

بررسی حقوق مصرف کننده در مقابل اخذ دیون دولتی توسط خودروسازان

رحیم مختاری^۱، زهرا احمدی^۲

^۱ استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران (نویسنده مسئول)

^۲ دانشجوی دکترای حقوق خصوصی، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی، شیراز، ایران

چکیده

دیون دولتی در بازار خودرو به مجموعه ای از هزینه های قانونی اطلاق می شود که هنگام خرید خودرو از سوی خریدار به دولت پرداخت می شود. برخلاف تصور عمومی، این مبالغ جزء درآمد شرکت های تولید یا مونتاژ خودرو به شمار نمی روند بلکه بر اساس قوانین مالیاتی، عوارض شهری و خدمات دولتی تعیین شده و توسط نهادهای مختلف اخذ می شوند. هرچند مقدار دقیق دیون دولتی بسته به نوع خودرو، زمان تحویل و مصوبات سالانه متفاوت است، اما اقلام تشکیل دهنده آن تقریباً در همه خودروهای صفر مشابه اند. این دیون معمولاً در فاکتور خرید به صورت جداگانه ذکر می شوند، اما در بسیاری از موارد، خریداران تا زمان تحویل خودرو از میزان دقیق آن ها بی اطلاع هستند که این امر سردرگمی و نارضایتی مصرف کنندگان خودرو را در پی داشته است. در سال ۱۴۰۴ و براساس قانون بودجه، نرخ ارز محاسباتی گمرک به طور چشمگیری افزایش یافت به نحوی که از حدود ۲۸۵۰۰ تومان به ۶۹۷۰۰ تومان رسید. این تغییر اساسی در نرخ ارز، تأثیر مستقیمی بر مبلغ دیون دولتی خودروها نهاد و در این میان مهم ترین چالش، نه تنها افزایش مبلغ دیون دولتی بلکه نحوه دریافت این هزینه ها می باشد بدین معنا که شرکت های خودروسازی در برخی موارد با سوءاستفاده از این وضعیت، مبالغی فراتر از میزان قانونی از خریداران مطالبه می کنند. از سوی دیگر، سازمان حمایت مصرف کنندگان بر روند نظارت بر دریافت این هزینه ها تأکید داشته و هرگونه دریافت مازاد بر مبلغ قانونی را تخلف قلمداد نموده است. با این حال، پیچیدگی و عدم شفافیت در نحوه محاسبه و دریافت دیون دولتی باعث شده است بسیاری از مصرف کنندگان درک دقیقی از مبلغ واقعی پرداختی نداشته باشند. لذا باید گفت که دیون دولتی بخشی غیرقابل اجتناب از فرایند خرید خودروست، اما نحوه مدیریت این موضوع و رفتار شرکت های خودروساز در اجرای آن، یکی از مهم ترین چالش های بازار خودرو به شمار می رود که در این میان حمایت های نظارتی و شفاف سازی بیشتر می تواند در کاهش تنش ها و حفظ حقوق مصرف کنندگان تأثیرگذار باشد.

