

الزامات موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی و صنعت خودرو در ایران

محمد حسین حکیمیان
(فوق لیسانس اقتصاد، سازمان مدیریت صنعتی)

اماطی دو دهه اخیر، حتی در کشورهای پیشرفته صنعتی بحث جدیدی مطرح شده که نه آزادسازی تجاری و نه حمایت‌گرایی سنتی است. این بحث با عنوان «سیاست استراتژیک تجاری» که راهنمای عملی کشورهای صنعتی پیشرفته است و رفتار تجاری آن‌ها را به صورت علمی و عینی توجیه می‌کند، دلالت بر آن دارد که از حوزه‌های اقتصادی بدون مزیت، حمایت صورت گیرد و حوزه‌های اقتصادی که مزیت دارند، مشمول آزادسازی قرار گیرند. نسخه‌ای که براساس این بحث جدید نوشته می‌شود نه نسخه آزادسازی تجاری در همه مراحل از آغاز تا انجام است و نه نسخه حمایت از صنایع بدون مزیت نسبی. در این دیدگاه، چنانچه بتوان موارد دارای مزیت‌های نسبی بالقوه (نه مزیت‌های نسبی بالفعل) را شناسایی کرد که در زمان بلوغ و باروری بتوانند در شرایط آزرقابت کنند، حمایت‌های دولت در نقطه آغازین بسیار منطقی و اقتصادی است.

موافقتنامه‌های دور اروگوئه (سازمان تجارت جهانی) را صرف نظر از موافقتنامه حل و فصل اختلافات می‌توان به ۱۵ موافقتنامه به شرح زیر تقسیم کرد:

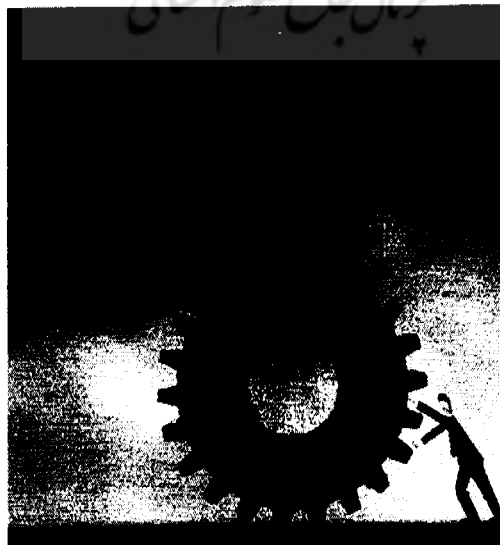
۱. موافقتنامه تاسیس سازمان تجارت جهانی
۲. موافقتنامه کشاورزی
۳. موافقتنامه اقدامات بهداشتی و بهداشت نباتی
۴. موافقتنامه منسوجات و پوشاک
۵. موافقتنامه حفاظت‌ها
۶. موافقتنامه بازرسی قبل از حمل
۷. موافقتنامه قواعد مبدا
۸. موافقتنامه ارزش‌گذاری گمرکی
۹. موافقتنامه رویه‌های صدور مجوز ورود
۱۰. موافقتنامه گشایش بازار کالاهای صنعتی
۱۱. موافقتنامه یارانه‌ها و اقدامات جبرانی
۱۲. موافقتنامه راجع به اقدامات سرمایه‌گذاری مرتبط با تجارت (TRIMs)
۱۳. موافقتنامه جنبه‌های تجاری

در مقاله حاضر سعی می‌شود تا تطابق‌ها و مغایرت‌های بین قوانین و مقررات حاکم بر صنعت خودرو با الزامات موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی مورد بررسی قرار گیرد. واقعیت آن است که فضای جدید جهانی، محیطی را برای صنایع کشور رقم می‌زند که ادامه سیاست‌های منفعلانه و تکیه صرف بر حمایت از صنعت نوزاد را به چالش می‌طلبد. گرچه بحث واردات خودرو که از سال ۷۹ مطرح شد، با گذشت تقریباً پنج سال هنوز در هاله ابهام قرار دارد، اما موضوعی است که در آینده نزدیک صنعت خودرو را با تهدید رقابت خارجی مواجه خواهد کرد. بنابراین ضروری است ضمن شناخت اشکال حمایت‌های داخلی از صنعت خودرو و الزامات موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی و شناسایی تطابق‌ها و مغایرت‌های بین آن‌ها، راهکارهایی برای ارتقای توانایی این صنعت در آینده ارائه شود.

