

ضرورت کنترل مصرف بنزین با استفاده از ابزار کارت هوشمند سوخت

با تک نرخی شدن بنزین در خردادماه سال ۹۴، انگیزه مردم برای استفاده از کارت سوخت شخصی از بین رفت و اکنون بیش از ۹۰٪ تراکنش‌ها به وسیله کارت جایگاه‌ها انجام می‌شود. گرچه مجلس نهم در بند «ح» تبصره ۱۴ قانون بودجه ۹۵، دولت را به عرضه بنزین با کارت سوخت و سهمیه‌بندی این فرآورده ملزم کرد، اما وزارت نفت در صدد لغو این مصوبه در قالب اصلاحیه قانون بودجه است. با توجه به قانون اصلاح الگوی مصرف انرژی و بندهای ۴، ۱۵ و ۱۹ اقتصاد مقاومتی^۱ و با در نظر داشتن اینکه رهبر معظم انقلاب اسلامی افزایش بهره‌وری انرژی را به عنوان یکی از ۱۰ راهکار اساسی اقدام و عمل در حوزه اقتصاد مقاومتی ابلاغ کردند، حذف کارت سوخت در تقابل با سیاست‌های اقتصادی نظام ارزیابی می‌شود. این در حالی است که دولت همچنان گازوئیل را بر بستر همین سامانه توزیع می‌کند و بر مزایای آن تاکید دارد. در این گزارش ضرورت‌های تداوم سهمیه‌بندی بنزین و صیانت از سامانه هوشمند سوخت تبیین و به شبهات پیرامون این موضوع پاسخ داده می‌شود.

۱- چرا طرح سامانه هوشمند سوخت اجرا شد؟

بر اساس اظهارات مسئولان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، «کنترل قاچاق»، «کنترل مصرف بنزین و کاهش وابستگی به واردات» و «ایجاد زمینه برای آزادسازی تدریجی قیمت بنزین با استفاده از سهمیه‌بندی» اصلی‌ترین اهداف اجرایی شدن این طرح هستند که تاکنون به خوبی تحقق یافته‌اند.^۲

۲- اجرای سهمیه‌بندی بنزین با استفاده از کارت سوخت چه نتایجی در برداشت؟

۲-۱) **کنترل قاچاق بنزین:** بر اساس آمار، قاچاق بنزین پیش از سهمیه‌بندی، روزانه بین ۳ تا ۱۰ میلیون لیتر تخمین زده شده است. پس از اجرای طرح فوق، قاچاق بنزین به شدت کاهش یافت.^۳

۲-۲) **کنترل مصرف بنزین و کاهش وابستگی به واردات:** قبل از اجرای طرح سهمیه‌بندی، مجموع تقاضای بنزین (قاچاق+مصرف) سالانه ۱۰٪ افزایش می‌یافت و تولید داخل کفاف مصرف را نمی‌داد تا جایی که در سال ۸۵، روزانه ۲۷,۳ میلیون لیتر (معادل ۳۷٪ کل تقاضا) بنزین وارد کشور شد. با اجرای این طرح در سال ۸۶، نه تنها افزایش مصرف متوقف شد،

^۱ بندهای مرتبط با بهره‌وری، کاهش شدت انرژی، افزایش عدالت اجتماعی و شفاف‌سازی اقتصاد

^۲ مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در گفت و گو با ایرنا تبیین کرد: سامانه هوشمند سوخت سبب غلبه بر چالش‌های مصرف سوخت در کشور شد؛ خبرگزاری ایرنا؛ ۸ خرداد ۹۵

^۳ سردار مهدی ایوبی، معاون پیشگیری و هماهنگی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز: کارتی شدن عرضه سوخت قاچاق آن را به کمترین میزان رساند؛ خبرگزاری شانا؛ ۷ مرداد ۹۲

بلکه کل تقاضای بنزین، روزانه ۹,۲ میلیون لیتر نسبت به سال ۸۵ کاهش پیدا کرد.^۱ بخشی از کاهش تقاضا مربوط به کاهش ناگهانی قاچاق و بخش دیگر، ناشی از سهمیه بندی بنزین و ایجاد «تمایز میان مشتریان پرمصرف و کم مصرف» به عنوان یک اهرم روانی در جهت کنترل مصرف است. کاهش تقاضا سبب شد خطر تحریم واردات بنزین در اواسط دهه ۸۰ رفع شود. همچنین بعد از اجرای سهمیه بندی، تقاضا برای استفاده از CNG به صورت چشمگیری افزایش یافت و سبد سوخت کشور متنوع شد.^۲ بر اساس گزارش مرکز پژوهش های مجلس، سهمیه بندی بنزین بر بستر کارت سوخت در طول ۸ سال، حدود ۱۰۰ میلیارد دلار صرفه جویی برای کشور به همراه داشته که ۷۵ میلیارد دلار آن ناشی از کاهش کل تقاضای سوخت (بنزین+گاز طبیعی فشرده) و ۲۵ میلیارد دلار آن ناشی از جایگزینی بنزین با CNG است.^۳

