ادامه از صفحه ۴

تهاتر ۱۳۶ هزار میلیارد تومانی بدهی دولت

پیش‌بینی‌های لازم برای پرداخت اصل و سود اوراق مالی منتشره تا سال ۱۴۰۱ با هماهنگی وزارت امور اقتصادی و دارایی انجام شده است.

ظرفیت‌های پیش‌بینی‌شده در تبصره (۵) لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ کل کشور

۱- پیش‌بینی انتشار چهارهزارو ۵۰۰ میلیارد تومان رأی انتشار اوراق مالی اسلامی توسط شرکت‌های دولتی برای اجرای طرح‌های دارای توجیه فنی، اقتصادی، مالی و زیست‌محیطی خود که به تصویب شورای اقتصاد می‌رسد (بند (الف) تبصره (۵)).

۲- پیش‌بینی انتشار ۲۹ هزار میلیارد تومان با رشد ۱۱ درصدی نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۷ کل کشور جهت تأمین مالی منابع طرح‌های تملک دارایی‌های مالی سرمایه‌ای نیمه‌تمام و طرح‌های ساماندهی دانشگاه‌ها مندرج در پیوست شماره (۱)، اعتبارات طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای استانی و ردیف‌های متفرقه و همچنین تعهدات پرداخت‌نشده طرح‌های تملک دارایی‌های سرمایه‌ای خاتمه یافته از محل انتشار اوراق مالی اسلامی (ریالی- ارزی) (بند (ب) تبصره (۵)).

۳- تضمین بازپرداخت ۵۰ درصد از اصل و سود اوراق منتشره توسط شهرداری‌ها جهت تأمین مالی طرح‌های قطار شهری و حمل‌ونقل شهری تا میزان ۲۷،۵ میلیارد تومان در راستای حمایت از بهبود محیط شهری برای شهروندان و همچنین حمایت و کمک به شهرداری‌های کشور با تضمین ۵۰ درصد از اصل و سود اوراق منتشره توسط شهرداری‌ها جهت تأمین مالی طرح‌های شهری تا میزان ۲۷،۵ میلیارد تومان (بند (د) تبصره (۵).

۴- پیش‌بینی ظرفیت استفاده از اسناد خزانه اسلامی به میزان ۱۳ هزار میلیارد تومان با حفظ قدرت خرید و با سررسید تا سه سال برای تأدیه طلبکاران دولت از محل اعتبارات بند (هـ) تبصره (۵).

۵- استفاده از ظرفیت باقیمانده ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی اسناد تسویه خزانه جهت تهاتر مطالبات قطعی اشخاص حقیقی و حقوقی (خصوصی و تعاونی)، نهادهای عمومی غیردولتی، شرکت‌های دولتی، بانک‌ها، اتحادیه‌ها و آستان‌های مقدسه از دولت بابت تکالیفی که در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط تا پایان سال ۱۳۹۶ ایجاد شده است با بدهی اشخاص یادشده به بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی از طریق تسویه بدهی‌های بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی به بانک مرکزی که درچهارچوب قوانین و مقررات مربوط تا پایان سال ۱۳۹۶ ایجاد شده است و همچنین اختصاص ۲۰ درصد از سقف این ظرفیت با اولویت مطالبات حسابرسی شده و قطعی سازمان تأمین اجتماعی به از دولت.شایان ذکر است بر اساس عملکرد ۹ ماهه سال جاری بند مذکور، مبلغ سه‌هزارو ۶۳۷ میلیارد تومان از مطالبات سازمان تأمین اجتماعی با دولت بر اساس سازوکار جزء (۱) بند (و) تهاتر و تسویه شده است.

۶- پیش‌بینی ظرفیت انتشار۱۰ هزار میلیارد تومان اسناد خزانه درون‌سالی با سررسید کمتر از یک‌سال بابت هموارسازی پرداخت‌ها خزانه و مدیریت جریان نقدی (بند (ز) تبصره (۵)).