مقدمه

تاریخ تحولات نظریه‌های تجارت بین‌المللی، مملو از استدلال‌های بین طرفداران تجارت آزاد و تجارت حمایتی (حمایت‌گران) است. در بحث‌های سنتی تجارت بین‌الملل، که نظریه‌های مزیت مطلق آدام اسمیت، مزیت نسبی دیوید ریکاردو و وفور عوامل تولید هکچر، اوهلین از آن جمله‌اند. فروضی به طور ضمنی حاکم است. این فروض را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

۱. وجود دیدگاه ایستا در مورد مزیت‌های نسبی؛ به این معنا که کشورها در مزیت‌های نسبی اقتصاد خود محدود به مواهب اقتصادی خویش هستند. نبود رویکرد پویا در مورد خلق مزیت‌های نسبی که کشورهایی چون ژاپن و کره از آن بهره گرفته‌اند در این دیدگاه‌ها مستتر است.
۲. از دیدگاه تاریخی نقش دولت در سیاست‌گذاری‌ها و تعیین جهت‌گیری‌ها به طور منطقی دیده نمی‌شود.



- مرتبط با حقوق مالکیت معنوی (TRIPS)
 ۱۴. موافقتنامه عمومی تجارت خدمات (GATS)
 ۱۵. موافقتنامه موانع فنی تجارت (TBT)

بودجه سنواتی منظور و به صورت کمک سود تسهیلات پرداختی بنا به پیشنهاد وزارت بازرگانی و تصویب هیات وزیران به صادرکنندگان پرداخت نماید.»

در این باره آیین نامه اجرایی تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۸۲ کل کشور قابل توجه است.

ماده ۱۴۱ قانون مالیات‌های مستقیم مصوب سال ۱۳۶۶:

تمام درآمد حاصل از صادرات محصولات تمام شده کالاهای صنعتی و محصولات بخش کشاورزی و صنایع تبدیلی و تکمیلی آن، و پنجاه درصد درآمد حاصل از صادرات سایر کالاهایی که به منظور دسترسی به اهداف مربوط به صادرات کالاهای غیرنفتی به خارج از کشور صادر می‌شوند از شمول مالیات معاف هستند. فهرست کالاهای مشمول این ماده در طول هر برنامه با پیشنهاد وزارتخانه‌های امور اقتصادی، دارایی، بازرگانی، کشاورزی و جهاد سازندگی و وزارتخانه‌های صنعتی به تصویب هیات وزیران می‌رسد.

سایر موافقتنامه‌ها یعنی موافقتنامه‌های اقدامات سرمایه‌گذاری مرتبط با تجارت، جنبه‌های تجاری مرتبط با حقوق مالکیت معنوی، عمومی تجارت خدمات و موانع فنی تجارت ضروری است در چارچوب قراردادهای انتقال فناوری صنعت خودرو مورد بررسی قرار گیرند چرا که صنعت خودرو در ایران همواره از کانال انعقاد این قراردادها شکل گرفته و به حیات خود ادامه داده است. در بررسی این موافقتنامه‌ها به ۱۶ قرارداد صنعت خودرو (منعده در قبل و بعد از انقلاب) توجه شده است.

