

# اطهار نظر مجمع مشورتی حقوقی

در خصوص:

- لایحه موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو
- طرح اصلاح بند (۵) ماده (۶) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی با اصلاحات و الحاقات بعدی آن
- طرح ساماندهی صنعت خودرو
- لایحه موافقت‌نامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فنلاند درباره کمک و همکاری متقابل در امور گمرکی
- لایحه عضویت جمهوری اسلامی ایران در برنامه اندازه‌شناسی آسیا - اقیانوسیه

کد گزارش: ۹۸۰۴۰۲۰

تاریخ انتشار: ۱۳۹۸/۰۴/۰۴

پژوهشکده شورای نگهبان

## شناسنامه گزارش

موضوعات:

- لایحه موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو..... ۲
- طرح اصلاح بند (۵) ماده (۶) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی با اصلاحات و الحاقات بعدی آن ..... ۷
- طرح ساماندهی صنعت خودرو و ..... ۸
- لایحه موافقت‌نامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فنلاند درباره کمک و همکاری متقابل در امور گمرکی ..... ۲۲
- لایحه عضویت جمهوری اسلامی ایران در برنامه اندازه‌شناسی آسیا – اقیانوسیه ۲۴ اصلاح اساسنامه سازمان مجری ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی ( شرکت مادر تخصصی) ..... ۲۵

تهیه کننده: پژوهشکده شورای نگهبان

شماره گزارش: ۹۸۰۴۰۲۰

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۸/۰۴/۰۴

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## لایحه موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو

### مقدمه

«لایحه موافقتنامه موقت تشکیل منطقه آزاد تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا و کشورهای عضو» که در جلسه علنی مورخ ۱۳۹۸/۳/۲۹ با اصلاحاتی به تصویب رسیده است، در اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی جهت انطباق با موازین اسلام و قانون اساسی به شورای نگهبان ارسال شده است که در ادامه مفاد آن بررسی می شود.

### شرح و بررسی

#### الف) کلیات

با توجه به اینکه موضوع و هدف اصلی این موافقتنامه، «آزادسازی و تسهیل تجارت» از طریق «کاهش یا حذف موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای» بند «الف» ماده (۲/۱) مصوبه) در واردات و صادرات و برقراری نرخ‌های تعرفه ترجیحی بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌باشد و علی‌رغم پیش‌بینی استثنائاتی در مواد مختلف آن در خصوص نحوه اجرای این موضوع، اما در عین حال در همان مواد همواره تأکید شده است که این استثنائات نمی‌تواند جهت حمایت مستقیم یا حتی غیرمستقیم از تولید و کالاهای داخلی استفاده شود (مثلاً بندهای «ت» و «ح» ماده (۸/۱) با عنوان «استثنائات عمومی» و بند «ا» ماده (۲/۲) با عنوان «رفتار

ملی» و جزء «الف» بند «۱» ماده (۵/۲) با عنوان «هزینه‌ها، عوارض و تشریفات مربوط به واردات و صادرات». بنابراین کلیت این موافقت‌نامه از جهت مغایرت و عدم انطباق با سیاست‌های کلی نظام، به ویژه «سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی» و «سیاست‌های کلی تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» و نیز منویات مقام معظم رهبری در خصوص رونق تولید ملی و حمایت از کالای ایرانی، محل خدشه است.

گفتنی است که موارد مذکور در تبصره «۴» ماده واحده، رافع ایراد یاد شده نیست. زیرا اولاً بسیاری از موارد مورد استناد از سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی به موضوع مذکور مرتبط نیست؛ ثانیاً حتی بر فرض ارتباط نیز از جهت کلی بودن شرط مذکور و تنافی آن با اصل هدف این موافقت‌نامه، قابلیت استناد به آن در اجرای این موافقت‌نامه در برابر طرف‌های دیگر موافقت‌نامه، غیرقابل قبول است. همچنین در تبصره «۳» ماده واحده نیز که وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف شده است تا جهت «جلوگیری از بروز زیان به تولیدکنندگان داخلی» صرفاً «گزارش سالانه عملکرد موافقت‌نامه» را به کمیسیون‌های ذی‌ربط مجلس شورای اسلامی ارائه کند، ایراد فوق را مرتفع نمی‌سازد.

## ب) ماده واحده

### تبصره «۱» - ابهام

در تبصره «۱»، رعایت اصول ۷۷ و ۱۲۵ قانون اساسی صرفاً در خصوص هرگونه «اصلاح موافقت‌نامه» الزامی دانسته شده است که این امر از جهت شمول بر برخی مصادیق محل ابهام است. به عبارت دیگر مشخص نیست که مواردی نظیر اصلاح «پیوست‌های» این موافقت‌نامه، تصمیم به تداوم

اجرای این موافقت‌نامه (تنظیمی در قالب «سند الحاقی (پروتکل)» موضوع بند «۴» ماده (۳/۱) و تصویب پروتکل جداگانه موضوع بند «۵» ماده (۷/۷) با عنوان «تبادل اطلاعات» نیز مشمول شرط مذکور در تبصره «۱» می‌باشد یا خیر. بنابراین مفاد این تبصره واجد ابهام است.

### تبصره «۵» - ابهام

در تبصره «۵»، مشخص نیست که منظور از «ارائه گزارش»، «ارائه لایحه» است یا امری دیگر و واجد ابهام است. همچنین «اخذ مجوز از طرف مجلس شورای اسلامی» نیز ابهام دارد و معلوم نیست که مقصود از آن «تصویب مصوبه» است یا به نحو دیگری تصمیم‌گیری خواهد شد.

### ج) مواد موافقت‌نامه

در برخی مواد موافقت‌نامه، بعضی ایرادات و ابهامات وجود دارد و نیز موارد متعددی نیازمند اصلاح جزئی است که تذکر آنها لازم به نظر می‌رسد. این موارد به شرح زیر است:

۱. استفاده از واژه «کد» در کل مصوبه مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.
۲. صفحه ۵: عبارت «۱/۱ ماده» در صدر صفحه باید به عبارت «ماده ۱/۱» اصلاح شود. همچنین در بند «ج» این ماده، عبارت «کنوانسیون بین‌المللی نظام هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا مورخ ۲۴ خرداد ۱۳۹۲» باید به عبارت «کنوانسیون بین‌المللی سیستم هماهنگ‌شده توصیف و کدگذاری کالا مورخ ۲۴ خرداد ۱۳۶۳» اصلاح شود.
۳. صفحه ۶: در بند «ب» ماده (۲/۱)، عبارت «قواعد، استانداردها و رویه‌های بین‌المللی» از جهت مصادیق و نیز لزوم طی فرایند تصویب داخلی بر طبق قانون اساسی، واجد ابهام است.

