

تاریخ: ۱۴۰۲/۳/۱۳

شماره: ۱۴۰۲۰۳/۲۰۴۳۱

جناب آقای دکتر منطقی

معاون محترم صنایع حمل و نقل و وزارت صنعت، معدن و تجارت

موضوع: بررسی ابلاغیه الزام اجرای استانداردهای تعلیقی خودرویی شورای عالی استاندارد ایران
با سلام به استحضار میرسانند: در دیماه سال ۱۴۰۱، نامه ای از سوی وزارت صمت به شرکتهای خودروسازی کشور در خصوص اجرایی شدن بند ۴ مصوبه جلسه ۱۱۵ شورای عالی استاندارد مبنی بر زمانبندی مورد توافق وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت و رئیس محترم سازمان ملی استاندارد ایران با درج جدول زمانبندی **اجرای استانداردهای تعلیقی** ارسال گردید. در این ابلاغیه، مهلت اجرای ۷ استاندارد تعلیقی که **مقرر شده بود بعد از شرایط تحریم اجرایی شود**، پایان تیر ماه ۱۴۰۲ در نظر گرفته شد و مقرر شد بعد از این تاریخ سازمان استاندارد از شماره گذاری خودروهای تولیدی فاقد استانداردهای مذکور، جلوگیری نماید. البته در جلسه دیماه انجمن که با حضور حضرتعالی تشکیل شد اعلام گردید که امکان اجرای کامل استانداردهای تعلیقی تا آخر تیرماه سال جاری میسر نمی باشد.

در این نامه ضمن توضیح استانداردهای جدید و ملاحظاتی که برای اجرای آنها لازم است، درباره عواقب این تصمیم عجولانه و غیرعلمی توافق وزارت صمت با سازمان مذکور بر صنعت خودرو (اعم از سواری و تجاری) مطلب ارائه می شود.

زمانبندی اجرای استانداردهای تعلیقی

▪ استانداردهای جدید در خودروهای سواری و تجاری بسته به گروه های مختلف خودرویی، مجموعاً شامل ۹ استاندارد می باشد. برای اجرای دو استاندارد جدید **چراغ روشنایی در روز و چراغ اتوماتیک** برای برخی گروه های خودرویی تا پایان اسفند ۱۴۰۱ و برای برخی دیگر تا پایان اردیبهشت ۱۴۰۲ و برای ۷ استاندارد **نشانگر تعویض دنده (GSI)**، **نشانگر فشار باد تایر (TPMS)**، **حفاظت از عابر پیاده**، **کنترل پایداری در ترمزگیری (ESC)**، **هشدار انحراف از مسیر (LDWS)**، **ترمز اضطراری پیشرفته (AEBS)** و **استحکام کابین** تا پایان تیر ماه ۱۴۰۲ از سوی سازمان ملی استاندارد مهلت داده شده است.

ملاحظات اجرای استانداردهای جدید

ملاحظات و شرایط لازم برای پیاده سازی استانداردهای تعلیقی، به گونه ای است که در صورت اجرای ناقص، نه تنها ارزش افزوده ای در بالابردن کیفیت و عملکرد خودرو نخواهند داشت؛ بلکه سیستمهای ایمنی موجود در خودرو را نیز مختل خواهند کرد و افزایش قیمت چند ده میلیون تومانی در خودروهای سواری و چند صد میلیون تومانی در خودروهای تجاری را به همراه خواهد داشت.

▪ پیاده سازی عملکردهای ESC، AEBS و LDWS مستلزم تجهیز خودرو به سامانه رادار ۷۷ گیگاهرتز و دوربین پیشرفته و سامانه تحلیلی بسیار سریع و حجم زیاد اجرای تغییرات در زیرساختهای خودرو از جمله سامانه های برق و الکترونیک خودرو و همکاری بسیار نزدیک شرکتهای خارجی و انتقال خودروها جهت تست به خارج از کشور است.

▪ به منظور تنظیم و کالیبراسیون این سامانه ها، مدت زمان حداقل ۱۸ تا ۲۴ ماه در خارج از کشور (دو زمستان و یک تابستان) در زمین های آزمون مخصوص لازم است.

▪ سامانه های فوق و نیز سیستم های مربوط به استانداردهای GSI و TPMS دارای تامین کننده داخلی نبوده و همچنین مراکز، امکانات، تجهیزات و زمین مناسب برای اجرای آزمونهای مورد تایید سازمان ملی استاندارد برای استانداردهای مذکور و نیز استانداردهای استحکام کابین و محافظت از عابر پیاده در داخل کشور موجود نمی باشد. ضمناً مطابق در خواست سازمان ملی استاندارد ایران بدلیل عدم امکان حضور کارشناسان سازمان مذکور در مراکز اروپایی، تاییده اروپایی (E-mark) در خصوص استانداردهای فوق نیز باید اخذ و تطابق تولید (COP) نیز در حین تولید اجرایی گردد که مستلزم نمونه برداری سالیانه از انواع محصولات و ارسال آنها به مراکز آزمون خارج از کشور می باشد.

