



دستور جلسه شماره (۱)

عنوان: معماری مجدد و اصلاح فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن، اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده

مرجع طرح موضوع: کارگروه صنایع اسقاط و بازیافت اتحادیه صنایع بازیافت ایران، کمیسیون‌های توسعه پایدار و محیط زیست، انرژی، حمل و نقل و لجستیک اتاق ایران

زمان برگزاری جلسه: ۱۴۰۱/۱۰/۰۳ ساعت ۱۳:۳۰ الی ۱۵:۳۰

تعداد صفحات دستور جلسه: ۶ صفحه

شرح موضوع:

کثرت تعداد بخشنامه‌های صادره و مقرره‌های وضع شده یکی از شاخص‌هایی است که در تحلیل‌های توسعه پایدار، کیفیت پایین یک نظام حکمرانی را در مواجهه با موضوعی خاص نمایش می‌دهد. بر این اساس و به جرات می‌توان گفت که فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در کشور عزیزمان با نزدیک ۱۸۰ مصوبه طی دوره ۱۷ ساله ۱۳۸۵ لغایت ۱۴۰۱ یکی از نمونه‌های مثال‌زدنی است. این عارضه ناهنجار در وادی عمل به این معنا است که سرمایه‌گذار و فعال اقتصادی که تصمیم به ورود به حوزه اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده گرفته، هر ۳۵ روز یک بار با یک مقرر، مصوبه یا بخشنامه جدید مواجه می‌گردد که بعضاً با نظایر قبلی خود تفاوت ماهوی داشته و معماری این کسب و کار را زیر و زبر می‌سازد. فرآیند نوسازی ناوگان و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده در سالهای آغازین خود متاثر از افزایش چشمگیر قیمت نفت و سرازیر شدن جریان دلارهای نفتی به ذخایر ارزی کشور بود. با اعطای کمک‌های بلاعوض و یارانه سود تسهیلات برای طرح‌های جایگزینی خودروهای فرسوده در لوایح بودجه این سال‌ها، سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در ایجاد، تجهیز و توسعه مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده تشویق شدند و در نتیجه ظرفیت اسمی صنایع اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده ظرف سالهای ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ از حدود ۵۰،۰۰۰ دستگاه تا حدود ۲۵۰،۰۰۰ دستگاه خودرو در سال افزایش یافت.

اجماع جهانی علیه کشور و قطعنامه‌های سازمان ملل از سال ۱۳۸۹ کشور را آماج تحریم‌های متعدد و متنوع قرارداد و همزمان شدن کاهش فروش نفت ایران با کاهش قیمت جهان نفت، موجب کاهش شدید درآمدها و کسری بودجه کشور گردید. در چنین شرایطی، سیاست‌های حمایتی نوسازی ناوگان و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده از بودجه کشور رخت بربست و در غیاب تنظیم‌گر مستقلی که قادر به حذف واسطه‌ها و شفاف‌نمودن بازار خودروهای فرسوده باشد، انتفاع صنایع اسقاط و بازیافت خودرو محدود به برگه‌های گواهی اسقاط گردید که تنها محل مصرف آن اعطای تخفیفات گمرکی و عوارض شماره‌گذاری خودروهای نو شماره به وارد کنندگان خودروهای خارجی بود. در چنین فضایی صنایع نوپای اسقاط و بازیافت خودرو با اولین شوک سهمگین تاریخ خود مواجه شد و در نتیجه طی سالهای ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۲ عملکرد این صنعت تا ۷۰،۰۰۰ دستگاه خودرو در سال کاهش یافت.

با آغاز مذاکرات هسته‌ای از سال ۱۳۹۲ و گشایش‌های نسبی که در اقتصاد کشور پدید آمد، به جبران تقاضای سرکوب شده بازار خودرو در سالهای تحریم، واردات خودرو به کشور نسبتاً افزایش یافت که در نتیجه آن عملکرد صنایع اسقاط و بازیافت خودرو از سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۶ به ۲۰۰،۰۰۰ دستگاه خودرو در سال افزایش یافت، و حتی منتج به ثبت رکورد تاریخی این صنعت در سال ۱۳۹۳ با از رده خارج نمودن ۳۴۰،۰۰۰ دستگاه خودروی فرسوده شد. خروج ترامپ از برجام و تحریم‌های ظالمانه آمریکا علیه کشورمان موجب ممنوعیت و صفر شدن واردات خودرو در سالهای جنگ اقتصادی، کاهش تدریجی فعالیت صنایع اسقاط و بازیافت خودرو و نهایتاً تعطیلی کامل این صنعت در سال ۱۳۹۸ گردید.