موافقتنامه مربوط به اقدامات سرمایه‌گذاری مرتبط با تجارت

در ارتباط با سرمایه‌گذاری خارجی، کشورهای میزبان؛ الزاماتی را وضع می‌کنند که آن‌ها را تحت عنوان‌های گوناگون از جمله الزامات محتوای محلی، الزامات متوازن‌کننده تجارت، الزامات متوازن‌کننده ارزش خارجی، محدودیت‌های ارزی، الزام فروش داخلی، الزام ساخت، الزام عملکرد صادراتی، الزام تولید، محدودیت‌های ساخت، الزام انتقال فناوری، الزام‌های لیسانس، محدودیت‌های برگشت سود و الزامات سهم محلی، تقسیم‌بندی می‌کنند. در این موافقتنامه کشورها از اعمال پنج الزام از میان الزامات فوق منع شده‌اند. این الزامات عبارت‌اند از:

الف. ضابطه محتوای داخلی که براساس آن یک شرکت خارجی متعهد می‌شود میزان معینی از نهاده‌های مورد استفاده خود را از منابع داخلی کشور میزبان تهیه کند.

مقایسه حقوق گمرکی صنعت خودرو در چند کشور منتخب

سود بازرگانی	حقوق گمرکی	
	نرخ پایه	نرخ تثبیت شده
کره	۸۰	۲۰
ترکیه	۲۵	۱۹
هند	۱۰۵	۴۰

مآخذ: سایت سازمان تجارت جهانی (www.wto.org)

چهار موافقتنامه اول ارتباطی با صنعت خودرو ندارند. موافقتنامه حفاظت‌ها نیز مربوط به دوران پس از الحاق است که صنعت خاص از ورود کالاها خسارت جدی ببیند. بنابراین به جز پنج موافقتنامه اول، سایر موافقتنامه‌ها به نوعی بر صنعت خودرو تأثیر می‌گذارند. در این میان موافقتنامه‌های ششم تا نهم، چهار موافقتنامه‌ای هستند که جنبه عمومی دارند و بیشتر در مورد امور گمرکی هستند. در این بررسی بر روی شش موافقتنامه بعدی تمرکز می‌شود.

موافقتنامه گشایش بازار کالاهای صنعتی

این موافقتنامه ناظر بر دسترسی به بازار کالای صنعتی است و سطح دسترسی به بازارها با میزان تعرفه‌ها مشخص می‌شود؛ میزان تعرفه‌ها هم در مذاکرات و چانه زنی‌ها روشن‌تر می‌شوند. با توجه به تصویب «لایحه تجمیع عوارض» و جایگزینی قانون خودرو توسط آن و همینطور با توجه به ماده ۱۱۵ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مبنی بر کاهش و یا حذف موانع غیرتعرفه‌ای، میزان تعرفه‌ها در این صنعت همچنان در جریان بررسی است. براساس مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۸۲ تا این لحظه میزان حقوق گمرکی ورودی برای خودروهای وارداتی بر مبنای قیمت تمام شده سیف پنج هزار دلاری، معادل ۱۷۰ درصد برای خودروهای ساخت داخل به صورت قطعات منفصله کامل حدود ۷۰ درصد تعیین شده است. همچنین برای خودروهای وارداتی به ازای هر ۲۲ میلیون ریال قیمت تمام شده ۱۰ درصد به ۱۷۰ درصد اضافه می‌شود. یعنی یک خودروی هشت هزار دلاری، معادل ۱۸۰ درصد تعرفه ورودی خواهد داشت. این امر برای خودروهای ساخت داخل قطعات منفصله کامل نیز اعمال خواهد شد و برای هر ۲۲ میلیون ریال قیمت تمام شده مازاد بر ۴۴ میلیون ریال پایه، پنج واحد بر ۷۰ درصد اضافه می‌شود. به عبارتی برای یک خودروی هشت هزار دلاری با قطعات منفصله کامل، تعرفه ورودی ۷۵ درصد است. در جدول زیر، میزان تعرفه در صنعت خودرو بین چند کشور منتخب مقایسه شده است.

موافقتنامه یارانه‌ها و اقدامات جبرانی

در این موافقتنامه، یارانه‌ها به سه طبقه یارانه‌های ممنوع، یارانه‌های قابل تعقیب و غیر قابل تعقیب (مجاز) تقسیم شده که براساس توافقات به عمل آمده در سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۰ یارانه‌های غیرقابل تعقیب در زمره یارانه‌های غیرمجاز (ممنوع) قرار گرفتند؛ این یارانه‌ها مشتمل بر یارانه‌های ویژه صنعتی و کمک به فعالیت‌های تحقیقاتی هستند که توسط موسسات آموزشی یا تحقیقات عالی براساس قرارداد با بنگاه‌ها انجام می‌شود.