۷- اجازه انتشار پنج‌هزار میلیارد تومان اوراق مالی اسلامی ریالی برای بازپرداخت اصل و سود اوراق سررسیدشده (بند ح).

۸- اجازه انتشار مبلغ سه‌هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان اوراق مالی اسلامی (ریالی یا ارزی) در راستای سرمایه‌گذاری در طرح‌های نفت و گاز با اولویت میادین مشترک وزارت نفت و همچنین طرح‌های زیربنایی و توسعه‌ای وزارت صنعت، معدن و تجارت (بند ط).

۹- اجازه انتشار سه‌میلیارد دلار اوراق مالی اسلامی (ریالی یا ارزی) به وزارت نفت برای بازپرداخت اصل و سود اوراق ارزی-ریالی سررسیدشده، تسهیلات بانکی و تضامین سررسیدشده و همچنین بازپرداخت بدهی‌های سررسیدشده به پیمانکاران قراردادهای بیع متقابل طرح‌های بالادستی نفت و گاز (بند ی).

۱۰- تشکیل کمیته‌ای با حضور وزیر امور اقتصادی و دارایی، رئیس سازمان برنامه‌وبودجه کشور و رئیس کل بانک مرکزی به‌منظور مدیریت تبعات احتمالی انتشار اوراق دولتی در بازار.

۱۱- میزان استفاده از ظرفیت انتشار اوراق مالی اسلامی توسط دولت در ۹ ماه ابتدای سال جاری ۲۳هزارو ۳۸۰ میلیارد تومان بوده است (بدون لحاظ اسناد تسویه خزانه و اسناد بند ز). به دلیل ضرورت انضباط مالی و پایداری مالی دولت میزان استفاده از ظرفیت لایحه بودجه سال ۱۳۹۸ نیز با ملاحظه شاخص‌های پایداری مالی دولت و توانایی بازپرداخت اصل و سود اوراق منتشره انجام خواهد شد.

۱۲- با توجه به اینکه میزان بازپرداخت اصل و سود اوراق سررسیدشده در سال ۱۳۹۸ حدود ۳۴ هزار میلیارد تومان پیش‌بینی می‌شود، انتشار ۴۴ هزار میلیارد تومان اوراق در صورت استفاده کامل در سال آینده، به معنای استفاده خالص دولت از این ظرفیت به میزان ۱۰ هزار میلیارد تومان (بدون سود اوراق حدود ۱۷ هزار میلیارد تومان) می‌باشد.

مدیرعامل شرکت «رجا» دلایل توقف قطارهای سریع‌السیر را در گفت‌وگو با «شرق» تشریح کرد

بلای رد دیون احمدی‌نژاد

شرق: سه روز است حرکت قطارهای سریع‌السیر شرکت رجا متوقف شده است. توقفی که به نظر می‌رسد چندان برای مسئولان امر مهمی نبوده چون آن‌طور که مدیرعامل شرکت رجا می‌گوید، این توقف حداقل تا زمانی که دولت تصمیمی برای کمک به این شرکت بگیرد ادامه خواهد داشت. شرکت رجا که در جریان رد دیون دولت به سازمان تأمین اجتماعی به این صندوق بازنشستگی واگذار شده وضعیت عجیبی دارد. از یک سو در حال انجام وظایفی است که دولت بر گردنش گذاشته و نرخ مصرف‌کننده آن را تعیین می‌کند، از سوی دیگر به عنوان شرکت خصوصی نه قراردادی با دولت دارد، نه یارانه‌ای از دولت دریافت می‌کند. وضعیت عجیبی که شرکت رجا را به شرکتی با هزارو ۱۰۰ میلیارد تومان زیان انباشته و انبارهای خالی روبه‌رو کرده است. در ادامه گفت‌وگوی ما را با محمد رجبی، مدیرعامل شرکت رجا می‌خوانید:

حرکت قطارهای سریع‌السیر رجا چند روز است که متوقف شده و شما در مصاحبه‌ای علت آن را مشکلات جدی شرکت و عدم انجام وظایف توسط دولت عنوان کرده‌اید. چرا پیش‌بینی لازم در این زمینه صورت نگرفته بود؟

پیش‌بینی‌های لازم صورت گرفته بود و ما در ۳۰ ماه گذشته در حال تلاش هستیم تا این مشکلات را مطرح کنیم و راه‌حلی برای آن یافت شود. لازم است بگویم هزینه تجهیزاتی که در بخش ریلی استفاده می‌شوند بیشتر از قیمت بلیت است و مخاطبان شما باید بدانند سرمایه‌گذاری ما هم بیشتر از آن چیزی است که تصور می‌شود. از سوی دیگر بارهای تکلیفی دولت هم که از دوره دولتی‌بودن شرکت رجا به این شرکت تکلیف شده، در حال حاضر به ما فشار می‌آورند. مثلا قطارهای حومه‌ای وجود دارند که ما به عنوان شرکت رجا وظیفه انتقال مسافرانش را انجام می‌دهیم اما دولت حمایتی از این بخش نمی‌کند. یعنی مهم‌ترین حمایتی را که باید انجام دهد و بابت این وظیفه‌ای که روی دوش ماست یارانه بدهد ، بعد از واگذاری این شرکت به تأمین اجتماعی قطع کرده است. ما مکاتبات متعددی با مسئولان دولت انجام داده‌ایم اما با وجود وعده‌ها هیچ پرداختی صورت نگرفته است. قانون صریحا می‌گوید اگر دولت خدمات یا کاری را به شرکتی بار کرد و هزینه این خدمات و وظایف مابه‌التفاوتی با درآمد آن داشت، دولت باید این مابه‌التفاوت را جبران کند.

اگر درست متوجه شده باشم، دولت رجا را به تأمین اجتماعی واگذار کرده اما رجا همچنان مشغول انجام وظایفی است که دولت می‌خواهد، درحالی‌که دولت حاضر نیست هزینه‌اش را پرداخت کند؟

دقیقا همین‌طور است. شرکت رجا در حال حاضر زیان‌ده است و مشغول انجام وظایفی است که دولت بر گردنش گذاشته است. واقعا انصاف و منطق حکم نمی‌کند شرکتی که متعلق به کارگران تأمین اجتماعی است و این همه مشکلات دارد، این همه تکالیف بر گردنش گذاشته شود و حمایتی هم انجام نشود. ما دوست نداریم خدماتمان را متوقف کنیم و حرکت قطارها متوقف شود اما وقتی بیش از ۴۰۰ مکاتبه ما با مسئولان بی‌نتیجه می‌ماند و عملا دیگر پولی برای انجام کارها نمی‌ماند، خود به خود فعالیت‌ها متوقف می‌شود. ما به تمامی مسئولان مرتبط نامه زده‌ایم، حرف ما هم روشن است؛ ما می‌گوییم مترو برای مسافری که به طور متوسط پنج کیلومتر مسیر را جابه‌جا می‌شود، از دولت یارانه می‌گیرد اما قطارهای حومه‌ای ما که به طور متوسط ۱۰۶ کیلومتر مسافران را جابه‌جا می‌کنند، هیچ یارانه‌ای از دولت نمی‌گیرند. هر گیربکس قطارهای ترنست ما ۴۰۰ هزار یورو قیمت دارد.

عذرخواهی می‌کنم. لطفا درباره معنی این ترنست و فرقش با بقیه قطارها هم توضیح بدهید؛ چون من و خیلی از مخاطبان نمی‌دانیم.