۳-۲) ایجاد زمینه برای آزادسازی قیمت بنزین بدون فشار بر مردم از طریق سهمیه بندی (بنزین دونرخی): سیاست افزایش قیمت سالانه بنزین در سال های متمادی، نتوانست آزادسازی قیمت و کنترل مصرف را محقق کند. سهمیه بندی بنزین سبب شد این امر بدون فشار بر مردم و با کمترین تنش اجتماعی عملیاتی شود.

۴-۲) سایر کاربردهای کارت هوشمند سوخت: علاوه بر اهداف اصلی، به استناد گزارش مرکز پژوهش های مجلس و به اذعان مسئولان دولتی^۴، از سامانه هوشمند برای موارد متعددی استفاده شده است:

- ایجاد بانک اطلاعاتی روزآمد از تعداد ناوگان فعال کشور، سن خودروها، نوع خودروها (سواری، وانت، موتور سیکلت، شخصی، تاکسی و ...) و مصرف بنزین هر نوع خودرو
- کسب اطلاع از میزان مصرف واقعی بنزین (بدون قاچاق) در کشور برای اولین بار
- به روزرسانی برآورد تقاضای سفر در ایام سال (که قبلاً با تردد شمارها و با دقت کم تخمین زده می شد)
- تعیین کرایه تاکسی در شهرهای مختلف بر اساس میزان مصرف سوخت تاکسی های آن منطق

۳- سامانه هوشمند سوخت هم اکنون چه مزایایی می تواند داشته باشد؟

علاوه بر آنچه گفته شد، می توان از کارت سوخت و سهمیه بندی در موارد گوناگونی بهره برد؛ از جمله:

- ۱- افزایش درآمد دولت از محل اختلاف نرخ سهمیه ای و آزاد از ۲۶۰۰ تا ۴۰۰۰ میلیارد تومان در سال^۵ (اختلاف نرخ آزاد و سهمیه ای می تواند در قالب عوارض آلاینده گی و توسعه زیرساخت های حمل و نقل از پرمصرف ها اخذ شود)^۶

^۱ به نمودارهای ضمیمه مراجعه شود.

^۲ به نمودارهای ضمیمه مراجعه شود.

^۳ دستاوردهای کارت هوشمند سوخت و راهکارهای حفظ و ارتقای آن؛ مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی؛ اسفند ۹۴

^۴ مدیر کل حمل و نقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری ها: پیشنهاد اخذ جریمه سوخت گیری با کارت جایگاه ها؛ خبرگزاری فارس؛ دی ماه ۹۴

^۵ با فرض بنزین آزاد ۱۵۰۰ تومانی، بنزین وارداتی ۱۲۰۰ تومانی، سهمیه ۶۰ لیتری و کاهش ۵ تا ۱۰ درصدی مصرف پس از سهمیه بندی

- ۲- صدور قبوض سالانه حق بیمه خودرو بر مبنای ریسک واقعی (متناسب با میزان تردد و مصرف سوخت)
- ۳- امکان آزادسازی واقعی ساختار قیمت گذاری با شناورسازی قیمت بنزین «آزاد» و تثبیت قیمت بنزین «سهمیهای»
- ۴- تسهیل اجرای سیاست های کاهش مصرف سوخت از قبیل تخصیص سهمیه های تشویقی به خودروهای زیر ۵ سال و خودروهای کم مصرف
- ۵- مدیریت عرضه سوخت در شرایط بحرانی (سیل و زلزله، جنگ، تحریم واردات بنزین و ...)