واژگان کلیدی: دیون دولتی، مصرف کننده، خودروسازان، نرخ ارز، تخلف

۱- ماهیت و شرایط دیون دولتی

عبارت «دیون» جمع کلمه «دین» و به معنای تعهدی که بر ذمه شخصی به نفع دیگری وجود دارد، عنوان شده است (جعفری لنگرودی، ۱۴۰۳: ۶۴۲). در قانون مدنی، در مبحث مربوط به وفای به عهد، واژه «دین» یا «دیون» تعریف نگردیده است؛ بلکه از واژه «تعهد» و «ذمه» استفاده شده است. به نظر، واژه دین ناظر بر کلیه تعهداتی است که مطابق با قانون بر عهده طرف و به نفع دیگری قرار گرفته است. منشاء ایجاد دین نیز میتواند دارای عوامل مختلفی نظیر قرض، تعهدات قراردادی، الزامات خارج از قرارداد (مسئولیت مدنی) یا تعهدات قانونی دولت در انجام وظایف خود باشد (امامی، ۱۴۰۰: ۶۲). موضوع دیگر، عبارت «دیون دولت» است. در قانون محاسبات عمومی کشور مصوب ۱۳۶۶ دیون دولت تعریف نگردیده؛ بلکه دیون بلامحل تعریف شده است. برای بررسی این مفهوم ابتدا لازم است واژه دولت مورد بررسی قرار گیرد. مفهوم «دولت» در نظام حقوقی، از سه جهت قابل بررسی است؛ دولت به معنای قوه مجریه، دولت به معنای مجموعه حکومت و دولت به معنای حاکمیت در روابط بین الملل. در قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، واژه دولت در معانی سه گانه فوق استفاده شده است که حسب نوع برداشت از این مورد ممکن است ناظر بر قوه مجریه یا سایر قوا و حکومت باشد (رستمی و حسینی پور اردکانی، ۱۳۹۸: ۸۵). دیون دولت به معنای تعهدی که بر ذمه دولت و به نفع دیگری وجود دارد عنوان شده است. با توجه به قوانین و مقررات مالی دولت، ایجاد هرگونه دین بر ذمه دولت، مستلزم طی فرایند قانونی مربوطه است که در ذیل به برخی از آنها اشاره می گردد:

۱-۱) دین باید بر اساس موازین قانونی بر ذمه دولت ایجاد شده باشد. برابر ماده ۲۶۵ قانون مدنی، اگر کسی چیزی به دیگری بدهد بدون اینکه مقروض آن چیز باشد، می تواند مسترد نماید. بدیهی است موارد خلاف قانون نمی تواند منشاء ایجاد دین بر عهده دولت باشد. البته در قوانین و مقررات موجود، حتی در فرض عدم رعایت ضوابط قانونی، امکان ایجاد دین بر ذمه دولت امکانپذیر شده است. به عنوان نمونه، برابر ماده ۹۲ قانون محاسبات عمومی کشور «در مواردی که بر اثر تعهد زائد بر اعتبار یا عدم رعایت مقررات این قانون خدمتی انجام شود یا مالی به تصرف دولت درآید، دستگاه اجرایی ذیربط مکلف به رد معامله مربوط است و در صورتی که رد عین آن میسر نبوده و یا فروشنده از قبول امتناع داشته باشد و همچنین در مورد خدمات انجام شده مکلف به قبول است و وجه مورد معامله در حدود اعتبارات موجود یا اعتبارات سال بعد دستگاه اجرایی مربوط قابل پرداخت است و اقدامات فوق مانع تعقیب قانونی متخلف نخواهد بود». همانگونه که در این حکم ملاحظه می گردد، عمل غیرقانونی منشاء ایجاد دین گردیده و در نهایت دستگاه اجرایی نیز ممکن است ناگزیر از قبول و پذیرش معامله یا اقدام انجام شده و پذیرش دین باشد (موسی زاده، ۱۴۰۰: ۱۰۲).

۱-۲) دین باید در زمان پرداخت همچنان بر عهده دولت باقی مانده و استقرار داشته باشد؛ بنابراین، چنانچه دین مذکور سابقاً به یکی از انحاء قانونی ساقط شده باشد، امکان پرداخت آن وجود ندارد. ماده ۲۶۴ قانون مدنی، شش سبب از اسباب سقوط تعهد را عنوان نموده است که عبارتند از: وفای به عهد، اقاله، ابراء، تبدیل تعهد، تهاتر و مالکیت مافی الذمه. البته با توجه به مقررات قانون مدنی ایران می توان موارد فسخ، تلف مورد تعهد و مرور زمان را نیز به اسباب ششگانه مذکور اضافه نمود (شهیدی، ۱۴۰۲: ۹۰).