قطاری که نیازمند لوکوموتیو نیست و هر واگن خودش انرژی لازم برای حرکت خودش را تأمین می‌کند و به عبارت بهتر خودکشش است، اصطلاحا قطار ترنست می‌نامیم که قطار سریع‌السیر ماست. همان‌طور که گفتم هر گیربکس این قطار ۴۰۰ هزار یورو قیمت دارد. یک قطار ترنست چهارواگنه ۱۰۰ میلیارد تومان ارزش دارد. با وجود تأکید پیاپی ما که انبارهای ما در حال خالی‌شدن هستند، هیچ‌کس جوابگوی ما نشد. از زمان مرحوم دادمان تا همین امروز شرکت رجا تکنولوژی‌های خوب با استانداردهای قابل قبول خریده است و هر روز انبوهی از مسافران را جابه‌جا می‌کند اما این کار هزینه دارد و همه این هزینه را نمی‌شود به مردم تحمیل کرد. همه جای دنیا دولت‌ها به دلیل فواید بسیار زیاد حمل‌ونقل عمومی به آن یارانه می‌دهند. هزینه تمام‌شده مسیر تهران- مشهد برای ما ۷۲ یورو می‌شود. اگر این قیمت را از مردم بگیریم که نمی‌توانند از قطار استفاده کنند.

به موجودی انبارهایتان اشاره کردید. از نظر لجستیک الان چه وضعیتی دارید؟

ما در هفت، هشت سال گذشته خریدهایی انجام داده‌ایم که در این مدت استفاده کرده‌ایم. درحال‌حاضر ۱۲۰میلیارد تومان سفارش کالا داریم که پولش نیست. باید چه‌کار کنیم؟ از جیب کارگران تأمین اجتماعی برویم وام ۲۰درصد بگیریم و لوازم و هزینه‌های کاری را تأمین کنیم که وظیفه تحمیلی دولت است؟ شرکت رجا درحال‌حاضر هزارو ۱۰۰ میلیارد تومان زیان انباشته دارد. میانگین قیمت مسیرهای حومه‌ای ما سه‌هزار تومان است، درحالی‌که قیمت تمام‌شده آن ۳۸هزار تومان است. مشخص است که دولت باید یارانه این خدمت را بپردازد. در دهه ۸۰ هم اینها پرداخت می‌شده است، اما الان می‌گویند رجا دولتی نیست و پرداخت نمی‌کنیم. ما روزانه بیش از ۶۸ قطار حومه‌ای داریم، تهران به‌تنهایی ۵۴ قطار حومه‌ای دارد که اگر وضع همین‌طور ادامه پیدا کند، آنها هم متوقف می‌شوند.

چه تعداد قطار سریع‌السیر دارید؟

۲۰ قطار ترنست داشتیم که در این مدت هرکدام که نیازمند تعمیر بودند، به دلیل نبود قطعه و پول از خط خارج شدند و ۱۵ تا ۱۶ قطار سالم برایمان ماند که حرکت آنها نیز از شنبه متوقف شد. شرکت هم عملا توان مالی برای تحمل این هزینه را ندارد.

خواسته شما به‌طور مشخص از دولت چیست؟

سه خواسته داریم. قیمت بلیت‌ها را تا آنجا که بازار کشش دارد، افزایش بدهیم.

چرا افزایش نمی‌دهید؟

چون موقع حرف‌زدن درباره یارانه، شرکت ما خصوصی محسوب می‌شود، اما موقع انجام وظیفه قیمت تکلیفی است و دولت نمی‌گذارد قیمت بلیت‌ها را افزایش بدهیم. خواسته دوم ما این است که ارز موردنیاز برای تعمیر و خرید خدمات ما به قیمت پایه دولتی، یعنی دلار چهارهزارو ۲۰۰ تومانی در نظر گرفته شود. خواسته سوم هم این است که بابت امور تکلیفی مثل قطارهای حومه‌ای دولت یارانه پرداخت کند. در واقع این سه خواسته نیازهایی است که برای حفظ و نگهداری این مجموعه لازم است نه توسعه آن.