۴- تبعات حذف کارت سوخت و سهمیه بندی بنزین چیست؟

- ۶- حذف شفافیت در عرضه سوخت و افزایش قاچاق
- ۷- عدم امکان اصلاح موثر قیمت بنزین در صورت افزایش قیمت نفت با توجه به ملاحظات اجتماعی-سیاسی دولت ها در زمینه افزایش قیمت بنزین
- ۸- از بین رفتن بانک های اطلاعاتی روزآمد مرتبط با ناوگان فعال کشور
- ۹- نابودی بستر اجرای بسیاری از سیاست های کنترل مصرف و در نتیجه افزایش رغبت به استفاده از خودروی شخصی و افزایش ترافیک و آلودگی هوا
- ۱۰- رشد واردات بنزین در پی افزایش مصرف و افزایش تهدید تحریم های واردات
- ۱۱- از بین رفتن بستر تامین منابع مالی لازم برای توسعه بخش حمل و نقل و کنترل آلودگی هوا
- ۱۲- کاهش توانایی مدیریت عرضه سوخت در صورت بروز شرایط بحرانی

۵- نکات تکمیلی و پاسخ به برخی شبهات

در این قسمت به برخی ادعاهای مخالفان کارت سوخت و بنزین دونرخی پاسخ داده می شود:

۱-۵) هزینه نگهداری سامانه هوشمند بالاست. در پاسخ باید گفت:

- افزایش درآمد دولت از محل سهمیه بندی بنزین می تواند تا ۴۰۰۰ میلیارد تومان در سال باشد. اما طبق اظهار نظر مسئولان^۱، کل هزینه نگهداری سامانه هوشمند سوخت (بنزین و گازوئیل) حدود ۲۰ میلیارد تومان و در بخش بنزین، کمتر از ۱۰ میلیارد تومان در سال است. بنابراین هزینه حفظ سامانه بهانه ای بیش نیست.
- حتی اگر سهمیه بندی اجرا نشود، تامین هزینه های سامانه از دو طریق دیگر هم امکان پذیر است: تامین هزینه ها از محل عوارض استفاده از کارت جایگاه ها (نرخ اضطراری) و یا از طریق مشارکت مالی ذینفعان و عرضه اطلاعات به آن ها (وزارت راه، سازمان محیط زیست، شهرداری ها، خودروسازها، بیمه ها و ...)

^۱ مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی: اعتقادی به بنزین دو نرخ نداریم؛ خبرگزاری مهر؛ اردیبهشت ۹۵

۵-۲) با توجه به آزاد شدن نرخ بنزین و کاهش قیمت فوب، قاچاق معنی ندارد. پاسخ این است که:

- با احتساب هزینه‌های حمل، توزیع، بیمه و مالیات، دولت همچنان بر روی هر لیتر بنزین یارانه می‌دهد.^۱ از سوی دیگر هم‌اکنون قیمت بنزین در کشورهای همسایه ۲ تا ۵ برابر ایران است و قاچاق بنزین به صرفه است.^۲ بنابراین با حذف سامانه، شفافیت عرضه کاهش می‌یابد و قاچاق رشد می‌کند.
- چون در سال‌های اخیر امکان قاچاق گازوئیل - که سودده‌تر و کم‌خطرتر است - فراهم بوده، قاچاق بنزین در حاشیه قرار داشت. اما با توجه به اجرای طرح تخصیص گازوئیل بر مبنای پیمایش و عدم امکان قاچاق گازوئیل، با حذف کارت بنزین مجدداً قاچاق آن رونق می‌گیرد.
- قیمت بنزین آزاد نشده است؛ بلکه قیمت نفت کاهش یافته و در نتیجه قیمت داخلی بنزین به قیمت بین‌المللی آن نزدیک شده است. بر این اساس ممکن است در آینده قیمت نفت مجدداً افزایش یابد و قاچاق بنزین سودده‌تر شود. قیمت بنزین فقط در صورت شناور شدن، آزاد می‌شود و هم‌اکنون قیمت بنزین، آزاد نیست.

۵-۳) با توجه به خودکفایی در تولید بنزین در سال بعد و همچنین آزاد شدن نرخ بنزین، کنترل مصرف نیاز نیست. در پاسخ به این تحلیل باید گفت:

- گرچه تعداد خودرو در ایران زیاد نیست، اما میزان استفاده از خودروی شخصی در کشور ۳ برابر دنیاست^۳ که نشان می‌دهد سیاست‌های کاهش تقاضا برای استفاده از خودروی شخصی همچنان باید ادامه یابد.
- اعمال سیاست‌های کنترل مصرف بنزین، همواره برای کاهش ترافیک و کاهش آلودگی هوا الزامی است و ارتباطی به میزان تولید بنزین در داخل ندارد.
- با کنترل مصرف، امکان صادرات به قیمت بالاتر وجود دارد؛ حتی اگر کشور در تولید بنزین خودکفا باشد.
- برابر شدن نرخ بنزین با قیمت فوب، موقتی است و صرف این برابری قیمت، کاهش مصرف را به دنبال ندارد؛ برای رسیدن به نقطه مطلوب مصرف بنزین، باید سیاست‌های تشویقی و تنبیهی مکمل اجرا شود که با استفاده از کارت سوخت اجرای آن‌ها تسهیل می‌شود.