۱-۳) در مواردی که دین سابقاً بر ذمه دولت وجود داشته، ولی در حال حاضر برای متعهدله قانوناً حق مطالبه نباشد، امکان پرداخت دین از سوی دولت نیازمند بررسی بیشتر است (کاتوزیان، ۱۴۰۱: ۱۰۵). به عنوان نمونه، برابر ماده ۳۱۵ قانون تجارت، دارنده چک مکلف گردیده در مواعد تعیین شده در این ماده نسبت به مطالبه وجه آن اقدام نماید و در غیر اینصورت، چنانچه چک به علتی که مربوط به صادرکننده نیست از بین برود، دعوی دارنده چک بر عهده صادرکننده مسموع نیست حال چنانچه صادرکننده چک، دستگاه اجرایی باشد، امکان یا عدم امکان واگذاری سهام از سوی دستگاه اجرایی جهت پرداخت

ارادی دین موصوف محل تأمل است (دمرچیلی و دیگران، ۱۴۰۴: ۳۶۰). البته با توجه به ممنوعیت دارا شدن بلاجهت به نظر می رسد امکان پرداخت چنین دینی با مانع قانونی روبه رو نباشد. لازم به ذکر است قانونگذار در متون مختلف قانونی و از جمله قوانین بودجه سنواتی، در خصوص ماهیت دین از الفاظ مختلفی نظیر بدهی، بدهی قانونی و بدهی مسجل استفاده نموده است که امکان پاسخ واحد به این موضوع را دشوار نموده است؛ بنابراین، امکان پرداخت در خصوص دیون غیرقابل مطالبه از سوی دولت خود نیازمند تحقیق و بررسی مجزا است (صادقی و باقری زرین قبائی، ۱۳۹۵: ۶۸).

۴-۱) دین، مربوط به وزارتخانه ها، موسسات دولتی و شرکت های دولتی عهده دار انجام وظایف حاکمیتی قوه مجریه باشد مگر اینکه قرینه ای در بین باشد که پرداخت دیون سایر شرکت های دولتی و دستگاههای حاکمیتی خارج از قوه مجریه را نیز شامل گردد (موسی زاده، ۱۴۰۰: ۹۵).

۲- اقسام تشکیل دهنده دیون دولتی خودرو

دیون دولتی خودرو به مجموعه هزینه های قانونی و اجباری اطلاق می شود که خریدار خودرو، علاوه بر قیمت پایه خودرو، موظف است به دولت پرداخت کند. این هزینه ها که به حساب خزانه واریز شده و به خودروسازان تعلق نمی گیرند، شامل موارد زیر هستند:

۲-۱) مالیات بر ارزش افزوده: شامل درصدی از قیمت خودرو که به عنوان مالیات در هنگام خرید خودروی صفر دریافت می شود. این مالیات بر اساس قیمت کارخانه ای خودرو محاسبه می گردد و معمولاً ۱۰ درصد آن را شامل می شود برای مثال، اگر قیمت کارخانه ای یک خودرو ۸۰۰ میلیون تومان باشد، مبلغ ۸۰ میلیون تومان به عنوان مالیات بر ارزش افزوده به قیمت نهایی اضافه خواهد شد. نکته قابل توجه این است که این مالیات توسط دولت تعیین و هر سال در قانون بودجه یا بخشنامه های سازمان مالیاتی اعلام می شود. بنابراین تغییرات آن ارتباطی به سیاست های فروش خودروسازان ندارد و افزایش آن می تواند به طور مستقیم موجب رشد قیمت تمام شده خودرو برای خریدار گردد.

۲-۲) مالیات نقل و انتقال: هزینه ای که هنگام انتقال مالکیت خودرو (چه صفر و چه کارکرده) اخذ می شود.

۲-۳) عوارض گمرکی: برای خودروهای وارداتی و قطعات مورد استفاده در خودروهای مونتاژی، بر اساس نرخ ارز محاسباتی و تعرفه های مصوب محاسبه می شود.

۲-۴) هزینه شماره گذاری: صدور پلاک و شماره گذاری خودرو فرآیندی است که توسط نیروی انتظامی انجام می شود و هزینه های مرتبط با آن تحت عنوان (عوارض شماره گذاری) از خریدار دریافت می گردد. این هزینه شامل خدمات صدور کارت خودرو، تخصیص پلاک، و ثبت اطلاعات در سامانه های راهور است. میزان این عوارض بسته به نوع خودرو و نرخ مصوب هر سال متفاوت است. در برخی موارد، برای خودروهای مونتاژی یا وارداتی، این مبلغ بالاتر از خودروهای تولید داخل تعیین می شود. این هزینه نیز یکی از اجزای غیرقابل اجتناب دیون دولتی محسوب می شود که باید هنگام تحویل خودرو پرداخت شود.