نظام حکمرانی این کسب و کار در تمام این سالها به جای طراحی یک مدل اقتصادی به صرفه، پایدار و خود اتکا (بدون وابستگی به بودجه دولت و منابع بانکی) تمام توان خود را مصروف تولید انبوهی از مقرره‌های مختلف نمود که در آنها پارامترهایی نظیر معادل سازی گواهی اسقاط خودروهای سواری با تجاری دیزل یا موتور سیکلت یا سن فرسودگی بارها و بارها تغییر کرده و به موازات، دستگاه‌های اجرایی یا برخی شهرداری‌ها از مسیر مصوبات شورای اقتصاد امتیازاتی جهت نوسازی ناوگان خود به دست آورده‌اند که در مقیاس کلان از اثربخشی مناسبی برخوردار نبوده است.



نگاهی اجمالی به تاریخچه‌ای که شرح آن رفت، در کنار واقعیت‌های دردناکی نظیر این که:

- میانگین تصادفات جاده‌ای ایران ۴ برابر بیشتر از جهان است و کشورمان تا پایان سال ۱۳۹۸ در تصادفات جاده‌ای به طور متوسط روزانه ۴۵ تا ۶۰ نفر کشته داشته است؛
 - در مقایسه با متوسط جهانی، ناوگان فرسوده کشور در سال ۱۳۹۸ حدوداً ۱۵ هزار میلیون لیتر بنزین (معادل ۱۶ میلیارد دلار) و ۳۲ هزار میلیون لیتر نفت گاز (معادل ۳۴ میلیارد دلار) را اضافه‌تر مصرف کرده و در واقع هدر داده است؛
 - بر اساس گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۱۸ خسارت اقتصادی روزهای تعطیل شده به دلیل آلودگی هوا تنها در تهران ۲/۶ میلیارد دلار بوده است؛
 - خسارت انتشار ذرات معلق ناشی از تردد وسایل نقلیه فرسوده به سلامت شهروندان تهران، سالانه در حدود ۳۸ تا ۱۰۸۱ میلیون دلار است؛^۳
- ضرورت معماری مجدد و اصلاح فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن، اسقاط و بازیافت خودروهای فرسوده را از سطح کمک معیشتی نظام حکمرانی به شهروندان کم‌برخوردار تا یک راهبرد اساسی جهت اصلاح نظام اقتصادی کشور ارتقا می‌دهد. در تایید این مدعا کافی است نگاهی گذرا به سیاست‌های تشویقی نوسازی ناوگان در سایر کشورهای جهان (جدول ۱) ببینیم. همان گونه که به وضوح قابل مشاهده است، قوی‌ترین سیاست‌ها متعلق به کشورهای سرمایه‌داری است که کمترین نسبتی با سیاست‌های رفاهی دولت‌های سوسیالیست ندارند.

جدول ۱- برنامه اسقاط وسایل نقلیه فرسوده در کشورهای مختلف^۴

برنامه اسقاط	هدف	میانگین تقریبی یارانه ارایه شده	سیاست‌های تکمیلی
آمریکا (کالیفرنیا)- برنامه کارل مویر	انواع مختلف وسایل مختلف	۲۸۰۰ دلار به ازای هر خودرو	به‌روزرسانی اجباری وسایل نقلیه با آلاینده‌ی بالا
آمریکا- برنامه کمک به مصرف‌کننده برای بازیافت و صرفه‌جویی (CARS)	وسایل سبک	۳۵۰۰-۴۵۰۰ دلار	ندارد
آمریکا- کمپین ملی دیزل پاک	وسایل سنگین	۹۴۰۰ دلار برای هر وسیله	ندارد
آلمان- پاداش اسقاط	وسایل سبک	۳۵۰۰ دلار	مناطق کم‌انتشار
چین- برنامه ملی اسقاط	وسایل سبک و سنگین	۲۹۴۰-۹۸۰ دلار	محدودیت سنی خودرو
چین- برنامه محلی اسقاط	وسایل سبک و سنگین	۲۴۱۰-۴۱۰ دلار برای وسایل نقلیه سبک ۲۱۰۰-۱۳۳۰ دلار برای وسایل نقلیه سنگین	محدودیت سنی خودرو و مناطق کم‌انتشار
مکزیک- برنامه نوسازی حمل و نقل جاده‌ای	وسایل سنگین	تا ۱۵٪ قیمت خودروی جایگزین	ندارد
مکزیک- مکزیکی‌وسیتی- برنامه جایگزینی مینی‌بوس‌های فرسوده	اتوبوس‌های شهری	تا ۷۷۰۰ دلار	ندارد
شیلی- تعویض کامیون	کامیون‌های سنگین	۸۰۰۰ تا ۲۴۰۰۰ دلار	اجرای ناقص مناطق کم‌انتشار