مفاد مواد قانونی مربوط به این موافقتنامه که می‌تواند مورد بحث قرار گیرد، به شرح زیر است:

ماده ۱۹ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب سال ۱۳۷۲:

«دولت می‌تواند همه ساله وجوهی را تحت عنوان تشویق صادرات در

تجاری به آن مربوط می‌شود، واگذار کند. مدت حمایت حداقل هفت سال از زمان ثبت اولیه و هر تجدید ثبت علامت تجاری است. ثبت علامت تجاری را می‌توان به طور نامحدود تجدید کرد.

طرح‌های صنعتی شامل ویژگی‌های تزئینی محصولات مانند اشکال، خطوط و رنگ است. این طرح‌ها بیشتر در اقلام مصرفی از جمله پوشاک، محصولات چرمی و اتومبیل‌ها مورد حمایت واقع می‌شوند. به شرطی این حمایت‌ها برقرار می‌شود که طرح‌های صنعتی، به طور مستقل تهیه شوند و تازه و بکر باشند. مالک طرح مورد حمایت دارای حق انحصاری در استفاده از آن طرح است؛ چنانچه اشخاص ثالث موافقت او را کسب نکنند؛ می‌تواند مانع آن‌ها از ساخت، فروش یا ورود اقلام در برگیرنده یا متضمن طرح‌ها شود که کپی یا اساساً کپی طرح مورد حمایت است. مدت حمایت از این طرح‌ها حداقل ده سال است.

تاجایی که به قراردادهای صنعت خودرو مربوط می‌شود، کلیه این موارد در قراردادهای پیش‌بینی و بابت آن‌ها مبالغی تحت عنوان حق امتیاز پرداخت می‌شود. آثاری که از این جهت قابل تصور است، می‌تواند مرتبط با مدت زمان حمایت‌ها باشد.

موافقتنامه عمومی تجارت خدمات

در این موافقتنامه بین چارچوب آن (تعهدات اساسی) و تعهدات مشخص آزادسازی بخش‌ها و زیربخش‌های خدمات تمایز قائل شده است، بدین معنا که پذیرش چارچوب موافقتنامه به عنوان قبول تعهدات کلی از جمله اصل دولت کامله الوداد است که به منزله اعطای امتیازات جهت دسترسی به بخش خدماتی خاص نیست. در موافقتنامه ۱۲ بخش خدماتی با ۱۵۵ زیربخش، به شرح زیر فهرست و چارچوب شیوه عرضه خدمات شناسایی شده است:

- الف. خدمات مرتبط با کسب و کار (شامل خدمات حرفه‌ای و رایانه)
- ب. خدمات ارتباطات
- پ. خدمات ساختمانی و مهندسی
- ت. خدمات توزیع
- ث. خدمات آموزشی
- ج. خدمات زیست محیطی
- چ. خدمات مالی (بیمه و بانکداری)
- ح. خدمات بهداشتی
- خ. خدمات توریستی و مسافرتی
- د. خدمات تفریحی، فرهنگی و ورزشی
- ذ. خدمات حمل و نقل
- ر. سایر خدمات

در مورد صنعت خودرو، خدمات فنی و مهندسی دو شکل عمده خدمات مندرج در قراردادهای خودرو است که به صورت آموزش کارکنان، تکنسین‌ها (فن ورزان) و مهندسان و تعهد عرضه کننده فناوری در خصوص تطبیق مستندات و دانش فنی پیش‌بینی شده است. با توجه به اینکه خدمات، بر خلاف کالاها که از طریق تعرفه‌ها مورد حمایت قرار می‌گیرند، از طریق وضع قوانین و مقررات داخلی تحت حمایت قرار می‌گیرند، ضروری است نسبت به بازنگری قوانین و مقررات مرتبط مطابق با اصول سازمان تجارت جهانی اقدام شود و هنگام عقد قراردادهای فناوری