۲-۵) بیمه شخص ثالث: بیمه اجباری که نرخ آن توسط دولت و بسته به نوع خودرو و نرخ دیه سالانه تعیین می شود.

۲-۶) هزینه خدمات پستی و تنظیم اسناد: شامل ارسال مدارک، صدور سند و سایر خدمات اداری مرتبط با ثبت مالکیت خودرو.

۲-۷) سایر عوارض: شامل عوارض زیست محیطی، عوارض شهرداری و سایر هزینه های قانونی که بسته به نوع خودرو و سیاست های سالانه متغیر است. یکی از این موارد که در سال ۱۴۰۴ به این مورد اضافه شده، پرداخت یک درصد از مبلغ فروش خودرو به عنوان کمک هزینه خرید آمبولانس به هلال احمر و اورژانس کشور است.

دولت از ابتدای سال ۱۴۰۳ تلاش نمود با اختصاص منابع، تخصیص ارز نیمایی^۱ و حتی تسهیل واردات قطعه، فشار را از دوش صنعت خودرو بردارد. در این میان مونتاژکارها، بخش قابل توجهی از خودروهای تولیدی سال را پیش فروش نموده یا از محل مطالبات دولتی، نقدینگی دریافت کرده‌اند. در واقع آنها محصول سال ۱۴۰۳ را با هزینه مردم و منابع عمومی می‌سازند، اما باز هم از «کمبود منابع» برای توجیه افزایش قیمت استفاده می‌کنند. برخی شرکت‌های مونتاژکار که به اسم برندهای لوکس، خودروهایی با فناوری قدیمی وارد خط تولید کرده و در شرایط فعلی با نوسان قیمت ارز، سود خود را در خطر می‌بینند و تلاش دارند با استناد به «دیون دولتی» بازار را آماده افزایش قیمت‌های جدید کنند. در حالی که طبق آخرین آمار، دولت تسویه بخشی از دیون سال ۱۴۰۳ را در سه ماهه اول ۱۴۰۴ آغاز کرده و برای نیمه دوم ۱۴۰۴ نیز بودجه‌ای مشخص برای تسویه با صنایع پیش‌بینی شده است لذا کارشناسان اقتصادی معتقدند افزایش اخیر قیمت خودرو بیش از آن‌که ناشی از سیاست‌های دولت باشد، ریشه در سیاست‌گذاری داخلی خود شرکت‌های خودروساز دارد؛ از قیمت‌گذاری غیرشفاف تا عرضه محدود و کنترل شده برای حفظ حاشیه سود. در چنین شرایطی، شاید وقت آن رسیده باشد که بخشی از شفاف‌سازی مورد انتظار، نه از دولت، بلکه از خودروسازان مطالبه شود. چرا قیمت تمام‌شده خودروها، ترکیب هزینه‌های ارزی و ریالی و نحوه مصرف منابع دولتی به صورت شفاف منتشر نمی‌شود؟

آنچه مسلم است، دولت نه تنها مانعی برای تولید خودرو نیست، بلکه با وجود تنگنای بودجه‌ای، همچنان یکی از بزرگ‌ترین حامیان این صنعت است. اما حمایت بدون نظارت، تنها به سودجویی و بی‌انضباطی مالی دامن می‌زند؛ موضوعی که امروز در رفتار برخی از تولیدکنندگان خودرو و بالاخص مونتاژکاران به روشنی دیده می‌شود. از سوی دیگر حمایت دولت از تولید نباید بهانه‌ای برای نقض حقوق مصرف‌کننده باشد زیرا اگر دیون دولتی وجود دارد، محل تسویه آن خزانه است، نه حساب مردم؛ در غیر این صورت، اعتماد عمومی به کل نظام تولید و فروش خودرو فرو می‌ریزد. سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در واکنش به افزایش دیون دولتی و متعاقب آن ناراضیتی مصرف‌کنندگان اعلام نمود که افزایش دیون دولتی نباید شامل خودروهایی شود که قبلاً با شرایط قطعی و قیمت مشخص فروخته شده‌اند، به ویژه خودروهای تحویلی در سال ۱۴۰۳. این سازمان هشدار داد که مطالبه مبالغ اضافی از مشتریان خلاف مقررات بوده و باید در صورت دریافت، به سرعت مسترد شود. این اظهارنظر به منزله حمایت رسمی از حقوق مشتریان و مقابله با سوءاستفاده‌های احتمالی در روند فروش خودرو تلقی می‌گردد. در پی این اعتراض‌ها، سازمان حمایت، مدیرانی را که به زعم این سازمان دچار تخلف شده‌اند، احضار نمود. از سوی دیگر، سازمان تعزیرات نیز در اظهاراتی ضمن تأیید محق بودن مصرف‌کنندگان، عنوان نمود که شکایات مردمی در حال بررسی است.

