شرایط فروش

آغاز طرح پیش‌فروش پنج محصول کرمان موتور ویژه شهریور و مهر

شرکت کرمان موتور طرح پیش‌فروش دو مرحله‌ای پنج محصول خود را برای تحویل در اردیبهشت ۱۴۰۵ آغاز کرد. این طرح شامل خودروهای KMC X5، KMC T9، KMC J7، KMC Eagle و KMC SR3 است. ثبت‌نام از چهارشنبه ۲۶ شهریورماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا پایان روز سه‌شنبه ۱۵ مهرماه ادامه خواهد داشت.
در این طرح پیش‌فروش، پرداخت وجه خودرو در دو مرحله انجام می‌شود؛ مرحله اول هنگام ثبت‌نام توسط متقاضی و مرحله دوم پس از صدور دعوتنامه از سوی این شرکت خواهد بود. براساس اطلاعات اعلام‌شده، سود مشارکت برای مبالغ واریزی معادل ۳۰ درصد سالانه و سود انصراف برابر با ۲۶ درصد سالانه تعیین شده است. همچنین، در صورت تأخیر در تحویل خودرو، مبلغی به عنوان جریمه تأخیر با نرخ ۱.۵ درصد ماهانه محاسبه و پرداخت خواهد شد. پیکاپ KMC T9 به یک پیشرانه ۲ لیتری توربوشارژ با فناوری تزریق مستقیم سوخت (GDi) مجهز است که توان تولید ۲۲۱ اسب بخار قدرت و ۳۹۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. نیروی تولیدی این موتور از طریق یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک (AT) ساخت کمپانی DAE به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. سیستم ترمز این پیکاپ نیز در هر دو محور دیسکی است که ترمزهای جلو دارای قابلیت خنک‌شونده هستند. مصرف سوخت ترکیبی اعلام‌شده برای این پیکاپ، ۹.۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

ماشین وارداتی

آغاز پیش‌فروش سابرینا U5 پلاس با قیمت قطعی

پیش‌فروش سدان وارداتی جدیدی با نام «سابرینا U5 پلاس» با قیمت قطعی و موعد تحویل ۹۰ روز کاری آغاز شد. این طرح از ساعت ۹ صبح روز چهارشنبه، ۲۶ شهریورماه ۱۴۰۴، از طریق وب‌سایت رسمی شرکت دیارخودرو و نمایندگی‌های مجاز در دسترس متقاضیان قرار گرفت.
براساس بخشنامه منتشرشده، قیمت قطعی این خودروی وارداتی ۱ میلیارد و ۴۹۵ میلیون تومان اعلام شده و متقاضیان باید در زمان ثبت‌نام، مبلغ ۶۶۰ میلیون تومان به‌عنوان پیش‌پرداخت واریز کنند. مابقی مبلغ در دو مرحله یک ماه و دو ماه پس از ثبت‌نام (هر بار ۱۵۰ میلیون تومان) و در نهایت تسویه کامل در زمان صدور دعوتنامه پرداخت خواهد شد. برای این طرح، سود مشارکت سالانه ۱۲ درصد و سود انصراف ۱۷.۵ درصد در نظر گرفته شده است. همچنین در صورت تأخیر در تحویل خودرو، شرکت متعهد به پرداخت جریمه تأخیر سالانه ۳۰ درصدی خواهد بود. کلیه هزینه‌های قانونی مانند مالیات، بیمه و عوارض بر اساس تعرفه‌های مصوب سال ۱۴۰۴ محاسبه می‌شود و در صورت تغییر قوانین، مابه‌التفاوت از خریدار دریافت خواهد شد. سابرینا U5 پلاس، نسخه ارتقا یافته‌ای از یکی از محصولات پیشین برند بیجینگ (BAIC) است که وارد بازار ایران شده است. این خودرو از پیشرانه ۱.۵ لیتری تنفس طبیعی با قدرت ۱۱۲ اسب بخار و گشتاور ۱۴۲ نیوتن‌متر بهره می‌برد و نیروی خود را به چرخ‌های جلو از طریق گیربکس CVT منتقل می‌کند. این سدان وارداتی در رنگ‌های سفید و مشکی عرضه می‌شود و در رقابت مستقیم با سدان‌های چینی دیگر بازار قرار خواهد گرفت.