▪ در عملکرد سامانه های فوق، شرایط جاده و علائم و خط کشیهای مسیر، چراغهای راهنمایی و رانندگی یکی از الزامات اساسی می باشد که در عمل بسیاری از جاده های کشور هنوز آمادگی لازم در این خصوص را ندارند و حتی بعد از پیاده سازی، نیاز به کالیبراسیون محلی سامانه های فوق جهت تطابق با جاده ها و علائم راهنمایی و رانندگی کشور ایران دارد. این موضوع باعث شده است که حتی رانندگان خودروهای وارداتی که به سامانه های فوق مجهز هستند، جهت اجتناب از اشتباه عملکردی و بروز تصادفات، اقدام به غیر فعال نمودن این سامانه ها بر روی خودروهای خود مینمایند!

▪ با توجه به جهش تولید انواع خودرو به ویژه در سال گذشته و سال جاری و گسترش شبکه سازندگان داخلی قطعات و مجموعه های خودرویی، توقف تولید این محصولات ضربه سنگینی به صنعت خودروی کشور و بازگشت به دوران رکود و بیکاری در شرکت های خودروسازی و شرکتهای تابعه تولید کننده مجموعه ها و سازندگان قطعات خواهد بود.

این استانداردها در برخی از کشورها اجباری شده است و در آمریکا و حتی کشورهای که دسترسی آسانی به این فناوریها دارند، به صورت انتخابی در حال اجرا است. ضمناً با توجه به نوپا بودن این موضوع در کشورهای غیر اروپایی، کلیه خودروهایی که در حال حاضر از سمت چین وارد می شوند و مجوز سازمان ملی استاندارد را هم به راحتی اخذ میکنند فاقد عملکرد مناسب هستند و با درجه هوشیاری پایین در خودروها نصب شده و در بسیاری از اوقات غیر فعال و یا با عملکرد ناقص می باشند.

البته این انجمن در سال گذشته طی جلسات متعدد با کارشناسان خودروهای تجاری و با توجه به زمان بربودن برخی استانداردها طی نامه شماره ۱۴۰۱۰۳/۲۰۳۵۲ مورخ ۱۴۰۱/۳/۱۰ جدول زمانبندی اجرای استانداردهای تعلیقی را به دفتر صنایع خودرو اعلام نموده است (تصویر پیوست).

البته **مشابه این تصمیم** مربوط به مصوبه هیات وزیران برای آلاینده‌گی در سطح کشور برای خودروهای تجاری در سال ۱۳۹۷ بود. در آن زمان معیار آلاینده‌گی یورو ۴ با افزودن فیلتر دوده (DPF) در خودروهای کار (تجاری) اجباری شد و **علیرغم اعتراض خودروسازها مبنی بر غیر علمی بودن** این تصمیم و عدم همخوانی با وضعیت موجود کشور، تا این زمان هنوز در حال اجرایی شدن است، میلیونها دلار هزینه جهت نصب فیلتر دوده شده است که به خاطر نامناسب بودن سوخت دیزل در کشور، بعد از تحویل از کارخانه توسط مشتری از روی خودروها باز میشود و فقط در هنگام معاینه فنی خودروها به صورت موقت نصب میشوند! مصوبه ای که موجب بالارفتن چشمگیر قیمت خودروها بدون اثرگذاری در کاهش آلودگی و افزایش نارضایتی مشتری و آسیب رساندن به موتورهای این خودروها شده است.

با توجه به موارد مذکور در صورت **عدم اقدام جدی در به تاخیر انداختن استانداردهای تعلیقی حدود ۷۰٪ خودروهای سواری پرتیراژ و ۱۰۰٪ وانت های تولیدی کشور و ۵۰٪ خودروهای تجاری از اول مرداد ماه قابل شماره گذاری نخواهد بود.**

لذا خواهشمند است دستور اقدام عاجل جهت متقاعد نمودن سازمان ملی استاندارد ایران به **تمدید زمانبندی اجرای استانداردهای تعلیقی بر اساس موارد مذکور** بفرماید.

دکتر
احمد نعمت بخش
دبیرانجمن خودروسازان ایران

رونوشت:

- جناب آقای مهندس نیازی، سرپرست محترم وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت استحضار
- جناب آقای دکتر توکلی، مدیر کل محترم دفتر صنایع خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت استحضار
- مدیران محترم عامل شرکتهای خودروساز جهت استحضار