۳- آثار دیون دولتی بر حقوق مصرف‌کننده خودرو

صنعت خودرو در ایران سال‌هاست که با چالش‌هایی چون قیمت‌گذاری غیرشفاف، نوسانات ارزی، کمبود عرضه و دخالت‌های دولتی دست‌وپنجه نرم می‌کند. یکی از عوامل کلیدی، اما کمتر مورد توجه در افزایش قیمت خودروها، «دیون دولتی» است که به صورت مالیات‌ها، عوارض و هزینه‌های قانونی بر دوش خریداران سنگینی می‌کند. این دیون که مستقیماً به خزانه دولت واریز می‌شوند، نقش پنهانی در بالا بردن قیمت نهایی خودروها ایفا کرده و اغلب خریداران را با شوک‌های قیمتی غیرمنتظره مواجه می‌سازند. طبق اعلام سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده، دیون دولتی و عوارض قانونی براساس بند "ز" تبصره یک قانون

^۱- ارز نیمایی یا به نام کامل "نظام یکپارچه معاملات ارزی" (نیمیا) یک سامانه معاملاتی ارز است که توسط بانک مرکزی ایران ایجاد شده است. این سامانه برای تسهیل معاملات ارزی، تأمین نیازهای وارداتی کالاهای اساسی و ضروری و همچنین مدیریت عرضه و تقاضای ارز طراحی شده است.

بودجه مصوب ۱۴۰۴ تعیین شده و مصرف کننده باید آن را بپردازد اما خریدارانی که قرارداد خرید خودرو را با موعد تحویل تا پایان ۱۴۰۳ امضا کرده‌اند، اما هنوز خودرو را تحویل نگرفته‌اند، نباید دیون دولتی جدید را بپردازند. پرداخت دیون این دسته از افراد برعهده خودروساز است اما اگر موعد تحویل خودرو برای سال ۱۴۰۴ باشد، پرداخت دیون دولتی به عهده خریداران می‌باشد.

افزایش دیون دولتی در سال‌های اخیر تحت تاثیر عوامل متعددی رخ داده است که عبارتند از:

3-1) افزایش نرخ ارز محاسباتی گمرک: طبق قانون بودجه ۱۴۰۴، نرخ ارز محاسباتی گمرک از ۲۸,۵۰۰ تومان به ۶۹۷۰۰ تومان افزایش یافته است. این تغییر مستقیماً بر هزینه‌های گمرکی خودروهای وارداتی و قطعات خودروهای مونتاژی تاثیر گذاشته و هزینه ترخیص قطعات را تا ۲.۵ برابر افزایش داده است. این موضوع قیمت تمام‌شده خودروها را به‌طور قابل‌توجهی بالا برده و بار مالی سنگینی را بر خریداران تحمیل کرده است بنابراین هر چه قیمت خودرو بالاتر باشد، عوارض گمرکی پرداختی نیز بیشتر می‌شود.

3-2) افزایش نرخ مالیات و عوارض: نرخ مالیات‌ها و عوارض دولتی، از جمله مالیات بر ارزش افزوده، مالیات نقل و انتقال و عوارض شماره‌گذاری در سال ۱۴۰۴ با توجه به تورم و سیاست‌های اقتصادی افزایش یافته است. طبق گزارش‌ها، دیون دولتی در برخی خودروها اکنون تا ۱۰ درصد از قیمت نهایی را تشکیل می‌دهد. در خودروهای گران‌قیمت، این هزینه‌ها می‌توانند چند صد میلیون تومان به قیمت نهایی اضافه کنند.

