

ارزیابی طرح صدور گواهی صرفه جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو



مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
گروه پژوهشی آینده‌نگری و فناوری‌های نو
مجموعه گزارش شماره ۲۸۴

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شناسه گزارش

عنوان	هم‌اندیشی و ارزیابی طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو
کد شناسه	۱۴۰۰-۱۱-۱۰۳۳۲
گروه پژوهشی	آینده‌نگری و فناوری‌های نو
پدیدآورندگان	حمید محمدی- یدالله دیوسالار- سمیه پرویزی مریوانی- گل نساء صلواتی- محدثه بشیر مشهدی
ناشر	مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
تاریخ انتشار	زمستان ۱۴۰۰
مطالب این گزارش لزوماً بیانگر نظر رسمی سازمان برنامه و بودجه کشور و مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری نیست.	
حقوق معنوی اثر به پدیدآورندگان و حقوق مادی آن، به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه و بودجه کشور تعلق دارد و استفاده از آن با ذکر مأخذ بلامانع است.	
آدرس: تهران - خیابان نجات‌اللهمی - خیابان سپند شرقی (استاد جعفر شهری) - پلاک ۱۶ شماره‌های تماس ۰۲۱-۴۳۳۰۶۰۰۰-۰۲۱ شماره پیام‌رسان ۰۹۹۲۱۵۷۵۸۴۳	
https://www.dfrc.ir/	

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
أ.....	خلاصه مدیریتی.....
۱.....	۱- مشروح نشست هم‌اندیشی.....
۱۷.....	۲- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری.....
۱۸.....	پیوست ۱: نمونه پرسشنامه ارزیابی ایده.....
۲۱.....	پیوست ۲: طرح صدور گواهی صرفه جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو.....

خلاصه مدیریتی

اوراق گواهی صرفه‌جویی انرژی در دنیا به عنوان مشوق افزایش بهره‌وری، افزایش بازدهی و کاهش مصرف سوخت به کار گرفته می‌شود و منجر به بهینه‌سازی مصرف انرژی و کاهش شدت انرژی می‌گردد. گواهی‌های صرفه‌جویی انرژی، اوراق بهاداری است که بیانگر تعهد ناشر به ارائه مقدار معینی از حامل‌های انرژی مشخص به دارنده آن اوراق در سررسید معین است. همچنین دارنده این گواهی، از این امکان برخوردار است که در مقطع سررسید، حامل انرژی مربوط به این گواهی‌ها را به صورت فیزیکی دریافت یا اینکه نقدی با ناشر تسویه کند.

از جمله تکالیف طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو، **کاهش مصرف انرژی و ایجاد طرح‌های بهینه‌سازی** است که در این راستا از مقررات ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ماده ۸، تبصره ۱ قانون هوای پاک بهره جسته است.

بر اساس آمار و داده‌های جمع‌آوری شده، در سال ۱۳۹۸ نزدیک به یک میلیون و ۹۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در کشور وجود داشته که طی سال‌های ۱۳۹۹ و ۱۴۰۰ در مجموع حدود ۷۰۰ هزار (به‌طور متوسط سالانه حدود ۳۵۰ هزار دستگاه) خودروی فرسوده به این تعداد اضافه می‌شود. به عقیده کارشناسان اسقاط خودروهای فرسوده، تعداد خودروهای فرسوده در کشور تا سال ۱۴۰۴ به ۸ میلیون دستگاه خواهد رسید و بروز سونامی خودروهای فرسوده اتفاق خواهد افتاد که سبب خسارت‌های عدیده‌ای به کشور از جمله افزایش مصرف سوخت و آلودگی‌های زیست‌محیطی بسیاری می‌شود. از این‌رو بازار بهینه‌سازی مصرف انرژی لازم است به منظور انجام معاملات گواهی‌های صرفه‌جویی انرژی در چارچوب قوانین و مقررات حاکم بر بورس و بر اساس آئین‌نامه اجرایی ماده ۱۲ ایجاد شود که تقریباً زیرساخت‌های آن آماده گردیده است.

در گذشته دولت جهت اسقاط خودروهای فرسوده تسهیلاتی را فراهم می‌نمود که به دلایل مالی در حال حاضر این امر امکان‌پذیر نیست. در این راستا طرح صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی به عنوان یک مکانیسم تشویقی بدون نیاز به منابع بانکی توسط **جناب آقای دکتر نقوی و جناب آقای مهندس فراهی** پیشنهاد شد که بیان می‌کند:

«هر دارنده خودرو اسقاطی پرمصرف به شرط تحویل خودرو و ابطال سند، معادل X سال گواهی صرفه‌جویی معادل سوخت مصرفی خودرو دریافت می‌کند که در این مدل متقاضی به نهادهای اسقاط خودرو مراجعه می‌نماید و طبق چارچوب‌های مصوب اندازه‌گیری‌های لازم انجام و سند ارائه می‌شود و در نهایت گواهی صرفه‌جویی را دریافت می‌نماید. این گواهی صرفه‌جویی قابل عرضه در بورس به منظور صادرات یا مصارف دیگر است و فرد می‌تواند از درآمد حاصل از آن بهره‌مند شود».

با توجه به بررسی‌های اولیه در مورد طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو، در این فرایند بازیگران و ذی‌نفعان شامل سازمان بورس انرژی، شرکت‌های تولیدکننده داخلی، شرکت‌های اسقاط خودرو، مالک خودرو و ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت هستند و هر یک می‌توانند استراتژی‌های دوگانه‌ای را در پیش بگیرند. به عنوان مثال، با توجه به این که در ایران خودروهای فرسوده بیشتر متعلق به اقشار کم‌درآمد بوده و عمدتاً به عنوان وسیله ایجاد درآمد مورد استفاده قرار می‌گیرند ممکن است با مکانیسم تشویقی پیشنهادی (به هر دارنده خودرو اسقاطی (پرمصرف) به شرط تحویل خودرو و ابطال سند؛ معادل X سال (مثلاً یک سال) گواهی صرفه‌جویی انرژی (معادل سوخت مصرفی خودرو) تحویل داده شود) و تمایل به شرکت در طرح ایجاد نشود. از سوی دیگر با توجه به هزینه‌های بالای سوخت، تعمیر و نگهداری خودروی فرسوده، مالک خودروی فرسوده ممکن است در طرح شرکت کند. با توجه به استراتژی‌های مختلف بازیگران، تجربه شکست طرح‌های پیشین، نقد و بررسی کارشناسان در این ارتباط، اشاره به نکات زیر حائز اهمیت است:

- این ایده در چارچوب سیاست‌های دولت سیزدهم است؛ چراکه یکی از اهداف دولت محترم عدالت‌محوری است و در این طرح تزریق منابع مالی به دهک‌های پایین جامعه بدون داشتن اثر تورمی، عدالت اجتماعی را با جایگزینی خودروهای نو افزایش می‌دهد و منابع مالی آنها در بلندمدت افزایش می‌یابد.
 - در ساختار کلان، طرح می‌تواند تا حدودی انگیزه را برای مالکین خودروهای فرسوده ایجاد کند، اما روند اجرایی و فرایندهایی که ضرورت دارد به مورد اجرا گذاشته شود باید با دقت مورد بررسی قرار گیرد. علاوه بر این، ساختار طرح بیشتر نگاه دولتی دارد تا اینکه از منظر مالک خودروی فرسوده تصمیم‌گیری شود.
 - بهتر است در جامعه هدف این طرح، ذینفعان و ذی‌نفعان به صورت هدفمند مشخص شوند. با توجه به اینکه فرایند زنجیره ارزش این طرح کامل نیست، به نظر می‌رسد هزینه زیادی را بر دوش دولت به منظور جایگزینی خودروهای سنگین بگذارد.
 - پیشنهاد ارائه شده در چارچوب ضوابط و راهنمای اجرای پروژه در چارچوب آیین‌نامه ایجاد بازار بهینه‌سازی انرژی محیط‌زیستی نیاز به بازبینی کامل و تفصیلی دارد.
 - به نظر می‌رسد با اجرایی شدن این طرح و تغییر قیمت حامل‌های انرژی، افزایش قیمت کالا و خدمات با روند صعودی اتفاق خواهد افتاد.
 - چنانچه ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت در مورد وعده داده شده به مالکان خودرو به خوبی عمل نکند، بهتر است مکانیسم جایگزین برای حل آن در این طرح اشاره شود.
- در راستای عمل به مأموریت‌های محوله به گروه آینده‌نگری و فناوری‌های نو و به منظور ارزیابی پیشنهادها، ایده‌ها و طرح‌ها در جهت توسعه کشور، **طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو** به‌عنوان سومین ایده در این مرکز مورد بررسی قرار گرفته است.