بازار خودرو

بازار خودرو همچنان در نوسان

برخلاف انتظار کاهش قیمت در بازار خودرو، برخی مدل‌ها دوباره با افزایش محدود قیمت مواجه شدند. با تثبیت نسبی نرخ ارز، روند نوسانات قیمتی کند شده اما باز هم شاهد رشد اندکی در برخی خودروها هستیم.
براساس گزارش‌ها، شاهین G دنده‌ای در ۲۶ شهریور با قیمت یک میلیارد تومان معامله شد که حدود ۱۰ میلیون تومان نسبت به روز قبل افزایش داشت.
شاهین G اتومات CVT نیز با ۱۰ میلیون تومان رشد به یک میلیارد و ۲۰ میلیون تومان رسید.
در مقابل، رانا پلاس با کاهش ۱۰ میلیون تومانی به ۷۹۰ میلیون تومان بازگشت و از کانال ۸۰۰ میلیونی پایین آمد.
ری‌را نیز با ۳۰ میلیون تومان کاهش، به یک میلیارد و ۷۳۰ میلیون تومان رسید.
از سوی دیگر، سهند S دنده‌ای بنزینی با ۵ میلیون تومان افزایش، ۶۴۵ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد.
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتری نیز با افزایش ۱۰ میلیون تومانی نسبت به روز قبل، به قیمت یک میلیارد و ۲۰۵ میلیون تومان افزایش یافت.
لاماری ایما مدل ۱۴۰۴ نیز بدون تغییر و در سطح ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان باقی ماند.

دو عضو کمیسیون صنایع در گفت‌وگو با «ایران»:

مجلس موافق کاهش تعرفه واردات از راه قانونی است

گزارش

یاسمن صادق‌شیرازی
گروه خودرو

در حالی که بسیاری از فعالان بازار خودرو چشم‌انتظار گشایش مسیر واردات بودند، اختلاف حقوقی تازه‌ای میان دولت و مجلس، بار دیگر مسیر واردات خودرو را به چالش کشاند. هیأت تطبیق مقررات مجلس برای دومین بار مصوبه دولت درباره اعمال تعرفه پلکانی برای واردات خودرو را مغایر با قانون بودجه سال ۱۴۰۴ اعلام کرده و رأی مقدماتی خود را به معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری ابلاغ کرده است. این تصمیم، عملاً واردات خودرو را در نیمه اول سال جاری متوقف کرده؛ به‌طوری‌که تاکنون هیچ ثبت‌سفارشی انجام نشده و واردکنندگان در بلاتکلیفی به سر می‌برند.

ماجرا از کجا آغاز شد؟

نخستین جرقه اختلاف بر سر تعرفه واردات خودرو در خرداد ۱۴۰۴ زده شد؛ زمانی که دولت در بحبوحه جنگ ۱۲روزه، آیین‌نامه واردات خودرو را با تعرفه‌های پلکانی ۲۰ تا ۱۹۰ درصدی تصویب کرد. این در حالی بود که طبق قانون بودجه ۱۴۰۴، که پیش‌تر در مجلس تصویب شده و به تأیید مجمع تشخیص مصلحت نظام نیز رسیده بود، تعرفه واردات خودرو باید به‌صورت ثابت و ۱۰۰ درصدی تعیین می‌شد. در پی این اقدام، فردی به نام اسماعیل آقایی؛ از دولت، وزارت صمت و هیأت وزیران به دیوان عدالت اداری شکایت کرد. نتیجه این شکایت، صدور دستور موقت توقف اجرای آیین‌نامه بود. در واکنش، دولت در مردادماه اصلاحیه‌ای برای آیین‌نامه تدوین کرد که در جلسات ۲۲ و ۲۶ مرداد در هیأت وزیران بررسی و نهایتاً ۲۸ مرداد توسط معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ شد. در این اصلاحیه، با حفظ ساختار پلکانی تعرفه‌ها، برخی تعرفه‌ها کاهش یافت؛ اقدامی که دولت آن را در راستای عدالت تعرفه‌ای و تسهیل واردات خودروهای اقتصادی‌تر عنوان کرد. حتی وزارت صمت نامه‌ای به معاون حقوقی رئیس‌جمهور نوشت تا در راستای اهمیت به وضعیت اقتصادی مردم، تعرفه پلکانی واردات خودرو پابرجا باشد.