تصور می‌کنید چه میزان ارز دولتی نیاز دارید؟

کل ناوگان ریلی مسافری کشور که رجا هم جزئی از آن است جمعا نیازمند ۴۰ میلیون یورو است.

در مقایسه با ارزهای پرداختی در ماه‌های گذشته و حجم فعالیت‌های شما رقم بزرگی به نظر نمی‌رسد.

حرف ما هم دقیقا همین است.

با این وضعیت تکلیف خطوط ریلی جدیدی که افتتاح می‌شوند، چیست؟ اگر شما نتوانید در آنجا مسافر جابه‌جا کنید که نمی‌شود.

ما برنامه‌هایی برای خرید ناوگان جدید داریم. تأمین اجتماعی هم هزینه آن را قبول کرده و می‌گوید بابت سرمایه‌گذاری جدید پول می‌دهم، اما بابت هزینه جاری و تحمل زیان وظایف تحمیلی خیر. به همین دلیل ۱۲۰ میلیارد تومان ازسوی تأمین اجتماعی برای خرید واگن‌های جدید پرداخت شده است.

تعدادشان را هم بگویید.

۳۳ واگن از واگن پارس تحویل می‌گیریم. ۲۶ واگن تاکنون تحویل داده شده و بقیه هم تا ماه بعد تحویل داده می‌شود. از شرکت واگن‌سازی کرمان امسال تا آخر سال هشت واگن تحویل می‌گیریم. در طول دو سال اخیر هم ۱۶ واگن تحویل گرفته‌ایم؛ یعنی روی نوسازی و بازسازی هم کار کرده‌ایم.

شرکت راه‌آهن کمکی به شما نکرده است؟

بیش از ۴۳۰ میلیارد تومان به راه‌آهن ایران بدهکاریم که به دلیل مشکلات اقتصادی فعلا از ما مطالبه نمی‌کنند. این کمک راه‌آهن به ما بوده است.

درباره مکاتباتی که با دولت داشته‌اید و واکنش آنها توضیح می‌دهید؟

وزیر راه و وزیر کار و رفاه هر دو با معاون رئیس‌جمهوری مکاتبه کرده‌اند. آقای جهانگیری گفتند در بودجه سال ۹۶ دیده خواهد شد اما عمل نشد. بعد گفتند در بودجه ۹۷ خواهیم دید. اتفاق نیفتاد. امسال گفتند در بودجه ۹۸ دیده خواهد شد که باز هم نشد و می‌گویند چون شرکت خصوصی است، نمی‌توانیم به آن کمک کنیم.

اگر دولت نیازمند ارائه خدمتی است چرا به عنوان شرکت خصوصی با دولت قرارداد نمی‌بندید؟

موضوع از همین‌جا شروع می‌شود. ما هر وقت حرکت قطار را متوقف می‌کنیم و می‌گوییم قرارداد نداریم فشار سیاسی می‌آورند و نماینده‌ها ورود می‌کنند و درخواست می‌کنند لطفا فعلا شروع کنید تا مشکل حل شود اما بعد انگارنه‌انگار. این تصمیم وجود داشت که شرکت دولتی به اسم قطارهای حومه‌ای تأسیس شود که این شرکت به عنوان نماینده دولت متولی یارانه‌های قطارهای حومه‌ای شود و ما هم به عنوان پیمانکار با آن کار کنیم. ۱۸ ماه است که این پروسه ادامه دارد اما هنوز شرکت شکل نگرفته است.

دقیقا حرکت چه قطارهایی متوقف شده است؟

از شنبه قطارهای سریع‌السیر تهران-یزد و تهران-مشهد متوقف شده‌اند. مردم هم اعتراض دارند چون قطار سریع‌السیر تفاوت زیادی با قطار معمولی دارد و متأسفانه این اتفاق باعث نارضایتی شده است. اما چاره‌ای نیست چون وقتی پول نیست، هیچ‌کس نمی‌تواند مسئولیت راه‌افتادن قطاری را که از ایمنی‌اش مطمئن نیستیم، قبول کند و طبیعی است که خط متوقف می‌شود.