نشست هم‌اندیشی این ایده در روز شنبه مورخ ۲۵ دی‌ماه ۱۴۰۰، از ساعت ۱۴-۱۸ به صورت حضوری/ مجازی برگزار شد؛ در این نشست که در سالن جلسات طبقه هشتم این مرکز برگزار گردید مدیران، صاحب‌نظران و خبرگان ذیل به نقد و بررسی ایده مذکور پرداختند:

- جناب آقای دکتر پاک‌ذات، سرپرست مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- جناب آقای غلامی نتاج امیری، مدیر کل دفتر خدمات پژوهشی و کاربست یافته‌های پژوهشی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- جناب آقای شفیع‌ی مدیر کل دفتر آموزش و ترویج مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- جناب آقای رضایی مدیر کل دفتر نشر منابع علمی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- جناب آقای دکتر محمدی سرپرست گروه پژوهشی آینده‌نگری و فناوری‌های نو مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- جناب آقای دکتر دیوسالار پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- سرکار خانم مهندس پرویزی پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- سرکار خانم مهندس صلواتی پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- سرکار خانم مهندس بشیر پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
- جناب آقای مهندس فراهی از اتحادیه مرکز اسقاط خودرو
- جناب آقای دکتر نقوی نماینده بورس انرژی
- جناب آقای دکتر سبوحی عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شریف
- جناب آقای دکتر موسوی عضو هیئت علمی دانشگاه الزهرا (س)
- جناب آقای مهندس شاپوری از سازمان پخش فراورده‌های نفتی، رئیس بهینه‌سازی مصرف انرژی
- سرکار خانم دکتر رضایی رئیس اداره فروش‌های سازمانی گروه خودروسازی سایپا
- جناب آقای مهندس حاجی پور از اداره فروش‌های سازمانی گروه خودروسازی سایپا
- جناب آقای دکتر محمودآبادی معاونت برنامه‌ریزی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت
- جناب آقای دکتر بهمنی از امور انرژی سازمان برنامه و بودجه کشور
- سرکار خانم دکتر یزدان‌نیا از دفتر خودروی وزارت صمت
- جناب آقای دکتر قدکساز از دانشگاه صنعتی شریف
- جناب آقای مهندس یوسفی مسئول CRM سامانه هوشمند سوخت و دبیر کارگروه ملی راهبردی تخصیص سوخت
- جناب آقای دکتر نادران عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی
- جناب آقای مهندس کریمی نایب رئیس انجمن اسقاط خودرو

۱- مشروح نشست هم‌اندیشی

در شروع نشست جناب آقای دکتر پاک‌ذات، سرپرست محترم مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری ضمن عرض خیر مقدم خدمت تمامی همکاران، مدیران محترم امور سازمان برنامه و بودجه کشور و دستگاه‌های اجرایی کشور، مهمانان و عزیزانی که به‌صورت آنلاین جلسه را همراهی می‌نمایند، هدف از برگزاری این جلسات را در مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری، تشکیل یک آزمایشگاه سیاست‌گذاری (Policy Lab) بیان فرمودند. کارکردهای مهم این آزمایشگاه به گونه‌ای است که هر سیاستی که در فضای کلان و حکمرانی کشور پیشنهاد داده می‌شود، مورد ارزیابی قرار گیرد و آثار و تبعات آن در حوزه‌های مختلف پیش‌بینی شود و در گام بعدی به ارتقا و پرورش آن سیاست و همچنین انعکاس قیود و محدودیت‌ها به صاحب ایده می‌پردازد. در حال حاضر دو فرایند آزمایشگاه سیاست‌گذاری و ایده‌پروری به درستی در مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری در حال پیگیری است.

از آغاز به کار این فرایند، طرح‌ها و ایده‌های بسیاری به مرکز ارسال شده و ما نیز در حال بررسی و ارزیابی این ایده‌ها هستیم. از جمله ویژگی‌های مشترک، همگی این ایده‌ها بهره‌گیری از ابزارها، امکانات نو و تجارب دیگر کشورها است که به‌عنوان مزیت می‌توان قلمداد کرد و عمدتاً این ایده‌ها پیشنهادهایی برای حل چند مسئله کلان را به‌صورت هم‌زمان با صرف کمترین منابع و یا پیشنهادهایی برای کاهش هزینه‌ها را ارائه می‌دهند. از جمله مسائلی که در بعضی از ایده‌ها با آنها مواجهیم عدم توجه به قیود، محدودیت‌ها و تنگناهایی است که در سیستم اجرایی ما وجود دارد و در طرح ایده لحاظ نشده است و ایده باید مسیری را طی نماید تا تبدیل به یک طرح کامل شود.

در این راستا طیف گسترده‌ای از ایده‌هایی که به مرکز ارسال شده به این صورت است که با وجود ابتدایی بودن اما نکته بسیار دقیقی را مورد هدف قرار داده که باوجود ابتدایی بودن لازم است که ما یک مسیر بسیار طولانی را در کنار صاحب ایده طی کنیم تا ایده مورد نظر به باروری برسد و از طرف دیگر ایده‌هایی مطرح شده‌اند که تقریباً به یک طرح کامل عملیاتی نزدیک شده‌اند و اگر یک یا دو گام دیگر محدودیت‌ها و قیود نیز لحاظ شوند و سیاست‌های پیشنهادی اصلاح گردد، از جمله لایحه تضاد منافع که بعد از اعمال سیاست به وجود می‌آید، ایده می‌تواند به‌عنوان یک طرح کامل به دستگاه‌های اجرایی کشور پیشنهاد شود.

درنهایت ایشان اظهار داشت: در این راستا ایده «طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو» به‌عنوان سومین ایده از مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری ارجاع داده شده که امروز درصدد بررسی ابعاد آن هستیم.

در ادامه جناب آقای غلامی نتاج، مدیرکل محترم دفتر خدمات پژوهشی مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری ضمن خوشامدگویی به حاضرین در نشست، به ارائه دستور کار جلسه پرداخته و بیان کرد که

ان‌شاءالله به کمک هم ایده‌های خوب، تبدیل به طرح‌های عالی گردند، باشد که گوشه‌ای از مشکلات حال حاضر کشور برطرف شود.

سپس جناب آقای مهندس فراهی از اتحادیه مرکز اسقاط خودرو به ارائه مقدمه‌ای از ایده پرداختند. در راستای سیاست‌های کلان حوزه مصرف ابلاغی مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی)، همت بورس انرژی و جناب آقای دکتر نقوی نماینده این بخش، طرحی جهت اعطای گواهی سوخت در ازای اسقاط خودرو ارائه دادند. هدف اصلی این طرح کاهش مخاطرات عدیده وسایل نقلیه‌ای فرسوده است که در حال حاضر به دلیل عدم وجود سازوکار مشخص برای خروج آنها از چرخه ناوگان حمل‌ونقل مشکلات بسیاری در زمینه آلودگی‌های زیست‌محیطی و مصرف سوخت ایجاد کرده است. بخش اعظم این طرح شامل یک فرایند اقتصادی و استفاده از قابلیت‌های بورس انرژی است.

در ادامه جناب آقای دکتر نقوی به شرح کامل فرایند پرداخت. طبق مصوبه شورای عالی انرژی کشور، ایجاد بازار بهینه‌سازی انرژی، به بورس انرژی ایران ابلاغ و در این چارچوب این ایده مطرح شده است. بر این اساس از جمله تکالیف این طرح، کاهش مصرف انرژی و ایجاد طرح‌های بهینه‌سازی است که در این راستا از مقررات، ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ماده ۸، تبصره ۱ قانون هوای پاک بهره‌جسته است.

بر اساس آمار و داده‌های جمع‌آوری شده، در حال حاضر تعداد قابل ملاحظه‌ای خودروهای فرسوده در کشور وجود دارد که به دلیل مسکوت ماندن فرایند اسقاط خودرو سبب خسارت‌های عدیده‌ای به کشور از جمله افزایش صرف سوخت و آلودگی‌های زیست‌محیطی بسیاری گردیده است.

بازار بهینه‌سازی مصرف انرژی لازم است به منظور انجام معاملات گواهی‌های صرفه‌جویی انرژی در چارچوب قوانین و مقررات حاکم بر بورس و بر اساس آئین‌نامه اجرایی ماده ۱۲ ایجاد شود که تقریباً زیرساخت‌های آن آماده شده است.

گواهی صرفه‌جویی انرژی بر اساس تعاریف شورای عالی بورس، اوراق بهاداری هستند که نشان‌دهنده حق دریافت و استفاده یا تسویه نقدی مقدار مشخصی از میزان انرژی صرفه‌جویی شده از یک حامل انرژی بر اساس گزارش امکان‌سنجی (توجیه فنی، اقتصادی، مالی و زیست‌محیطی) طرح صرفه‌جویی انرژی در یک دوره زمانی مشخص بوده، توسط نهادهای تخصصی و فنی بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست با تأیید کمیسیون صرفه‌جویی انرژی صادر شده و در بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست بورس انرژی ایران قابل معامله هستند.

در گذشته دولت برای اسقاط خودروهای فرسوده تسهیلاتی را فراهم می‌کرد که به دلایل مالی در حال حاضر این مهم امکان‌پذیر نیست. در این راستا طرح صدور گواهی صرفه‌جویی انرژی به‌عنوان یک مکانیسم تشویقی بدون نیاز به منابع بانکی پیشنهاد شد که بیان می‌کند: هر دارنده خودرو اسقاطی پرمصرف به شرط

تحویل خودرو و ابطال سند، معادل X سال گواهی صرفه‌جویی معادل سوخت مصرفی خودرو دریافت می‌کند که در این مدل متقاضی به نهادهای اسقاط خودرو مراجعه کرده و طبق چارچوب‌های مصوب اندازه‌گیری‌های لازم انجام و سند ارائه می‌شود و در نهایت گواهی صرفه‌جویی را دریافت می‌نماید. این گواهی صرفه‌جویی قابل عرضه در بورس به منظور صادرات یا مصارف دیگر است و فرد می‌تواند از درآمد حاصل از آن بهره‌مند شود.

از جمله مزایای این طرح می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

– عدم نیاز به ایجاد بازار جدید و طراحی اوراق بهادار جدید. به عبارتی از آنجا که در حال حاضر امکان استفاده از این ابزار در بورس انرژی فراهم است، از این‌رو این طرح قابلیت اجرایی سریع را خواهد داشت.

