

گفت‌وگوی «ایران» با مدیرکل نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان استاندارد

خودروها باید از ۱۲۲ خان عبور کنند

خودروسازان تا سال ۱۴۱۱ برای انطباق استانداردهای جدید فرصت دارند



گفت‌وگو

یاسمن صادق شیرازی
گروه خودرو

سال آینده به‌تدریج اجرایی شوند و در صورت رعایت نشدن، ادامه شماره‌گذاری خودرو را با مشکل مواجه کنند. «ایران» در گفت‌وگو با علی عبیدی، مدیرکل نظارت بر اجرای استاندارد صنایع فلزی سازمان ملی استاندارد ایران، درباره مرز میان استاندارد و کیفیت، نظارت بر ایمنی خودرو، سرنوشت خودروهای قدیمی و الزامات جدید صنعت خودرو به گفت‌وگو نشسته است.

سازمان ملی استاندارد بارها تأکید کرده است که حداقل الزامات ایمنی خودرو خط قرمز این سازمان است. اگر خودرویی نتواند این الزامات را رعایت کند، آیا سازمان استاندارد می‌تواند مانع ادامه تولید یا شماره‌گذاری آن شود؟

فرابند ارزیابی انطباق خودرو به‌طور کلی در دو مرحله انجام می‌شود. مرحله اول، پیش از عرضه خودرو به بازار و آغاز تولید انبوه است. در این مرحله، انطباق خودرو با استانداردهای اجباری مشمول تأیید نوع، از جمله استانداردهای ۸۵ گانه، بررسی می‌شود. علاوه بر خود خودرو، زیرساخت‌ها و توانمندی‌های سازنده برای تولید همان محصولی که مورد تأیید قرار گرفته نیز ارزیابی می‌شود.

در صورت احراز انطباق با الزامات، گواهی تأیید نوع با مدت اعتبار محدود، که معمولاً سه‌ماهه است، صادر می‌شود. بنابراین پیش از عرضه خودرو، باید آزمون‌ها، مدارک و مستندات لازم بررسی و انطباق محصول با الزامات تعیین شده تأیید شود. پس از آغاز تولید نیز خودرو وارد مرحله کنترل تولید می‌شود. در این مرحله، به صورت دوره‌ای و معمولاً سالانه از خودروهای تولیدی نمونه‌برداری و آزمون‌های لازم براساس استانداردهای مربوطه انجام می‌شود. چنانچه نتایج آزمون‌ها و بازرسی‌ها نشان دهد خودرو با استانداردها و رویه‌های اجرایی مصوب انطباق ندارد، سازمان مطابق دستورالعمل‌های موجود از تمدید اعتبار گواهی تأیید نوع خودداری می‌کند و به تبع آن، امکان شماره‌گذاری خودرو نیز وجود نخواهد داشت. به بیان ساده، اگر خودرو در مرحله اول الزامات را احراز نکند، اساساً گواهی تأیید نوع دریافت نمی‌کند و اگر در مرحله کنترل تولید نیز عدم انطباق مشاهده شود، گواهی آن تمدید نخواهد شد و این موضوع بر امکان شماره‌گذاری خودرو تأثیر مستقیم دارد.

با وجود اینکه تقریباً همه خودروهای داخلی استانداردهای ۸۵ گانه را پاس کرده‌اند، همچنان نارضایتی گسترده‌ای درباره کیفیت و حتی ایمنی خودروها وجود دارد. آیا این مسأله نشان نمی‌دهد استانداردهای ۸۵ گانه دیگر پاسخگوی نیاز بازار امروز نیستند؟