۴. صفحه ۷: در بند «۱» ماده (۵/۱)، عبارت «ریاست آن بر عهده دو نماینده ... خواهد بود»، ابهام دارد. همچنین در انتهای جزء «پ» بند «۲» این ماده، حرف «و» زائد است و باید حذف شود.

۵. صفحه ۹: در بند «چ» ماده (۸/۱)، واژه «تدابیر» دوم (در اواسط سطر) باید به «تدابیری» اصلاح شود. همچنین عبارت انتهایی بند «خ» این ماده ظاهراً به کل ماده مربوط است و نه صرفاً به این بند و لذا باید اصلاح مقتضی در این خصوص نیز انجام شود.

۶. صفحه ۱۳: در پانوشته شماره «۴»، عبارت ابتدایی ایراد دارد و باید اصلاح شود.

۷. صفحه ۱۵: در جزء «الف» بند «۱» ماده (۵/۲)، تکلیف کمانک (پرانتر) باز شده در سطر اول مشخص نیست!

۸. صفحه ۵۹: در صدر ماده (۵/۶)، استفاده از عبارات بیگانه، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۹. صفحه ۷۰: در بند «۲» ماده (۲۷/۶)، عبارت ذیل بند ایراد دارد و باید اصلاح شود.

۱۰. صفحات ۷۳ و ۷۴: استفاده از واژه بیگانه «فاکتور» بدون ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۱. صفحه ۷۶: در بند «۱۱»، استفاده از واژه بیگانه «فاکتور» بدون ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

۱۲. صفحه ۷۷: در تعریف «محتوای ارزش افزوده» در بند «۱»، عبارت «کمتر از (... درصد نبوده»، واجد ابهام است.

۱۳. صفحات ۷۸ و ۷۹ و ۸۰: استفاده از واژگان بیگانه «کاپوت» و

- «کورسی» بدون ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.
۱۴. صفحه ۸۴: در بند «۵» ماده (۷/۷) و در ماده (۸/۷)، به ترتیب استفاده از واژگان بیگانه «پروتکل» و «کنترل» بدون ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.
۱۵. صفحه ۸۶: در ماده (۱۳/۷)، استفاده از واژه بیگانه «کنترل» بدون ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است. همچنین در جزء «پ» بند «۲» ماده (۱۴/۷)، حرف «را» پس از واژه «کالاها» افزوده شود.
۱۶. صفحه ۸۷: در ماده (۱۶/۷)، عبارت «استانداردهای بین‌المللی» از جهت مصادیق و نیز طی فرایند تصویب داخلی بر طبق قانون اساسی، واجد ابهام است.
۱۷. صفحه ۹۶: در جزء «ث» بند «۲» ماده (۱۲)، استفاده از واژه بیگانه «کنترل» بدون ذکر معادل فارسی آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.
۱۸. صفحه ۱۰۲: در بند «۴» ماده (۱۰/۸)، واژه «قرار» در انتهای این بند، دو بار ذکر شده که باید اصلاح شود.
۱۹. صفحه ۱۰۳: عنوان ماده (۱۱/۸) با عنوان ماده (۹/۸) یکسان است و مفاد آن نیز کاملاً مشابه است که این امر، ایجاد ابهام می‌کند. همچنین در بند «۲» ماده (۱۲/۸)، واژه «مشترکی» باید به «مشترک» اصلاح شود.
۲۰. صفحه ۱۰۴: همچنین در بند «۱» ماده (۱۳/۸)، «بند «۴» ماده (۸/۸)» به «گزارش‌های هیئت داور» ارتباطی ندارد به نحوه تعیین داور مربوط است و لذا عبارت «بند «۴» ماده (۸/۸)» باید به نحو مقتضی اصلاح شود.
۲۱. صفحه ۱۰۶: در بند «۵» ماده (۱۵/۸)، عبارت صدر بند ایراد دارد و باید اصلاح شود.

## طرح اصلاح بند (۵) ماده (۶) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی با اصلاحات و الحاقات بعدی آن

### مقدمه

«طرح اصلاح بند «۵» ماده (۶) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی با اصلاحات و الحاقات بعدی آن» که به منظور رفع ایرادات اولیه شورای نگهبان توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده و در تاریخ ۱۳۹۸/۳/۱۳ برای بار دوم مورد ایراد شورای نگهبان قرار گرفته است، در جلسه علنی مورخ ۱۳۹۸/۳/۲۸ مجلس شورای اسلامی اصلاح شده و در راستای اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی مجدداً برای این شورا ارسال شده است. در ادامه به بررسی مفاد اصلاحی و ایراد و ابهامات باقی مانده خواهیم پرداخت.

### شرح و بررسی

در خصوص اصلاحات به عمل آمده در تبصره «۴»، باید گفت که در ماده واحده مصوب مجلس مقرر شده است تا بندی تحت عنوان بند «۵» به ماده (۶) قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی اضافه گردد. با اعمال اصلاحات مصوب مجلس به منظور رفع ابهام مندرج در مفاد تبصره «۴»، متن تبصره «۴» این ماده واحده، بدین صورت خواهد بود: «اشخاص حقوقی موضوع صدر این بند ... در صورت تخلف از تکالیف مقرر در این ماده، به صورت تضامنی در اجرای احکام این ماده مسئولیت دارند.»

اما همچنان مفاد این تبصره دارای ابهام است؛ توضیح آنکه منظور از «این ماده» که تخلف از تکالیف مقرر در آن، موجب مسئولیت تضامنی در اجرای



احکام آن می‌شود، ماده (۶) قانون اصلی (قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهارم و چهارم قانون اساسی) - که این حکم در تبصره یکی از بندهای آن ذکر شده است - می‌باشد یا اینکه منظور از «این ماده»، ماده واحده مصوبه حاضر است؟ در فرض اخیر، آنچه تخلف از آن مستوجب مسئولیت تضامنی دانسته شده است، تکالیف مقرر در بند «۵» ماده (۶) - و نه خود ماده (۶) قانون اصلی - خواهد بود. اگرچه در ظاهر امر، منظور قانون‌گذار انجام تکالیف مقرر در بند الحاقی به ماده (۶) است و نه کل ماده (۶)؛ ولی در عمل پس از تنقیح قانون اصلاحی، عبارت مذکور در تبصره «۴» (مصوبه حاضر)، ذیل یکی از بندهای ماده (۶) قرار گرفته و طبیعتاً برگشت معنای عبارت «این ماده» در تبصره «۴»، به کلیه احکام مندرج در ماده (۶) خواهد بود؛ فلذا علی‌رغم اصلاح به عمل آمده، مفاد این تبصره واجد ابهام است. همچنین گفتنی است که اصلاحات به عمل آمده در تبصره «۶»، ابهام موجود در آن را برطرف نموده و مفاد آن فاقد ایراد است. تذکر شورای نگهبان ناظر بر تبصره «۳» نیز اعمال شده است.

