

مداخله دولت در بخش خودروسازی از منظر حقوق و رویه سازمان تجارت جهانی و مولفه-

های حقوق شهروندی

علیمردان عظیمی فشی^۱ - سید محمد قاری سید فاطمی*^۲ - صابر نیاورانی^۳ - علی اکبر گرجی^۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۱/۱۸ - تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۱۲/۱

چکیده:

صنعت خودروسازی به عنوان یکی از صنایع پایه و بزرگ که دولتها سرمایه گذاری‌های عمده خود را بر آن پایه قرار می‌دهند به طور سنتی شناخته می‌شود. با این حال، این صنعت به دلایل مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی همواره مورد نظر سرمایه گذاران بخش خصوصی نیز قرار داشته است. در این بین، تقابل بین اصل مداخله دولت در بخش خودروسازی با اصل آزاد سازی تجاری و اقتصادی که در سازمان تجارت جهانی و سایر ارکانی که مبتنی بر سیستم برتن وودز ایجاد شده‌اند، مطرح می‌گردد. بر مبنای سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی و برنامه‌های توسعه جمهوری اسلامی ایران، حرکت اقتصاد و تجارت جمهوری اسلامی ایران نیز به سمت آزادسازی تجاری، حداقل در بعد قانونی بوده هر چند که عمدتاً مداخله دولت است تا آزادسازی تجاری. سوال اصلی در تحقیق حاضر آن است که از منظر حقوق شهروندی، چه مولفه‌هایی در زمینه مداخله دولت در بخش خودروسازی بایستی مطرح شود؟ نتیجه تحقیق حاضر بدین صورت است که اصولی مانند اصل کرامت انسانی، اصل حاکمیت قانون، اصل منع تبعیض و ... بایستی در زمینه مداخله دولت در بخش خودروسازی مورد تبعیت قرار بگیرد.

واژگان کلیدی: خصوصی سازی، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، حقوق بشر، حقوق

شهروندی، مداخله دولت

^۱ - دانشجوی دکتری تخصصی حقوق عمومی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی،

تهران، ایران

azimialimardan@yahoo.com

^۲ - استاد گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران: نویسنده مسئول

m-fatemi@sbu.ac.ir

^۳ - استادیار و عضو هیئت علمی گروه حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد

اسلامی، تهران، ایران

^۴ - دانشیار گروه حقوق عمومی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

مقدمه

با پیروزی انقلاب اسلامی و تصویب قانون اساسی، تکلیف یکی از مهمترین مناقشات اقتصادی یعنی حوزه فعالیت دولت و بخش خصوصی تعیین شد. بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی، نظام اقتصاد ایران بر پایه سه بخش دولتی، تعاونی و خصوصی استوار شد که مفهوم ضمنی آن، پذیرش یک نظام اقتصادی مختلط است. مالکیت بخشی از صنایع و بنگاه‌ها و اداره فعالیت‌های اقتصادی در دست دولت و در مقابل، بخشی دیگر در اختیار و مالکیت بخش‌های غیردولتی (تعاونی و خصوصی) قرار گرفت. (حسینی و شفیعی، ۱۳۹۲: ۲۶) اصل مداخله دولت در عرصه اقتصاد به طور کلی و در بازار خودروسازی به طور خاص، در حقوق بین‌الملل نیز به رسمیت شناخته شده است که اینک در اعلامیه عدم پذیرش مداخله در امور داخلی دولتها و حفاظت از استقلال و حاکمیت آنها (United Nations General Assembly, 1965:6) تصریح شده است: "هردولتی از حق مسلم انتخاب نظام‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی‌اش بدون مداخله در هر شکل از سوی دولت دیگر برخوردار است". البته همانگونه که در حقوق داخلی در ارتباط با میزان مداخله دولت در اقتصاد اختلاف نظرات جدی هم از منظر دکترین هم از منظر عملی وجود دارد، در حقوق بین‌الملل نیز این اختلافات به چشم می‌خورد که اینک در قضیه فعالیت‌های نظامی و شبه نظامی در و علیه نیکاراگوئه در دیوان بین‌المللی دادگستری، بین تفسیر دولت نیکاراگوئه و دیوان بین‌المللی دادگستری در ارتباط با میزان مداخله، اختلاف نظرات جدی وجود داشت. (Saul et al, 2014:106) شاید گویاترین سند تاریخی، عهدنامه امیرالمومنین به مالک اشتر نخعی باشد که از همان آغاز سخن فرمود: "این فرمانی است از بنده خدا، علی، امیرمومنان به مالک اشتر پسر حادث، در عهدی که با او می‌گذارد، هنگامی که وی را به حکومت مصر و او می‌گذارد تا خراج آن را جمع نماید و با دشمنان ستیز نماید؛ امور مردم را اصلاح نماید و در آبادانی شهرهایش بکوشد". (خداپرست مشهدی و دیگران، ۱۳۹۴: ۵۹)

این مقاله که با یک رویکرد توصیفی-تحلیلی نگاشته شده است؛ در سه قسمت به مفهوم مداخله دولت و دکترین‌های حاکم بر آن، قوانین جمهوری اسلامی ایران و نحوه مداخله دولت در صنعت خودروسازی، سازمان تجارت جهانی و نحوه مداخله دولت در صنعت خودروسازی و مولفه‌های حقوق شهروندی و مداخله دولت در صنعت خودروسازی می‌پردازد.