در این زمینه معمولاً یک سوءتفاهم وجود دارد. استانداردهای اجباری تأیید نوع خودرو عمدتاً با ایمنی، عملکرد و الزامات فنی خودرو مرتبط هستند، در حالی که بخش قابل توجهی از نارضایتی مصرف‌کنندگان به موضوع کیفیت مربوط می‌شود. این دو مقوله اگرچه به یکدیگر مرتبط هستند، اما یکسان نیستند. استاندارد، حداقل الزامات فنی لازم را تعیین می‌کند، اما کیفیت و رضایت مشتری مفهوم گسترده‌تری دارد. شاخص‌هایی مانند سلامت خودرو هنگام تحویل، میزان رضایت مصرف‌کنندگان در ماه‌های ابتدایی استفاده، رضایت از خدمات پس از فروش، میزان مراجعه خودرو به نمایندگی‌ها و تعویض قطعات، از جمله موضوعاتی هستند که در حوزه سنجش کیفیت و رضایتمندی مشتری قرار می‌گیرند.

براساس تبصره ۲ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو نیز وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شده است برای افزایش رضایت مصرف‌کنندگان در صنعت خودرو سیاست‌گذاری کند. خودروسازان نیز باید علاوه بر رعایت استانداردهای اجباری، استانداردها و الزامات داخلی خود را برای ارتقای کیفیت محصولات و افزایش رضایت مشتریان تعریف کنند.

استانداردهای ۸۵ گانه حداقل الزامات لازم را برای خودروهای تولیدی تعیین می‌کنند و خودرو باید این الزامات را رعایت کند، اما پاس کردن این استانداردها لزوماً به معنای رضایت کامل مصرف‌کننده از کیفیت محصول نیست.

پس تکلیف خودروهای قدیمی که سال‌ها پیش با استانداردهای بسیار کمتری تولید و شماره‌گذاری شده‌اند چیست؟ برای مثال خودروهایی مانند پراید یا پیکان‌های قدیمی که هنوز در جاده‌ها تردد می‌کنند.

این موضوع به سیاست‌های نوسازی ناوگان و خروج خودروهای فرسوده مربوط می‌شود. خودرویی که در زمان تولید و عرضه، ضوابط و استانداردهای الزامی همان دوره را رعایت کرده و یک‌بار شماره‌گذاری شده است، به این معنا نیست که امروز بتوان صرفاً به دلیل تغییر استانداردها مانع تردد آن شد یا پیکان آن را فک کرد. برای مثال، حدود ۲۰ سال پیش تعداد استانداردهای اجباری خودرو به هیچ وجه مشابه امروز نبود و ما استانداردهای اجباری بسیار

خودرویی که از دل یک کارخانه بیرون می‌آید، قرار است دست کم از یک حداقل ایمنی برخوردار باشد؛ اما برای مصرف‌کننده‌ای که هر روز با خودرو در خیابان و جاده تردد می‌کند، حداقل همیشه به معنای خیال راحت نیست. همین فاصله میان استاندارد، ایمنی و کیفیت، سال‌هاست محل بحث و انتقاد است؛ بویژه در بازاری که بسیاری از خودروهای قدیمی همچنان در خیابان‌ها تردد می‌کنند و هم‌زمان قرار است سطح الزامات فنی خودروهای جدید نیز بالاتر برود. حالا سازمان ملی استاندارد از اجرای مرحله‌ای استانداردهای ۱۲۲ گانه خودرو می‌گوید؛ استانداردهایی که قرار است طی چند

کمتری داشتیم. برخی آزمون‌هایی که امروز الزامی هستند، مانند بخشی از آزمون‌های تصادف، در آن زمان الزامی نبودند. ممکن است یک خودرو حتی توانایی پاس کردن برخی از آن آزمون‌ها را نداشته باشد، اما چون الزام قانونی برای انجام آن وجود نداشته، مورد ارزیابی قرار نمی‌گرفته است. بنابراین ارتقای سطح ایمنی ناوگان موجود، بیش از هر چیز به سیاست‌های نوسازی و اسقاط خودروهای فرسوده وابسته است.