^۱ بر مبنای نرخ نیمه دوم سال ۲۰۲۲ میلادی

^۲ Heger, Martin, and Maria Sarraf. Air pollution in Tehran: Health costs, sources, and policies. World Bank, ۲۰۱۸.

^۳ محمد کاظمی سوچلمایی و محمدرضا گلدان‌ساز، محاسبه اثربخشی و اولویت‌بندی راهکارهای مدیریت کیفیت هوای تهران، مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، ۱۳۹۹.

^۴ آسیب‌شناسی وضعیت اسقاط وسایل نقلیه فرسوده در کشور و آرایه راهکارهای پیشنهادی، علیرضا احمدی فینی و همکاران، اسفند ۱۴۰۰، دفتر مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس



با مقدماتی که بیان شد، معماری مجدد و اصلاح فرآیند نوسازی ناوگان حمل و نقل و از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به نحوی که بدون گره زدن آن به ردیف های بودجه (آن هم در شرایطی که زیر سایه مقادیر قابل توجه کسری بودجه بخش زیادی از بودجه تحقق یافتنی نیست)، بتوان یک معامله برد-برد را برای شهروندان و حاکمیت تعریف و طراحی نمود یک ضرورت انکارناپذیر است.

سوابق:

اولین بار در تاریخ ۱۳۹۹/۴/۲ چالشها و مشکلاتی که حوزه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و نوسازی ناوگان حمل و نقل وجود دارد در کارگروه تخصصی شورای گفتگو بررسی و پس از اجماع دستگاههای اجرایی بر لزوم حل این چالشها و خروج از وضعیت فعلی مقرر شد دستگاههای اجرایی پیشنهادات خود را جهت جمع بندی و ارسال به دولت پس از تصویب در صحن شورا مطرح کنند. به موازات، کمیسیون های محیط زیست و توسعه پایدار و انرژی اتاق ایران در نشست مشترک روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۰/۹/۲۸ امکانپذیری اتصال فرآیند اسقاط به ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور را بررسی و تصویب کردند تا کارگروه متشکل از اتحادیه صنایع بازیافت ایران و کمیسیون های انرژی، توسعه پایدار و محیط زیست و حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی پیشنهاد اصلاح آیین نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده و اتصال آن به ماده ۱۲ قانون «رفع موانع رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور» و طراحی یک مدل اقتصادی پایدار و خود اتکا را به نحوی انجام دهند که با حمایت از جایگزینی خودروهای فرسوده توسط مالکان این خودروها، در مقادیر هنگفت اتلاف فرآورده های سوختی صرفه جویی شود و هزینه های اجتماعی، بهداشتی و محیط زیستی ناشی از خودروهای فرسوده کاهش یافته و متوقف گردد.

جمع بندی:

«ارایه پیشنهاد اصلاح آیین نامه «از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» از شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی به هیئت وزیران» هیئت وزیران به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اجرای قوانین توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور (ماده ۱۲)، هوای پاک (ماده ۸)، ساماندهی صنعت خودرو، اصلاح الگوی مصرف انرژی، «آیین نامه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده» را به شرح زیر تصویب نمودند:

ماده ۱- واژه ها و اصطلاحات زیر در این آیین نامه در معانی مشروح مربوط بکار می روند:

الف- ستاد: ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت.

ب- نظارت عالی: سیاست گذاری، پایش نحوه اجرای فرایند، تعیین مجری و پیگیری اقدامات لازم در راستای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا.

پ- خودروی فرسوده: خودرو و وسیله نقلیه ای که پس از رسیدن به سن مرز فرسودگی، موضوع ماده ۲ آیین نامه اجرایی ماده ۸ قانون هوای پاک (مصوب ۱۴۰۰/۳/۹) به تقاضای مالک یا به ترتیب مقرر در بند ۴ از ماده ۱ آیین نامه موصوف فرسوده تلقی گردد.

