانی مطلوب

همان طور که پیش تر نیز اشاره گردید، حکمرانی مطلوب در سال های پیش از جنگ جهانی دوم کمتر مورد استفاده قرار می گرفت اما در طول دهه ۱۹۸۰ با مفهوم جدیدی ظهور کرده است که به چیزی فراتر از حکومت اشاره دارد. سامتی، مرتضی _ رنجبر، همایون _ محسنی، فضیلت _ تحلیل تاثیر شاخص های حکمرانی خوب بر شاخص توسعه انسانی، ص ۱۳۴ (ایده حکمرانی مطلوب بر این اساس مبتنی است که بایستی تغییری اساسی در نقش و کارکردهای نهادهای اصلی اداره امور جامعه از جمله دولت و نحوه ارایه خدمات کشوری ایجاد شود و معتقد است امور جامعه باید با همکاری و تعامل سه بخش دولت، بازار و جامعه مدنی اداره شود. در واقع، حکمرانی مطلوب بر ضرورت تحول بنیادین در نقش ها و کارکردهای عوامل حکمرانی با تاکید بر بازتعریف نقش و کارکرد دولت اصرار ویژه دارد. بدیهی است با تحول در ماهیت و کارکرد دولت، نظام اداری به عنوان ستون فقرات دولت نیز ناگزیر به تحول می باشد. ایده حکمرانی

مطلوب دارای معانی گسترده و متعددی است و با توجه به بستری که این اصل قرار است در آن اجرایی شود دارای مفاهیم و معانی مختص به خود است اما مفهوم این اصطلاح در نظام حقوق اداری و عمومی مترادف است با تدوین سیاست‌های مدبرانه و ارایه کارآمد و اثربخش خدمات به جامعه. به عبارت دیگر، بنابر مفهوم حکمرانی خوب و در چارچوب آن، وظیفه نظام اداری، برقراری ساز و کارهای مناسب و زمینه‌سازی ارایه خدمات اداری از طریق استقرار سامانه پویای خدمات کشوری و توسعه آن است که این مهم در هر کشوری معمولاً توسط دولت صورت می‌گیرد. از منظر حقوق بین الملل نیز حکمرانی خوب ناظر بر رابطه حکومت‌شوندگان و حکومت‌کنندگان است و می‌کوشد تا با افزایش تعامل میان این دو بخش به توسعه‌ای پایدار مبتنی بر نظام اداری پاسخگو، نظام قضایی قابل اعتماد و خدمات کشوری موثر و کارآمد دست یابد.

۴-۱- اصل حاکمیت قانون و تاثیرگذاری بر صنعت خودروسازی

هنگام بحث در مورد اصل حاکمیت قانون، توجه به این نکته، ضروری است که اصولاً قانون اساسی و به تبع آن، حاکمیت قانون فقط به یک گروه خاص نظیر محکومین و شهروندان اختصاص ندارد، بلکه کلیه نهادهای حکومتی از جمله خود دولت - به معنای عام آن - و نیز روابط آن با سایر دول و هم‌چنین اتباع و اشخاص را در برمی‌گیرد. در حقیقت، دولت قانونمند، دولتی است که از طریق برتر دانستن قانون نسبت به همه - حتی به خودش به عنوان مقنن - بر اساس نفع شهروندان عمل می‌کند. منافع شهروندان به مثابه غایت حاکمیت قانون در منظومه تئوری‌های غربی مطرح است. البته دیدگاه حقوقی اسلام بسیار فراتر از این امر است. در این دیدگاه، هدف از قانون علاوه بر تامین منافع مادی شهروندان، سعادت دنیوی و اخروی افراد جامعه و اجرای عدالت را نیز دربردارد (محسنی، فرید - فرج پور اصل مرندي، علی اصغر، اصل حاکمیت قانون در نظام قضایی ایران، ص ۹۷)

