



## صور تجلسه

تاریخ: ۹۷/۰۱/۲۶  
 کارگروه: موتورسیکلت برقی  
 شماره جلسه: ۸  
 صفحه ۱ از ۲

موضوع جلسه: کمیته تخصصی موتورسیکلت برقی

مکان: سازمان حفاظت محیط زیست

حاضرین:

نام و نام خانوادگی	آقای زندی	آقای حسینی	آقای ضامنی	آقای گودرزی	خانم افضل پور	آقای وهبی
سمت	سرپرست/مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم	دبیر / کارگروه ملی کاهش آلودگی هوا	سازمان شهرداریها- معاون اتحادیه تاکسیرانی	نماینده وزارت صمت	نماینده سازمان شهرداریها و دهیاریها	وزارت صمت، دفتر صنایع خودرو و نیرومحركه
نام و نام خانوادگی	آقای باباخانی	آقای داوودآبادی	خانم خوش آرزو	خانم نماینده کرباسی	آقای استادباقر	آقای فرحناکیان
سمت	معاون فنی کنترل کیفیت هوا	معاونت فنی و مهندسی و خدمات ترافیک پلیس راهور	واحد صدور مجوز پسماند سازمان	سازمان حفاظت محیط زیست	متخصص مشارکت عمومی و خصوصی	وزارت نیرو
نام و نام خانوادگی	آقای عرب	آقای دهقان آزاد	آقای ضیاءمقدم	آقای هاشمی	آقای الیاسی	آقای فیروزمند
سمت	انجمن صنعت موتورسیکلت	نماینده سازمان ملی استاندارد	دبیر انجمن موتورسیکلت سازان	بهینه سازی مصرف سوخت	راهبرد دانش پویا	راهبر دانش پویا
نام و نام خانوادگی	خانم آقاجانی	مهدی لطیفی	خانم لطیفی	خانم صفی	آقای اشجعی	
سمت	سازمان ملی استاندارد ایران	شرکت سرار	دبیرخانه کارگروه مصوبات	کارشناس / دبیرخانه پیگیری مصوبات	کارشناس / دبیرخانه پیگیری مصوبات	

### خلاصه جلسه:

این جلسه به منظور بررسی ابعاد و راهکارهای توسعه موتورسیکلت برقی برگزار شد. در ابتدای جلسه دکتر حسینی سوابق اقدامات و فعالیت های صورت گرفته به منظور ورود ناوگان موتورسیکلت برقی را مختصراً ارائه نمودند. در این خصوص با توجه به ارائه تسهیلات و یارانه توسط شهرداری تهران و مصوبات متعدد کماکان این مهم محقق نشده است. بنابر بررسیها، توسعه ی بکارگیری موتورسیکلت برقی در سطح کلانشهرها بعلا مشکلات عدیده در حوزه عرضه و تقاضا تاکنون محقق نشده است. البته طبق ماده ۲-۲ خودروهای درحال حرکت مصوبه هیأت وزیران مورخ ۹۳/۲/۱۰، وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف به ارائه برنامه جایگزینی موتورسیکلت برقی با هدف کاهش موتورسیکلت بنزینی می باشد. از طرفی در آیین نامه ماده ۲ قانون هوای پاک که توسط سازمان محیط زیست جهت ارائه به هیات وزیران تهیه شده است، احکام ذیل ارائه شده است:

- پلاک گذاری موتورسیکلت بنزینی منوط به اسقاط یک دستگاه موتورسیکلت هم توان است. موتورسیکلت های برقی از شرط اسقاط معاف هستند.
  - عرضه کنندگان موتورسیکلت موظف هستند ۱۰٪ سبد محصولات هر بازه ۳ ماهه خود را بر مبنای تیراژ تولید، به موتورسیکلت برقی اختصاص دهند و در صورت عدم امکان، به ازای هر دستگاه موتورسیکلت تولیدی خود، ۳ دستگاه موتورسیکلت فرسوده از رده خارج نمایند.
  - صدور مجوز جدید شرکت های حمل و نقل پیک موتوری منوط به برقی بودن کل ناوگان در حال تردد آن ها در شهرهای در معرض آلودگی هواست.
  - دستگاه های موضوع ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری موظف هستند تا پایان سال ۱۳۹۷ کلیه ناوگان موتورسیکلت ملکی شهری خود را در شهرهای در معرض آلودگی هوا به موتورسیکلت برقی تبدیل نمایند.
- لذا در مجموع جهت جایگزینی ناوگان موتورسیکلت بنزینی با نوع برقی برنامه جامعی که شامل محدودیتها و فاکتورهای انگیزشی مناسب باشد، می بایست تهیه و تدوین شود. در این خصوص وزارت صنعت، معدن و تجارت تاکنون اقدامی صورت نداده است.
- در ادامه بنابر اظهارات آقای گودرزی نماینده وزارت صمت، در حال حاضر تقاضای مشخصی برای موتورسیکلت برقی وجود ندارد و در صورتیکه الزام دولت جهت جایگزینی موتورسیکلت های بنزینی با برقی، می بایست تسهیلات یارانه ای نیز در این خصوص تخصیص یابد.



## صور تجلسه

تاریخ: ۹۷/۰۱/۲۶  
کارگروه: موتورسیکلت برقی  
شماره جلسه: ۸  
صفحه ۲ از ۲

با توجه به اظهارات نماینده وزارت صمت و عدم ارائه برنامه، دکتر حسینی پیشنهاد دادند که در جلسات کمیته تخصصی فعلی برنامه عرضه و تقاضای موتورسیکلت برقی با کمک ذینفعان و سیاست‌گذاران تهیه و تدوین شود.

در ادامه آقای ضامنی از سازمان شهرداری ها، اظهار داشتند در حوزه نوسازی اتوبوس‌های عمومی علی‌رغم مصوبات موجود، دریافت تسهیلات از بانک‌ها با مشکلات عدیده ای روبرو شده و عملاً در این حوزه موفقیتی حاصل نشده است. لذا در حوزه موتورسیکلت‌های برقی نیز باید کلیه ابعاد موضوع مورد بررسی قرار گرفته و مشکلات احتمالی رفع شوند.

آقای استادباقر متخصص مشارکت عمومی و خصوصی پیشنهاد دادند با توجه به مشکلات تأمین بودجه و به کمک تکنیک‌های مدیریت ریسک در مباحث مشارکت عمومی و خصوصی از ظرفیت تضمینی جهت ایجاد جذابیت سرمایه‌گذاری تا حدی که مدل مالی، اقتصادی شود؛ استفاده شده و دولت تمام یا بخشی از تولید را بصورت تضمینی خریداری نماید.

از طرفی با توجه به آمار بالای تصادفات و تلفات ناشی از تردد موتورسیکلت‌های فعلی و خسارات قابل توجهی که به شرکت‌های بیمه گر وارد می‌شود، می‌توان با دعوت از نماینده ای از شرکت های بیمه درخصوص مشارکت این صنعت در بخش اعطای یارانه موتورسیکلت برقی رایزنی نمود.

آقای الیاسی نیز با تأکید بر نقش سیاست‌گذار در استفاده از نوع وسیله نقلیه، اظهار داشتند می‌توان تقاضای موتورسیکلت برقی را با اهرم‌های سیاست‌گذاری تقویت نمود. آقای ضیاءمقدم دبیر انجمن صنعت موتورسیکلت سازان نیز دلیل عدم تمایل عرضه‌کنندگان موتورسیکلت برقی به ورود در این حوزه را مشکلات متعدد عنوان نمودند. لذا درخواست دعوت از نماینده این انجمن در جلسات کمیته تخصصی را ارائه کردند. از طرفی آقای عرب از تولیدکنندگان موتورسیکلت یکی از مشکلات عمده در این حوزه را نبود فرهنگ سازی عمومی مناسب دانستند. آقای فرحناکیان نماینده وزارت نیرو؛ در حال حاضر مرکز واحدی که با تجمیع ابعاد مرتبط بتواند سیاست‌گذاری مناسبی انجام دهد، وجود ندارد و در این خصوص می‌بایست راهکارهایی در قالب سناریوهای مختلف طرح و مورد بررسی قرار گیرند. آقای باباخانی از کنترل کیفیت هوا پیشنهاد دادند با توجه به اینکه دولت خود بزرگترین کارفرمای اجرایی در سطح کشور می‌باشد، در ابتدای امر، وزارتخانه‌های استفاده‌کننده موتورسیکلت در اولویت جایگزینی قرار گیرند.