ت- اسقاط: خرد و جدا کردن اجزاء تشکیل دهنده خودروی فرسوده با هدف بازتولید یا بازیافت این اجزاء و ممانعت از تبدیل آنها به پسماند، به صورتی که خودرو قابلیت استفاده مجدد در چرخه حمل و نقل را نداشته باشد و مطابق قانون و مقررات شرایط لازم برای ابطال اسناد آن فراهم شود.

ث- بازتولید: تبدیل مواد و کالای قابل بازیابی به محصولات هم رده یا بالاتر قابل استفاده در زنجیره ارزش.

ج- بازیافت: تبدیل مواد و کالای قابل بازیابی به مواد (با رده پایین تر) یا انرژی قابل استفاده در زنجیره ارزش.

چ- گواهی اسقاط: برگه ای که نشان دهنده اسقاط خودرو در مراکز مجاز است و برابر شرایط مندرج در این آیین نامه صادر می گردد.

ح- مراکز اسقاط و بازیافت خودرو: واحدهای صنعتی که مطابق مصوبه جلسه ۶۷ هیئت مقررات زدایی و بهبود محیط کسب و کار مندرج بر درگاه ملی مجوزهای کشور، با برخورداری از پروانه بهره برداری مجاز به فعالیت در رسته اسقاط و بازیافت خودرو هستند.

⁶ Dismantling

⁷ Remanufacturing

⁸ Same-grade or higher-grades

⁹ Recycling

¹ Lower-grades



تبصره- بازتولید و یا استفاده مجدد از موتور، شاسی، اسکلت اتاق، دستگاه سوخت رسان و دستگاه انتقال نیرو خودرو ممنوع است و فرماندهی انتظامی موظف است با متخلفین برخورد نماید.^{۱۱}

ماده ۲- در اجرای تکالیف ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، مواد ۲۱ و ۲۰ قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، تبصره های ۲۱ و ۸ قانون هوای پاک، هر گواهی اسقاط در پایان هر یک از سالهای بازگشت سرمایه، مقدار متوسط فرآورده صرفه جویی شده در اثر از رده خارج شدن خودروی فرسوده را به ترتیب مندرج در جدول (۱) به نفع مالک خودروی فرسوده حواله می نماید. مالک خودروی فرسوده یا ذی نفع گواهی اسقاط می تواند حواله یاد شده را در ازای دریافت وجه نقد در بورس انرژی ایران به دولت، صادرکنندگان فرآورده های نفتی، خودروسازان، واردکنندگان خودرو و قطعات منفصله، ارایه دهندگان تسهیلات مالی و لیزینگ و یا در قالب گواهی صرفه جویی انرژی موضوع بند ۵ از ماده ۱ آیین نامه ایجاد بازار بهینه سازی انرژی و محیط زیست واگذار نمایند. مطابق بند الف از ماده ۳ آیین نامه اجرایی ماده ۱۲ رفع موانع تولید رقابت پذیر و ارتقای نظام مالی کشور، صادرات، واردات در ازای واردات و تهاجر فرآورده های موضوع این ماده مجاز است. تعداد سالهای بازگشت سرمایه برای از هر یک از انواع خودرو در سه ماه ابتدایی هر سال بر اساس نرخ متوسط بنزین و نفت گاز و متوسط قیمت آن کلاس از خودرو در بازار جهانی، به دعوت وزیر صنعت، معدن و تجارت توسط کمیسیون صرفه جویی انرژی موضوع بند ۵ از ماده ۱ آیین نامه ایجاد بازار بهینه سازی انرژی و محیط زیست تعیین شده و در صورت تغییرات بیش از مثبت یا منفی ۱۰ درصد اصلاح می گردد.

تبصره- کمیسیون موظف است گزارش سالانه اقدامات موضوع این آیین نامه را جهت ثبت در فهرست اقدامات جمهوری اسلامی ایران به منظور کاهش انتشار گازهای گلخانه ای به سازمان حفاظت محیط زیست گزارش نماید. سازمان مکلف است میزان کاهش ناشی از اجرای احکام مربوط را محاسبه و در حساب ملی کاهش داوطلبانه انتشار گازهای گلخانه ای جهت کسر از تعهدات بین المللی کشور ثبت نماید. سازمان می تواند منابع مالی مربوط به کاهش آلاینده های گلخانه ای موضوع این تبصره را در قالب اعتبار کربن از صندوق های بین المللی دریافت و جهت هزینه در پروژه های کاهش آلودگی هوا از طریق صندوق ملی محیط زیست هزینه نماید.