^۱ مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش: تولید بنزین در کشور افزایش می‌یابد/ خبری از گرانی سوخت در کار نیست؛ باشگاه خبرنگاران جوان؛ اردیبهشت ۹۵

^۲ مدیرکل دفتر مبارزه با قاچاق سوخت: قیمت بنزین در کشورهای همسایه، ۲ تا ۵ برابر ایران؛ خبرگزاری فارس؛ اسفند ۹۴ - همچنین سایت <http://www.globalpetrolprices.com>

^۳ مدیرکل حمل‌ونقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها: پیشنهاد اخذ جریمه سوخت‌گیری با کارت جایگاه‌ها؛ خبرگزاری فارس؛ دی ماه ۹۴

• کشور همچنان نیازمند واردات بنزین است به طوری که رهبر معظم انقلاب واردات بنزین را برای کشوری مثل ایران خجالت آور توصیف کردند^۱. طی ۳ سال اخیر واردات بنزین ۵ برابر شده و میانگین واردات بنزین در سال ۹۴ روزانه به ۹,۵ میلیون لیتر^۲ (معادل ۱۳٪ مصرف) رسیده است. از سوی دیگر، موعد راه اندازی پالایشگاه ستاره خلیج فارس نیز دائماً به تاخیر می افتد. بنابراین هنوز تا خود کفایی در تولید بنزین فاصله وجود دارد و تحریم واردات یک خطر بالقوه است. در نتیجه باید با حفظ سامانه سوخت، تداوم سهمیه بندی بنزین و اجرای مستمر سیاست های کنترل مصرف، کشور را در مقابل تهدیدها مقاوم سازی نمود.

۴-۵) از اطلاعات کارت سوخت استفاده چندانی نشده است. پاسخ این مطلب به این شرح است که:

- در بخش های گذشته به استفاده های متعددی که کارت سوخت در سال های گذشته داشته و می تواند در آینده داشته باشد اشاره شد و نمی توان گفت این اطلاعات استفاده نشده است.
- گرچه استفاده از برخی اطلاعات کارت سوخت همچنان مغفول است، اما برای اصلاح این نقیصه، نباید سامانه کسب اطلاعات نابود شود؛ بلکه باید داده های مذکور در اختیار نهادها و ارگان های مختلف قرار گیرد و مقدمات استفاده از این اطلاعات فراهم شود.
- جمع آوری اطلاعات تنها یکی از مزایای کارت سوخت است و نه همه مزیت آن.

۵-۵) آزادسازی و شناورسازی نرخ بنزین و اخذ عوارض و مالیات سوخت، نسبت به دونوخی کردن (سهمیه بندی) اولویت دارد. در پاسخ باید گفت:

- همانطور که به عنوان یکی از اصلی ترین اهداف سهمیه بندی گفته شد، با سهمیه بندی بنزین می توان ساختار قیمت گذاری را راحت تر و با تبعات اجتماعی کمتری اصلاح کرد؛ چرا که آزادسازی و شناورسازی نرخ بنزین «آزاد» و ثابت نگه داشتن نرخ بنزین «سهمیه ای» می تواند بدون فشار به عموم مردم، جامعه را برای پذیرش قیمت آزاد یا قیمت شناور آماده سازد.
- علاوه بر تسهیل شناورسازی قیمت از طریق سهمیه بندی، وضع مالیات و عوارض بر روی مصارف مازاد بر الگو (سهمیه بندی نوین)، به تدریج زمینه را برای وضع مالیات و عوارض بر کل مصرف سوخت فراهم می کند.

^۱ بیانات در دیدار مسئولان نظام؛ خردادماه ۹۵؛ دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت الله العظمی خامنه ای

^۲ مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده های نفتی ایران: ۵ نرخ بنزین مشکلات زیادی ایجاد می کند؛ خبرگزاری شانا؛ فروردین

۹۵- همچنین آمارنامه مصرف فراورده های نفتی سال ۹۲؛ شرکت ملی پخش فراورده های نفتی ایران

بنابراین بنزین دونرخی، گرچه ممکن است الزاماً وضعیت نهایی قیمت گذاری سوخت نباشد، اما مسیر گذار از وضعیت موجود به وضعیت مطلوب است و می تواند راه را برای شناورسازی نرخ بنزین و وضع مالیات و عوارض سوخت هموار کند.