## **طرح ساماندهی صنعت خودرو**

### **مقدمه**

طرح «ساماندهی بازار خودرو» که پس از بررسی در مجلس شورای اسلامی تحت عنوان «طرح ساماندهی صنعت خودرو» در جلسه علنی مورخ ۱۳۹۸/۳/۲۸ به تصویب رسید، در راستای اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی به شورای نگهبان ارسال شده است.

## شرح و بررسی

### ماده (۱) - نکته و مغایرت با اصول ۵۱ و ۸۵

بر اساس این ماده و وظیفه تعیین حقوق ورودی خودروهای سواری به دولت واگذار شده که واگذاری این صلاحیت مغایر اصول ۵۱ و ۸۵ قانون اساسی است. در این خصوص باید بیان نمود که مبتنی بر بند «د» ماده (۱) «قانون امور گمرکی» مصوب ۱۳۹۰ حقوق ورودی متشکل از دو جزء حقوق کمرگی و سود بازرگانی است. قانونگذار میزان حقوق گمرکی را به صورت ثابت معادل چهار درصد ارزش گمرکی کالا تعیین نموده است و سود بازرگانی نیز به وسیله هیأت وزیران تعیین می‌گردد. از آنجا مصوبه حاضر تعیین میزان «حقوق ورودی» (اعم از حقوق کمرگی و سود بازرگانی) را به هیأت وزیران واگذار نموده، در واقع اجازه تعیین و هرگونه تغییر در میزان ثابت تعیین شده به وسیله قانونگذار تحت عنوان حقوق گمرکی را به دولت واگذار کرده است که این امر به منزله واگذاری صلاحیت قانونگذاری و مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی است. از سوی دیگر از آنجا که ماهیت «حقوق ورودی» ماهیتی مالیاتی است، میزان آن الزاماً باید توسط قانونگذار تعیین گردد و واگذاری آن به هر نهاد دیگری مغایر اصل ۵۱ قانون اساسی است.

گفتنی است که واگذاری صلاحیت تعیین مالیات و عوارض به دولت و یا نهادهای دیگر در موارد متعددی توسط شورای نگهبان مغایر اصول ۵۱ و

---

۱. بند «د» ماده (۱) قانون امور گمرکی: «حقوق ورودی: حقوق گمرکی معادل چهار درصد (۴٪) ارزش گمرکی کالا به اضافه سود بازرگانی که توسط هیأت وزیران تعیین می‌گردد به علاوه وجوهی که به موجب قانون، گمرک مسؤول وصول آن است و به واردات قطعی کالا تعلق می‌گیرد ولی شامل هزینه‌های انجام خدمات نمی‌شود.»

۸۵ قانون اساسی شناخته شده است.<sup>۱</sup>

نکته دیگر آنکه هرچند در بادی امر، ممکن است چنین به نظر برسد که اجازه تعیین حقوق ورودی بر اساس «میزان آلایندگی» در رابطه با خودروهایی که آلایندگی بالایی دارند، مغایر اصل ۵۰ و نیز مغایر بند «۱» اصل ۱۱۰ قانون اساسی (به دلیل سیاست‌های کلی محیط زیست)<sup>۲</sup> است؛ اما با دقت در سایر مفاد این مصوبه، مغایرت یادشده منتفی به نظر می‌رسد. توضیح آنکه در ماده (۶) این مصوبه، سازمان ملی استاندارد مکلف به جلوگیری از ورود خودروهای فاقد استاندارد شده است و ورود خودروهای خارجی، منوط به رعایت شرایط تعیین شده توسط سازمان ملی استاندارد است؛ بنابراین اطلاق ماده (۱) شامل ورود خودروهای آلاینده، فاقد استاندارد لازم و دارای آثار مخرب زیست‌محیطی صرفاً با پرداخت حقوق ورودی نمی‌شود.

### ماده (۲) - ابهام

بر اساس عبارت ذیل این ماده دولت صرفاً مکلف به انجام اقدامات نظارتی، سیاست‌گذاری و «تنظیم‌گری» در حوزه صنعت خودرو شده است.

---

۱. از جمله این موارد می‌توان به نظر شماره ۸۱/۳۰/۲۱۹۰ مورخ ۱۳۸۱/۱۰/۱۲ در خصوص «لایحه اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولیدکنندگان کالا، ارائه‌دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی» اشاره نمود. بند (۲) نظر شورای نگهبان در این خصوص مقرر می‌دارد: «مالیات موضوع بند «ی» ماده (۴) مطابق اصل ۵۱ قانون اساسی باید به موجب قانون وضع گردد لذا این بند از این جهت مغایر اصل مذکور شناخته شد. همچنین وضع عوارض موضوع بند فوق‌الذکر از امور تقنینی است باید توسط مجلس شورای اسلامی تعیین و یا ضوابط آن مشخص شود لذا این بند از این جهت نیز مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی شناخته شد.»

۲. وجه این مغایرت در توضیحات مربوط به تبصره ماده (۳) بیان شده است. اما اجمالاً توضیح آن چنین است که با توجه به لزوم جلوگیری از آلودگی محیط زیست و تخریب غیرقابل جبران آن (مذکور در اصل ۵۰ قانون اساسی و بند «۴» سیاست‌های کلی محیط زیست)، اساساً اجازه تولید آلودگی به هر نحو از جمله اجازه تردد وسایل نقلیه آلاینده باید غیرمجاز شمرده شود، نه آنکه صرفاً با اخذ عوارض یا حقوق ورودی یا موارد مشابه اجازه فعالیت خودروهای آلاینده صادر شود.

در حالی که چارچوب‌ها، ضوابط و مصادیق «تنظیم‌گری» به وسیله قانونگذار تعیین نشده و این صلاحیت بدون چارچوب و ضوابط مشخص به دولت واگذار گردیده است. حتی دولت در انجام این وظیفه مقید به رعایت چارچوب‌های قانونی نیز نشده است؛ بنابراین وظیفه محوله به دولت دارای ابهام است.