ب. ضابطه متوازن کننده تجارت که براساس آن سرمایه‌گذار باید از درآمدهای حاصل از صادرات برای پرداخت هزینه‌های واردات استفاده کند.
پ. ضابطه الزام صدور که براساس آن سرمایه‌گذار باید تولیدات خود را به کشورها یا مناطق معینی صادر کند.
ت. ضابطه عملکرد صادرات که براساس آن مقدار معینی از تولید باید صادر شود.
ث. ضابطه فروش داخلی که براساس آن نسبت معینی از تولید در بازار داخلی باید فروخته شود.

در مورد قراردادهای خودرو تاجایی که دسترسی به مفاد قراردادها اجازه می‌دهد، دو الزام اعطای حق صادرات از سوی لیسانس دهنده به کشورهای خاص و ساخت داخل از سوی لیسانس گیرنده مطرح می‌شود.

موافقتنامه جنبه‌های تجاری حقوق مالکیت معنوی

در این موافقتنامه، جنبه‌های زیر مربوط به حداقل استانداردهای حمایت در زمینه حقوق مالکیت معنوی طرح می‌شود:

- الف. حق ثبت اختراع
- ب. حق تکثیر
- پ. علائم تجاری
- ت. طرح‌های صنعتی
- ث. طرح‌های ساخت مدارهای یکپارچه
- ج. حفاظت از اطلاعات فاش نشده
- چ. نشانه‌های جغرافیایی

فصل مشترک این موافقتنامه با مفاد قراردادهای منعقد در صنعت خودرو شامل حق ثبت اختراع، علائم تجاری، طرح‌های صنعتی و حفاظت از اطلاعات فاش نشده است. به موارد مذکور می‌توان برنامه‌های رایانه‌ای مورد استفاده در صنعت خودرو را نیز اضافه کرد.

«حق ثبت اختراع به دارندگان، حق انحصاری اعطا می‌کند که براساس آن مجازند دیگران را از بکارگیری اختراع تحت پوشش باز دارند. تولیدکنندگانی که مایل به استفاده از اختراع ثبت شده هستند، باید از دارنده آن مجوز یا لیسانس بگیرند که معمولاً آن‌ها را به پرداخت حق امتیاز ملزم می‌کند. زمانی که موضوع ثبت اختراع، محصول است، اشخاص ثالث می‌توانند محصول را فقط با رضایت مالک بسازند، بفروشند یا وارد کنند. زمانی که فرایند را مورد استفاده قرار می‌دهند، به عبارتی بدون رضایت مالک نمی‌توانند محصولات مستقیماً تولید شده تحت فرایند ثبت شده را بفروشند یا وارد کنند. مدت حمایت از ثبت اختراع، حداقل بیست سال از تاریخ تشکیل پرونده است.»

طبق موافقتنامه، دارندگان علائم تجاری ثبت شده از حق انحصاری برخوردارند تا اشخاص ثالث را از به کارگیری نشانه‌های کالاهای همسان یا مشابه که به علائم ثبت شده شباهت دارد و سبب سردرگمی می‌شود، بازدارند. اعضا می‌توانند شرایطی را برای اعطای پروانه و واگذاری علائم تجاری تعیین کنند. بدیهی است که اعطای پروانه اجباری برای علائم تجاری مجاز نخواهد بود و مالک علامت تجاری ثبت شده حق خواهد داشت علامت تجاری را با و یا بدون انتقال کسب و کاری که این علامت



در صنعت خودرو مورد توجه قرار گیرد.

خدمات فنی و مهندسی در قراردادهای صنعت خودرو جبران می‌شوند و درباره قوانین و مقررات ملی به طور مشخص قانون استفاده از حداکثر توان داخلی مصوب سال ۱۳۷۲ برای خدمات پیمانکاری وجود دارد.