– کمک به کاهش آلودگی هوا به‌واسطه خروج وسایل نقلیه فرسوده و جایگزینی آنان با خودروهای نو

– صرفه‌جویی در مصرف سوخت کشور که از جمله یکی از مهم‌ترین مسائل حال حاضر کشور است؛ که مهم‌ترین نکته امکان صادرات سوخت به کشورهای منطقه از طریق بورس انرژی است.

از جمله نکات مهمی که در این طرح وجود دارد:

– فرایند M&V را چه کسی و چگونه قرار است انجام دهد؟ و این قسمت یکی از مهم‌ترین اجزای این فرایند است و بورس انرژی بعد از این مرحله وارد فرایند مورد نظر می‌شود.

– به منظور رعایت تراز سوخت و امکان تحویل، گواهی‌ها می‌تواند در دوره‌های مختلف (هر سه ماه یکبار) و سررسیدهای متفاوت باشد.

– این سوخت‌ها برای مقاصد صادراتی بوده و وزارت نفت در این خصوص بدون هیچ‌گونه قید و شرطی متعهد به تحویل سوخت صرفه‌جویی شده مندرج در گواهی صرفه‌جویی باشد تا اثر قیمتی و تورمی نداشته باشد.

– به منظور ایجاد مشوق‌هایی جهت بهینه‌سازی و کاهش مصرف سوخت، در صورتیکه شرکت‌های تولیدکننده داخلی خودرو، خودروهای با مصرف سوخت پایین‌تر از سوخت میانگین تولیدکننده، معادل X سال گواهی صرفه‌جویی انرژی تحویل بگیرند.

– شرکت‌هایی که فرایند اسقاط خودرو را انجام و خودروی اسقاطی را از چرخه خارج می‌کنند، به ازای هر سند ابطالی معادل X سال گواهی صرفه‌جویی انرژی تحویل بگیرند.

در ادامه جناب آقای دکتر حمید محمدی سرپرست گروه پژوهشی آینده‌نگری و فناوری‌های نو مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری در ارتباط با پرسشنامه ارزیابی ایده‌ها مباحثی را مطرح کرد. این پرسشنامه شامل معیارها و سنجه‌هایی است که تمامی ایده‌ها بر این اساس، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. از جمله سؤالات این پرسشنامه به موارد زیر اشاره دارد:

- ۱- ارکان و اجزای ایده دارای انسجام درونی و محتوایی باشد.
- ۲- بر هسته‌های کلیدی (خط دهنده‌های اصلی) در توسعه کشور تمرکز داشته باشد.
- ۳- با اسناد بالادستی به‌ویژه سند ملی آمایش سرزمین، هماهنگی و انطباق داشته باشد.
- ۴- به استفاده از ابزارها و فناوری‌های نوین اهمیت و توجه کافی داشته باشد.
- ۵- موجب حل تعدادی از مشکلات حاد و مزمن کشور شود.
- ۶- تکمیل‌کننده فرایند زنجیره ارزش باشد.
- ۷- چند بخش مهم و اصلی اقتصاد کشور را همزمان متأثر نماید.
- ۸- بودجه زیادی از محل منابع عمومی کشور طلب نکرده و نیازمند اتخاذ تصمیم باشد.
- ۹- در سازوکارهای اجرایی، به مدیریت تعارض منافع، اهتمام کافی داشته باشد.
- ۱۰- اجرای آن دارای آثار و تبعات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی (منفی) گسترده نباشد.
- ۱۱- اجرای آن با مشارکت مردم و بخش خصوصی باشد و یا به آن منجر شود.
- ۱۲- نسبت به طرح‌ها و ایده‌های رقیب، دارای توجیه فنی - اقتصادی بیشتری باشد.
- ۱۳- در شرایط سخت تحریمی علیه کشور نیز قابلیت اجرا و تحقق داشته باشد.
- ۱۴- دارای فوریت اجرایی و عملیاتی.
- ۱۵- امکان عملیاتی شدن در بازه زمانی برنامه هفتم.
- ۱۶- تحت تأثیر قرار دادن میزان آحاد جامعه.
- ۱۷- زیرساخت‌های نهادی و قانونی لازم.

در ادامه بر اساس معیارهای مطرح شده، جناب آقای دکتر نقوی به ارائه نکات زیر پرداختند:

- ایده موردنظر در چارچوب ابزارهای نوین مالی و از جمله بورس انرژی و گواهی صرفه‌جویی مطرح شده است که پارادایم صرفه‌جویی انرژی در کشور را تغییر می‌دهد.
- مشکل حاد و مزمن مصرف سوخت انرژی را حل خواهد نمود و سبب کاهش مصرف سوخت و افزایش درآمدهای صادراتی کشور را به همراه خواهد داشت و این پول در بین مردم تقسیم خواهد شد.
- در زنجیره ارزش صادرات سوخت کشور و در نهایت در چرخه خودروسازی کشور سبب نوسازی چرخه ناوگان حمل و نقل کشور در بلندمدت خواهد شد.
- نیازی به هیچ بودجه‌ای از سمت دولت نخواهد بود و تنها تخصیص سوخت صرفه‌جویی شده محقق شده است که وزارت نفت باید تضمین تحویل را تعهد نماید.
- در تضاد منافع بخشی، با شرکت متولی سوخت کشور شرکت پالایش نفت قرار دارد و در صورت ارائه توضیحات بیشتر به این بخش نیز در بلندمدت می‌تواند سبب تأمین منافع این بخش نیز باشد.
- تبعات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی مثبتی را به همراه خواهد داشت چراکه اساساً گروه‌های فرودست جامعه درصد بیشتری از دارندگان خودروهای فرسوده را شامل می‌شوند و می‌توانند از طریق این فرصت دارای خودروهای نو و درآمد دیگری شوند.
- هیچ ربطی به تحریم ندارد و از طریق بورس انرژی کاملاً این فرایند قابلیت اجرایی دارد.
- عملیاتی نمودن این ایده به این دلیل که با کاهش مصرف سوخت کشور در ارتباط است دارای فوریت و ضرورت است.
- در صورت تأیید دولت این فرایند در بازه زمانی یک الی دو ماه امکان اجرایی شدن را دارد و این گواهی تعریف شده است.
- این ایده در چارچوب سیاست‌های دولت سیزدهم است؛ چراکه یکی از اهداف دولت محترم عدالت محوری است و در این طرح تزریق منابع مالی به دهک‌های پایین جامعه بدون داشتن اثر تورمی، عدالت اجتماعی را با جایگزینی خودروهای نو افزایش می‌دهد و منابع مالی آنها در بلندمدت افزایش می‌یابد.
- زیرساخت‌های قانونی خاصی به جز مصوبه وزارت نفت که در این مکانیسم لازم است مطرح شود، مورد نیاز نیست.

سپس جناب آقای مهندس شاپوری از سازمان پخش فراورده‌های نفتی، رئیس بهینه‌سازی مصرف انرژی ضمن تأیید ایده مطروحه، به حجم بسیار بالای سوخت مصرفی در وضعیت موجود پرداختند و همچنین ایشان به اثرات احتمالی بعد از اسقاط خودرو که امکان افزایش تقاضا و تورم (افزایش قیمت کاذب) در این شرایط بازار اشاره نمودند و خاطرنشان کردند که طرح مذکور ذاتاً سودمند و البته باید به اثرات احتمالی بعد اجرای آن و همچنین بخش‌های درگیر در این چرخه نیز توجه شود.

همچنین فرایند M&V در حال حاضر توسط شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت در حال انجام شود و لازم است قبل از تصویب طرح با این بخش نیز رایزنی و همفکری‌هایی صورت پذیرد.

سرکار خانم دکتر رضایی، رئیس اداره فروش‌های سازمانی گروه خودروسازی سایپا ضمن تأیید کلیت ایده مورد نظر، موارد زیر را اظهار داشت:

- عدم توجه به مشکلات فعلی حوزه اسقاط خودرو که از سال ۸۵-۸۶ شرکت‌های خودروسازی با آن درگیر هستند (این ایده منوط به حل این مسائل خواهد بود)
 - وجود حجم بالای بدهی‌های دولت به شرکت‌های خودروسازی در زمینه اسقاط خودروهای فرسوده و بند (ق)
 - ممنوعیت واردات خودرو، چراکه خودروسازان گواهی اسقاط خودرو را به دو منظور دریافت می‌کنند: (۱) امکان واردات خودرو (۲) سفارش‌گذاری به منظور تهیه قطعه
 - عدم تأییدیه و رد شورای عالی ترافیک کشور و پلیس به برخی از ماشین‌های کم‌مصرف جهت الحاق به ناوگان تاکسی کشور
 - محدودیت بسیار پایین خودروسازان در تولید و در شرایط تحریمی
 - درنهایت در صورتی طرح مذکور به نفع خودروساز خواهد بود که این موارد در نظر گرفته شود و طرح به صورت جزیره‌ای و فارغ از تأثیراتی که بر بخش‌های دیگر خواهد داشت، در نظر گرفته نشود.
- جناب آقای مهندس حاجی پور از اداره فروش‌های سازمانی گروه خودروسازی سایپا، مجدداً ضمن تأیید صحبت‌های سرکار خانم دکتر رضایی تنها به طرح یک سال که نقش خودروساز در ایده مطروحه کجاست؟ بسنده نمود.