### ماده (۳) - مغایرت با اصول ۱۵، ۸۵

واژگان «مدل»<sup>۱</sup> و «هیبریدی»<sup>۲</sup> در این ماده غیرفارسی بوده و با توجه به وجود معادل فارسی برای آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است. در ضمن هرچند واژه «شارژ» نیز غیرفارسی است، اما با توجه به اینکه برای معنای به کار رفته برای آن در این ماده معادل فارسی وجود ندارد، فاقد ایراد می‌باشد. بر اساس این ماده تدوین «سند راهبردی فناوری‌های نوین در صنعت خودروسازی» به وزارت صنعت، معدن و تجارت (با همکاری برخی نهادها دیگر) واگذار شده است. از آنجا که قانونگذار تدوین این سند را مقید به ضابطه و چارچوب مشخصی نکرده است و اطلاق آن مشتمل بر مواردی با ماهیت قانونگذاری نیز می‌شود، واگذاری این صلاحیت به وزارت مذکور مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی است.

تبصره ماده (۳) - مغایرت با اصول ۱۵، ۴۰، ۵۰، ۵۱، ۸۵ و بند «۱» اصل

### ۱۱۰ و ابهام

بر اساس عبارت صدر تبصره دولت مجاز به وضع عوارض پلکانی بر دارندگان خودروهای پرمصرف یا تولید خودروهای با مصرف بالاتر از حد

۱. جایگزین این واژه می‌توان از واژه «نمونه» یا «الگو» استفاده کرد.

۲. گفتنی است که در ماده (۴) همین مصوبه از واژه «ترکیبی» به‌عنوان معادل واژه «هیبریدی» استفاده شده است.

مجاز شده است. توجه به نکاتی در این خصوص ضروری به نظر می‌رسد. اولاً وضع و تعیین این قبیل عوارض از دریافت وجوه از مردم است و ماهیتاً مالیات است، بر اساس اصل ۵۱ قانون اساسی از وظایف قانونگذار است و واگذاری این وظیفه به دولت علاوه بر آنکه مغایر با اصل ۵۱ قانون اساسی است، از این جهت که تفویض قانونگذاری در غیر موارد مصرح در اصل ۸۵ قانون اساسی نیز می‌باشد، مغایر با اصل ۸۵ قانون اساسی است.

ثانیاً هرچند بر اساس این ماده دولت مجاز است از خودروهای پرمصرف یا تولید خودروهای با مصرف بالاتر از حد مجاز، عوارض دریافت نماید؛ اما از آنجا که اساساً مجاز دانستن فعالیت خودروهای پرمصرف، دارای عوارض فراوان زیست‌محیطی است و اخذ عوارض، جبرانی برای ضایعه ایجاد شده محسوب نمی‌شود، این مجوز تحت شمول فعالیت‌هایی محسوب می‌شود که «با آلودگی محیط زیست یا تخریب غیرقابل جبران آن ملازمه پیدا می‌کند» و به موجب اصل ۵۰ قانون اساسی ممنوع شمرده شده است؛ در نتیجه حکم مذکور از این جهت مغایر اصل ۵۰ قانون اساسی است. مضاف بر اینکه بر اساس بند «۴» سیاست‌های کلی محیط زیست (مصوب ۱۳۹۴)، تکلیف دولت ناظر بر «پیشگیری و ممانعت از انتشار انواع آلودگی‌های غیرمجاز» می‌باشد که از این جهت نیز حکم مذکور در این تبصره در مغایرت با حکم مقرر در سیاست‌های کلی مزبور بوده و به تبع آن مغایر بند «۱» اصل ۱۱۰ قانون اساسی است.

ثالثاً بر اساس حکم مذکور، «دارندگان» - و نه «تولیدکنندگان» - خودروهای پرمصرف مکلف به پرداخت عوارض شده‌اند. در حالی که در بسیاری از موارد، پرمصرف بودن خودرو ناشی از نحوه ساخت آن و عدم

اعمال نظارت و بررسی استانداردهای لازم در فرایند تولید آن بوده و مصرف‌کننده نهایی هیچ تأثیری بر این امر ندارد و صرفاً به جهت اجبار به استفاده از خودروهایی که با مجوز و نظارت دستگاه‌های ذی‌ربط تولید و شماره‌گذاری شده‌اند، مکلف به پرداخت عوارضی می‌شود که در ایجاد آن نقشی نداشته است. از آنجا که این امر موجباتی برای اضرار به غیر ناشی از اعمال دیگران خواهد بود، مغایر اصل ۴۰ قانون اساسی است.

همچنین واژه «سیلندر» در متن تبصره فارسی نبوده و مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

نکته دیگر آنکه حکم مذکور در این تبصره، به نحوی تنظیم شده است که واجد ابهام به نظر می‌رسد. توضیح آنکه دولت در اخذ عوارض مذکور در این تبصره، «مجاز» دانسته شده است و مشخص نیست که این عبارت، به معنای تخییر دولت در اخذ یا عدم اخذ عوارض است یا صرفاً به معنای نبود مانع قانونی در اخذ چنین عوارضی بوده و در واقع دولت مکلف به دریافت آن می‌باشد. بنابراین مفاد تبصره از این حیث نیز واجد ابهام است؛ خصوصاً آنکه در موارد متعدد، استفاده از الفاظی نظیر «مجاز است»، «می‌تواند» و ... در بیان احکام قانونی، منجر به برداشت‌های ناصواب از متون قانونی و اختلاف دستگاه‌های و نهادهای مختلف از جمله دولت و مجلس شده است.

#### ماده (۴) - مغایرت با اصل ۷۵

بر اساس مفاد این ماده، واردات خودروهای تمام‌برقی یا ترکیبی (هیبریدی) تا زمان تولید داخلی از پرداخت حقوق ورودی معاف می‌باشند. این حکم دارای بار مالی برای دولت می‌باشد و چنانچه محل تأمین آن مشخص نشده باشد، مغایر اصل ۷۵ قانون اساسی است. از همین‌رو

قانونگذار برای جبران بار مالی ایجاد شده، «درآمدهای ناشی از اجرای حکم تبصره ذیل ماده (۳)» را به عنوان محل تأمین هزینه‌های مالی ناشی از اجرای حکم این ماده تعیین نموده است. این در حالی است که در ذیل تبصره ماده (۳)، نحوه هزینه‌کرد درآمدهای مزبور نیز تعیین شده است. بنابراین با توجه به این نکته، درآمدهای مزبور تکافوی هزینه‌های ناشی از اجرای حکم این ماده را نخواهد کرد. در نتیجه بار مالی ایجاد شده، جبران نگردیده و مغایرت اصل ۷۵ قانون اساسی مرتفع نشده است.