واکنش نمایندگان مجلس به ماجرا: تعرفه پلکانی یا ثابت؟

با وجود این اصلاحیه، هیأت تطبیق مقررات مجلس بار دیگر وارد عمل شد و مصوبه جدید دولت را نیز مغایر بند «ر» تبصره (۱) قانون بودجه ۱۴۰۴ دانست؛ بندی که تعرفه واردات را به صورت قطعی ۱۰۰ درصد تعیین کرده است. بهنام رضوانی، عضو کمیسیون صنایع مجلس به «ایران» درباره این اختلاف، گفت: «نظر اولیه کمیسیون صنایع، تعرفه ۶۰ درصدی بود. اما نهایتاً تعرفه ۱۰۰ درصدی در قانون بودجه تصویب شد. با این حال، در بحث کارشناسی، معتقد بودیم باید برای خودروهای برقی و عمومی، امتیازهای ویژه‌ای در نظر گرفته شود.»
او توضیح داد: «اما دولت مصوبه‌ای ارائه داد که همه خودروها را به یک صورت و به شکل پلکانی تقسیم‌بندی کرده و تعرفه‌ها را از ۲۰ تا ۱۹۰ درصد تعیین کرد. این در حالی بود که پیش از این در قانون بودجه ۱۴۰۴، تعرفه ثابت ۱۰۰ درصدی تصویب شده بود.»
رضوانی همچنین از تشکیل جلسات تخصصی در کمیسیون صنایع خبر داد و گفت: «هفته گذشته جلسه‌ای با حضور خودروسازان داخلی داشتیم. پس از تعطیلات مجلس، اولین جلسه رسمی درباره واردات خودرو با حضور وزارت صمت، بانک مرکزی، گمرک و سایر دستگاه‌های ذی‌ربط برگزار می‌شود تا این موضوع یک‌بار برای همیشه تعیین تکلیف شود.»
او تأکید کرد که نظر بخش زیادی از اعضای کمیسیون، حمایت از تعرفه پلکانی برای خودروهای خاص از جمله برقی‌هاست و ابراز امیدواری کرد که با همکاری همه نهادها، این بن‌بست حل شود.

> محمد رستمی عضو کمیسیون صنایع: مجلس موافق کاهش تعرفه‌هاست، اما این مسأله باید به‌صورت قانونی و شفاف یک‌بار برای همیشه حل شود

مغایرت قانونی تعرفه واردات پلکانی خودرو

محمد رستمی، عضو دیگر کمیسیون صنایع مجلس، در گفت‌وگو با «ایران» درباره نامه هیأت تطبیق مقررات مجلس به دولت توضیح داد: «ابتدا مجلس بر تعرفه ۶۰ درصدی برای واردات خودرو تأکید داشت، اما نهایتاً قانون بودجه سال ۱۴۰۴ در بند (ر) تبصره (۱) حقوق ورودی خودروهای وارداتی را به‌طور صریح ۱۰۰ درصد تعیین کرد. بنابراین هرگونه مصوبه‌ای که تعرفه را کمتر یا به صورت پلکانی تنظیم کند، مغایر قانون است. در واقع، مجلس موافق کاهش تعرفه‌هاست، اما این مسأله باید به‌صورت قانونی و شفاف حل شود.»
او با اشاره به مغایرت قانونی تعرفه پلکانی واردات خودرو تأکید کرد: «مصوبه دولت در خرداد ۱۴۰۴ که تعرفه‌ها را به صورت پلکانی تعیین کرده بود، در عمل منجر به کاهش تعرفه برای برخی خودروها می‌شد که این خلاف قانون است.»
به گفته رستمی، هیأت تطبیق مقررات پس از بررسی این مصوبه، آن را مغایر با قانون تشخیص داده و رأی مقدماتی خود را به دولت ابلاغ کرده است: «دولت ۱۰ روز فرصت دارد مستندات خود را ارائه کند تا هیأت نظر نهایی را اعلام کند. در صورت تأیید نظر هیأت تطبیق، مصوبه دولت یا باید لغو یا اصلاح شود.»