۴-۲- پیشگیری و مبارزه با فساد در قوانین بخش خودرو جمهوری اسلامی ایران و تاثیرگذاری اش بر صنعت خودروسازی

بحث کلی بدین صورت است که پیشگیری بهتر از درمان است. این موضوع به ویژه در ارتباط با پیشگیری از فساد صادق است زمانی که اعتماد عمومی، کارآمدی نهادها، توسعه اقتصادی و امنیت دولت در معرض خطر می‌باشد. به پیشگیری از جرایم فساد نه تنها در زمینه مقررات داخلی بلکه در منابع فقهی و شرعی توجه شده است برای نمونه امیرمومنان (ع) در نهج البلاغه می‌فرماید: اگر کارگزار خود را ملتزم به عمل طبق دستورالعمل‌ها و بخش نامه‌ها بداند، هنگام روبه‌رو شدن با خواسته‌های نفسانی و سرپیچی‌های او و حوادث و پیش‌آمدها، افسار نفس را کشیده و به وسیله التزام و تعهدی که داده است، نفس خود را کنترل و بخش نامه‌ها و دستورالعمل‌ها را محور اساسی کار خود قرار می‌دهد و عمل به بخش نامه کارگزار را از سقوط در منجلاک هلاکت نجات می‌دهد. هم‌چنین ایشان در فرازی دیگر از سخنان خودشان می‌فرمایند: پس برای کارهای مهم و کلیدی از فرماندهان خود کسی را انتخاب و مسئول نما که از دیگران گوی سبقت در سرسپردگی و اطاعت از خدا و رسول و امامش را برده باشد... پاکدل‌ترین افراد و خوش‌سیره‌ترین و دورترین افراد از منکرات و کارهای ناپسند باشد... کسی باشد که نسبت به ضعیفان مهربان و با محبت و در مقابل زورمندان و قدرتمندان سخت‌گیری و استقامت داشته باشد. از کسانی باشد که در برابری دشواری‌ها و پیش‌آمدهای سخت و تلخ استوار و مصیبت‌های بزرگ، وی را از پا نشانند. فردی باشد که هنگام ناتوانی و ضعف دیگران، بر او ضعف و ناتوانی غالب نشود و بر اثر بی‌خیالی دیگران بی‌تفاوت نباشد. دولت‌های عضو کنوانسیون بین

المللی مبارزه با فساد، رویکردهای مختلفی را برای پیشگیری از فساد در پیش گرفته‌اند. توجه به بیدارسازی عمومی و تقویت عدم تحمل فساد توسط عامه مردم پیشگیری و مبارزه با فساد در قوانین جمهوری اسلامی ایران و تاثیرگذاری اش بر مبارزه با اختلاس یکی از موضوعات دیگری است که با توجه به مباحث حکمرانی مطلوب می تواند مهم تلقی گردد. در این راستا، البته برخی مباحث جنبه حقوقی- مدیریتی دارد. برای نمونه می توان به یکی از مهم ترین ساز و کارهای پیشگیری از فساد که تاثیرگذاری مستقیم بر روی مبارزه با اختلاس دارد یعنی کنترل داخلی اشاره نمود. سیستم کنترل داخلی که در این تحقیق با تکیه بر بانک ها و محوریت آنها مورد بحث می باشد، از اهمیت وافری در زمینه پیشگیری از تخلفات و سوءاستفاده های مالی و مقابله با موارد واقع شده برخوردار می باشد. البته با واژه های دیگری نیز در این حوزه مواجه هستیم از جمله محیط کنترلی که فضایی را فراهم می کند که در آن کنترل، افراد به انجام فعالیت ها و مسئولیت های کنترلی خود پردازند. محیط کنترلی با تنظیم جو واحد تجاری، بر هشیاری کنترلی کارکنان اثر می گذارد. محیط کنترلی، اساس کنترل های داخلی اثربخش است و به وجود آورنده نظم و ساختار در سازمان می باشد. فعالیت های کنترلی اعم از پیش بینی شده در سیستم های دستی یا رایانه ای، اهداف متعددی دارند و در بخش ها و سطوح سازمانی مختلف اجرایی می شوند. نمونه هایی از فعالیت های کنترلی، شامل موارد مرتبط با موضوعات زیر است: ۱- تصویب؛ ۲- بررسی های عملکرد؛ ۳- پردازش اطلاعات؛ ۴- کنترل های فیزیکی؛ ۵- تفکیک وظایف کنترل داخلی که توسط مدیریت یک واحد اقتصادی برقرار می گردد، فرآیندی است به منظور کسب اطمینان معقول از تحقق اهدافی که در سه گروه اصلی زیر دسته بندی می شوند:

الف) اثربخشی و کارایی عملیات؛

ب) قابلیت اعتماد گزارشگری مالی

ج) رعایت قوانین و مقررات مربوط.

۳-۴- کنترل داخلی

کنترل داخلی در صورتی اثربخش تلقی می شود که هیات مدیره و مدیریت از تحقق اهداف فوق اطمینانی معقول داشته باشند. رویکرد قانون گذار ایرانی به پیشگیری از جرایم فساد، مقدم دانستن پیشگیری وضعی بر پیشگیری اجتماعی بوده است به این معنا که قانون گذار در قانون ارتقای سلامت اداری، پس از ذکر تعاریف و اشخاص مشمول در مواد ۱ و ۲، بلافاصله در ماده ۳ به تکالیف دستگاه ها در پیشگیری از مفاسد اداری، از گونه پیشگیری وضعی می پردازد. این اقدام قانون گذار، در مقدم دانستن پیشگیری وضعی بر پیشگیری اجتماعی، موضوع ماده ۷، حاوی پیام معنادار است. در واقع، از یک سو، قانون گذار، با مبنا قراردادن نظریه انتخاب عقلانی، فرض را بر این قرار داده است که عمل انتخابی بزهکار در حوزه فساد، ابزاری جهت رسیدن به اهداف مشخص است. لذا این دسته، عقلانی عمل و برای دستیابی به هدف، خود را با موقعیت ها منطبق می کنند. نتیجه این که تغییر در موقعیت های پیش جنایی، آنان را ناگزیر به پذیرش این واقعیت می نماید که منافع عدم ارتکاب بر ارتکاب فزونی دارد. بدین ترتیب، به جای سرمایه گذاری در پیش آمادگی فردی، با مداخله در موقعیت ها، می توان تصمیم بزهکاران بالقوه را تحت الشعاع قرار داد.