### ماده (۵) - مغایرت با اصل ۱۵ و ۸۵

بر اساس این ماده وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شده است تا «بسترهای لازم را برای ورود فناوری‌های جدید و مستقل تولید خودرو با همکاری شرکت‌های معتبر خودروسازی جهان و یا به صورت سرمایه‌گذاری مشترک (JV) با شرکت‌های فعال موجود» در این حوزه را فراهم نماید. آیین‌نامه اجرایی این ماده نیز باید به تصویب هیأت وزیران برسد. اما قانونگذار برای تدوین این آیین‌نامه ضوابطی را مشخص نکرده است. مواد (۲) و (۳) «قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار»<sup>۱</sup> نیز صرفاً در خصوص کسب نظر از اتاق‌ها و سایر تشکل‌ها در مراحل بررسی موضوعات مربوط به محیط کسب و کار و تصویب یا اصلاح آیین‌نامه‌های

---

۱. ماده (۲): «دولت مکلف است در مراحل بررسی موضوعات مربوط به محیط کسب و کار برای اصلاح و تدوین مقررات و آیین‌نامه‌ها، نظر کتبی اتاق‌ها و آن دسته از تشکل‌های ذی ربطی که عضو اتاقها نیستند، اعم از کارفرمایی و کارگری را درخواست و بررسی کند و هرگاه لازم دید آنان را به جلسات تصمیم‌گیری دعوت نماید. تبصره: مهلت اجرای حکم بند (ب) ماده (۹۱) قانون اصل (۴۴) درمورد شرکت دادن اتاق‌ها در شوراهای تصمیم‌گیری برای دولت، شش ماه پس از لازم‌الاجراء شدن این قانون است.»  
ماده (۳): «دستگاه‌های اجرائی مکلفند هنگام تدوین یا اصلاح مقررات، بخشنامه‌ها و رویه‌های اجرائی، نظر تشکل‌های اقتصادی ذی ربط را استعلام کنند و مورد توجه قرار دهند.»

این حوزه است؛ بنابراین ذکر لزوم رعایت این مواد در انجام تکلیف مقرر در این ماده، به معنای تعیین «ضابطه» و «معیار» برای انجام این تکلیف نیست. در نتیجه تفویض این صلاحیت به هیأت وزیران بدون تعیین چارچوب‌های آن، به ویژه در حوزه سرمایه‌گذاری مشترک که شامل نحوه هزینه‌کرد دولتی، نحوه انعقاد تفاهم بخش‌های دولتی و بخش‌های مشارکت‌کننده خارجی و ... می‌باشد، مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی است. همچنین استفاده از عبارت «(JV)» در متن این ماده، به دلیل استفاده از خط غیرفارسی مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

### تبصره «۲» ماده (۶) - مغایرت با بند «۱۰» اصل ۳

بر اساس عبارت ذیل این تبصره وزرات صنعت، معدن و تجارت مکلف به ابلاغ آیین‌نامه مصوب هیأت وزیران شده است. از آنجا که ابلاغ آیین‌نامه‌های مصوب هیئت وزیران در چارچوب وظایف تعیین شده برای وزرا قرار ندارد و مطابق با رویه رییس‌جمهور و معاون اول وی به‌عنوان رییس هیئت وزیران ابلاغ آیین‌نامه‌های مصوب را انجام می‌دادند، حکم مذکور مغایر بند «۱۰» اصل ۳ مبنی بر «ایجاد نظام اداری صحیح و حذف تشکیلات غیرضرور» است.

### ماده الحاقی - تذکر

بر اساس بند (۵) ماده (۵۸) «قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی» یکی از وظایف شورای رقابت، «تصویب دستورالعمل تنظیم قیمت، مقدار و شرایط دسترسی به بازار کالاها و خدمات انحصاری در هر مورد با رعایت مقررات مربوط» است و از آنجا که در رویه جاری، بازار خودرو به



عنوان بازار انحصاری محسوب می‌شود، این نهاد اقدام به تدوین دستورالعمل تنظیم قیمت خودرو می‌کند. هرچند این دستورالعمل بر اساس مؤلفه‌هایی نظیر «قیمت تمام‌شده» تنظیم می‌شود؛ اما در خصوص میزان آن دخالتی ندارد. حال به موجب این ماده، شرکت‌های خودروسازی مکلف به اعلام «قیمت تمام‌شده خودرو»، «درصد سود» و «قیمت قطعی» خودروهای تولیدی خود به شورای رقابت شده‌اند.

همچنین بر اساس ماده (۵۳) «قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی»<sup>۱</sup> (مصوب ۱۳۸۷) عنوان «شورای رقابت» صحیح است که در متن ماده به اشتباه از عنوان «شورای عالی رقابت» استفاده شده است و باید اصلاح گردد.

#### ماده (۷) - ابهام

متن ماده (۷) از چند حیث محل ابهام به نظر می‌رسد؛ اولاً صدر ماده در مقام تعیین بازه زمانی حکم ماده مقرر می‌دارد: «در صورت وقوع تصادف در دوره پنج‌ساله». آنچه محل ابهام به نظر می‌رسد عدم تعیین ملاک آغاز دوره پنج‌ساله به وسیله قانونگذار و اثر مترتب بر آن است. بر این اساس مشخص نیست دوره پنج‌ساله، از زمان تصویب این قانون مد نظر بوده است یا از زمان ساخت خودرو یا ... و نیز اینکه اثر تعیین این دوره پنج‌ساله چیست؟ آیا تعیین این بازه زمانی ناظر بر تکلیف «کارشناسان رسمی» است یا ناظر بر «مسئولیت مدنی» شرکت‌های خودروسازی؟

ثانیاً منظور از «نماینده رسمی شرکت سازنده خارجی» مشخص نیست و به تبع آن مسئولیت مدنی در نظر گرفته شده در مواردی که تمام یا بخشی از

---

۱. ماده (۵۳): «برای نیل به اهداف این فصل شورایی تحت عنوان «شورای رقابت» تشکیل می‌شود. ترکیب و شرایط انتخاب اعضاء شورا به شرح زیر است: ...»