ضرورت تدوین لایحه‌ای برای اصلاح تعرفه

او البته یک راهکار هم برای اصلاح این مصوبه پیشنهاد داد. این عضو کمیسیون صنایع مجلس گفت: «اگر رأی هیأت تطبیق به صورت قطعی پذیرفته شود، مصوبه دولت باید لغو یا اصلاح شود تا مطابق قانون بودجه باشد و تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد بازگردد. در غیر این صورت، دولت می‌تواند لایحه‌ای به مجلس ارائه دهد تا قانون تغییر کند. به این صورت می‌توان این مسأله را بدون مغایرت قانونی پیش برد.» اگرچه باید در نظر گرفت فرآیند تنظیم و ارسال لایحه زمان‌بر است و باز هم واردات خودرو را با کندی مواجه می‌کند.
این عضو کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «اگر دولت همچنان به سیاست پلکانی اعتقاد دارد، باید از مسیر قانونی اقدام کند؛ یعنی لایحه‌ای به مجلس ارائه دهد تا پس از تصویب، قانون تغییر یابد. در غیر این صورت، ادامه مسیر فعلی صرفاً منجر به تعلیق واردات خواهد شد.»

خودرو، ابزار رقابت یا کالای لوکس؟

تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو در ظاهر، می‌تواند ابزاری برای حمایت از تولید داخلی تلقی شود، اما پیامدهای آن بسیار گسترده‌تر است. با اعمال تعرفه بالا، عملاً واردات خودرو فقط برای اقشار مرفه امکان‌پذیر می‌شود؛ این در حالی است که یکی از کارکردهای واردات، ایجاد رقابت برای بهبود کیفیت تولید داخلی است. در غیاب رقابت خارجی، خودروسازان داخلی بدون انگیزه برای ارتقای کیفیت یا کاهش قیمت به تولید ادامه می‌دهند. تجربه سال‌های اخیر نشان داده است که حمایت بلندمدت بدون فشار رقابتی، به انحصار و افت کیفیت منتهی می‌شود.

پایان سردرگمی یا تداوم کشمکش؟

در حال حاضر، واردات خودرو به بن‌بستی قانونی و اجرایی رسیده است. دولت تلاش می‌کند با سیاست تعرفه‌های پلکانی، ملاحظات اقتصادی و زیست‌محیطی را مد نظر قرار دهد، اما مجلس بر اجرای دقیق قانون بودجه تأکید دارد. در این میان، گمرک که مسئول اجرای سیاست‌های تجاری است، در وضعیت بلاتکلیفی قرار گرفته است. علاوه بر این، فشارها و شکایات حقوقی مخالفان واردات، چه در مجلس و چه در سایر نهادها، عملاً فضای عملیاتی واردات خودرو را محدود کرده است. اکنون باید منتظر باشیم تا ببینیم آیا جلسات آتی کمیسیون صنایع و گفت‌وگوهای دولت و مجلس می‌تواند این بن‌بست را رفع کند یا این کشمکش به یک چالش فرسایشی تبدیل خواهد شد که تنها بازار خودرو و مصرف‌کنندگان را متضرر خواهد کرد؟