جناب آقای دکتر محمودآبادی معاونت برنامه‌ریزی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت، ضمن تأیید ساختار کلی طرح، به ارائه نکات زیر پرداخت:

- در گذشته به ازای اسقاط هر دستگاه خودرو فرسوده مبلغ مشخصی به مالک پرداخت می‌گردید، با در نظر گرفتن اجرایی شدن این طرح گواهی اسقاط خودرو به نام ذینفع صادر می‌گردد و این مبلغ چگونه به فرد اعطا می‌گردد؟
- شبیه این طرح در حال حاضر در ماده ۱۲ سازمان راهداری وجود دارد و این ایده می‌تواند به نوعی به ساختار فعلی کمک نماید.
- همچنین نقش خودروساز در ایده مطروحه کجا قرار دارد؟
- نظام اقتصادی (صرفه‌های اقتصادی) مراکز اسقاط در این طرح چگونه دیده است؟

در انتهای این بخش **جناب آقای دکتر نقوی**، به ارائه پاسخ‌های مطرح شده پرداخت؛ ایشان ضمن بیان اینکه گواهی اسقاط خودرو با گواهی صرفه‌جویی سوخت هیچ مغایرت و ارتباطی ندارد؛ اظهار داشت که افراد متقاضی هنگام مراجعه به مراکز اسقاط خودرو در عوض اسقاط خودرو گواهی صرفه‌جویی سوخت دریافت می‌کنند و این به‌عنوان یک امتیاز تشویقی به افراد دارای خودروهای فرسوده است و سهم مراکز اسقاط خودرو به صورت تسهیمی (تقسیم سهم بین مالک و مراکز اسقاط خودرو) است و ضمن اینکه طرح مذکور به صورت کلی ربطی به شرکت‌های خودروسازی ندارد.

و در نهایت زمانی که خودرو در چرخه اسقاط قرار گیرد قوانین مطابق با شرایط فعلی انجام می‌پذیرد و طرح مذکور در این مورد دخالتی ندارد.

گواهی صرفه‌جویی سوخت که در اختیار متقاضی قرار می‌گیرد در بورس انرژی قابل فروش است و به این ترتیب جهت اجرایی نمودن این ایده به منابع مالی دولت نیازی وجود ندارد.

در این فرایند گواهی اسقاط خودرو در اختیار مراکز اسقاط خودرو قرار می‌گیرد و به افراد متقاضی پولی جهت لاشه خودرو و همچنین گواهی صرفه‌جویی ناشی از سوخت (توان مالی مضاعف) و گواهی مربوط به نوع وسیله نقلیه (به‌عنوان مثال گواهی دارنده تاکسی) پرداخت می‌شود.

این ایده تنها به تحریک تقاضای ارائه خودروهای فرسوده با مکانیسم تشویقی بازمی‌گردد و تمامی شرایط گواهی اسقاط خودرو و تقاضای خودرو همچون گذشته در جریان است. لازم به ذکر است که این طرح در راستای اهداف وزارت نفت است و ناگفته نماند که اجرایی شدن این طرح سبب افزایش گواهی اسقاط خودرو (افزایش تقاضای خودرو) و تبعات بعدی می‌گردد که لازم است در این زمینه همفکری‌های بیشتری انجام شود.

جناب آقای دکتر بهمنی از امور انرژی سازمان برنامه و بودجه کشور، ضمن اشاره به آغاز مکانیسم بهینه‌سازی مصرف انرژی که از سال ۱۳۹۳، نوسازی ناوگان حمل و نقل و همچنین تأیید کلیت ایده مطرح شده، موارد زیر را مطرح کرد:

- نوع نگاه به ایده مورد نظر از دو جنبه: (۱) کاهش تعداد اتومبیل‌های موجود از طریق حذف خودروهای فرسوده یا (۲) نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی بسیار مهم است و باید ببینیم هدف اصلی طرح چیست؟
 - در حال حاضر ماده ۱۲ قانون اسقاط و نوسازی، صرفه‌جویی ناشی از اسقاط و نوسازی را در قالب محاسبات هزینه- فرصت صادرات سوخت صرفه‌جویی شده و قیمت سوخت داخل کشور به ناوگان موردنظر اختصاص می‌دهد.
 - نیاز به ظرفیت فعلی خودروهای موجود و در صورت اجرای طرح، تقاضاهای جدید ایجاد می‌گردد.
 - در بورس انرژی در حال حاضر گواهی برق و گاز طبیعی وجود دارد و حامل‌های مایع وجود ندارد و گواهی‌ها مصارف داخلی دارند و نباید منجر به افزایش مصرف انرژی کشور شوند پس لازم است در شورای عالی مصرف انرژی ایده سوخت‌های مایع در بورس انرژی مطرح شوند و این از ایرادهای اساسی این طرح می‌باشد.
 - عدم وجود سرمایه‌گذار اولیه برای نوسازی ناوگان که در اختیار ناوگان قرار گیرد تا این طرح اجرایی گردد، از چالش‌های دیگر این ایده مطرح شده است.
 - در نهایت لازم است که صرفه‌جویی بر مبنای قراردادهای مبتنی بر عملکرد انرژی در ازای اسقاط و نوسازی ناوگان حمل و نقل در اختیار مصرف‌کننده قرار دهیم و لازم است این ایده بیشتر مورد چکش‌کاری قرار گیرد تا ختم به نتیجه بهینه گردد.
- سرکار خانم دکتر یزدان نیا از دفتر خودرو وزارت صمت**، در تأیید سخنان ایده‌دهندگان و ضمن اشاره به هدف ایده مبنی بر تشویق افراد دارای خودرو فرسوده و مشکلات مصرف سوخت و سایر موارد، بیان کرد که اگر فرایند از نقطه ابتدا تا پایان به درستی تدقیق نگردد، کل فرایند ابتر خواهد ماند و آنچه مسلم است توجه به مصوبات هیئت وزیران است.

یکی از این مصوبات، **خودروهای سواری تولید داخل را از اسقاط خودرو معاف** نموده‌اند. طرح موردنظر بزرگ است و باید همه جوانب را با هم دید، در غیر این صورت کار بی‌نتیجه می‌شود. هر کدام از ما بسته به نوع کاری که انجام می‌دهیم، اطلاعات و تجارب را در اختیارتان می‌گذاریم. برای اینکه طرح پخته‌تر شود، احتیاج به اطلاعات همه بخش‌های این فرایند وجود دارد. کسی که خودرو اسقاطی دارد از قشر زحمتکش

است. اگر شخص بتواند ماشین اسقاطی را در بورس بفروشد و ماشین اسقاطی از شخص گرفته شود، نیاز کشور را چه کسی رفع کند، ماشینی که قرار است راه برود و باربری کند و تاکسی باید این کار را انجام دهد. این موارد همگی به هم وابسته هستند.

مصوبه‌ای از هیئت وزیران بود برای زمانی که واردات خودرو آزاد بود و به ازای هر خودرو جدولی داشت که باید چند خودرو اسقاط شود. این مصوبه برای کل خودروهای داخل کامل بود اما نتوانستیم به نتیجه برسیم و فقط خودروهای سواری معاف شدند و بقیه خودروها دچار معضل و مشکل شدند. گاهی اتفاق می‌افتاد که ستاد سوخت، گواهی اسقاط خودرو صادر کرده بود و خودرو هنوز اسقاط نشده بود و آمارها همخوانی نداشت. آنچه محیط‌زیست و وزارت نفت به دنبالش بود، هیچ‌کدام به نتیجه نرسید؛ بنابراین باید اجرا را کامل تا انتها ببینیم. در طرح نوسازی ناوگان، چون همه فرایند را درست ندیده بود غیر از ضرر برای شرکت‌ها پیامد دیگری نداشت. در این طرح به مصرف‌کننده وامی اعطا می‌شد و شرکت‌ها به دنبال این بودند که در نوبت ارز دولتی قرار نگیرند و بانک‌ها به آن‌ها اولویت پرداخت بدهند. این طرح از آن سازمان برنامه و بودجه کشور بود و طرحی پخته و بود اما در مرحله اجرا بخش آخر آن که از صندوق به بانک و به مردم چگونه باید باشد دیده نشده بود.

مصوبه هیئت وزیران برای سن فرسودگی خودرو که شورای نگهبان تأیید کرده دارای اشکالی بود، مثلاً اگر برای خودرو سی ساله، موتورش تعویض شود تا خودرو قابل استفاده باشد، هر موتوری را نمی‌توان روی آن خودرو نصب کرد؛ زیرا همان آلاینده‌گی را به همراه خواهد داشت و به لحاظ استاندارد رأی اشکال داشته و محیط‌زیست را ملزم به تغییر مصوبه کردند. همچنین مصوباتی، انگیزه اسقاط خودرو را کاهش می‌دهد؛ زیرا خودرو مادامی که موفق به دریافت معاینه خودرو است، کار می‌کند. لذا باید به دو مصوبه، خودروهای سواری و سن فرسودگی دقت شود که این‌ها باعث تغییر در آمار و ارقام می‌شود.

خودروی پراید کم‌مصرف‌ترین خودروی ماست اما به دلیل عدم برخورداری از حفاظ عابر پیاده، خودروی تیبای جایگزین آن شد. به خودروسازان جدید به شرط پایین بودن مصرف سوخت مجوز داده می‌شود.

اگر فرایند این طرح به طور کامل نوشته نشود به هیچ عنوان آن را امضا نمی‌کنیم.