حادثه مربوط به عیب و نقص خودروی خارجی باشد، با ابهام مواجه خواهد شد. زیرا در حال حاضر، برخی از شرکت‌های خودروسازی خارجی که خودروهای آن شرکت در کشور وجود دارد، فاقد نمایندگی رسمی هستند و نهایتاً نمایندگی مجاز برای واردات محصولات آنها وجود دارد که البته این نمایندگی، نه از جانب شرکت خودروساز بلکه صرفاً مجوزی است که از سوی نهادهای داخلی (از جمله وزارت صنعت، معدن و تجارت) برای واردات محصولات آن شرکت صادر شده است که به لحاظ حقوقی دارای آثار متفاوت است. بنابراین این قبیل نمایندگی‌ها، ارتباطی با شرکت سازنده خودرو ندارند و به لحاظ حقوقی، «نمایندگی رسمی شرکت سازنده» محسوب نمی‌شوند و صرفاً مشابهتی در عنوان آنها با عنوان نمایندگان رسمی شرکت‌های خودروسازی وجود داد.

ثالثاً مفاد این ماده در وضعیت حقوقی جبران خسارت ناشی از حوادثی که تمام یا بخشی از آن ناظر بر نقص وسیله نقلیه است، ایجاد ابهام می‌کند. توضیح آنکه در حال حاضر در ماده (۱۶)<sup>۱</sup> «قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه» (مصوب ۱۳۹۵)، فرآیند رسیدگی به مواردی که غیر از بیمه‌گر دارای مسئولیت مدنی است، مشخص شده است. بر اساس این ماده، خسارت باید ابتدا توسط شرکت بیمه (بیمه شخص ثالث) پرداخت گردد و پس از آن، بیمه‌گر امکان رجوع به مسبب آن (نسبت به درجه تقصیر) را خواهد داشت. حال مشخص

---

۱. ماده (۱۶): «چنانچه به حکم مرجع قضائی اثبات شود، عواملی نظیر نقص راه، نبودن یا نقص علائم رانندگی و نقص تجهیزات مربوط یا عیب ذاتی وسیله نقلیه، یا ایجاد مانع توسط دستگاه‌های اجرائی یا هر شخص حقیقی یا حقوقی دیگر در وقوع حادثه مؤثر بوده است، بیمه‌گر و صندوق پس از پرداخت خسارت زیان دیده می‌تواند برای بازافت به نسبت درجه تقصیر که درصد آن در حکم دادگاه مشخص می‌شود به مسبان ذی‌ربط مراجعه کند. ...»

نیست با حکم مقرر در این مصوبه، آیا ترتیب جبران خسارت تغییر می‌کند و دیگر، شرکت بیمه در این قبیل موارد مسئولیتی نخواهد داشت و خسارت باید توسط سازندگان خودروی معیوب پرداخت شود یا فرایند جبران خسارت، همان فرایند مذکور در قانون فوق می‌باشد و این مصوبه، صرفاً تأکیدی بر آن است؟ همچنین در فرضی که این ماده فرایند جدیدی - متفاوت از آنچه در قانون فوق بیان شده است - را در این قبیل موارد در نظر گرفته باشد، این ایراد وجود دارد که تعیین میزان تقصیر بدون نیاز به رأی مرجع قضایی، صرفاً منوط به اظهار نظر کارشناس رسمی شده است. در حالی که در قانون فوق، تعیین میزان تأثیر عیب و نقص وسیله نقلیه در تحقق حادثه، بر عهده مرجع قضایی بود که البته به صورت طبیعی، در تعیین آن از نظر مشورتی کارشناسی رسمی نیز استفاده می‌شود.

#### ماده (۸) - مغایرت با اصل ۱۵

واژه «تریلر» واژه غیرفارسی بوده با توجه به وجود معادل فارسی «کفی» برای آن، مغایر اصل ۱۵ قانون اساسی است.

#### ماده (۹) مکرر - ابهام

بر اساس این ماده، تردد، حمل بار و مسافر توسط وسایط نقلیه موتوری پس از رسیدن به سن فرسودگی در «کلانشهرها» ممنوع است. در این خصوص باید توجه داشت که اولاً در ماده (۸) این مصوبه که به تعریف واژه «خودرو» پرداخته است، تعریفی از «وسایط نقلیه موتوری» ارائه نشده است. از همین رو دایره شمول مفهوم وسایط نقلیه موتوری در این قانون و ناظر بر حکم مترتب بر آن در این ماده، محل ابهام است. علاوه بر این، عبارت

کلان‌شهرها نیز صرفاً در بند «د» ماده (۶)<sup>۱</sup> «قانون اصلاح موادی از قانون برنامه سوم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران و چگونگی برقراری و وصول عوارض و سایر وجوه از تولید کنندگان کالا، ارائه دهندگان خدمات و کالاهای وارداتی» (مصوب ۱۳۸۷) تعریف شده بود که با توجه به نسخ آن، در حال حاضر تعریف قانونی برای این اصطلاح وجود ندارد. حال از آنجا که هیچ ضابطه‌ای نیز برای تعریف کلانشهرها در این مصوبه مشخص نشده و تشخیص این امر بر عهده مجریان قرار گرفته و از سوی دیگر نحوه تشخیص این موضوع حقوق افراد را تحت تأثیر قرار می‌دهد، این موضوع نیازمند قانونگذاری است. در نتیجه از این حیث که قانونگذار حدود آن را مشخص نکرده است، محل ابهام است.

### تبصره «۱» ماده (۹) مکرر - مغایرت با اصول ۷۵ و ۸۵ و تذکر

در این تبصره دولت مکلف شده است که از محل صرفه‌جویی حاصل از بهبود مدیریت مصرف سوخت، سازوکار و تسهیلات لازم برای جایگزینی خودروهای فرسوده را فراهم نماید. در این خصوص باید توجه داشت که اولاً این حکم دارای بار مالی بوده و بر اساس نظریه تفسیری شورای نگهبان<sup>۲</sup>، درج عبارت «از محل صرفه‌جویی» طریق تأمین هزینه جدید

---

۱. بند «د» ماده (۶): «عوارض موضوع بندهای (ب)، (ج) و (د) ماده (۳) و عوارض موضوع بند (ز) ماده (۴) این قانون به حساب تمرکز وجوه به نام وزارت کشور (سازمان شهرداری‌ها) واریز می‌شود تا به نسبت پانزده درصد (۱۵٪) کلانشهرها (شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت) و شصت و پنج درصد (۶۵٪) سایر شهرها و بیست درصد (۲۰٪) دهیاری‌ها تحت نظر کارگروهی متشکل از نمایندگان سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور و وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان شهرداری‌ها توزیع گردد.»