آقای دهقان آزاد نماینده سازمان ملی استاندارد اظهار نمودند الزام توان ۳ کیلووات که در سالهای اخیر توسط شهرداری به تأمین‌کنندگان اعلام می‌شود، یکی از موانع توسعه موتورسیکلت برقی است. این موضوع وزن باتری و قیمت آن را تا حد بالایی افزایش می‌دهد. همچنین الزام فعالیت در منطقه ۱۲ شهرداری تهران با توجه به حجم و وزن بالای بار جابجایی در این منطقه و قدرت پایین‌تر موتورسیکلت‌های برقی نسبت به بنزینی، امکان رقابت موتورسیکلت برقی را بسیار کاهش می‌دهد. تا کنون ۹ مدل تولید داخل و ۱۱ مدل وارداتی موتورسیکلت برقی از سازمان ملی استاندارد مجوز گرفته‌اند که در این بین یک مدل توان ۳ کیلو وات دارد و باقی در بازه ۱۰۰۰ الی ۱۵۰۰ وات می‌باشند.

آقای داوودآبادی نماینده معاونت فنی پلیس راهور درخصوص شماره‌گذاری موتورسیکلت‌ها اظهار نمودند تمامی موتورهایی که در معابر عمومی تردد می‌کنند، نیاز به اخذ پلاک دارند مگر در شرایطی که پدال رو باشند. آقای عرب از تولیدکنندگان موتور در این خصوص اعلام نمودند در حال حاضر حدود ۵۰٪ قطعات موتورسیکلت‌ها تولید داخل هستند و تولید سالیانه موتورسیکلت کشور ۴۰۰ هزار الی ۵۰۰ هزار دستگاه می‌باشد که ۵ درصد این آمار جهت تخصیص موتورسیکلت برقی رقم قابل توجهی می‌باشد.

در خاتمه دکتر حسینی جهت جمع بندی جلسه موارد ذیل را عنوان نمودند:

- عدم تمایل به همکاری از سوی نماینده وزارت صنعت در تدوین برنامه و پاسخ‌های مشابه در ۴ جلسه اخیر تکلیف این مصوبه دولت را مشخص نموده است و دبیرخانه ملی آلودگی هوا نتیجه پیگیری را به ریاست سازمان و از طریق ایشان به ریاست جمهوری اعلام می‌نماید.
- به نظر می‌رسد نباید بعد از ماه‌ها انتظار، همچنان منتظر اقدام از سوی وزارت صنعت بود و کمیته تخصصی موتورسیکلت برقی با استخدام و همکاری مشاور و همه ذینفعان بسته سیاست‌گذاری لازم را تدوین و برای تصویب ارایه می‌نماید.
- این بسته می‌بایست با لحاظ ابعاد فنی، زیست محیطی و پسماند، بازیافت، ترافیک، ایمنی، زیرساخت و ایستگاه‌های شارژ، ساخت و تولید و واردات و تأمین نقدینگی، طی جلسات کمیته تخصصی مطرح و پیگیری تدوین برنامه جامع توسعه موتورسیکلت برقی در دستور کار دبیرخانه قرار گیرد.

### شرح اقدامات و مصوبات

ردیف	شرح اقدام	مسئول اقدام	موعد
۱	اعلام عدم همکاری وزارت صنعت در انجام مصوبات مرتبط با توسعه موتورسیکلت برقی در کشور	دبیرخانه کارگروه	در اسرع وقت
۲	پیگیری تدوین برنامه جامع موتورسیکلت برقی با حضور سازمان‌ها و دستگاه‌های مرتبط و مشاوران مربوطه	دبیرخانه کارگروه	طی ۲-۳ هفته