3-3) عدم شفافیت و تاخیر در اطلاع‌رسانی: یکی از مشکلات اصلی، عدم اعلام به‌موقع و شفاف نرخ‌های جدید دیون دولتی است. خودروسازان معمولاً در زمان ثبت‌نام، قیمت‌های اولیه را بدون احتساب دیون دقیق اعلام می‌کنند. پس از اعلام نرخ‌های جدید توسط دولت، خریداران ناگهان با مابه‌التفاوت‌های چند ده میلیونی مواجه می‌شوند که به نارضایتی گسترده منجر شده است.

3-4) بندهای قانونی در قراردادهای فروش: اکثر قراردادهای فروش خودرو، حتی با قیمت‌های به‌ظاهر قطعی، شامل بندهایی هستند که خریدار را ملزم به پرداخت افزایش دیون دولتی می‌کنند. این بندها، به‌ویژه در شرایط نوسانات ارزی و مالیاتی، اعتماد مصرف‌کنندگان را خدشه‌دار کرده و آنها را در زمان تحویل با هزینه‌های غیرمنتظره مواجه می‌سازد.

بیشترین تاثیر افزایش دیون دولتی بر خودروهای مونتاژی و وارداتی بوده است زیرا این خودروها به قطعات یا خودروهای وارداتی وابسته‌اند و هر چقدر که قیمت خودرو بالاتر و میزان داخلی‌سازی کمتر باشد، دیون دولتی بیشتر می‌شود. این افزایش قیمت‌ها در شرایطی رخ داده که بازار خودرو در رکود به سر می‌برد و قدرت خرید مصرف‌کنندگان به‌شدت کاهش یافته است. افزایش دیون دولتی واکنش‌های منفی گسترده‌ای در بازار خودرو ایجاد نموده است که برخی از آنها عبارتند از:

3-5) افزایش شکایت‌ها: گزارش‌های متعدد از شکایت خریداران به دلیل افزایش غیرمنتظره قیمت‌ها در زمان تحویل خودرو منتشر شده است.

3-6) بی‌اعتمادی به قیمت‌های اولیه: مصرف‌کنندگان دیگر به قیمت‌های اعلام‌شده در زمان ثبت‌نام اعتماد ندارند، زیرا این قیمت‌ها اغلب غیرقطعی هستند.

3-7) کاهش قدرت خرید: افزایش دیون دولتی، در کنار تورم عمومی، تقاضای موثر در بازار خودرو را کاهش داده و بسیاری از خریداران بالقوه را از بازار خارج کرده است. این افزایش هزینه، مستقیماً بر قدرت خرید مصرف‌کننده اثر می‌گذارد و باعث می‌شود بسیاری از خریداران از خرید خودروی صفر منصرف شده یا گزینه‌های ارزان‌تر و کم‌کیفیت‌تر را انتخاب کنند.

3-8) تاخیر در تحویل خودرو: یکی از چالش‌های تکراری برای خودروسازان و نمایندگی‌ها، تاخیر در تحویل خودرو به علت بلامتکلیفی در نرخ‌های جدید دیون دولتی است. در بسیاری از موارد، خریداران خودرو را پیش خرید کرده‌اند، اما هنگام تحویل، نرخ‌های مالیات و عوارض به روز شده و افزایش یافته‌اند. این وضعیت باعث نارضایتی گسترده میان مشتریان شده و فرآیند فروش را با اختلال مواجه می‌سازد. علاوه بر آن، عدم شفافیت در زمان بندی اعلام نرخ‌های جدید، اعتماد عمومی به بازار خودرو را تضعیف می‌کند.

3-9) فروش خودروهای تحویلی با ضرر: در بازار آزاد، موجی از فروش خودروهای تازه تحویل‌شده با قیمت‌های پایین‌تر از بازار دیده می‌شود، زیرا خریداران قادر به تحمل هزینه‌های اضافی یا حفظ سرمایه‌گذاری خود نیستند. سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کننده در راستای کاهش تأثیرات منفی دیون دولتی و افزایش رضایت مصرف‌کنندگان خودرو، می‌تواند به صورت ذیل اقدام نماید:

3-10) شفاف‌سازی و اطلاع‌رسانی به‌موقع: دولت و خودروسازان را موظف نماید نرخ‌های دقیق دیون دولتی را پیش از ثبت‌نام به خریداران اعلام کنند تا از شوک‌های قیمتی جلوگیری شود.