نیاز به شفافیت در یارانه‌های پنهان و فرابودجه‌ای

ادامه از صفحه ۴

این رویه غلطی است که دادن وام به‌عنوان عملکرد جلوه داده می‌شود. وام عملکرد نیست؛ بلکه آنچه از وام‌دادن حاصل شده، عملکرد به حساب می‌آید.مثال دیگر وام‌های بی‌حدوحصر صندوق توسعه ملی است که در مواردی افراد از اوایل دهه ۸۰ اقدام به پرداخت بدهی خود نکرده‌اند. البته این‌گونه وام‌ها از ابتدای دهه ۸۰ تحت عنوان وام از صندوق توسعه ملی واگذار نمی‌شده‌اند و حساب ذخیره ارزی و عناوین دیگری داشته‌اند. صندوق توسعه ملی نباید به جایی بدل شود که بخشی از منابع کشور در آن قرار می‌گیرد و بعد با سهولت بیشتر و تحت عناوین مختلف بدون آنکه ارزیابی عملکرد دقیقی از تخصیص منابع آن وجود داشته باشد، از محل آن هزینه شود. بودجه نیازمند شفاف‌سازی بسیار بیشتری درخصوص مصرف از محل منابع صندوق ذخیره ارزی است.برای ایجاد شفافیت در بودجه نیاز به گفت‌وگوی عمومی و اجتماعی داریم. گفت‌وگوی عمومی و اجتماعی درباره بودجه دو جنبه دارد؛ جنبه اول عمومی است؛ یعنی تلاش کنید که مقوله بودجه و نقش آن در بسامان یا نابسامان شدن کشور شناخته شود. مردم به شاخص‌هایی نظیر تورم، بی‌کاری یا در این سال‌ها به مسائل حول محور آب و محیط زیست توجه نشان می‌دهند. اینها به جایی رسیده‌اند که کسی در اهمیتشان تشکیک نمی‌کند، اما بودجه ابدا این‌گونه نیست. مردم ادراک درست و دقیقی از بودجه ندارند و جایگاه این سند در افکار عمومی شناخته‌شده نیست. این به آن معناست که باید کاری کرد تا بودجه به بخشی از شناخت عمومی بدل شود. دولت خودش هم در این راه پیش‌قدم شده است. دولت هر قدر اطلاعات دقیق‌تری در بودجه ارائه کند و بودجه برای مردم شفاف‌تر شود، حساسیت عمومی بالاتر می‌رود و بودجه زیر نورافکن‌های قوی‌تری قرار می‌گیرد و مطالبه برای اصلاحات در بودجه بیشتر می‌شود. ما برای این بخش از کار، اقداماتی انجام داده‌ایم. همین که افرادی با تخصص‌های غیراقتصادی هم وارد شده‌اند و تلاش می‌کنند بودجه را به دغدغه مردم تبدیل کنند، خودش بخشی از این تلاش است.تلاش در راستای اصلاحات در بودجه، وجهی غیرعمومی هم دارد. فهم بودجه و تحلیل آن دانش اقتصادی می‌خواهد، خصوصا اگر بخواهید اصلاحات اقتصادی را هم از مسیر بودجه انجام دهید، به تحلیلگری اقتصادی و دانش فنی از بودجه نیاز است؛ باید سازوکارهای اقتصادی کشور را شناخت. ما با جمعی متشکل از نخبگان دانشگاهی درباره اصلاح یارانه‌های پنهان انرژی طرحی جامع داده‌ایم و با صحبت و رایزنی با مسئولان ذی‌ربط با آنها در این راستا به جمع‌بندی مشترکی دست یافتیم اما به دلیل برخی ملاحظات این طرح به اجرا نرسید و در بودجه گنجانده نشد. افرادی هم هستند که از وضعیت فعلی منتفع هستند و تلاش خود را برای ممانعت از اصلاحات در بودجه، دائم به کار می‌گیرند.ما در اکثر کشورهای دنیا شاهد ایجاد سامانه‌ای برای ایجاد شفافیت در بودجه هستیم؛ به‌طور مثال سایت USA.gov از نمونه‌های آن است. در ایران به دلیل وجود موارد گفته‌شده چنین اقدامی به‌طور رسمی از سوی دولت صورت نگرفته است اما عده‌ای از نخبگان با ایجاد چنین سایت‌هایی به‌طور خودجوش به چنین اقدامی دست زده‌اند که نشان می‌دهد اگر ذره‌ای به شرکت‌ها و گروه‌های دانش‌بنیان میدان داده شود کمک قابل توجهی به ایجاد شفافیت در سیاست‌های دولت به‌خصوص بودجه خواهند کرد.