۵-۶) نظام قیمت گذاری دونرخی فساد دارد. در پاسخ به ابهامات موجود در مورد فساد باید گفت:

- متأسفانه مسئولان دولتی علیرغم تکرار کلیدواژه فساد، اطلاعات مشخصی پیرامون انواع و میزان این سوء استفاده ها ارائه نمی دهند و اعلام کرده اند که برآورد دقیقی از آن ندارند^۱. تا زمانی که عدد و رقمی در دست نباشد، نمی توان به بهانه وجود فساد، سامانه هوشمند را از بین برد؛ چرا که مزایای سهمیه بندی بنزین در خصوص ایجاد شفافیت، کنترل قاچاق و مصرف، کاهش واردات و ایجاد پایگاه اطلاعاتی به روز، بسیار بیش از سوء استفاده های عده ای سودجو است.
- در برخی اظهارنظرها، منظور از فساد، سوء استفاده برخی جایگاه دارها از اختلاف نرخ سهمیه ای و آزاد عنوان شده که به علت نقائص موجود در سامانه رخ می دهد. در این مورد وزارت نفت می تواند به راحتی با اصلاح سازوکارهای فروش سوخت به جایگاه ها و ارتقاء نرم افزاری سامانه، این مشکل را حل کند. کارشناسان فناوری اطلاعات (IT) راه حل های عملیاتی متعددی برای رفع این مشکلات پیشنهاد داده اند: اصلاح نرخ تسویه حساب اولیه با جایگاه ها، نظام تسویه تک نرخی با جایگاه ها یا اصطلاحاً پیش پرداخت، تقاطع دادن اطلاعات سامانه با اطلاعات خود کارت ها از جمله راه حل هایی است که برای حل این مسئله ارائه شده است.
- در برخی اظهارنظرهای دیگر، منظور از فساد، فروش سهمیه تاکسی، آژانس و ... به دیگران عنوان شده است که حمل و نقل عمومی را تضعیف می کند. ذکر چند نکته پیرامون این مطلب لازم است:
 - اگر کارت سوخت نباشد، فساد ناشی از قاچاق بسیار بیشتر از سهمیه فروشی خواهد بود. بنابراین اگر حذف بنزین دونرخی به حذف کارت سوخت منجر شود، نه تنها مفاسد کم نمی شود، بلکه با افزایش مجدد قیمت نفت، قاچاق رشد خواهد نمود و دولت متضرر می شود.
 - با توجه به اینکه ۹۵٪ تاکسی های کشور دوگانه سوز اند، با توسعه احداث جایگاه های CNG و گازسوز کردن سایر انواع ناوگان سبک عمومی، نیازی به تخصیص سهمیه خاص به هیچ خودرویی وجود ندارد. منابع لازم برای توسعه CNG می تواند از محل فروش بنزین آزاد و یا عوارض پرمصرف ها تامین شود.

^۱ مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران: برآوردی از میزان فساد بنزین دو نرخی نداریم/ هر دو نرخی ای فساد آور است؛ خبرگزاری

برخی تولیدکنندگان نیز محصولاتی را ساخته‌اند که آسیب‌های ناشی از گازسوز کردن خودروهای پایه‌بنزین سوز را کاهش می‌دهد.^۱

○ اخیراً «کارت هوشمند مالکیت خودرو» توسط ناجا رونمایی شده است. مسئولان وزارت کشور^۲ و مشاوران فناوری اطلاعات در شرکت پخش^۳ پیشنهاد داده‌اند که کارت هوشمند خودرو و کارت سوخت تلفیق شوند و به لحاظ فنی، این امر مورد تایید ناجا نیز هست. اگر این دو کارت تلفیق شود، فساد سهمیه‌فروشی از بین می‌رود؛ چرا که عموماً افراد حاضر نیستند کارت مالکیت خودروی شخصی‌شان را برای فروش سهمیه سوخت در اختیار جایگاه‌ها قرار دهند.