3-11) الزام به تفکیک قیمت خودرو و دیون دولتی در فاکتور: درج شفاف و جداگانه اقلام دولتی در فاکتور نهایی، اعتماد مصرف‌کنندگان را افزایش می‌دهد. در این راستا، فاکتور نهایی باید به دو بخش واضح تقسیم شود؛ سهم هزینه‌ای که مستقیم به دولت می‌رود (عوارض، مالیات‌ها، دیون دولتی) و سهم واقعی قیمت خودرو از کارخانه تا بازار، تا شفافیت در قیمت‌گذاری ایجاد شود.

3-12) امکان پرداخت اقساطی دیون دولتی: امکان پرداخت این هزینه‌ها به‌صورت اقساطی می‌تواند فشار مالی بر خریداران را کاهش دهد.

3-13) حذف بندهای ناعادلانه در قراردادهای بندهایی که خریدار را ملزم به پرداخت مابه‌التفاوت‌های غیرمنتظره می‌کنند، باید حذف شوند.

3-14) ایجاد فرمول شفاف برای محاسبه دیون: تدوین فرمولی ثابت و قابل پیش‌بینی برای محاسبه دیون دولتی می‌تواند از تغییرات ناگهانی جلوگیری کند.

3-15) نظارت بر خودروسازان: دولت و نیز سازمان حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان باید مطابق قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان خودرو مصوب ۱۳۸۶ نظارت دقیق‌تری بر عملکرد خودروسازان داشته باشد تا از سوءاستفاده از تغییرات دیون دولتی جلوگیری شود.

۴- نحوه شکایت از ثبت تخلفات خودروسازان در اخذ دیون دولتی

روش‌های مختلفی برای شکایت از ثبت تخلفات خودروسازان در اخذ دیون دولتی وجود دارد. طرح شکایت از عملکرد شرکت‌های خودروسازی می‌تواند با مراجعه به سازمان‌های ذیل صورت بگیرد:

4-1) سازمان صنعت، معدن و تجارت: رایج‌ترین روش طرح شکایت از خودروسازی از طریق سازمان صنعت، معدن و تجارت می‌باشد. به طور کلی می‌توان گفت این سازمان صلاحیت رسیدگی به شکایات مردمی در رابطه با صنعت خودرو را به‌عهده دارد. برای طرح این شکایت، شاکی باید به سازمان صنعت، معدن و تجارت مراجعه کند. لازم به ذکر است که رسیدگی به این شکایات در این سازمان اندکی زمان‌بر و نیاز به طی کردن پروسه مشخص دارد. در صورت عدم رضایت مصرف‌کنندگان از نحوه رسیدگی به شکایات در این سازمان، طرح مجدد این شکایت در سازمان صمت امکان‌پذیر می‌باشد.

4-2) سازمان حمایت از مصرف کننده: شاکی به صورت قانونی می تواند تخلفات شرکت های خودروساز را به سازمان حمایت از مصرف کننده گزارش دهد. به طور کلی می توان گفت این سازمان صلاحیت رسیدگی به شکایات مصرف کنندگان در رابطه با تخلفات صنعت خودروسازی را بعهده دارد. لازم به ذکر است که رسیدگی به شکایات از این طریق نیز زمان بر بوده و به طی کردن پروسه مشخص نیاز دارد. برای رسیدگی به شکایات مردمی از شرکت های خودروسازی، بخش های خاصی در این سازمان در نظر گرفته شده اند.