جناب آقای دکتر قدکساز از دانشگاه صنعتی شریف چنین بیان داشت که اگر از سطح بالاتر به موضوع نگریسته شود، طرح ایجاد بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست در پاسخ به عدم تعادلی که در حوزه انرژی کشور وجود دارد تدوین و طرح شد. ارائه هرگونه پیشنهاد در چارچوب بازار بهینه‌سازی نیازمند لحاظ شدن عدم تعادل‌های دیگر است. در خصوص عرضه و تقاضای خودرو، اگر در کشور ما تقاضای جدید

داشتیم، آیا ظرفیت پاسخ به این تقاضای جدید وجود دارد؟ اگر مصرف‌کننده به دنبال تأمین مالی خرید خودرو جدید باشد، آیا عرضه کافی به لحاظ مالی در مؤسسات مالی کشور موجود است؟

پرداختن به تجارب قبلی نشان می‌دهد که این طرح مشابه طرح‌های قبلی که در چارچوب ماده ۱۲ و در ادامه بند ق قانون بودجه سالیانه مصرف شده که در حوزه خودرو قرار بود ۱۴۰،۰۰۰ تاکسی فرسوده و ۶۰۰۰۰ تاکسی ون و ۸۰۰۰۰ تاکسی صندوق‌دار اسقاط و جایگزین شوند. پس بهتر است قبل از اینکه هر طرح جدیدی در این زمینه مطرح کنیم، حتماً از سوابق گذشته استفاده کنیم.

عدم مشارکت بخش خصوصی و به بیان دیگر دخالت بسیار بخش‌های دولتی در طرح‌های ماده ۱۲ بدین جهت بود که بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست بار مالی زیادی بر دوش دولت داشت.

در حالی که بحث اسقاط و مشوق اسقاط حل نشده، ایجاد مشوق‌های جدید به اندازه کافی نمی‌تواند انگیزه لازم را ایجاد کند؛ بنابراین این مسائل مستقل از هم نیستند و گواهی اسقاط یک مشوق اضافی است که باید دید که مشوق‌های قبلی عملکرد بهینه دارند یا نه...

باید در چارچوب بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست، صرفه‌جویی محرز و راست آزمایی گردد. باید به خودرویی که جایگزین خودرو اسقاطی می‌شود گواهی صرفه‌جویی تعلق بگیرد این در حالی است که گواهی صرفه‌جویی در چارچوب بازار بهینه‌سازی صرفاً پس از محرز شدن کاهش مصرف انرژی تعلق می‌گیرد. این موضوع نیز حائز اهمیت است که منابع مالی از همان ابتدا به شخص داده می‌شود یا پس از ماه‌ها و یا سال‌ها به او اعطا می‌گردد. دوره‌های زمانی در نظر گرفته شده اهمیت دارد و نمی‌توان گفت که فرد یک ماه بعد گواهی اخذ می‌کند که قابل استفاده در بازار بورس انرژی خواهد بود.

تجارب نشان می‌دهد که در بحث M&V و تأمین مالی باید از پروژه‌های آسان‌تر شروع کرد. پیشنهادهایی که مطرح شده در هیئت عالی نظارت بر سیاست‌های ابلاغی و اجرای آیین‌نامه‌ها و مقررات، مبنی بر این است که از حوزه‌هایی که به‌شدت انرژی بر هستند شروع کنیم و در حال حاضر از نظر ارائه‌دهندگان، این طرح صنایع جزء اولویت‌هایی هستند که از قضا M&V خیلی ساده‌ای هستند که کنترل مشخص دارند که قبلاً چه مقدار مصرف و تولید محصول داشتند و بعد از این چه مقدار تولید محصول و کاهش مصرف سوخت دارند.

جناب آقای مهندس یوسفی مسئول CRM سامانه هوشمند سوخت و دبیر کارگروه ملی راهبردی تخصیص سوخت بر مبنای پیمایش خودروهای نفت و گازسوز خواهان برگزاری جلسات تخصصی‌تر در خصوص این طرح بوده و سؤالاتی را مطرح کرد:

- این طرح به چه میزان برای شخص دارای خودرو فرسوده و تحویل آن به مراکز اسقاط مشوق ایجاد می‌کند؟

- یک خودرو بر اساس این طرح چقدر منفعت و عایدی برای کشور خواهد داشت؟

- آیا در این طرح برای خودروهای سنگین که معمولاً چند مالکی است فکری شده است؟

- همچنین درخواست داشتند که ضمانت اجرای طرح را توضیح دهند و نگاهی به قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز داشته باشند و آیین‌نامه منبعث از این قانون که بحث جزئیات خرید و فروش سوخت را مطرح کرده است.

جناب آقای دکتر شفیعی مدیر محترم آموزش مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری در ادامه بحث، بهترین مکان برای بحث در خصوص ایده‌ها و تبادل نظر با سازمان‌ها و ارگان‌های ذی‌نفع را مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری معرفی نمود و مطالبی را در خصوص تسهیلات خودرو خاطر نشان شد. قیمت خودرو، مبلغ وام و تسهیلات مربوطه نسبت به قبل متفاوت است. قبلاً شخص با ۱۰ تا ۱۵ درصد قیمت خودرو را با تحویل اسقاطی آن به دست می‌آورد؛ اما در حال حاضر چه تضمینی است که با افزایش قیمت خودرو، چقدر وام و با چه میزان بازپرداخت با وجود مشکلات اقتصادی که دامن‌گیر عموم است اعطا می‌گردد. **تعارض و تضاد منافع** باعث می‌شود که بعضی از طرح‌ها نسنجیده پیش بروند، تصمیم‌گیری باید با منطق درست باشد و خیر عمومی در نظر گرفته شود همچنین **عرضه و تقاضا** نیز مدنظر باشد و همه جوانب کار در نظر گرفته شود.

در ادامه جناب آقای مهندس فراهی کارشناس ابزارهای مالی نوین در پاسخ به سؤالات مطرح شده به توضیحاتی ارائه کرد که به تفصیل به آن پرداخته می‌شود:

- این طرح باید به صورت پروسیژر دیده شود یعنی در قسمت تحریک تقاضا گواهی صرفه‌جویی انرژی دیده شده و در این طرح میزان عایدی که برای کشور دارد به طور محافظه‌کارانه ۲ برابر چیزی است که به دست می‌آید.

- این فرایند چون تقاضایی را ایجاد می‌کند، باعث تحریک در بخش حاکمیت می‌شود. به عنوان مثال اگر خودروهای اسقاط را جمع‌آوری نکنیم، هیچ‌وقت به سمت بازگشایی واردات و تسهیل امور در جهت تولید نمی‌رویم.

- همیشه نگاه این نباشد که حافظ منافع خودروساز باشیم، باید به این نکته پردازیم **جامعیتی** که به آن اشاره می‌کنیم کجاست و قشری که از آن بهره‌مند می‌شوند و **تأثیری** که کشور از آن محل می‌بیند نیز کجاست؟

- در حال حاضر مراکز اسقاط خودرو فعال نیستند و مدت‌هاست که گواهی در این زمینه صادر نمی‌کنند و حجم زیادی از سرمایه‌گذاری در این حوزه منجمد شده است.

- هیچ صاحب خودرویی با توجه به افزایش قیمت خودرو، انگیزه‌ای برای اسقاط خودرو ندارد؛ و به همین دلیل است که به دیوان مراجعه می‌کنند و خواهان تغییر سن فرسودگی خودرو می‌شوند و مرزی برایش ایجاد می‌کنند.

- در فرایند این طرح از ظرفیت‌های قانونی استفاده شده و تمام موارد قانونی به طور شفاف در طرح اشاره شده و ابزارهای نوین مالی و بازار سرمایه را در این طرح درگیر کردیم.

جناب آقای دکتر نادران عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی که به عنوان صاحب‌نظر در این جلسه حضور داشت از منظر دیگری به موضوع پرداخت. ایشان این‌گونه مطرح کرد که باید سیاست‌گذاری کشور به سمت اقتصاد آزاد، عرضه و تقاضا و تعادل آن حرکت کند. رویکرد محاسبات منافع بر مبنای واقعیات قیمت‌ها باشد چه در قیمت‌گذاری خودرو و چه در سوخت. در ارزیابی‌ها و منفعت‌سازی‌ها باید به نکاتی نظیر علل افزایش مصرف سوخت و استفاده از خودرو توجه کرد که در این بین اشخاص و صاحبان خودروهای شخصی مقصرند یا ناوگان عمومی که خدمات خوبی ارائه نمی‌دهد. تحریکات جنبه تقاضا به دلیل، قیمت‌گذاری غلط، سرانه درآمد غلط و عواملی دیگر که و فرمول نامناسب اقتصاد که زمینه‌ساز این تحریکات شده است، می‌باشد. ایشان پیشنهاد دادند که بهتر است در کنار این طرح‌ها، ایده‌هایی برای طرح‌های بلندمدت و واقع‌گرایانه برای خروج از این حالت داشته باشیم.

جناب آقای مهندس رضایی مدیر دفتر نشر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری بیان داشت که با اینکه نقطه قوت این طرح وصل کردن این طرح به بازار بورس و سرمایه است، با توجه به تجارب فعلی کشور همه بازیگران این طرح دیده نشده و در نهایت عده‌ای تشویق به اخذ گواهی به عنوان سهام ارزشمند شوند. سؤالاتی مطرح کرد که پالایش بخش در مقابل این گواهی‌ها، ارزش داخلی سوخت را چگونه محاسبه می‌کند و صادرکننده نهایی با چه انگیزه‌ای وارد این عرصه می‌شود؟

سرکار خانم دکتر رضایی در ادامه به بحث گواهی اسقاط خودرو اشاره و خاطرنشان کرد که هم‌اکنون ۵۱۳۲ فقره اسقاط خودرو فرسوده وجود دارد که هیچ تکلیفی ندارند و اگر اسقاط خودرو مدیریت نشود به این تعداد اضافه می‌شود.