جدول (۱)

ردیف	نوع خودرو	تعداد ناوگان فرسوده	متوسط پیمایش سالانه هر دستگاه (کیلومتر)	فرآورده	متوسط صرفه جویی سالانه حاصل از هر دستگاه (لیتر)
۱	سواری، ون و وانت	۳,۵۰۰,۰۰۰	۳۰,۰۰۰	بنزین	۲,۷۰۰
۲	موتورسیکلت (جایگزینی با برقی)	۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۰,۰۰۰	بنزین	۱,۲۰۰
۳	کامیون ۱۰-۱۸ تن	۵۸,۷۰۰	۱۰۰,۰۰۰	نفت گاز	۳۹,۸۰۰
۴	کامیون ۱۹-۲۶ تن	۳۳۳,۴۰۰	۱۳۰,۰۰۰	نفت گاز	۴۱,۶۰۰
۵	کشنده	۱۵۲,۰۰۰	۱۴۰,۰۰۰	نفت گاز	۹۲,۶۰۰
۶	کامیونت	۳۲,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	نفت گاز	۲۱,۰۰۰
۷	مینی بوس	۲۷,۴۰۰	۸۰,۰۰۰	نفت گاز	۲۱,۰۰۰
۸	اتوبوس دیزلی برون شهری	۴,۰۰۰	۲۰۰,۰۰۰	نفت گاز	۱۵۹,۳۰۰

^{۱۱} ابطال تبصره ۱ از ماده ۴ مصوبه «اتخاذ تصمیماتی در خصوص ساماندهی و توسعه حمل و نقل عمومی، خارج کردن خودروهای فرسوده و مدیریت مصرف سوخت و گاز سوز کردن خودروها و کاهش تقاضای مصرف» (تاریخ تصویب: ۱۳۸۶/۴/۳۱) شماره ابلاغ: ۶۸۰۸۴/ت/۳۷۴۵۶ ن ۱۳۹۵/۴/۲ با اصلاحات و الحاقات بعدی تا ۱۳۹۶/۵/۱۸