فرآیند مداخله دولت‌های مختلف جمهوری اسلامی ایران در صنعت خودرو، دوره‌های مختلف و نسل‌های متفاوتی را طی کرده است. اولین نسل به عنوان «دولت پیشران» از ابتدای قرن حاضر آغاز شد و تا قبل از شروع دهه ۷۰ شمسی؛ یعنی زمان پایان تفکرات دولت پیشران و اوج تفکرات دولت پلید در غرب، به‌طول انجامید. طی این دوران تحولات مهمی رخ داد که یکی از مهم‌ترین آنها وقوع جنگ‌های جهانی بود. در این دوران، از یکسو آثار نامطلوب جنگ‌های جهانی در اقتصاد وارد شده بود و از سوی دیگر دیدگاه‌های اقتصاد توسعه و تاکید بر نقش دولت در اقتصاد، نظام اقتصادی کشور را تحت‌تاثیر قرار داده بود؛ بنابراین دولت در بسیاری از زمینه‌ها با ایجاد انحصارات گوناگون، جایگزین و رقیب بخش خصوصی شد و به‌عنوان یک انحصارگر بزرگ در عرصه اقتصاد ایران فعالیت کرد. به‌طوری‌که در خیلی از آن زمینه‌ها مانند نفت، پالایش، مخابرات، بانک، برق و راه‌بخش خصوصی نه وجود داشت و نه توان ورود داشت. در طول این دوران پنج برنامه عمرانی اجرا شد. شروع این برنامه‌ها از سال ۱۳۲۷ بود. برنامه عمرانی اول که با هدف افزایش تولید، صادرات، تامین مایحتاج مردم در داخل کشور و ترقی کشاورزی، صنایع و ثروت‌های زیرزمینی (به‌ویژه نفت) به اجرا رسید، الگوی توسعه‌ای کشور را گسترش کشاورزی از طریق اقدام بخش خصوصی قرار داد و متناظر با آن دولت به سدسازی و ارائه خدمات کشاورزی و اعطای اعتبارات به بخش خصوصی پرداخت. این رویه در برنامه عمرانی دوم (۴۱-۱۳۳۴) ادامه یافت و در نتیجه حمایت‌های دولت از بخش خصوصی، تا حدی از ضعف این بخش کاسته شد.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، ساختار وابسته اقتصاد کشور، چهره واقعی خود را نشان داد. ورشکستگی نظام بانکی به‌علت پرداخت بی‌رویه اعتبارات و خروج شدید سرمایه از کشور، نخستین واکنش قابل‌پیش‌بینی اقتصاد در شرایط بحرانی انقلاب و جنگ بود. سرمایه‌داران وابسته به رژیم شاهنشاهی با احساس ناامنی، به فروش یا رها ساختن سرمایه‌های منقول و غیرمنقول خود پرداختند و موسسات تولیدی را به تعطیلی کشاندند. تحریم اقتصادی آمریکا، مشکلات پس از پیروزی انقلاب را تشدید کرد و اقتصاد وابسته به‌شدت زیر فشار قرار گرفت. این موارد زمینه‌ساز استمرار حمایت‌های دولت در آن زمان بود؛ بنابراین حوزه مداخلات دولت روزبه‌روز گسترش یافت و فرآیند ملی‌سازی بسیاری از بخش‌های اقتصاد، از جمله بانک‌ها، شرکت‌های بیمه و برخی صنایع بزرگ، همچنین واگذاری مالکیت واحدهای صنعتی، کشاورزی و خدماتی به نهادهای انقلابی مانند سازمان صنایع ملی ایران و بنیاد مستضعفان طی سال‌های ۶۰-۱۳۵۸ رخ داد. با این کار دولت عملاً اداره امور اقتصاد را به‌طور متمرکز به دست گرفت و تا پایان جنگ خود عهده‌دار تمامی امور شد.