سازمان استاندارد اعلام کرده گزارش مدونی برای اثبات افت کیفیت خودروها را داخلی در اختیار ندارد. آیا این سازمان آماری از میزان خرابی، مراجعات گارانتی، نقص‌های فنی یا شکایت‌های مصرف‌کنندگان دارد که بتواند وضعیت خودروها را به‌صورت عددی تأیید یا رد کند؟

باید میان شاخص‌های کیفیت و حوزه مأموریت استانداردهای اجباری خودرو تفاوت قائل شد. استانداردهای اجباری صنعت خودرو عمدتاً با هدف ارتقای ایمنی و عملکرد خودرو تدوین شده‌اند و استانداردهایی که به این مجموعه اضافه می‌شوند نیز عمدتاً همین هدف را دنبال می‌کنند. به‌طور کلی، بخشی از استانداردهای تولیدی خودرو در حوزه ایمنی فعال قرار می‌گیرند. این استانداردها به سامانه‌هایی مربوط هستند که می‌توانند از وقوع حادثه جلوگیری یا به راننده برای کنترل بهتر خودرو کمک کنند.

برای مثال، سامانه‌های هشداردهنده، ترمز اضطراری یا فناوری‌هایی که می‌توانند کاهش هوشیاری راننده را تشخیص دهند، در این دسته قرار می‌گیرند. با توجه به اینکه خطای انسانی همچنان یکی از مهم‌ترین عوامل وقوع سوانح رانندگی در جهان است، توسعه خودروهای هوشمند و گسترش سامانه‌های ایمنی فعال می‌تواند در کاهش نقش عامل انسانی در تصادفات مؤثر باشد.

دسته دوم، ایمنی غیرفعال است؛ یعنی سامانه‌هایی که پس از وقوع حادثه، میزان آسیب به سرنشینان را کاهش می‌دهند. کیسه هوا، کمربند ایمنی، صندلی، شیشه‌های ایمنی و ساختار بدنه از جمله این موارد هستند. آزمون‌های تصادف نیز برای

ارزیابی عملکرد این سامانه‌ها در شرایط شبیه‌سازی شده انجام می‌شوند.

این سامانه‌های هوشمند و ایمنی فعال تا چه اندازه در خودروهای تولید داخل وجود دارند؟ آیا اکنون الزام مشخصی برای تجهیز خودروها به چنین فناوری‌هایی وجود دارد؟

هر الزامی که در قالب استاندارد‌های اجباری برای یک گروه از خودروها تعیین شده باشد، باید در خودروهای مشمول اجرا شود. برای مثال، برخی الزامات مربوط به سامانه‌های هشداردهنده یا ترمز اضطراری در استانداردهای موجود پیش‌بینی شده‌اند، اما همه این الزامات لزوماً برای تمام خودروهای سواری یکسان نیستند و ممکن است برای گروه‌های مشخصی از خودروها، از جمله خودروهای سنگین و باری، اعمال شوند. در کنار استانداردهای ایمنی فعال و غیرفعال، استانداردهای دیگری نیز در حوزه مصرف سوخت، آلایندگی، صدا، سامانه تهویه مطبوع، عملکرد و سامانه‌های ضدسرقت خودرو وجود دارند. در برنامه جدید استانداردهای خودرو که مجموع استانداردها را از ۸۵ مورد به ۱۲۲ مورد می‌رساند، ۲۳ استاندارد جدید در حوزه ایمنی فعال، ۱۳ استاندارد در حوزه ایمنی غیرفعال، یک استاندارد در حوزه زیست‌محیطی و یک استاندارد نیز در حوزه عملکرد خودرو قرار دارند.