این طرح باید به صورت مجموعه فرایند دیده شود که کاملاً به خودروساز منتهی می‌گردد؛ بنابراین باید ظرفیت‌های تولید کمپانی‌های خودروسازی کشور را هم لحاظ کنیم که توان تولیدی صنعت خودروسازی چقدر است. در شرایط تحریم علی‌رغم تمام مشکلات عملکرد خودروسازان خوب بوده است.

در ادامه جناب آقای مهندس فراهی اظهار داشت: می‌توان مکانیسمی در بازه زمانی برای این طرح طراحی کرد و بر اساس میزان تراز انرژی کشور، انرژی از بازار سرمایه خارج شود. در واقع آزاد کردن حوزه انرژی قطعه‌ای از پازل طرح است. اگر بستر طرح را بپذیریم خودروسازان می‌توانند میزان تولید خودرو اختصاص یافته به این طرح را بیان کنند. درصدی از تولیدات خودروسازان هر ساله به طرح خودروهای فرسوده اختصاص یابد. گواهی اسقاط خودرو و گواهی صرفه‌جویی انرژی دو مقوله متفاوت‌اند که بر هم اثرگذار، اما یکی نیستند.

سرکار خانم دکتر یزدان نیا در ادامه بحث به این نکته اشاره کرد که اگر طرح شما به مرحله اجرا درآمد باید چندین سامانه با مدیریت شما به هم لینک شده و مراکز اسقاط خودرو باید به فکر پسماندهای ناشی از اسقاط و مخاطرات زیست‌محیطی آن باشند و همچنین برای تشخیص و صیانت از خودروهای قدیمی سامانه‌ای طراحی شده که باید در بورس لحاظ گشته و اگرچه مالکیت خصوصی دارند؛ اما جزئی از میراث کشور محسوب می‌شوند.

جناب آقای مهندس کریمی نائب رئیس انجمن اسقاط خودرو، بزرگ‌ترین عاملی که باعث رکود از رده خارج‌سازی اسقاط خودرو در کشور شده را برداشت متناقض قانون دانست. زمانی که خودرو فرسوده و اسقاط می‌شود خروجی آن دو محصول است یکی ضایعات خودرو که بر اساس قیمت آهن بدون محدودیت خرید و فروش می‌شود. پرسش اصلی اینجاست که آیا گواهی اسقاط خودرو مشتری بیرونی دارد و اگر به گواهی نیاز داشته باشیم می‌توان از خارج تهیه کرد. در واقع بزرگ‌ترین عاملی که مانع اجرای این طرح شد، تجاری‌سازی نشدن خودروهای فرسوده و از رده خارج است.

جناب آقای دکتر محمودآبادی معاونت برنامه‌ریزی ستاد حمل و نقل سوخت نکاتی را به شرح زیر مطرح کرد:

- بعد از رأی شورای نگهبان موضوعی به اسم خودرو فرسوده نداریم. خودرو فرسوده، خودرویی است که نتواند دو بار متوالی معاینه فنی بگیرد و مایل به تعمیر هم نیست.
- در نظام مالکیت وسایل نقلیه، زمانی وسیله نقلیه را از سیستم حمل و نقل خارج می‌کنیم که مطمئن باشیم می‌توانیم ماشین جایگزین آن را داشته باشیم.
- در فرایندهای اسقاطی که صورت می‌گیرد، محدودیت‌هایی است که این محدودیت‌ها را هیئت وزیران یا بخش مقررات قانونی حکم می‌کند و دست و پاگیر هستند.
- اگر به آزادسازی انرژی فکر می‌کنید به آزادسازی قیمت وسیله نقلیه و آزادسازی واردات فکر کنید.
- همچنین مشخص شود ذینفع گواهی مصرف انرژی کیست؟

جناب آقای دکتر دیوسالار پژوهشگر مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری پرسشی در خصوص تاریخ ابطال گواهی، زمان صرفه‌جویی محقق شده و تعهد به صرفه‌جویی عنوان کرد.

جناب آقای مهندس فراهی در پاسخ به این سؤال بیان کرد که گواهی‌ها در بورس انرژی کالامحور است و در سررسید با مراجعه به وزارت نفت، بنزین صادراتی دریافت می‌کنند. پیشنهاد ما میزان دو سال صرفه‌جویی انرژی در بازه‌های سه ماهه است؛ یعنی ظرفیت صادراتی کشور را دو برابر نموده‌ایم.

جناب آقای دکتر سبوحی عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شریف، به‌صورت گزارش کتبی در فرایند ارزیابی ایده، نظرات زیر را مطرح کرد:

۱- موضوع اسقاط خودرو فرسوده آئین‌نامه مخصوص خود را دارد و مبلغ قابل پرداخت نیز در آن مشخص است.

۲- موضوع اسقاط خودرو و میزان صرفه‌جویی انرژی ناشی از آن جایگاهی نمی‌تواند در بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست داشته باشد چون صدور گواهی مبتنی بر راستی آزمائی صرفه‌جویی انرژی است.

۳- وقتی یک خودرو اسقاطی با یک خودرو جدید جایگزین می‌شود مقدار صرفه‌جویی انرژی واقعی مشخص نیست و محاسبات روی کاغذ نمی‌تواند مبنای راستی‌آزمائی شود. اگر یک خودرو شخصی اسقاطی با یک تاکسی جایگزین شود مقدار پیمایش تاکسی در درون شهر فراتر از خودرو شخصی است که صرفه‌جویی در مصرف سوخت نیز نسبت به مقدار مصرف خودرو شخصی انجام نمی‌گیرد.

۴- آئین‌نامه بازار بهینه‌سازی انرژی مقرر نموده صدور گواهی مبتنی بر راستی‌آزمائی باشد. صرفه‌جویی ناشی از جایگزینی خودرو فرسوده با خودرو جدید امکان‌پذیر نیست چون پیمایش، نوع استفاده از خودرو و موقعیت

جغرافیایی و ترافیک عوامل مؤثر بر مصرف سوخت است و چون خودرو قدیمی از ناوگان خارج می‌شود و اطلاعات قبلی در مورد عملکرد آن جهت راستی‌آزمایی در دسترس نیست، امکان راستی‌آزمایی وجود ندارد. از سوی دیگر مشخصات چه نوع خودرو، در کجا، میزان پیمایش و محل استفاده از خودرو جدید در دسترس نیست؛ لذا این موضوع در قالب آئین‌نامه بازار بهینه‌سازی انرژی نمی‌تواند موضوع بحث باشد.

جناب آقای دکتر سید حسین موسوی عضو هیئت علمی دانشگاه الزهرا (س) به‌صورت گزارش کتبی در فرایند ارزیابی ایده، نظرات زیر را مطرح کرد:

طرح بسیار خوبی است که می‌تواند کار راه‌انداز باشد؛ خیلی خوب و کاملاً صحیح است که انرژی صرفه‌جویی می‌شود، منتهی فرضاً الآن در بازار خودرو کشور یک بازار کاملاً ملتهب داریم که سعی و تلاش دولت بر تعدیل آن است، در این طرح با ارائه مشوق‌های خوب، تقاضا در بازار خودرو تقویت خواهد شد و این مسبب التهاب بیشتر بازار خودرو خواهد شد، یا به طور مثال فرضاً وزارت نفت که احتمال دارد به واردات بنزین روی آورد، در این طرح آیا منبع سوخت زیاد و نقدی برای اجرایی شدن این طرح دارد و برنامه‌ای برای آن ندارد؟ که به نظر می‌رسد وزارت نفت اگر صرفه‌جویی شود بخشی یا تمام برنامه‌های توسعه‌ای خود را کمتر یا حذف کند، یعنی با صرفه‌جویی ۱ لیتر، وزارت نفت می‌تواند ۱ لیتر به آن فرد دهد؟

موضوعاتی که دوستان در خودروسازی مطرح کردند، اینکه ما مطالبات سال ۱۳۸۵ از دسته موارد صرفه‌جویی، هنوز نتوانستیم نقد کنیم که حتی با مسائلی چون تورم دچار مشکل شده است. مصداق توان آچارفرانسه خیلی خوب برای باز کردن موتور ماشین، به‌تنهایی ناتوان بوده و پاسخگوی مسئله نیست، پس در کنار آن آچار نیازمند آچار الن، تخت و ابزارآلات دیگر هستیم چه‌بسا مجبور به طراحی ابزار مخصوص برای حل این مشکل خاص باشیم.

این موضوع وابستگی مستقیمی به تحریم‌ها ندارم اما زمانی تحریم سایر محیط این مسئله را تحت تأثیر قرار می‌دهد، این مسئله را نیز به‌طور غیرمستقیم تحت شعاع قرار می‌دهد.

نکته پیشنهادی: اینکه ما Business Plan را در سطوح خرد و کلان برای این طرح ببینیم، مثلاً Business Plan راننده تاکسی با این طرح چه خواهد شد؟ یا کسی که خودرو شخصی فرسوده دارد به مسئله چگونه نگاه می‌کند؟ با اجرای این طرح چقدر سود خواهد کرد؟ آیا توان خرید اتومبیل جایگزین را خواهد داشت یا از طرح استقبالی نخواهد کرد؟ Business Plan چه خواهد شد؟ آیا با این قیمت می‌تواند بنزین بفروشد یا به دلیل واسطه خیر؟ یا در این بخش صرفه اقتصادی وزارت نفت نیز اهمیت پیدا می‌کند.