منابع و مأخذ

قرآن کریم

۱. ابراهیم پور، حبیب و الیکی، فهمیمه ۱۳۹۵؛ بررسی نقش حکمرانی خوب در کارآمدی دولت ها، کنفرانس بین المللی نخبگان مدیریت.
۲. ابراهیمی، شهرام و صفایی آتشگاه، حامد ۱۳۹۴؛ رویکرد قانون گذار به پیشگیری از جرم در قانون ارتقای سلامت نظام اداری و مقابله با فساد، پژوهشنامه حقوق کیفری، سال ششم، شماره دوم.
۳. اژدری، علی اصغر ۱۳۹۴، چشم انداز سرمایه گذاری صنعتی در ایران (توصیه های سیاستی برای برنامه ششم توسعه)، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی.
۴. اسدی، حمید و دیگران ۱۳۹۸، مفهوم و جایگاه تنظیم گری اقتصادی با تاکید بر پاسخ گویی به جرایم بورسی، فصلنامه پژوهشنامه حقوق اسلامی، سال بیستم، شماره دو، پیاپی ۵۰.
۵. اشرفی، یکتا و گلی، زینت (۱۳۸۷)، بررسی وضعیت توزیع درآمد با استفاده از محاسبه ضریب جینی و شاخص رفاه سن طی سال های ۱۳۶۸-۱۳۸۶، مجله اقتصادی، ماهنامه بررسی مسایل و سیاست های اقتصادی، شماره های ۸۷ و ۸۸، سال هشتم.
۶. اکبریان، رضا؛ سازمان تجارت جهانی و الزامات آن بر اقتصاد ایران، فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی.
۷. امامی، محمد و شاکری، حمید ۱۳۹۶؛ نگاهی اجمالی نسبت به حکمرانی خوب و حقوق بشر؛ فصلنامه حقوق بشر، سال دوازدهم، شماره یک، شماره پیاپی ۲۳.
۸. امیری، حسین و لشجوده، فاطمه ۱۳۹۶؛ برآورد رانت در صنعت خودروسازی با استفاده از روش MIMIC (در مورد ایران)، فصلنامه پژوهش ها و سیاست های اقتصادی، شماره ۸۳.
۹. انصاری، باقر؛ ۱۳۸۶، تنقیح قوانین و مقررات: تدبیری برای مبارزه با ابهام حقوقی، اطلاع رسانی حقوقی، شماره ۱۱.
۱۰. انصاری ولی الله ۱۳۹۲، کلیات حقوق قراردادهای اداری، نشر حقوقدان، چاپ ششم.
۱۱. آقائظری، حسن، ۱۳۹۴، عدالت اقتصادی از نظر افلاطون، ارسطو و اسلام، مجله اقتصاد اسلامی، تهران، انتشارات پژوهشگاه فرهنگ و اندیشه اسلامی، شماره ۴.
۱۲. آقای طوق، مسلم و لطفی، حسن ۱۳۹۳؛ تمییز میان تفویض اختیار قانون گذاری و اعطای صلاحیت تخییری در آرای دیوان عالی آمریکا، فصلنامه حقوقی اداری، سال دوم، شماره ۶.
۱۳. باغستانی میبدی، مسعود و دیگران ۱۳۹۴، لزوم دخالت دولت در مقررات گذاری و نظارت بر بازارهای مالی، مجله اقتصادی، شماره های ۷ و ۸.

۱۴. باغستانی میبیدی، مسعود و دیگران، لزوم دخالت دولت در مقررات گذاری و نظارت بر بازارهای مالی، مجله اقتصادی، شماره های ۷ و ۸، ۱۳۹۴.

۱۵. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، نگاهی درباره طرح‌های کوچک صنعتی و کشاورزی، اداره بررسی‌های اقتصادی.

۱۶. باهر حسین، بی تا، مبانی برنامه ریزی توسعه اقتصادی، نشر انجمن خدمات اسلامی، ش ۱۲.

۱۷. پتفت، آرین و مومنی راد، احمد ۱۳۹۴؛ سیر تحول نحوه مداخله دولت در اقتصاد از منظر حقوق عمومی، از دولت رفاه تا دولت فراتنظیمی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، دوره ۱۷، شماره ۴۷.

۱۸. پورسید، سید بهزاد و دیگران ۱۳۹۶، شورای رقابت از جایگاه حقوقی تا صلاحیت قیمت گذاری خودرو، فصلنامه مجلس و راهبرد، سال بیست و چهارم، شماره نود و یک.

۱۹. پورسید، سید بهزاد. صادقی، محمد. محمدی، شهرام ۱۳۹۶، شورای رقابت از جایگاه حقوقی تا صلاحیت قیمت گذاری خودرو، فصلنامه مجلس و راهبرد، سال بیست و چهارم، شماره نود و یک.

۲۰. سامتی، مرتضی_رنجبر، همایون _ محسنی، فضیلت _ تحلیل تاثیر شاخص های حکمرانی خوب بر شاخص توسعه انسانی.

۲۱. محسنی، فرید؛ فرج پور اصل مرندي، علی اصغر ۱۳۹۲، اصل حاکمیت قانون در نظام قضایی ایران. حکومت اسلامی، دوره هجدهم، شماره ۲، پیاپی ۶۸.