لقب ایمن‌ترین خودرو در بازار چین به مزدا EZ-60 رسید

شاسی بلند برقی چینی در بین ۱۰ خودروی برتر از نظر طراحی و ایمنی

ترجمه

گروه خودرو

نتایج سالانه جوایز «۱۰ خودروی برتر بدنه خودرو در چین» در ۱۳ سپتامبر ۲۰۲۵، اعلام شد که در میان برندگان، مزدا Ez-60 نیز قرار گرفت و علاوه برآن، جایزه بهترین مواد ساخت را کسب کرد.
همچنین خودروهای جیلی Galaxy M9، زیکرX۷، لی i8 و وولین Bin-go S در فهرست ۱۰ خودروی برتر قرار گرفتند. این جوایز که توسط مرکز تحقیقات و فناوری خودروی چین (CATARC) و با همکاری کارشناسان صنعت برگزار می‌شود، یکی از معتبرترین تقدیرها در حوزه مهندسی بدنه خودرو در چین به شمار می‌آید.
مزدا اعلام کرد، Ez-60 به دلیل ایمنی ساختاری، نوآوری در مواد استفاده شده و کیفیت تولید، مورد تقدیر قرار گرفته است. این شرکت به مجموعه آزمایش‌هایی اشاره کرد که در ۱۲ سپتامبر تحت عنوان چالش «جاده جنگجو» انجام شد. خودرو در این آزمون‌ها با شرایط سختی مواجه می‌شود، از جمله برخورد از جلو با سرعت ۱۱۰ کیلومتر بر ساعت، واژگونی از ارتفاع ۳۵ متری و غوطه‌وری ۳۰ دقیقه‌ای پس از تصادف.
مزدا گزارش داد، فضای سرنشینان کاملاً سالم باقی ماند، سیستم‌های ایمنی مانند کمربند و کیسه هوا به درستی عمل کردند و پک باتری بدون بروز اتصال کوتاه یا آتش‌سوزی پایدار ماند.
بدنه Ez-60 با درصد بالایی از فولاد پیشرفته ساخته شده که با همکاری شرکت باوستیل توسعه یافته است. ساختار بدنه شامل ۸۶.۵ درصد فولاد با استحکام بالاست که از این میان ۲۷.۴۵ درصد فولاد شکل‌پذیر با استحکام تا ۲۰۰۰ مگاپاسکال را شامل می‌شود.
طراحی این خودرو دارای تقویت‌های متعددی مانند چهار تیرک ضربه‌گیر جلو، محافظ پنج لایه ستون A و تیرک‌های کناری با استحکام ۲۰۰۰ مگاپاسکال است. این مدل با ۹ کیسه هوا مجهز شده که شامل کیسه هوای پرده‌ای طولانی و کیسه هوای مرکزی برای کاهش خطر ضربه ثانویه در تصادفات جانبی می‌شود. کیسه هوای پرده‌ای (Long side curtain airbag) نوعی کیسه هواست که از سقف خودرو در طول پنجره‌های جانبی باز می‌شود تا سرنشینان را در تصادفات جانبی محافظت کند.

> این دومین‌باری است که مزدا موفق به کسب جایزه «۱۰ خودروی برتر بدنه» در چین می‌شود، پس از کسب همین جایزه برای مدل مزدا ۳. Ez-60، قرار است به طور رسمی در ۲۶ سپتامبر عرضه شود