از دید محیط‌زیست نیز اعداد و ارقامی مطرح می‌شد، یکی از ضعف‌های این طرح، از اعداد و ارقام مستدلی استفاده نشده بود، خصوصاً رقم صرفه‌جویی و عمر فرسودگی که نقدهایی را در پی داشت.

ضعف دوم، طرح در حیطه غیر از خود کمتر ارائه شد، اگر مستنداتی موجود است ارائه گردد و اگر خیر از افراد حاضر در جلسه که با چینش و ترکیب خوب در ابعاد مختلف ذی‌نفع و ذی‌نفوذ دعوت شده بودند، چالش‌های ذهنی را مطرح کرده، بر داریه بریزیم. سپس بررسی شود که آیا می‌توان راه‌حلی برای استفاده از ابزار خوبی که توسط دوستان معرفی شده و همین‌طور برطرف کردن سایید فکرهای بدی که برخی دوستان گوش زد کردند، پیدا کرد؟

اگر راه‌حلی پیدا شود بسیار عالی و اگر نشود نیز احتمالاً در کنار مصوبات اجرا نشده جای خواهد گرفت به مثال و مصداق تسهیلاتی که دولت روی خودروهای برقی می‌داد که منجر به این شد که هیچ خودرو برقی به‌طور جدی وارد نشود که بنا بود تا ۱۰ هزار دلار برای خودرو برقی یارانه پرداخت شود اما درنهایت عدم صرفه اقتصادی برای متقاضیان استفاده از خودرو برقی به دلیل سرمایه‌گذاری پر ریسک برای خرید خودرو و بازپرداخت اقساطی دولت، با دو سر سود بودن دولت و سه سر سوز بودن منافع محلی، این طرح اجرا نشد.

۲- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با بررسی اجمالی بر وضعیت تعداد خودروی فرسوده (خودروهای حمل و نقل عمومی)، مقدار پیمایش بالا، مصرف سوخت و نهایتاً انتشار آلاینده بیشتر، به نظر می‌رسد راه‌حل پیشنهادی گواهی صرفه‌جویی مصرف سوخت قابل فروش در بورس انرژی، بسیار سودمند و راهگشا در اجرای آیین‌نامه‌های اجرایی ماده ۱۲ خصوصاً در بخش حمل و نقل باشد؛ به طوریکه معادل مثلاً X1 این صرفه‌جویی به سرمایه‌گذار اول (تولیدکننده خودرو یا واردکننده خودرو) تعلق می‌گیرد و معادل X2 به سرمایه‌گذار دوم (مصرف‌کننده حقیقی یا شرکت‌های حمل و نقل) تعلق می‌گیرد. ایده موردنظر در چارچوب ابزارهای نوین مالی و از جمله بورس انرژی و گواهی صرفه‌جویی مطرح شده است که پارادایم صرفه‌جویی انرژی در کشور را تغییر می‌دهد.

این ایده تنها به تحریک تقاضای ارائه خودروهای فرسوده با مکانیسم تشویقی بازمی‌گردد و تمامی شرایط گواهی اسقاط خودرو و تقاضای خودرو همچون گذشته در جریان است. لازم به ذکر است که این طرح در راستای اهداف وزارت نفت بوده و سبب افزایش گواهی اسقاط خودرو (افزایش تقاضای خودرو) و تبعات بعدی می‌گردد که لازم است در این زمینه همفکری‌های بیشتری انجام شود.

نکته پیشنهادی برای این ایده: بهتر است در طرح مذکور جهت انسجام درونی و محتوایی اجزای ایده و میزان توجیه فنی، اقتصادی و تخصصی آن نکات زیر مورد توجه قرار گیرد.

- مشکلات و قیود احتمالی ایده در هنگام اجرا
- تحلیل هزینه فایده طرح
- نحوه تأمین مالی و سرمایه‌گذاران پیشنهادی
- میزان تقریبی بودجه موردنیاز، نحوه تأمین مالی و سرمایه‌گذاران پیشنهادی
- امکانات و تجهیزات موردنیاز
- مطالعات بازار
- مطالعات ریسک بازار
- ذینفعان و ذی‌نفوذان
- هزینه فرصت طرح
- تحلیل حساسیت
- مدیریت تعارض منافع
- قابلیت توجیه اقتصادی - مالی نسبت به طرح‌ها و ایده‌های رقیب

پیوست ۱: نمونه پرسشنامه ارزیابی ایده

پرسشنامه ارزیابی ایده

شماره نشست:	محل نشست:	ساعت نشست: ۰۰:۰۰
		تاریخ: ۱۴۰۰/۰۰/۰۰
عنوان ایده:		
شرح ایده:		
سؤالات:		
<p>الف) معیارهای محتوایی:</p> <p>(۱) به چه میزان ارکان و اجزای ایده دارای انسجام درونی و محتوایی هستند؛ به عبارتی دیگر ایده تا چه میزان توجیه فنی، اقتصادی و تخصصی دارد؟ لطفاً نظر خود را در خصوص موارد زیر بیان فرمایید:</p> <p>(۱-۱) مشکلات و قیود احتمالی ایده در هنگام اجرا:</p> <p>(۲-۱) تحلیل هزینه- فایده طرح:</p> <p>(۳-۱) تأمین مالی و سرمایه‌گذاران پیشنهادی:</p> <p>(۴-۱) میزان تقریبی بودجه موردنیاز، نحوه تأمین مالی و سرمایه‌گذاران پیشنهادی:</p> <p>(۵-۱) امکانات و تجهیزات موردنیاز:</p> <p>(۶-۱) مطالعات بازار (عرضه و تقاضا، میزان تولید، کیفیت محصول و...):</p> <p>(۷-۱) مطالعات ریسک بازار:</p> <p>(۸-۱) ذینفعان و ذی‌نفعان:</p> <p>(۹-۱) هزینه- فرصت طرح:</p>		

۱-۱۰) تحلیل حساسیت:

۱-۱۱) ابزارها و فناوری‌های نوین بهره گرفته شده:

۱-۱۲) مدیریت تعارض منافع:

۱-۱۳) قابلیت توجیه اقتصادی- مالی نسبت به طرح‌ها و ایده‌های رقیب:

ب) معیارهای برون ایده‌ای:

این ایده:

۱. به چه میزان روی هسته‌های کلیدی (خط دهنده‌های اصلی) در توسعه کشور تمرکز دارد؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۲. به چه میزان با اسناد بالادستی به ویژه سند ملی آمایش سرزمین، هماهنگی و انطباق دارد؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۳. به چه میزان سبب حل مسائل و مشکلات حاد و مزمن کشور بصورت همزمان شده است؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۴. به چه میزان تکمیل کننده فرایند زنجیره ارزش است؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۵. به چه میزان بخش‌های مهم و اصلی اقتصاد کشور را همزمان تحت تاثیر قرار داده است؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۶. به چه میزان آثار و تبعات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی (مثبت) دارد؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۷. به چه میزان به مشارکت مردم و بخش خصوصی منجر می‌شود؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۸. به چه میزان در شرایط سخت تحریمی، قابلیت اجرا و تحقق دارد؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۹. به چه میزان دارای فوریت اجرایی و عملیاتی است؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۱۰. به چه میزان امکان عملیاتی شدن در بازه زمانی برنامه هفتم را دارد؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۱۱. تا چه میزان با رویکردهای فعلی دولت سیزدهم همسو و هم‌راستا است؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۱۲. به چه میزان آحاد جامعه را تحت تاثیر قرار می‌دهد؟

خیلی زیاد زیاد متوسط کم خیلی کم

۱۳. آیا زیرساخت‌های نهادی و قانونی لازم، در حال حاضر موجود است یا نیاز به ساختارهای جدید دارد؟
زیرساخت‌های نهادی و قانونی موجود است نیاز به زیرساخت‌های نهادی و قانونی جدید دارد

ارزیابی نهایی ایده:

پیوست ۲: طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو

بورس انرژی ایران

طرح صدور گواهی صرفه‌جویی سوخت در ازای اسقاط خودرو

آذرماه ۱۴۰۰



WWW.IRENEXIR

سیاست‌های کلی اصلاح الگوی مصرف ابلاغی مقام معظم رهبری (مدظله العالی) - ۸۹/۰۴/۱۵

بند هفتم:

صرفه‌جویی در مصرف انرژی با اعمال مجموعه‌ای متعادل از اقدامات قیمتی و غیرقیمتی به منظور کاهش مستمر «شاخص شدت انرژی» کشور به **حداقل دو سوم میزان کنونی تا پایان برنامه پنجم توسعه و نه حداقل یک دوم میزان کنونی تا پایان برنامه ششم توسعه** با تأکید بر سیاست‌های زیر:

- اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف و عرضه انرژی و شکل‌گیری نهادهای مردمی و خصوصی برای ارتقاء کارایی انرژی.

- بازنگری و تصویب قوانین و مقررات مربوط به عرضه و مصرف انرژی، تدوین و اعمال استانداردهای اجباری ملی برای تولید و واردات کلیه وسایل و تجهیزات انرژی بر و تقویت نظام نظارت بر حسن اجرای آنها و الزام تولید کنندگان به اصلاح فرآیندهای تولیدی انرژی بر.