سازمان استاندارد اعلام کرده که اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه قرار است مرحله‌ای باشد. بفرمائید اگر یک خودروساز در زمان بندی تعیین شده نتواند الزام جدیدی را اجرا کند، چه اتفاقی خواهد افتاد؟ آیا توقف تولید در دستور کار قرار می‌گیرد یا امکان تمدید مهلت وجود دارد؟

برنامه‌ریزی برای اجرای مرحله‌ای استانداردهای ۱۲۲ گانه، مشابه تجربه اجرای استانداردهای ۸۵ گانه و با مشارکت وزارت صنعت، معدن و تجارت و خودروسازان انجام می‌شود. در مصوبه شورای عالی استاندارد نیز بر لزوم هماهنگی با دستگاه‌های مسئول و خودروسازان تأکید شده است. براساس آخرین توافق‌ها، اجرای کامل این استانداردها در یک باز زمانی شش‌ساله و تا سال ۱۴۱۱ پیش‌بینی شده است. دلیل مرحله‌بندی نیز این است که بخشی از این استانداردها در سطح فناوری‌های روز قرار دارند و اجرای آنها می‌تواند برای صنعت خودرو با چالش‌های فنی و اجرایی همراه باشد. سازمان استاندارد تلاش می‌کند با توجه به شرایط و چالش‌های موجود و با مشارکت دستگاه‌های مرتبط، اجرای این استانداردها در مهلت‌های توافق شده انجام شود. اما پس از آنکه اجرای یک استاندارد برای یک خودرو الزامی شود، ملاحظه عمل روشن است؛ اگر خودرو نتواند آن الزام را رعایت کند، گواهی تأیید نوع آن تمدید نخواهد شد و در نتیجه امکان شماره‌گذاری نیز نخواهد داشت.

در مورد خودروهای وارداتی، فرایند ارزیابی و کنترل براساس ضوابط مربوط انجام می‌شود و پس از تأیید یک نوع خودرو، واردات همان نوع خودرو تا زمانی که استانداردهای مربوطه معتبر و جاری هستند، براساس مقررات امکان‌پذیر خواهد بود



اجرای استانداردهای جدید طبیعتاً هزینه دارد. آیا افزایش سطح ایمنی خودروها می‌تواند به افزایش قیمت آنها منجر شود؟

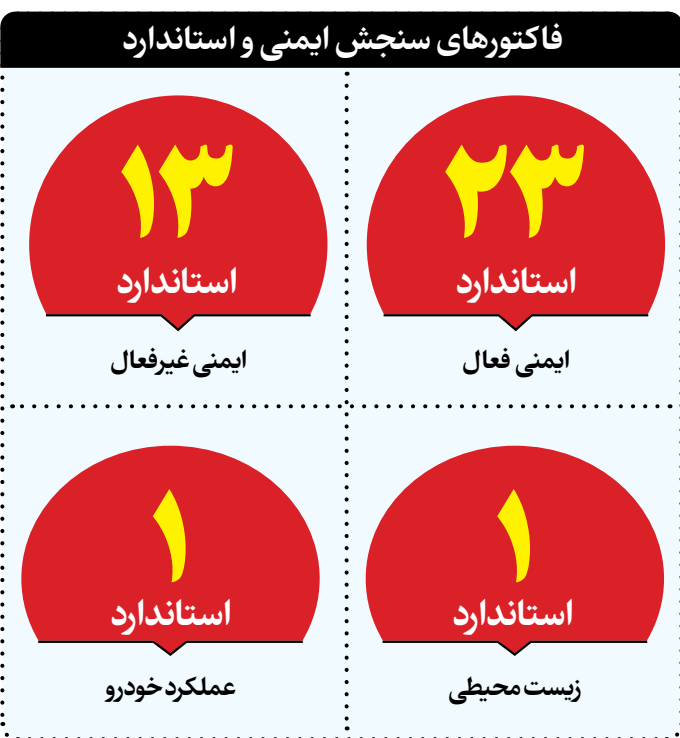
یکی از اهداف اجرای مرحله‌ای استانداردهای جدید، ایجاد تعادل میان هزینه‌های ارتقای خودرو و ضرورت افزایش ایمنی است. طبیعی است که ارتقای سطح ایمنی خودرو می‌تواند بر قیمت تمام‌شده تأثیر بگذارد؛ این مسأله در همه جای دنیا نیز وجود دارد و خودروهایی که سطح ایمنی بالاتری دارند، معمولاً هزینه تولید بیشتری خواهند داشت. البته افزایش قیمت خودرو صرفاً ناشی از رعایت استانداردها نیست. عوامل متعدد دیگری از جمله افزایش هزینه‌های تولید، هزینه قطعات، نرخ ارز و سایر هزینه‌های تمام‌شده نیز بر قیمت خودرو تأثیرگذار هستند.