*عضو هیئت‌علمی دانشگاه شهید بهشتی

**کارشناس اقتصادی

خبر

ممنوعیت ترخیص ۱۳ هزار خودروی خارجی برداشته شد

● **فارس:** دولت ممنوعیت واردات خودروهای خارجی دپوشده در گمرکات و مناطق آزاد را لغو کرد. براساس مصوبه جدید دولت که از سوی اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس‌جمهور، ابلاغ شده خودروهای موجود در اماکن گمرکی، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی دارای قبض انبار تعیین‌تکلیف شد. طبق اظهارات مسئولان بالغ بر ۱۳ تا ۱۴ هزار خودرو درحال‌حاضر مشمول این مصوبه می‌شوند که امکان ترخیص آنها وجود دارد. بر اساس این مصوبه که در ۱۶ دی ۹۷ ابلاغ شده : ۱- ثبت سفارش برای واردات خودروهای سواری (بدون رعایت سال ساخت) که تا تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه دارای قبض انبار اماکن گمرکی، مناطق آزاد تجاری - صنعتی با مناطق ویژه اقتصادی می‌باشند، به‌صورت بدون انتقال ارز و از محل ارز متقاضی با اظهار منشأ ارز به بانک مرکزی بلامانع است؛ همچنین کلیه ثبت سفارشات قبلی خودرو «اعم از بانکی و غیربانکی» لغو می‌شود. ۲- خودروهای با ارزش بیش از ۴۰ هزار دلار با محاسبه و پرداخت ۴۰ واحد درصد سود بازرگانی، مازاد بر مأخذ حقوق ورودی مندرج در کتاب مقررات صادرات و واردات، براساس شرایط بند «۱» این تصویب‌نامه قابل ثبت سفارش و ترخیص می‌باشند. ۳- مهلت ترخیص خودروهای موضوع بندهای «۱» و «۲» این تصویب‌نامه، چهار ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب‌نامه تعیین می‌شود. ۴- در راستای صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان، قبل از ترخیص خودروهای موضوع این تصویب‌نامه گمرک پس از اخذ تأییدیه سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، نسبت به ترخیص با رعایت مقررات اقدام خواهد کرد. ۵- ترخیص خودروهای با حجم موتور بالاتر از دوهزارو ۵۰۰ سی‌سی کماکان امکان‌پذیر نبوده و مشمول این تصویب‌نامه است. ۶- اجرای این تصویب‌نامه و ترخیص خودروهای مشمول، مانع رسیدگی قضائی به تخلفات و جرائم متخلفان در واردات خودرو نخواهد بود. ۷- ضوابط ورود و ترخیص خودروهای موضوع این تصویب‌نامه و دستورالعمل اجرائی آن در چارچوب قوانین مربوط ظرف یک هفته توسط وزیر صنعت، معدن و تجارت ابلاغ خواهد شد.