● بر اساس قانون بودجه ۹۵، دولت در تعیین سهمیه اختیار کامل دارد؛ در واقع دولت مجاز است حتی بدون سهمیه‌بندی بنزین (با تعیین سهمیه بالا، مثلاً ۱۵۰ لیتر یا بیشتر) مصوبه مجلس را به طور کامل اجرا و کارت سوخت را حفظ کند. راهکار آن این است که از طریق «اخذ جریمه استفاده از کارت جایگاه‌ها» که در بند «ح» تبصره ۱۴ قانون بودجه ۹۵ تصویب شده^۴، سامانه سوخت را حفظ نماید. در این حالت اصلاً نظام دوبرخی وجود ندارد که منشأ فساد شود. حفظ کارت سوخت الزاماً به معنای سهمیه‌بندی نیست. سهمیه‌بندی، یکی از مزایای کارت سوخت است و نه همه مزیت آن.

^۱ به عنوان مثال: <http://www.ben-co.ir>

^۲ مدیرکل حمل‌ونقل و ترافیک شهری سازمان شهرداری‌ها: احتمال ادغام کارت سوخت و کارت خودرو؛ عصر نفت؛ خرداد ۹۵
^۳ مشاور فن آوری کارت هوشمند گازوئیل: امکان کاهش فساد با تلفیق کارت هوشمند خودرو و کارت سوخت؛ خبرگزاری فارس؛ خرداد ۹۵
^۴ اخذ جریمه استفاده از کارت جایگاه‌ها به این معناست که مردم با کارت شخصی خود، بدون محدودیت به بنزین ۱۰۰۰ تومانی دسترسی دارند؛ اما اگر از کارت جایگاه‌ها استفاده کنند باید هزینه بیشتری بپردازند. این شیوه، اکنون در مورد گازوئیل با دو نرخ ۳۰۰ و ۶۰۰ تومانی اجرا می‌شود.
^۵ بخش مربوط به جریمه استفاده از کارت جایگاه‌ها به این شرح است: در صورتی که وسیله نقلیه با استفاده از کارت سوخت جایگاه و یا مازاد بر سهمیه تعیین شده توسط دولت سوخت‌گیری کند بهای سوخت تحویلی بر اساس قیمت تمام شده خواهد بود.

۶- جمع بندی و نتیجه گیری

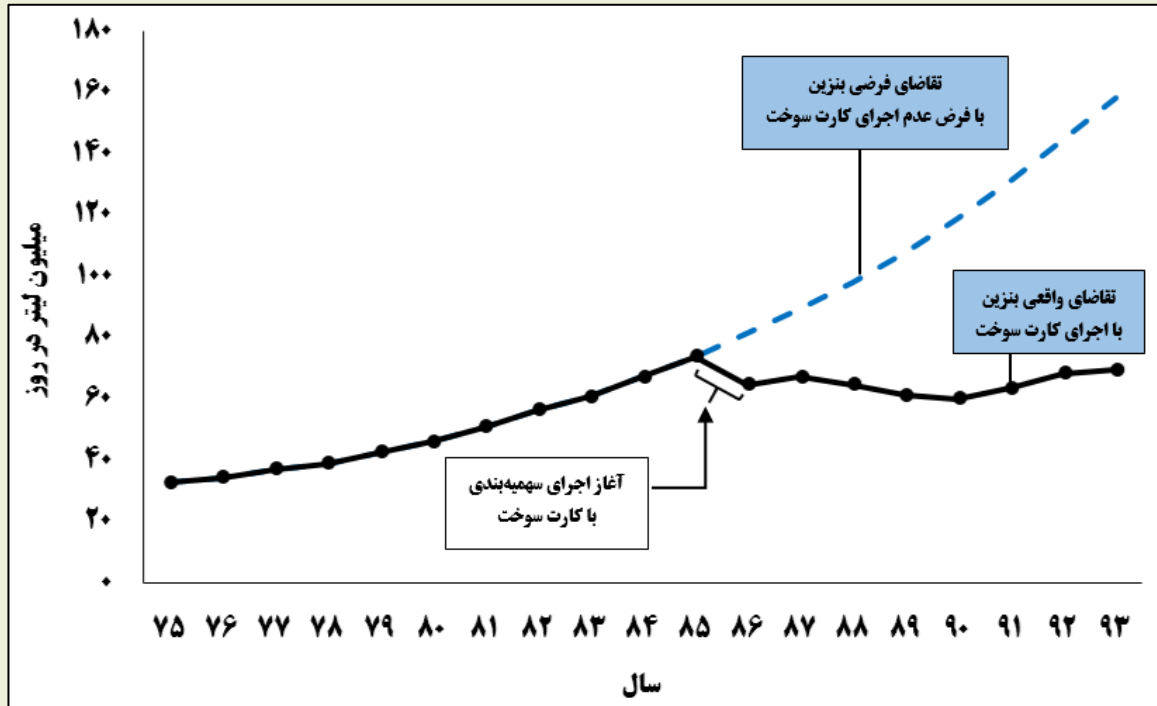
وجود سامانه سوخت سبب افزایش شفافیت و ضابطه مندی در عرضه بنزین و در نتیجه جلوگیری از رشد قاچاق این فراورده ارزشمند می شود. سهمیه بندی بنزین در بستر این سامانه، کنترل مصرف و واردات بنزین را به همراه دارد و زمینه لازم برای اصلاح نظام قیمت گذاری سوخت را فراهم می کند. ایجاد بانک اطلاعاتی روزآمد در بخش حمل و نقل نیز یکی دیگر از مزایای کارت سوخت است.