موافقتنامه موانع فنی تجارت

اغلب کشورها نیاز دارند محصولات وارداتی شان با استانداردهای اجباری وضع شده داخلی از جمله بهداشت و ایمنی و بقای محیط زیست، تطابق داشته باشد. موانع فنی تجارت مقرر می‌دارد که چنین استانداردهای اجباری محصول نباید به گونه‌ای وضع شود که موانع غیر ضروری بر سر راه تجارت بین الملل ایجاد کند. گرچه موافقتنامه، کشورها را مکلف کرده که از وضع استانداردهای اجباری خودداری کنند، اما بر بکارگیری استانداردهای بین المللی مورد توافق تأکید کرده است.

موضوع کنترل کیفیت و استانداردها در قراردادهای صنعت خودرو پیش بینی شده است و با توجه به سطح فناوری پیشرفته در این صنعت که بیشتر آمریکا، اروپا و ژاپن مرکز ثقل تحولات آن هستند؛ این سه قطب سعی می‌کنند تا تضمیناتی جهت برقراری کیفیت مناسب و مطلوب خود در قراردادها بگنجانند. حتی در بعضی موارد عدم تامین استانداردهای کیفی از سوی لیسانس گیرنده موجب قطع استفاده بیشتر از علائم تجاری می‌شود. در خصوص صنعت خودرو و قطعات آن، به رغم وضع استانداردهای اجباری کشور برای تولید برخی قطعات، استانداردهای بین المللی ISO 4000، ISO 9000 و QS 9000 حاکم هستند که از سوی لیسانس دهنده در قراردادها پیش بینی می‌شود.

قانون خودرو

حیات صنعت خودرو در کشور را می‌توان به سه دوره اول (۱۳۳۶-۵۷)، دوم (۱۳۵۸-۶۸) و سوم (۱۳۶۹ به بعد) طبقه بندی کرد. شکل گیری این صنعت در دوره اول با تاسیس کارخانه‌های مونتاژ و تولید قطعات در حد محدود مشخص می‌شود. در دوره دوم، به علت سرمایه گذاری پایین ناشی

از جنگ ایران و عراق و تحریم‌های اقتصادی، با دوره فترت این صنعت روبرو هستیم. عمده تحولات چشمگیری که در این صنعت بوقوع پیوسته در دوره سوم بوده است. طی این سال‌ها مرکز تحقیقات و نوآوری خودرو، مراکز طراحی و مهندسی سایکو و سازه گستر با هدف تامین و تدارک قطعات و ارتقای سازندگان، تولید بهنگام، تضمین کیفیت و تایید قطعات و شرکت مگا موتور با هدف ساخت و خودکفایی کامل موتور، گیربکس و اکسل با استفاده از امکانات سازندگان داخلی تاسیس شدند. همچنین کمیته‌ای جهت تدوین «استراتژی صنعت خودرو» در قالب برنامه پنجساله دوم تشکیل شد. در سال ۱۳۷۸ کلیه خودروسازان عمومی در دو گروه ایران خودرو و سایپا ادغام شدند که عمده سهام (حدود ۴۰ درصد) آن‌ها متعلق به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران است.

صنعت خودرو در کلیه مراحل حیات خود تحت حمایت‌های گوناگون دولت. اعطای وام‌های ارزان، ارز ارزان و تامین مالی از طریق پیش فروش محصولات. قرار داشته است. نقطه عطف این حمایت‌ها به تصویب «قانون خودرو» در دی ماه ۱۳۷۱ بر می‌گردد. این قانون که قرار بود طی برنامه اول به مدت پنج سال نافذ باشد. تا پایان سال ۱۳۸۲ اعتبار داشت. با تصویب لایحه «تجمیع عوارض» و جایگزینی موانع غیر تعرفه‌ای با موانع تعرفه‌ای (طبق ماده ۱۱۵ قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی) این قانون نیز کنار گذاشته شد.

نگاهی به مفاد مواد این قانون تحت عنوان «قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آن‌ها» نشان دهنده حمایت‌های گوناگون از تولید داخل نسبت به واردات خودرو است که با «اصل رفتار ملی» سازمان تجارت جهانی مغایر است. طبق این اصل تبعیض بین محصولات خارجی و داخلی ممنوع است و کشورهای عضو نباید به منظور حمایت از تولیدات داخلی، عوارض و یا مقرراتی را در مورد خرید و فروش، حمل و نقل یا توزیع بر محصولات خارجی وضع کنند؛ و به کالاهای وارد شده از سایر کشورها، نباید مستقیم و یا غیرمستقیم عوارض یا سایر مالیات‌های داخلی بیش از

آنچه بر تولیدات مشابه داخلی وضع می‌شود، اعمال کرد.