▪ مقررات

- آیین‌نامه ایجاد بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست مصوب ۱۳۹۶/۱۱/۳۰
- "قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی" مصوب اسفند ۱۳۸۹
- ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، مصوب اردیبهشت ۱۳۹۴
- ماده ۸، تبصره ۱ قانون هوای پاک: دولت موظف است از محل صرفه‌جویی حاصل از بهبود و مدیریت سوخت ناشی از اجرای این قانون، سازوکار و تسهیلات لازم جهت جایگزینی خودروهای فرسوده حمل و نقل عمومی با خودروهای نو را فراهم کند.

▪ جدول تعداد خودروهای فرسوده

ردیف	نوع وسیله نقلیه، سوخت و مشخصات فنی	تعداد فرسوده	سن موز (فرسودگی) (سال)
۱	خودروی شخصی؛ شامل سواری، استیشن (ون)، سواری کار	۱,۸۸۷,۳۴۸	۱۵
۲	خودروی عمومی شامل تاکسی سواری، استیشن (ون)، سواری کار	۸۲,۸۴۷	۸
۳			بنزینی و دوگانه سوز
۴			پایه گازسوز برقی
۵	وانت	۱,۳۸۲	۱۴
۶			پایه گاز سوز بنزینی، دوگانه سوز و دیزلی
۷	اتوبوس درون شهری	۱۱,۴۴۶	۸
۸			دیزلی
۹			پایه گازسوز برقی
۱۰			دیزلی
۱۱	مینی بوس و میدل باس درون و برون شهری	۳۴,۲۴۳	۱۰
۱۲			پایه گازسوز برقی
۱۳			دیزلی
۱۴	اتوبوس برون شهری	۴,۲۰۰	۱۰
۱۵	کشنده، کامیون و کامیونت	۷۶,۱۶۴	۱۶
۱۶	موتورسیکلت	۹,۰۰۰,۰۰۰	۵
۱۷			بنزینی کاربراتوری
۱۲			بنزینی لیزکتوری برقی

تعداد ناوگان فرسوده کلانشهرهای کشور طبق آیین‌نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک (برآورد سازمان حفاظت محیط زیست)

▪ بازار بهینه‌سازی مصرف انرژی

ماده ۲ آئین‌نامه اجرایی :

برای استفاده از سازوکار بازار بورس انرژی ایران و گسترش فعالیت بخش خصوصی در حوزه بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست مقرر گردید "بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست" به منظور انجام معاملات گواهی‌های صرفه‌جویی انرژی در چارچوب قوانین و مقررات حاکم بر بورس و بر اساس آئین‌نامه اجرایی ماده ۱۲ ایجاد شود.

- تبصره ۱: عملکرد بازار بر اساس اختلاف قیمت بخشی و زمانی حامل‌های انرژی و محیط زیست خواهد بود.
- تبصره ۲: در صورت درخواست دارندگان گواهی صرفه‌جویی انرژی به دریافت حامل انرژی صرفه جویی شده، شرکت ملی گاز ایران، شرکت توانیر، شرکت‌های انتقال و توزیع انواع حامل‌های انرژی موظف هستند معادل انرژی صرفه‌جویی شده مندرج در گواهی صرفه‌جویی نسبت به تحویل همان میزان حامل انرژی (حسب درخواست دارنده گواهی در نقاط مورد نظر در شبکه انرژی‌رسانی موجود و دارای ظرفیت لازم) اقدام نمایند. تحویل گیرندگان حامل انرژی می‌توانند بر اساس مقررات موجود نسبت به دریافت مجوز فروش حامل انرژی با استفاده از ساز و کارهای بورس اقدام نمایند.
- تبصره ۳: دارندگان گواهی صرفه‌جویی انرژی می‌توانند نسبت به فروش گواهی صرفه‌جویی انرژی در بازار بورس انرژی ایران و در چارچوب مقررات حاکم اقدام نمایند.
- تبصره ۴: مصرف‌کنندگانی که معیارهای مصوب مصرف انرژی را رعایت ننموده و بیش از آن مصرف کرده باشند، می‌توانند تمام یا بخشی از مصرف اضافی حامل انرژی خود را از طریق خرید گواهی صرفه‌جویی انرژی از بازار تامین نمایند.

▪ گواهی صرفه جویی انرژی

"اوراق بهاداری هستند که نشان دهنده **حق دریافت و استفاده با تسویه نقدی** مقدار مشخصی از میزان انرژی صرفه‌جویی شده از یک حامل انرژی براساس گزارش امکان‌سنجی (توجیه فنی، اقتصادی، مالی و زیست محیطی) طرح صرفه‌جویی انرژی در یک دوره زمانی مشخص بوده، توسط نهادهای تخصصی و فنی بهینه‌سازی انرژی و محیط زیست با تأیید کمیسیون صرفه‌جویی انرژی صادر شده و در بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط زیست بورس انرژی ایران قابل معامله می‌باشند."

▪ مدل پیشنهادی

به منظور ایجاد انگیزه جهت اسقاط خودرو، فراهم آوردن یک مکانیزم تشویقی و عدم وابستگی به منابع بانکی، به هر دارنده خودرو اسقاطی (پرمصرف) به شرط تحویل خودرو و ابطال سند؛ معادل X سال (مثلاً یک سال) گواهی صرفه‌جویی انرژی (معادل سوخت مصرفی خودرو) تحویل داده شود.



▪ مزایا

- عدم نیاز به ایجاد بازار جدید و طراحی اوراق بهادار جدید. به عبارتی از آنجاکه در حال حاضر امکان استفاده از این ابزار در بورس انرژی ایران فراهم است، از این رو، این طرح قابلیت اجرایی سریع را خواهد داشت.
- کمک به کاهش آلودگی هوا بواسطه خروج وسائل نقلیه فرسوده و جایگزینی آنان با خودروهای نو
- صرفه‌جویی در مصرف سوخت کشور، با توجه به برآورد انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت کشور، به ازای جایگزینی هر ۱۰۰ هزار خودرو، می‌توان در حدود ۱۳۵ میلیون لیتر بنزین در سال، در مصرف سوخت صرفه‌جویی کرد.

دستگاه	۲۰,۰۰۰,۰۰۰	تعداد خودرو
دستگاه	۲,۰۰۰,۰۰۰	تعداد خودرو فرسوده در سال ۱۳۹۹
دستگاه	۲۳,۰۰۰,۰۰۰	جمع
لیتر	۸۵,۰۰۰,۰۰۰	میلنگین مصرف بنزین کشور- روزانه
لیتر	۴	میلنگین مصرف هر خودرو در روز
دستگاه	۱۰۰,۰۰۰	تعداد خودرو جایگزین شده
لیتر	۱۳۴,۸۹۱,۳۰۴	مقدار سوخت صرفه‌جویی شده

▪ پیش بینی صرفه جویی سوخت کامیون

کمیونت	تعداد خودرو فرسوده صرفه جویی در سال هر خودرو- دلار	صرفه جویی کل - دلار	صرفه جویی ۵ ساله
۶۲,۳۷۰	۲,۹۶۰	۱۸۴,۶۱۵,۲۰۰	۹۲۳,۰۷۶,۰۰۰
کامیون ۱۰ تا ۲۶ تن	۵,۸۵۰	۴۹۳,۴۰۰,۷۰۰	۲,۴۶۷,۰۰۳,۵۰۰
کشنده	۱۳,۰۲۰	۵۵۳,۰۱۱,۴۸۰	۲,۷۶۵,۰۵۷,۴۰۰
مینی بوس	۲,۹۶۰	۴۶,۵۶۰,۸۰۰	۲۳۲,۸۰۴,۰۰۰
اتوبوس	۲۲,۴۰۰	۱۵۱,۶۰۳,۲۰۰	۷۵۸,۰۱۶,۰۰۰
۲۱۱,۶۸۴		۱,۴۲۹,۱۹۱,۳۸۰	۷,۱۴۵,۹۵۶,۹۰۰

▪ سایر نکات

- وزارت نفت موظف باشد با در نظر گرفتن نوع وسیله نقلیه و سوخت مصرفی آن و با در نظر گرفتن ملاحظات همانند بررسی فرآیند ارزیابی طرح، اندازه گیری، جمع آوری و تجزیه و تحلیل داده ها به منظور صحت گناری و گزارش دهی صرفه جویی انرژی واقعی و قابل اعتماد که توسط M&V انجام می شود، گواهی را به متقاضی اسقاط تخصیص و سوخت را به دارنده گواهی در سررسید تحویل دهد.
- به منظور رعایت تراز سوخت و امکان تحویل، گواهی ها می تواند در دوره های مختلف (هر سه ماه یکبار) و سررسیدهای متفاوت باشد.
- این سوختها برای مقاصد صادراتی بوده و وزارت نفت در این خصوص بدون هیچگونه قید و شرطی متعهد به تحویل سوخت صرفه جویی شده مندرج در گواهی صرفه جویی باشد.
- به منظور ایجاد مشوق هایی جهت بهینه سازی و کاهش مصرف سوخت، در صورتی که شرکت های تولیدکننده داخلی خودرو، خودروهای با مصرف سوخت پایین تر از سوخت میانگین تولید کنند؛ معادل X سال (مثلاً یک سال) گواهی صرفه جویی انرژی (معادل سوخت مصرفی خودرو) تحویل بگیرند.
- شرکت هایی که فرایند اسقاط خودرو را انجام و خودروی اسقاطی را از چرخه خارج می کنند، به ازاء هر سند ابطالی معادل X سال (مثلاً یک سال) گواهی صرفه جویی انرژی (معادل سوخت مصرفی خودرو) تحویل بگیرند.