در زمینه دوام، از فولاد آلیاژی روی-آهن GA برای مقاومت در برابر خوردگی استفاده شده، خطوط ترمز تحت شرایط ۳۰۰۰ ساعته اسپری نمک تست شده‌اند و حفاظت باتری نیز برای مقاومت طولانی‌مدت در برابر خوردگی ارزیابی شده است.
مزدا همچنین اعلام کرد، سیستم‌های تعلیق و ترمز تحت آزمایش‌های طولانی‌مدت معادل بیش از ۱۰ سال استفاده قرار گرفته‌اند. کاهش نویز نیز از دیگر تمرکزهای این خودرو است؛ با استفاده از ۱۷.۶ مترمربع مواد جاذب صدا، شیشه‌های آکوستیک چندلایه و بیش از ۱۰۰ نقطه مهر و موم شده در سراسر بدنه. مهر و موم (Sealing) فرآیندی است برای جلوگیری از نفوذ صدا، آب و گرد و غبار به داخل خودرو از طریق درزها و اتصالات بدنه.
تولید Ez-60 در کارخانه مزدا در نانجینگ انجام می‌شود؛ کارخانه‌ای که به گفته شرکت، از انعطاف‌پذیری بالایی برخوردار است و قادر به تولید ۸ مدل مختلف، اعم از خودروهای برقی و احتراق داخلی است. این کارخانه بیش از ۸۰۰ روبات جوشکاری و سیستم‌های پیشرفته نظارت بر گشتاور دارد و ردگیری هر قطعه اصلی خودرو در آن اعمال می‌شود.
این دومین‌بار است که مزدا موفق به کسب جایزه «۱۰ خودروی برتر بدنه» در چین می‌شود، پس از کسب همین جایزه برای مدل مزدا ۳. Ez-60، قرار است به طور رسمی در ۲۶ سپتامبر عرضه شود و خودروها هم‌اکنون به نمایندگی‌ها در سراسر کشور رسیده‌اند.

نیم کلاچ

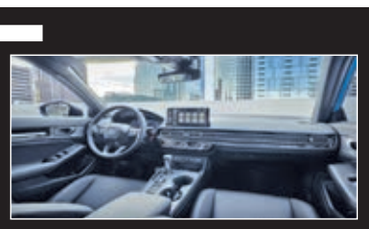
تشتت آرا مانع حل مسأله تعرفه واردات خودرو