- ماده ۳- دستگاه‌های مربوط در از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به شرح زیر می‌باشند:
- الف- ستاد به عنوان مرجع نظارت عالی.
- ب- فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به عنوان مسئول احراز اصالت خودرو در مراکز اسقاط و بازیافت و انتقال داده‌های مرکز شماره‌گذاری به ستاد و ابطال نهایی اسناد و مدارک خودروها پس از اسقاط.
- پ- مراکز اسقاط و بازیافت خودرو به عنوان عامل اجرای عملیات اسقاط.
- ماده ۴- مراحل اسقاط خودروهای فرسوده به ترتیب زیر است:
- الف- مراجعه مالک خودروی فرسوده به همراه خودرو و مدارک به مرکز اسقاط و بازیافت خودرو.
- ب- تشکیل پرونده و ارسال به پلیس راهور فراجا جهت کنترل و بررسی صحت و اصالت مدارک و صدور فرم بازدید.
- پ- بازدید کارشناس پلیس راهور، تایید اصالت خودرو و صدور دستور اسقاط و تایید اسقاط خودرو در حضور مدیر و کارشناس مرکز اسقاط و بازیافت، در حد ارکان اسقاط شامل برش ستون و سقف، سوراخ نمودن موتور، از بین بردن شماره‌های شاسی، بدنه، موتور و فک پلاک به گونه‌ای که در چرخه حمل‌ونقل مجدد قابل استفاده نباشد.
- ت- ثبت اسقاط خودرو توسط مرکز اسقاط و بازیافت خودرو در پایگاه اطلاعاتی ستاد.
- ماده ۵- احراز اصالت خودرو و گواهی اسقاط در مراکز اسقاط و بازیافت بنا به تشخیص پلیس، توسط کارشناس رسمی یا کارشناس یا کاردان فنی فرماندهی انتظامی انجام می‌گیرد.
- تبصره ۱- در صورت عدم تایید مدارک در بند «ب» ماده (۴) و یا عدم همخوانی اطلاعات وارد شده با اطلاعات موجود در پایگاه اطلاعاتی ستاد، خودروی فرسوده در مرکز اسقاط و بازیافت باقی مانده و کارشناس مرکز اسقاط و بازیافت با همکاری فرماندهی انتظامی موظفند ظرف ده روز نسبت به تعیین تکلیف خودروی مربوط اقدام و پرونده را مطابق ماده ۳۰ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹/۱۲/۸) به واحد رسیدگی به اعتراضات موضوع ماده ۵ قانون موصوف ارجاع نمایند.
- تبصره ۲- در صورت احراز تخلف مراکز اسقاط و بازیافت در خصوص واگذاری وسیله نقلیه اسقاط شده یا قطعات اصلی آن (موتور، شاسی، اسکلت اتاق، دستگاه سوخت رسان و دستگاه انتقال نیرو) به تشخیص فرماندهی انتظامی موضوع، اعزام کارشناس به مرکز اسقاط و بازیافت مذکور به مدت سه ماه متوقف می‌شود و مراتب به همراه مستندات جهت تصمیم‌گیری به کارگروه موضوع ماده (۹) منعکس می‌گردد.
- ماده ۶- پس از بارگذاری تأییدیه پلیس راهور فراجا مبتنی بر اسقاط خودرو در پایگاه اطلاعاتی ستاد، گواهی اسقاط خودرو توسط ستاد صادر و جهت عرضه به بورس انرژی ایران اعلام می‌گردد.
- ماده ۷- فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران موظف است دسترسی بروز به مشخصات خودروهایی را که برابر مقررات فرسوده محسوب می‌شوند، به نحوی برای ستاد مهیا نماید که امکان بررسی اطلاعات ثبت شده خودروها برای ستاد فراهم گردد.
- ماده ۸- در هر استان، هیئتی مرکب از نمایندگان معاون امور عمرانی استاندار، سازمان حفاظت محیط‌زیست استان، پلیس راهور استان و نماینده مراکز اسقاط و بازیافت استان تشکیل و به ستاد معرفی می‌شود تا با برگزاری جلسات ماهانه، عملکرد عملیات اسقاط استان را رسیدگی و به ستاد گزارش نماید.
- ماده ۹- کارگروهی مرکب از نمایندگان وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت، امور اقتصادی و دارایی، کشور، سازمان حفاظت محیط‌زیست، پلیس راهور فراجا، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در وزارت راه و شهرسازی تشکیل می‌شود و مکلف است:
- الف- عملکرد ماهانه استان‌ها را بررسی، جمع‌بندی و گزارش نماید.
- ب- دستورالعمل تعیین ظرفیت، نحوه فعالیت، نحوه نظارت و لغو پروانه بهره‌برداری مراکز اسقاط و بازیافت را تدوین و ابلاغ نماید.
- تبصره ۱- سقف صدور گواهی اسقاط در هر مرکز اسقاط و بازیافت برابر با ظرفیت مندرج در پروانه بهره‌برداری است که در دستورالعمل موضوع این بند بر اساس شاخص‌هایی نظیر ظرفیت ماشین‌آلات، تعداد پرسنل بیمه‌شده شاغل، مساحت فضای مسقف و همچنین مساحت کف‌سازی شده مرکز تعریف می‌گردد.



پ- دستورالعمل کارشناسی قیمت سقف و کف لاشه خودروی فرسوده و همچنین سقف و کف کارمزد اسقاط و بازیافت را برای هر نوع خودرو تدوین و ابلاغ نماید.

تبصره ۲- مراکز اسقاط و بازیافت خودرو مشروط به ارائه اسناد فروش ضایعات به صنایع بازیافت دارای مجوز^{۱۲} مشمول ماده ۵ قانون کمک به ساماندهی پسماندهای عادی با مشارکت بخش غیردولتی هستند. هرگونه فروش ضایعات مراکز اسقاط و بازیافت به اشخاص غیرمجاز (اعم از شبکه‌های دلالی، سوداگری و واحدهای غیررسمی) اکیدا ممنوع است.

تبصره ۳- در صورت بروز هرگونه رویه ضد رقابتی در هر یک عرضه یا تقاضای اسقاط و بازیافت خودرو یا تخلفات موضوع تبصره ۲ این ماده، شورای رقابت مرجع رسیدگی خواهد بود.

^{۱۲} عدم عرضه خارج از شبکه محصولات به واحدهای فاقد مجوز