سازمان استاندارد تأکید کرده که حتی در شرایط جنگی نیز از الزامات ایمنی خودرو کوتاه نیامده است. آیا در ماه‌های اخیر موردی وجود داشته که سازمان به دلیل نقص ایمنی، جلوی تولید یا عرضه یک محصول را بگیرد؟ شرایط جنگی طبیعتاً اقتضات خاص خود را دارد و همه ارگان دولت تلاش می‌کنند اقتصاد کشور و تأمین نیازهای مردم با مشکل مواجه نشود، اما این موضوع به معنای کنار گذاشتن الزامات ایمنی نیست. آنچه می‌توان با اطمینان گفت، این است که اگر سازمان در هر مرحله‌ای احراز کند خودرویی امکان برآورده کردن الزامات و استانداردهای لازم را ندارد، مطابق ضوابط اجازه ادامه فرآیند تأیید و شماره‌گذاری آن داده نخواهد شد.

درباره خودروهای وارداتی نیز گفته شده کنترل‌ها سخت‌گیرانه‌تر شده است. آیا تاکنون خودروی وارداتی‌ای به دلیل رعایت نکردن الزامات ایمنی مجوز ورود یا شماره‌گذاری دریافت نکرده است؟

ملک عمل در ارزیابی خودروهای وارداتی، قوانین، آیین‌نامه‌ها و استانداردها جاری کشور است. همان‌طور که تعداد و سطح الزامات استاندارد برای خودروهای تولید داخل افزایش پیدا می‌کند، این تغییرات در حوزه خودروهای وارداتی نیز ملایم عمل قرار می‌گیرد. در مورد خودروهای وارداتی، فرایند ارزیابی و کنترل براساس ضوابط مربوط انجام می‌شود و پس از تأیید یک نوع خودرو، واردات همان نوع خودرو تا زمانی که استانداردهای مربوطه معتبر و جاری هستند، براساس مقررات امکان‌پذیر خواهد بود. در مورد سؤال دوم هم خبر تا به حال خودروی وارداتی‌ای نبوده است که مجوز ورود را دریافت نکرده باشد.

یکی از انتقادهای جدی مردم این است که استاندارد خودرو بیشتر بر حداقل‌ها متمرکز است، در حالی که رعایت حداقل استانداردها لزوماً به معنای کیفیت مطلوب نیست. آیا سازمان استاندارد برنامه‌ای برای



حرکت از استانداردهای حداقلی به سمت سنجش واقعی کیفیت خودروها دارد؟

استانداردهای اجباری خودرو در ایران و بسیاری از کشورهای جهان عمدتاً معطوف به ایمنی و عملکرد خودرو هستند و موضوعاتی مانند دوام و کیفیت، به شکل مستقیم و با همان گستردگی در این استانداردها قرار نمی‌گیرند. این الگو در بسیاری از کشورها نیز وجود دارد. برای مثال، در اتحادیه اروپا مجموعه‌ای از مقررات و الزامات اجباری وجود دارد که همه خودروسازان موظف به رعایت آنها هستند، اما در عین حال سطح کیفیت خودروهای تولیدی شرکت‌های مختلف با یکدیگر متفاوت است. رعایت استانداردهای اجباری، یک کف مشترک برای ورود خودرو به بازار ایجاد می‌کند، اما خودروسازان باید فراتر از این الزامات، استانداردها و معیارهای داخلی خود را برای ارتقای کیفیت و افزایش رضایت مشتریان تعریف و اجرا کنند.