قائم‌مقام وزارت صمت:
همچنان معتقد به تعرفه پلکانی و تسهیل واردات هستیم

سارا غضنفری
دبیرگروه خودرو

خردادماه امسال آیین‌نامه واردات خودرو با نگاه ویژه به تسهیل واردات و اجرای تعرفه پلکانی ابلاغ شد. فرآیند چند مرحله‌ای برای اجرای تعرفه پلکانی به وجود آمد. در آخرین مرحله که هفته گذشته بود؛ کمیسیون تطبیق مجلس تعرفه پلکانی را خلاف قانون بودجه دانست و اعلام کرد باید تعرفه ۱۰۰درصدی اعلام شود.
محمدصادق مفتح، قائم‌مقام وزیر صمت درباره اینکه چه اتفاقاتی برای واردات خودرو افتاده است به «ایران» می‌گوید: «واقعیت این است با تمام این مسیرهایی که واردات خودرو طی کرده است همه به دنبال راه‌حلی هستند تا این موضوع به نتیجه برسد. در واقع یک اجماعی بین وزارت صمت، مجلس، دولت و تمام نهادهایی که با مقوله واردات خودرو در ارتباط هستند صورت بگیرد تا در قالب یک آیین‌نامه ارائه شود. در واقع سعی شود رضایت هرکدام از بخش‌هایی که به گوشه‌ای از این ماجرا (فرآیند تعرفه پلکانی) اعتراض داشتند؛ جلب شود. یعنی آیین‌نامه‌ای مورد وفاق همه تهیه شود. وزارتخانه معتقد است این تعرفه‌ها بسته به نوع اتومبیل و مصرف باید باشد. باید تشویق کنیم ماشین‌های کم‌مصرف و ماشین‌هایی که رقیب خودروهای داخلی نیستند راحت‌تر وارد شوند و خودروهایی که لوکس هستند یا طبقه مرفه استفاده می‌کنند مالیات بیشتری بدهند.» او درباره اینکه چرا دولت یک لایحه به مجلس برای حل این موضوع ارسال نمی‌کند نیز می‌گوید: «به دلیل اینکه یک اجماعی درباره راه‌حل تعرفه پلکانی به وجود نیامده است. نقطه نظرات در این موضوع متفاوت است. حتی در خود دولت و مجلس این اختلاف نظرها وجود دارد که چگونه هم واردات را تسهیل کنیم هم قیمت خودرو تغییر نکند و هم از تولید داخلی خودرو حمایت شود. از سوی دیگر، تولیدکننده داخلی نیز متضرر نشود و هم از سمت دیگر تورم و گرانی در بازار داخل ایجاد نشود. اینها مسائلی است که در موردش یک نظر واحدی وجود ندارد. اگر نه که حتماً دولت با ارسال یک لایحه این ماجرا را حل می‌کرد ولی حتماً دلیلی دارد که این اتفاق رخ نداده است. واقعیت این است وزارتخانه تلاش خودش را در زمینه تسهیل واردات خودرو کرده و ادامه می‌دهد. یکی از مسائلی که باید بر سر آن اجماع شود همین موضوع تعرفه واردات ۱۰۰درصدی است. ما معتقدیم هیچ اقدام مخالف قانونی صورت نگرفته است. هیچ بخش تعرفه پلکانی مغایرتی با قانون ندارد اما قاعدتاً ما باید هم مجلس را قانع بکنیم و هم در خود دولت به اجماع نظر برسیم. به هرحال در دولت و جلساتی که با معاون اول رئیس‌جمهور داشتیم بر سر همین تعرفه پلکانی به توافق رسیده بودیم.»
قائم‌مقام وزیر در پاسخ به این سؤال که منتقدان نظریه‌ای دارند بر این مبنا که چرا دولت در ابتدا زمانی که بودجه بسته می‌شد تعرفه ۱۰۰درصدی را اعلام کرد و همان زمان تعرفه پلکانی در بودجه بسته نشد؟ نیز می‌گوید: «همان موقع هم اتفاقاً اختلاف نظرها وجود داشت که اجازه نداد تعرفه پلکانی بسته شود. متأسفانه مدت زیادی است به طور چشمگیر خودرو وارد کشور نشده است. اختلاف نظرها پیش آمده و نظرات متفاوت ایجاد شده است. جمع بین این نظرات که از نماینده مجلس، دولت، وزارتخانه، خودروسازان و حتی رسانه‌ها تشکیل شده زمان می‌برد تا به همدیگر نزدیک شود. ما امیدواریم زودتر نتیجه حاصل شود اما عملاً واردات خودرو بسته نشده است و تلاش‌ها برای حل مسأله واردات خودرو ادامه دارد.»

هوندا سیویک؛ بازگشت به یک خاطره شیرین

پیشنهاد خودرو

با باز شدن مجدد واردات خودرو، شاهد ورود دوباره خودروهایی به ایران بودیم که نسل قدیم‌شان خاطره نوستالژیک یک نسل محسوب می‌شد. هوندا سیویک جزو همین دسته‌ها خودروها به شمار می‌آید. هوندا سیویک برای ماشین‌بازها جزو خاطرات شیرین‌شان محسوب می‌شود. خودرویی که طرفداران زیادی داشت و در دهه ۸۰ حسابی روی بورس بود. نسل پنجم سیویک در دهه ۷۰ به ایران آمد و خودرویی با طراحی به مراتب مدرن‌تر از اجدادش بود که برای اولین بار نیز به طور انبوه به ایران وارد شد تا نام سیویک برای بازار کشور ما نیز همزمان با سایر نقاط جهان، به سرعت مطرح شود. ماشینی که خوراک مسابقات خیابانی و تیونرها بود. وقتی یک شرکت واردکننده این خودرو را در دوره جدید به ایران آورد باعث شد تا دوباره طرفداران این خودرو به دلیل مشخصات فنی خوب آن به سراغش بروند. یک سدان مناسب برای سفرهای داخل و خارج شهر. نسخه وارداتی سیویک برای بازار ایران به پیشرانه ۱/۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ با کد L15BG مجهز است. این موتور احتراقی به کمک سیستم تزریق سوخت مستقیم (GDI) و تکنولوژی V-Tec قادر است ۱۸۰ اسب بخار توان و ۲۴۰ نیوتن متر گشتاور را تولید کند.