۲. نظر تفسیری شماره ۹۱/۳۰/۴۹۷۴۹ مورخ ۱۳۹۱/۱۲/۲۳: «درج عبارت «از محل صرفه‌جویی»، به نحو مطلق و برای مدت نامحدود و بدون تعیین محل و همچنین درج عبارت «پیش‌بینی در بودجه سنواتی»، بدون تأمین منبع و نیز درج عبارت‌های «از محل اعتبارات مصوب مربوط» و «از محل اعتبارات مصوب دستگاه»، اگر مستلزم بار مالی جدید بوده، طریق جبران کاهش درآمد یا تأمین هزینه جدید مذکور در اصل ۷۵ قانون اساسی محسوب نمی‌گردد.»

محسوب نمی‌شود و رافع ایراد اصل ۷۵ قانون اساسی نیست و از این رو این تبصره، مغایر با اصل مزبور می‌باشد.

ثانیاً از آنجا که ضوابط و معیارهای «سازوکار ... جایگزینی خودروهای فرسوده حمل و نقل عمومی با خودروهای نو» به وسیله قانونگذار تعیین نشده و از سوی دیگر طراحی این سازوکار که دارای ماهیت تقنینی است، به دولت تفویض شده است، مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی است.

لازم به تذکر است که عبارت «بهبود و مدیریت مصرف سوخت» باید به عبارت «بهبود مدیریت مصرف سوخت» اصلاح گردد.

### **تبصره (۲) ماده (۹) مکرر- مغایرت با اصول ۴۰ و ۸۵ و ابهام**

بر اساس این تبصره، تولیدکنندگان خودرو و موتور سیکلت در داخل کشور موظفند به ازای تولید هر چهار دستگاه خودرو یا موتور سیکلت، گواهی اسقاط خودرو یا موتور سیکلت معادل را از مرکز اسقاط دریافت کند. از آنجا که اولاً اسقاط خودرو یا موتور سیکلت فرسوده جزء وظایف و مسئولیت‌های تولیدکنندگان محسوب نمی‌شود و ثانیاً برخی فروض متصور از اجرای این حکم<sup>۱</sup> موجب عدم امکان فروش محصولات می‌شود، حکم مزبور منجر به اضرار به تولیدکنندگان شده و مغایر اصل ۴۰ قانون اساسی است.

در فراز پایانی این تبصره، واردکنندگان خودرو و موتور سیکلت مکلف به پرداخت «عوارض گمرکی» و نیز دریافت گواهی اسقاط خودروی معادل

---

۱. از جمله این فروض می‌توان به فرضی اشاره کرد که تولیدکننده اقدام به تولید محصول کرده اما خودرو یا موتور سیکلتی جهت اسقاط وجود ندارد (مثلاً بعد از گذشت چند سال از اجرای این حکم) یا مالکان خودروها و موتور سیکلت‌های فرسوده حاضر به اسقاط آن توسط تولیدکنندگان داخلی نیستند (یا مثلاً برای اسقاط وسیله نقلیه فرسوده خود، مبلغی مازاد بر میزان متعارف آن درخواست کنند).

شده‌اند که منظور از «عوارض گمرکی» مبهم است. توضیح آنکه در خصوص واردات خودرو یا موتور سیکلت، پرداخت «حقوق ورودی» (شامل حقوق کمرگی و سود بازرگانی) ضروری است. اما مشخص نیست که منظور از «عوارض گمرکی» در این تبصره، «حقوق ورودی» است یا «حقوق گمرکی» (که جزئی از «حقوق ورودی» محسوب می‌شود). اگر مقصود از «عوارض گمرکی» در این تبصره، همان «حقوق ورودی» باشد، این عبارت فاقد ایراد است. اما چنانچه این عبارت صرفاً ناظر بر «حقوق کمرگی» بوده و مفهوم آن، عدم لزوم پرداخت «سود بازرگانی» باشد، این امر موجب کاهش درآمدهای عمومی بدون تعیین طریق جبران آن بوده و مغایر با اصل ۷۵ قانون اساسی خواهد بود.

همچنین در فراز پایانی، تعیین تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز جهت اخذ مجوز واردات، به تناسب مصرف سوخت و قیمت خودروی وارداتی بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار داده شده است. از آنجا که قانونگذار هیچ ضابطه‌ای را برای این واگذاری مشخص نکرده است و تعیین این موضوع را به وزارتخانه تفویض نموده است، مغایر اصل ۸۵ قانون اساسی است. توضیح آنکه اولاً تعداد گواهی اسقاط مورد نیاز در خصوص تولیدکنندگان داخلی، در فراز ابتدایی این تبصره توسط خود قانونگذار مشخص است و این تصریح، دلیلی بر ماهیت تقنینی این موضوع است. ثانیاً در صورت عدم تعیین ضابطه، مجریان می‌توانند ضوابط را به نحو دلخواه طراحی نمایند که حتی منجر به نقض اهداف مندرج در این مصوبه مبنی بر اجازه و تسهیل واردات خودروهای تمام‌برقی گردد و واردات این قبیل خودروها با موانع زیادی روبرو گردد.

# لایحه موافقت‌نامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فنلاند درباره کمک و همکاری متقابل در امور گمرکی

## مقدمه

«لایحه موافقت‌نامه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فنلاند درباره کمک و همکاری متقابل در امور گمرکی» در جلسه علنی مورخ ۱۳۹۸/۳/۲۸ مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است و در راستای اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی به شورای نگهبان ارسال شده است. پیش از این دولت جمهوری اسلامی ایران، موافقت‌نامه‌های مشابه متعددی را با کشورهای مختلف در این زمینه به تصویب رسانده است. گفتنی است که موافقت‌نامه‌های تصویب شده در این خصوص با اندک تفاوت‌هایی، از یک محتوا واحد پیروی می‌کند.

## شرح و بررسی

در صدر (مقدمه) این موافقت‌نامه مقرر شده است که انعقاد این موافقت‌نامه و توافقات مندرج در آن، با توجه به مواردی همچون «کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با جرائم سازمان‌یافته فراملی» (موسوم به کنوانسیون پالمو) صورت پذیرفته است. هرچند اعتبار حقوقی مقدمه کنوانسیون‌ها همسان با مواد مندرج در آن نمی‌باشد و استناد به معاهدات و سایر اسناد بین‌المللی در مقدمه یک موافقت‌نامه، به منزله التزام به مفاد آن اسناد (آنگونه که در فرض الحاق به یک کنوانسیون خاص وجود دارد) نمی‌باشد، اما باید توجه داشت که مفاد اسناد یادشده می‌تواند در تفسیر مفاد این موافقت‌نامه مورد استناد و استفاده قرار گیرد و به لحاظ

ارزش تفسیری الزام‌آور خواهد بود. به این معنا که در مقام تفسیر مفاد این موافقت‌نامه و با رعایت سایر چارچوب‌های تفسیری، استناد به مفاد و احکام اسناد بین‌المللی مذکور در مقدمه آن، در تعیین تفسیر مفاد موافقت‌نامه به نحو الزام‌آوری اثرگذار خواهد بود. بنابراین لازم است تا مفاد این اسناد نیز مورد توجه قرار گیرد؛ خصوصاً آنکه دولت ایران تا کنون به کنوانسیون پالمو نپیوسته است. همچنین گفتنی است که در مقدمه سایر موافقت‌نامه‌های گمرکی مشابه با دیگر کشورها، کنوانسیون پالمو مورد توجه قرار نگرفته است.