مصرف‌کننده چگونه می‌تواند متوجه شود یک خودرو چه استانداردهایی را پاس کرده و سطح ایمنی یا کیفیت آن نسبت به سایر خودروها چگونه است؟ آیا سازمان استاندارد برنامه‌ای برای انتشار عمومی نتایج ارزیابی‌های خود دارد؟

استانداردهای اجباری در واقع الزامات فنی لازم برای عرضه خودرو به بازار هستند و همه خودروهایی که مجوز تولید و شماره‌گذاری دریافت می‌کنند، باید با این الزامات منطبق باشند. در حوزه مقررات فنی، موضوع اصلی رعایت یا عدم رعایت الزامات است و استانداردهای اجباری به معنای یک سطح مشترک از الزامات برای تمام محصولات مشمول هستند. در حال حاضر، موضوع رتبه‌بندی کیفی محصولات در حوزه وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار دارد و نتایج آن نیز براساس سازوکارهای تعیین شده توسط این وزارتخانه رصد و منتشر می‌شود. همچنین در حوزه رتبه‌بندی ایمنی خودروها، اقداماتی برای تدوین دستورالعملی مشابه نظام‌های بین‌المللی مانند یورو NCAP در اروپا در حال انجام است. این موضوع نیز در وزارت صنعت، معدن و تجارت در دست برنامه‌ریزی و پیگیری است.

وضعیت خودروهای قدیمی که سال‌هاست در ناوگان کشور تردد می‌کنند، از نظر مصرف سوخت چگونه بررسی می‌شود؟

خودرویی که سال‌ها قبل تولید و شماره‌گذاری شده و اکنون در ناوگان کشور تردد می‌کند، دیگر در حوزه ارزیابی تأیید نوع خودروهای جدید قرار نمی‌گیرد. نظارت سازمان استاندارد در این حوزه مربوط به خودروهای جدیدی است که در فرآیند تولید، تأیید نوع و عرضه قرار دارند. وضعیت خودروهای قدیمی و فرسوده از نظر مصرف سوخت و آلایندگی، بیش از هر چیز به سیاست‌های نوسازی ناوگان و خروج خودروهای فرسوده مربوط می‌شود.

نیرو، سازمان حفاظت محیط زیست، معاونت علمی ریاست جمهوری و سازمان ملی استاندارد بررسی و بازرنگری می‌شود. نتایج این بررسی‌ها در قالب معیارهای مصرف سوخت خودرو ملایم اجرا قرار می‌گیرد. آزمون مصرف سوخت نیز یکی از آزمون‌های دوره‌ای است که به‌صورت مستمر انجام می‌شود و اگر خودرویی نتواند الزامات تعیین‌شده را رعایت کند، مشابه سایر طراحی موتور نقش مهمی در این زمینه دارد، اما کیفیت سوخت مصرفی و میزان فرسودگی خودرو نیز می‌تواند در افزایش مصرف سوخت مؤثر باشد. به همین دلیل نمی‌توان مصرف یک خودروی کارکرده و فرسوده را با یک خودروی نو مقایسه کرد.

مصرف سوخت خودروهای داخلی نیز یکی از انتقادهای جدی مردم است. آیا میزان مصرف سوخت خودرو در ارزیابی‌های سازمان استاندارد تأثیرگذار است و اگر خودرویی، مصرفی بالاتر از حد مجاز داشته باشد، چه برخوردی با آن می‌شود؟

استاندارد مصرف سوخت خودرو یکی از استانداردهای اجباری مرتبط با عملکرد خودرو است و حدود و معیارهای پذیرش آن براساس مقررات و استانداردهای مربوط تعیین می‌شود.

این موضوع همه‌ساله در کمیته معیار موضوع ماهه ۱۱ قانون اصلاح الگوی مصرف و با مشارکت نمایندگان وزارت نفت، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان برنامه و بودجه، وزارت



برش