4-3) سازمان تعزیرات حکومتی: شکایات مربوط به گران فروشی اغلب به این سازمان مرجوع می شوند. در صورتی که خودروساز به صورت غیرقانونی و خارج از ضوابط مشخص، خودرو را با قیمت بالاتر از حد مصوب بفروشد، این سازمان باید شکایات را پیگیری کند. صدور رای نهایی در رابطه با شکایات مطرح شده در این روش نیز زمان بر است زیرا در این حوزه بررسی های لازم به صورت دقیق انجام می گیرد. ابتدا باید تخلف به اطلاع سازمان حمایت از حقوق مصرف کننده رسیده تا شکایت مربوطه پس از تشکیل پرونده به سازمان تعزیرات حکومتی مرجوع شود.

4-4) سامانه ۱۲۴: وزارت صمت به منظور رسیدگی به تخلفات سازمان هایی که صلاحیت آن را دارد، سامانه ۱۲۴ را طراحی نمود. این سامانه برای شاکیان شرایطی فراهم نموده تا بتوانند به صورت غیرحضوری شکایت از خودروسازان را ثبت نمایند. پس از ثبت شکایت در این سامانه مسئولان مربوطه وزارت صنعت، بررسی ها و اقدامات لازم را انجام می دهند و نتایج را به شاکی اعلام می کنند.

4-5) مراجع قضایی: در صورت مواجهه با تخلف شرکت های خودروسازی یا نقض قوانین و مسائل حقوقی توسط آنها و نمایندگانشان، می توان در مراجع قضایی مربوطه که نهاد عام تظلم خواهی است شکایت از خودروسازان را ثبت نمود.

نتیجه:

دیون دولتی که شامل مالیات ها، عوارض شماره گذاری، بیمه شخص ثالث، مالیات نقل و انتقال و سایر هزینه های قانونی است، به عهده خریداران خودرو قرار داشته و به خودروسازان تعلق نمی گیرد، اما افزایش ناگهانی این مبالغ، باری سنگین بر دوش مشتریان گذاشته و آنها را با مشکلات و سردرگمی های جدی مواجه کرده است. افزایش نرخ ارز محاسباتی گمرک، بالا رفتن مالیات ها و عوارض، نبود شفافیت در اطلاع رسانی و بندهای ناعادلانه در قراردادهای فروش، همگی از عوامل تاثیرگذار بر افزایش قیمت خودرو می باشند. اگرچه این دیون درآمدی قانونی برای دولت محسوب می شوند، اما شیوه اجرای آنها به کاهش اعتماد عمومی و تشدید رکود بازار منجر شده است. اصلاح فوری سازوکار تعیین و اعلام دیون دولتی، بازنگری در قراردادهای فروش، و ایجاد شفافیت حداکثری در فرآیند قیمت گذاری، ضرورتی انکارناپذیر برای بازگشت اعتماد به بازار خودرو و کاهش فشار بر مصرف کنندگان است.

منابع:

الف) کتب

- (۱) امامی، اسدالله، (۱۴۰۰)، کلیات حقوق تعهدات، تهران، انتشارات مجد.
- (۲) جعفری لنگرودی، محمدجعفر، (۱۴۰۳)، ترمینولوژی حقوق، تهران، انتشارات میزان.
- (۳) دمرچیلی و دیگران، محمد، (۱۴۰۴)، قانون تجارت در نظم حقوق کنونی، تهران، انتشارات مجد.
- (۴) رستمی، ولی و سید مجتبی، حسینی پور اردکانی، (۱۳۹۸)، نظارت قضایی بر موسسات و نهادهای عمومی غیردولتی، مجله دانش حقوق عمومی، سال دوم، شماره ۳.
- (۵) شهیدی، مهدی، (۱۴۰۲)، حقوق مدنی ۳ (تعهدات)، تهران، انتشارات دادگستر.
- (۶) صادقی، حسین و حسین، باقری زرین قبائی، (۱۳۹۵)، ماهیت و آثار حقوقی رد دیون دولت از طریق واگذاری سهام بنگاه‌های دولتی، فصلنامه پژوهشنامه اقتصاد و برنامه ریزی، دوره ۲۱، شماره ۳.
- (۷) کاتوزیان، ناصر، (۱۴۰۱)، حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، تهران، چاپ بیستم، انتشارات دادگستر.
- (۸) موسی زاده، رضا، (۱۴۰۰)، مالیه عمومی، تهران، چاپ شانزدهم، انتشارات دادبان.