سایر مفاد این موافقت‌نامه فاقد ایراد به نظر می‌رسد. هرچند در نگاه اول در رابطه با برخی مفاد موافقت‌نامه (همچون مواد (۵) و (۶) آن) ایراداتی به ذهن متبادر می‌گردد، لکن با امعان نظر به مفاد ماده (۱۷) این موافقت‌نامه، چنین بر می‌آید که مفاد این ماده رافع ایرادات آن مواد است. ماده (۱۷) مقرر کرده است: «اگر مقام‌های گمرکی درخواست‌شونده یک طرف متعاقد ملاحظه نماید که پذیرش کمک درخواست شده از آن می‌تواند حاکمیت، امنیت، نظم عمومی یا سایر منافع اساسی آن طرف متعاقد را به مخاطره اندازد یا باعث افشای اسرار صنعتی، تجاری یا حرفه‌ای گردد یا برخلاف اصول اساسی نظام حقوق داخلی آن می‌باشد، می‌تواند از ارائه کمک امتناع نماید...» این قید در موافقت‌نامه‌های گمرکی دیگری نیز که به تأیید شورای محترم نگهبان رسیده است، مشاهده می‌شود. از جمله این موارد می‌توان به بند (۱) ماده (۱۹)<sup>۱</sup> «لایحه موافقت‌نامه کمک متقابل اداری در امور گمرکی

---

۱. ماده (۱۹) - معافیت‌ها

۱- چنانچه هر کمک درخواست به موجب این موافقت‌نامه، حاکمیت، امنیت، نظم عمومی یا سایر منافع اساسی ملی طرف متعاقد درخواست‌شونده را نقض کند یا به هر گونه منافع تجاری یا حرفه‌ای مشروع خدشه وارد نماید، یا با



بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری آذربایجان» مصوب ۱۳۹۵/۹/۳ مجلس شورای اسلامی و بند (۱) ماده (۱۳)<sup>۱</sup> «لایحه موافقت‌نامه کمک و همکاری متقابل در مورد موضوعات گمرکی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری خلق چین» مصوب ۱۳۹۱/۱/۱۵ اشاره کرد.

## لایحه عضویت جمهوری اسلامی ایران در برنامه اندازه‌شناسی آسیا - اقیانوسیه

### مقدمه

«لایحه عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در برنامه اندازه‌شناسی آسیا - اقیانوسیه» در جلسه علنی مورخ ۱۳۹۸/۳/۲۸ مجلس شورای اسلامی با اصلاحاتی به تصویب رسیده است و در اجرای اصل ۹۴ قانون اساسی جهت انطباق با موازین اسلام و قانون اساسی به شورای نگهبان ارسال شده است. لایحه حاضر بعد از بررسی کارشناسی، فاقد ایراد مغایر با قانون اساسی تشخیص داده شد.

→

قوانین ملی طرف درخواست شونده منطبق نباشد، طرف متعاقد مذکور می‌تواند از ارائه این کمک‌ها خودداری نماید یا با توجه به چنان قیود و شرایطی، همان گونه که ممکن است نیاز داشته باشد، آن‌ها را ارائه نماید.

۱. ماده (۱۳) - معافیت‌ها

۱- در مواردی که طرف متعاقد درخواست شونده بر این عقیده است که پیروی از یک درخواست حاکمیت، امنیت، نظم عمومی یا سایر منافع ملی را نقض خواهد کرد یا متضمن تخلف از اسرار صنعتی، تجاری یا حرفه‌ای است یا با قانون ملی آن ناسازگار می‌باشد، می‌تواند از ارائه کمک خودداری کند یا پیروی از آن درخواست را منوط به برآورده کردن برخی شرایط یا الزامات نماید.

# اصلاح اساسنامه سازمان مجری ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی ( شرکت مادر تخصصی )

## مقدمه

هیأت وزیران در تاریخ ۱۳۹۷/۱۰/۵ مواد (۱۲) و (۱۶) اساسنامه سازمان مجری ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی (شرکت مادر تخصصی) را اصلاح کرده و در راستای اجرای اصل ۸۵ قانون اساسی برای بررسی به شورای نگهبان ارسال کرده است.

## شرح و بررسی

بر اساس مصوبه حاضر، تعداد اعضای هیأت مدیره سازمان مجری ساختمان‌ها و تأسیسات دولتی و عمومی از پنج نفر به سه نفر کاهش یافته است و متناسب به این تغییر، حد نصاب رسمیت جلسات و تصویب مصوبات هیأت مدیره نیز تغییر کرده است. همچنین مقرر شده است که اعضای هیأت مدیره، غیر از وظایف اصلی، سرپرستی قسمتی از امور سازمان را بر عهده داشته باشند. موضوع اخیر در اصلاحات پیشین این اساسنامه نیز پیش‌بینی شده بود و با ایراد شورای محترم نگهبان مواجه نشد. بنابراین مصوبه مورد بررسی، مغایر با قانون اساسی شناخته نشد.



امام خمینی (ره):

و از شورایی محترم نگهبان می‌خواهم و توصیه می‌کنم، چه در نسل حاضر و چه در نسل آ آینده، که با کمال دقت و قدرت و ظایف اسلامی و ملی خود رایا و تحت تأثیر هیچ قدرتی واقع نشوند و از قوانین مخالف با شرع مطهر و قانون اساسی بدون هیچ ملاحظه جلوگیری نمایند.

(سخن امام، ج ۲۱، ص ۴۲۲)



بزهشکده شورای نگهبان

تهران، خیابان شهید سیهید قزنی، کوچه خسرو، پلاک ۱۲

صندوق پستی: ۱۴۶۳-۱۳۱۴۵ تلفکس: ۸۸۳۳۵۰۴۵

[info@shora-rc.ir](mailto:info@shora-rc.ir)

[www.shora-rc.ir](http://www.shora-rc.ir)