مفهوم مداخله دولت و دکترین‌های حاکم بر آن

مفهوم مداخله دولت در عرصه اقتصاد

به طور کلی آنچه که از سیر تحول مداخله دولتها در اقتصاد، از اواسط قرن بیستم تا به حال

می‌توان برداشت نمود این است که نوعی رویکرد تکثرگرایی و پلورالیستی نسبت به حاکمیت وجود داشته است؛ در گذر از دولت رفاه به دولت تنظیمی، تکثر نهادهای ارایه دهنده خدمات عمومی و اقتصاد خودگردان توسط بخش خصوصی به جای نظام واحد اقتصادی بکار گرفته شده است و در عبور از دولت تنظیمی به دولت فراتنظیمی، تکثر کنترل اقتصادی و نهادهای مقررات گذار مستقل و اقتصاد خودفرمان به جای نظام واحد تنظیمی دولتی، رسمیت یافته است. (مومنی راد و پتفت، ۱۳۹۴: ۲۰۰) بررسی قوانین توسعه‌ای که پس از انقلاب اسلامی در ایران به تصویب رسیده نشان می‌دهد در تمامی این برنامه‌ها یکی از دغدغه‌های اصلی مقنن، تعیین حدود مداخلات اقتصادی دولت و همچنین اندازه نهاد دولت بوده است. (دفتر مطالعات برنامه و بودجه معاونت پژوهشی مجلس شورای اسلامی ایران، ۱۳۹۰: ۲) رویکرد مقنن در این زمینه به نظریه حاکم بر نظام برنامه ریزی کشور باز می‌گردد. به عبارت دیگر، نظریه اقتصاد سیاسی حاکم مشخص خواهد کرد که میزان مداخلات اقتصادی دولت باید به چه میزان باشد.

دکترین حاکم بر مداخله دولت در عرصه اقتصاد

در خصوص حوزه فعالیت‌های اقتصادی بخش عمومی و بخش خصوصی از دیرباز نظریات متفاوتی ارایه شده است. به طوری که دو دیدگاه غالب در این رابطه متصور است. در دیدگاه اول، رشد اقتصادی در مرتبه نخست اهمیت و اولویت قرار گرفته و رشد سریع اقتصادی را منوط به واگذاری تصمیم‌های اقتصادی به افراد یا نهادهای خصوصی می‌دانند. در این دیدگاه به توزیع عادلانه درآمد توجهی نشده و فرض بر این است که در فرآیند رشد اقتصادی، رفاه طبقات پایین جامعه از طریق مکانیزم رخنه به پایین افزایش می‌یابد. دیدگاه دوم، نقش دولت را در توسعه اقتصادی مسلم دانسته و تمرکز اصلی در این دیدگاه به جای دخالت یا عدم دخالت دولت، بر نحوه و حوزه دخالت دولت می‌باشد و در این راستا، حجم وسیع فعالیت‌های اقتصادی دولت را به منزله قدرت بیشتر برای به حرکت درآوردن موتور توسعه اقتصادی تصور می‌کنند. (دفتر مطالعات برنامه و بودجه معاونت پژوهشی مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۰: ۲) پس از شکست نظریه‌های سرمایه داری در دهه ۱۹۳۰، اقتصاد جهان به سمت ارایه تعریف جدیدی برای دولت و حوزه مداخلات آن پیش رفت. در این دوران، دولت شبگرد اقتصاددانان لیبرال کنار گذاشته شد و به جای آن، در بسیاری از مناطق به ویژه آمریکا و بسیاری از مناطق اروپای غربی، دولت مداخله‌گر برای کاهش بیکاری گسترده و راهنمایی اقتصادها به سمت دولت رفاه ظاهر شد. (باغستانی میبیدی و دیگران، ۱۳۹۴: ۴۳-۴۴) البته مداخله دولت در عرصه اقتصاد

نه تنها بایستی با توجه به تعهدات داخلی آن بلکه با عطف به تعهدات بین‌المللی آن صورت پذیرد به عبارت دیگر، اگرچه اصل عدم مداخله در امور داخلی کشورها در بند ۷ ماده ۲ منشور ملل متحد مندرج شده است و سازمان ملل متحد از مداخله در اموری که ذاتا در صلاحیت دولتها قرار گرفته است، منع شده است اما این اصل مطلق نبوده بلکه در صورتی که دولتی یک تعهد بین‌المللی را برعهده گرفته باشد که در جهت پیشرفت اقتصادی و اجتماعی‌اش باشد، بایستی مداخله خود در عرصه اقتصاد را مشروط بدان نماید برای نمونه، تمامی دولت‌های عضو صندوق بین‌الملل پول، اصل ارایه اطلاعات مالی خود را مورد پذیرش قرار داده‌اند. بنابراین، هیچ یک از دولت‌های عضو نمی‌تواند به بهانه مداخله در اقتصاد و بازارهای مالی شان از ارایه اطلاعات مالی شان خودداری نمایند. (Seidel-Hohenveldern, 1999:100)