جمع بندی و نتیجه گیری

۱. در این مقاله از میان پانزده موافقتنامه اصلی سازمان تجارت جهانی به یازده مورد آن‌ها توجه شد. چهار مورد آن‌ها یعنی موافقتنامه‌های ارزشگذاری گمرکی، بازرسی قبل از حمل، صدور مجوز ورود، قواعد مبدا که جنبه عمومی دارند و با سیستم گمرکی کشور در ارتباط هستند، به طور مشخص مورد بررسی قرار نگرفت؛ موافقتنامه حفاظت‌ها به این دلیل مورد بررسی قرار نگرفت که اساساً این موافقتنامه پس از عضویت کشور در سازمان و در صورت بروز خسارت جدی از ناحیه واردات مصداق عینی پیدا می‌کند. موافقتنامه گشایش بازار کالاهای صنعتی نیز در فرآیند مذاکرات الحاقی، میزان تعرفه‌ها و به طور کلی میزان تعهدات و امتیازات اعطایی مشخص می‌شود. با توجه به قانون مقررات و صادرات سال ۱۳۸۲، سطح تعرفه در صنعت خودرو نسبت به کشورهای قابل مقایسه بالاتر بوده است. ۲. از آنجا که ایران در بسیاری از زمینه‌ها عضو سازمان‌های بین‌المللی است، بین قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی همخوانی وجود دارد. به عنوان مثال به دلیل عضویت ایران در شورای گمرکی جهانی، قوانین، مقررات و رویه‌های گمرکی باید از قوانین بین‌المللی تبعیت کند، بنابراین مشکل خاصی مشاهده نمی‌شود و نظر به اینکه در زمینه امور گمرکی، شورای همکاری گمرکی با سازمان تجارت جهانی همکاری فنی دارد و به نوعی قوانین و مقررات گمرکی مربوط به این سازمان با مشورت «شورای همکاری گمرکی» وضع می‌شود، ضروری است قوانین و مقررات ملی مرتبط با امور گمرکی در تطبیق نسبی با قوانین و مقررات بین‌المللی قرار گیرد. ۳. ارزش گمرکی قانون خودرو (بر اساس ارزش سیف) با ارزش گمرکی سازمان تجارت جهانی همخوانی ندارد.

۴. بر اساس «اصل رفتار ملی»، تولیدات داخلی نسبت به واردات خودرو در قانون خودرو از امتیازات چشمگیری برخوردار است. این موضوع خود را در نرخ‌های مالیاتی متفاوت و عوارض محیط زیست اعمال شده نسبت به خودروی وارداتی در قانون خودرو نشان می‌دهد.

۵. مفاد مواد ۱۹ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب سال ۱۳۷۲ (به طور مشخص آیین نامه اجرایی تبصره ۱۹ قانون بودجه سال ۱۳۸۲) و ماده ۱۴۱ قانون مالیات‌های مستقیم مصوب سال ۱۳۶۶، با موافقتنامه یارانه‌ها که بر ممنوع بودن یارانه‌های خاص و یا یارانه‌های صادراتی تأکید دارد، هم‌پوشانی دارد.

۶. بررسی الزامات موافقتنامه‌های عمومی تجارت خدمات، مالکیت معنوی و موانع فنی تجارت با حوزه‌های مشابه مربوط به قراردادهای انتقال فناوری نشان‌دهنده آن است که در این باره مشکل خاصی وجود ندارد چرا که همواره در این قراردادهای گیرنده فناوری به هنگام استفاده از خدمات و انتقال فناوری موظف به پرداخت مابه‌ازای پولی و رعایت مقررات مربوط به شناسایی حقوق و رازداری بوده است؛ عرضه‌کننده فناوری به دلیل حساسیت موضوع و ارتباط تولید با علائم تجاری، رعایت استانداردهای کیفی راز سوی گیرنده فناوری خواستار است. این موضوع اهمیت خود را در مورد حضور در بازارهای جهانی بیشتر نشان خواهد داد.