در صورت حذف کارت سوخت شاهد رشد قاچاق، از بین رفتن بستر نرم افزاری اصلاح قیمت سوخت و کنترل مصرف، رشد واردات و نابودی بانک اطلاعاتی ناوگان فعال خواهیم بود و یکی از ابزارهای مقاومت اقتصادی کشور در مقابل تهدیدها و تحریم ها از بین می رود.

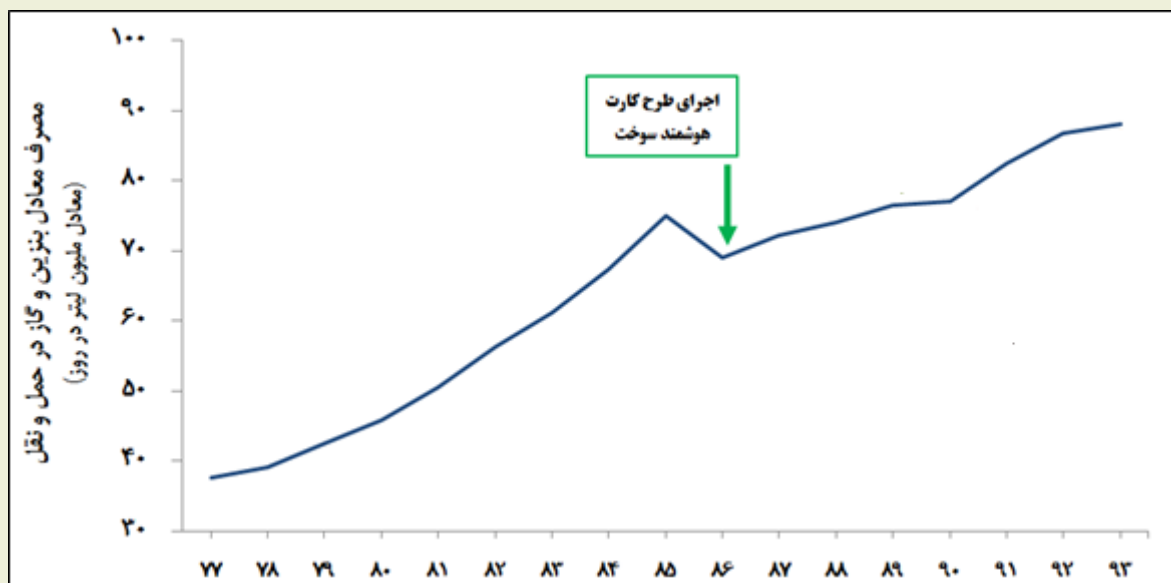
در این گزارش ضرورت ادامه سهمیه بندی تا تحقق کامل اهداف قیمت گذاری بنزین و کنترل مصرف سوخت تبیین شد. همچنین آنچه برخی مسئولان پیرامون هزینه های سامانه هوشمند و یا فساد بنزین دوزخی مطرح می کنند به تفصیل مورد بررسی قرار گرفت و مشخص شد که راه حل های عملیاتی و مشخصی برای ارتقاء نرم افزاری و اصلاح فرآیندها وجود دارد و می توان از سوء استفاده ها جلوگیری کرد.

با توجه به اختیاراتی که در مورد تعیین میزان سهمیه خودروها در تبصره ۱۴ قانون بودجه ۹۵ به دولت داده شده، اجرای آن کاملاً عملیاتی است. لذا لازم است قانون مذکور به طور کامل مورد حمایت مجلس قرار گیرد و اجرای آن مطالبه شود.