تنها الزام ساخت داخل در قراردادهای فناوری می‌تواند با محدودیت مواجه شود چرا که منطق اقتصادی حاکم بر آزادسازی تجاری و جهانی

شدن ایجاب می‌کند که تولید با هزینه بهینه صورت گیرد. تا جایی که دسترسی به مفاد قراردادهای انتقال فناوری صنعت خودرو اجازه می‌دهد، الزام قائل شدن حق صادرات به کشورها و مناطق خاص از سوی کشورهای عرضه‌کننده فناوری وضع شده و الزام مشروط کردن میزان معینی از تولید به صادرات در قراردادهای خودرو مشاهده نمی‌شود، اما این موضوع می‌تواند با توجه به رویکرد و جهت‌گیری صادراتی صنعت خودرو در آینده محل مناقشه باشد. البته حد این مناقشه با توجه به نازل بودن سطح رقابتی صنعت خودرو در شرایط کنونی و نظر به اینکه شبکه توزیع جهانی خودرو در کنترل شرکت‌های مسلط فراملیتی است، نمی‌تواند زیاد جدی باشد. راهکارهای زیر که ناظر بر تعیین و تدوین سیاست‌های فن ساختی صنعتی و تجاری هستند، به منظور بقا و زیست‌مندی صنعت خودرو پیشنهاد می‌شود:

۱. جست‌وجو در جهت هم‌پیوندی با شرکت‌های جهانی خودروسازی از طریق سرمایه‌گذاری خارجی با رویکرد صادرات
۲. انجام اقداماتی در جهت هماهنگ‌سازی سرمایه‌گذاری در این صنعت
۳. انجام اقداماتی در خصوص ادغام واحدهای تولیدکننده در صورت لزوم و وضع کنترل‌های ورود به منظور دستیابی به صرفه‌های مقیاس
۴. تشکیل مراکز تحقیق برای طراحی خطوط تولید و ساخت و تولید خطوط
۵. تشکیل شرکت‌های مادر تحقیق و توسعه برای ارائه خدمات به شرکت‌های قطعه ساز
۶. طراحی و عقلایی‌سازی نظام تعرفه مبتنی بر حمایت از ارزش افزوده داخلی
۷. ارائه حمایت‌های هدفمند در جهت شیوه‌های تامین مالی و اعتباری
۸. برقراری ارتباط منطقی بین خودروسازان و قطعه سازان (حمایت محدود و مشروط به عملکرد از قطعه سازان توسط خودروسازان)

منابع:

۱. امیدبخش، اسفندیار، تاریخچه گات و مفاد موافقتنامه‌های دور اروگوئه، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۳.
۲. البدوی، امیر، «روند تغییرات ساختاری در صنعت خودروی جهانی»، مجموعه مقالات همایش صنعت خودروسازی، دانشگاه تربیت مدرس، دی ۱۳۷۸.
۳. سند نهایی دور اروگوئه، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۵.
۴. طاهری، سمینار دورنمای صنعتی خودرو و قطعه‌سازی: مشکلات، دستاوردها و مزیت رقابتی استراتژیک، سایکو، ۱۳۷۹.
۵. نگاهی به تحولات صنعت خودرو، مدیریت برنامه‌ریزی استراتژیک، شرکت سازه گستر سایپا، خرداد ۱۳۸۰.
۶. نهباندیان، محمد، نگاهی به ضرورت اتخاذ سیاست استراتژیک تجاری، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ماهنامه بررسی‌های بازرگانی، شماره ۹۸، تیر ۱۳۷۴.
۷. هادی زنون، بهروز، «ارزیابی امکانات و تنگناهای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به صنعت خودرو در ایران»، ماهنامه پیام ایران خودرو، تهران، اردیبهشت ۱۳۸۰.