نمودارهای ضمیمه

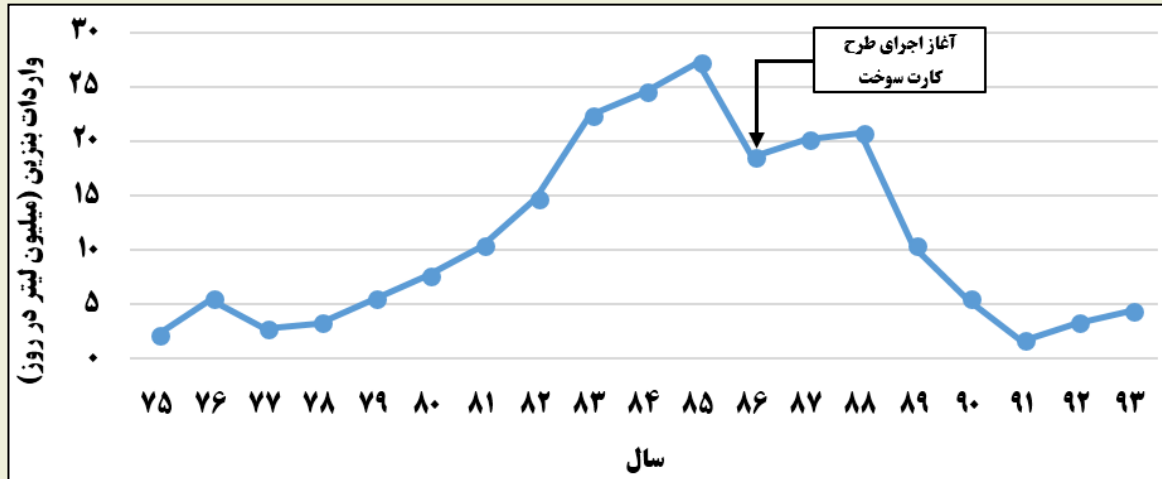


شکل ۱- مقایسه روند فرضی تقاضای بنزین در صورت عدم اجرای سهمیه بندی و مقایسه آن با روند واقعی^۱

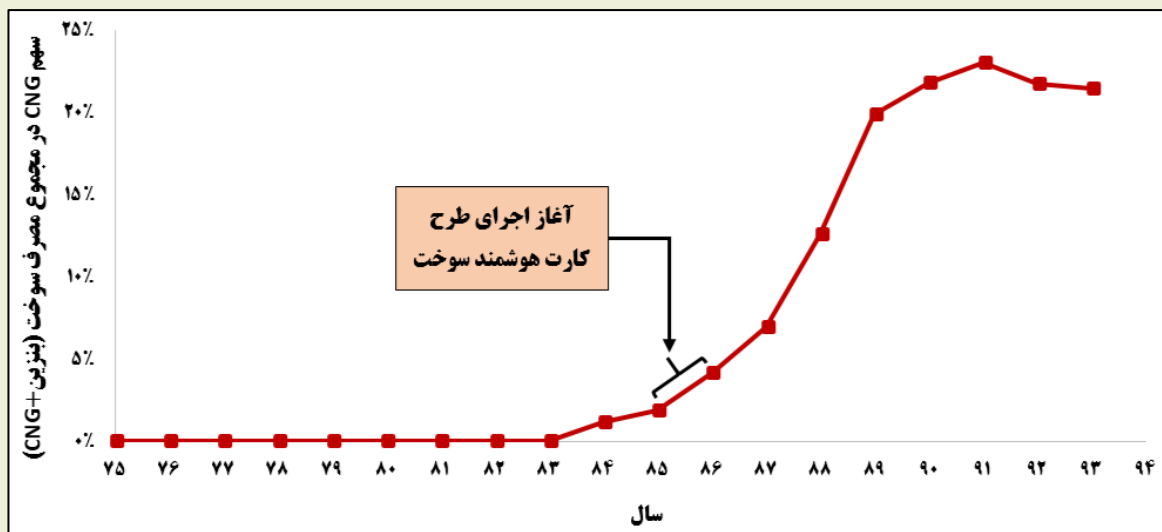


^۱ دستاوردهای کارت هوشمند سوخت و راهکارهای حفظ و ارتقاء آن؛ مرکز پژوهش های مجلس؛ اسفند ۹۴.

شکل ۲- توقف روند رشد مجموع مصرف بنزین و CNG بعد از اجرای طرح کارت سوخت^۱



شکل ۳- کاهش چشمگیر واردات بنزین با اجرای طرح کارت سوخت^۲



شکل ۴- افزایش رشد توسعه CNG در سبد سوخت بعد اجرای طرح کارت هوشمند

^۱ همان

^۲ همان