قوانین جمهوری اسلامی ایران و نحوه مداخله دولت در عرصه اقتصاد

چند سند مهم بالادستی بر نحوه مداخله دولت در عرصه اقتصاد به صورت اعم و در عرصه خودروسازی به طور اخص حاکم است و بر خصوصی سازی^۱ در صنعت خودرو تاکید نموده‌اند. مهمترین این اسناد، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، سند چشم انداز افق ۱۴۰۴ و برنامه‌های توسعه شش گانه جمهوری اسلامی ایران است. سیاست های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی (۱۳۸۴) که به اهداف (شتاب بخشیدن به رشد اقتصاد ملی)، (گسترش مالکیت در سطح عموم مردم به منظور تامین عدالت اجتماعی)، (ارتقای کارایی بنگاه‌های اقتصادی و بهره وری منابع مادی و انسانی و فناوری)، (افزایش رقابت پذیری)، (افزایش سهم بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصادهای ملی)، (کاستن از بار مالی و مدیریتی دولت در تصدی فعالیت‌های اقتصادی) صورت می‌پذیرد، سرمایه گذاری، مالکیت و مدیریت خصوصی در صنایع بزرگ و مادر را که یکی از جلوه‌های آن می‌تواند خودروسازی باشد، اعلام نموده است.

^۱ - در فرهنگ اقتصاد بپالگریو، خصوصی سازی به این صورت تعریف شده است: خصوصی سازی یک سیاست اقتصادی جهت تعادل بخشیدن میان دولت و دیگر بخش‌های اقتصادی با هدف ایجاد شرایط رقابت کامل و حصول بیشتر کارایی اقتصادی و اجتماعی است. در واقع، خصوصی سازی روندی است که طی آن، دولت در هر سطحی امکان انتقال وظایف و تالیسیات خود را از بخش عمومی به بخش خصوصی بررسی کرده و در صورت تشخیص و اقتضاء نسبت به چنین انتقالی اقدام می‌نماید. همچنین، خصوصی سازی وسیله‌ای است برای بهبود عملکرد فعالیت‌های اقتصادی از طریق افزایش نقش نیروهای بازار در صورتی که حداقل ۵۰ درصد سهام آنها به بخش خصوصی واگذار گردد. خصوصی سازی به معنای انجام فعالیت‌های اقتصادی توسط بخش خصوصی یا انتقال مالکیت دارایی‌ها به بخش خصوصی می‌باشد. تعریف خصوصی سازی برای کشورهای با اقتصاد متمرکز بسیار فراتر از انتقال مالکیت و تعدیل در مقررات می‌باشد و همچنین خصوصی سازی به معنای به وجود آوردن نظام جدید بر اساس بازار و در نتیجه دگرگونی و تحول در ابعاد مختلف اقتصادی می‌باشد.

سازمان تجارت جهانی و مداخله دولت در بازار خودرو

موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت که به اختصار گات نامیده می‌شود، معاهده‌ای بین-المللی است که با هدف گسترش تجارت بین کشورهای عضو به وجود آمده است. تحولات چشمگیر در اقتصاد جهانی نیز متأثر از مذاکرات بین‌المللی مربوط به گات می‌باشد. هشتمین دور این مذاکرات که به مذاکرات دور اورگوئه معروف است، منجر به تشکیل سازمان تجارت جهانی شد. (اکبریان، ۱۳۹۲: ۱۷۰) سازمان تجارت جهانی در اول ژانویه ۱۹۹۵ شروع به کار کرد هرچند نظام تجاری آن نیم قرن بود که از عمر آن می‌گذشت، موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) مقرراتی را برای این سیستم تدارک دیده بود. در حالی که موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت عمدتاً به تجارت کالا مربوط می‌شد اما سازمان تجارت جهانی و موافقت نامه-هایش در حال حاضر تجارت خدمات، اختراعات و نوآوری و مالکیت معنوی را نیز تحت پوشش خود قرار داده است. با توجه به بحران‌های مالی سال‌های مختلف و به دلیل عدم تحقق پیش-بینی‌های لازم اقتصادی (برای نمونه علیرغم پیش‌بینی‌های قبلی مبنی بر رشد ۲.۶ درصد در ۲۰۱۹، رشد ۱.۲ درصدی را تجربه نموده است) و ریسک‌های بالای اقتصادی، لزوم مداخله دولت در عرصه صنعت و اقتصاد از جمله صنعت خودروسازی بیشتر شده است.^۱ این امر باعث شده است که در گزارش اخیر گروه ۲۰ نیز تصریح شود که محدودیت‌های اقتصادی و تجاری که دولت‌ها وضع می‌نمایند نسبت به دوره‌های زمانی قبلی، بیشتر شده است. (The G20 Seoul Summit Leaders' Declaration and the G20 Seoul Summit Document, November 11-12, 2019)

مداخله دولت در بازار خودروسازی در گفتمان سازمان تجارت جهانی در قالب ادبیات گسترده-تری تحت عنوان (سیاست صنعتی) مورد بحث قرار می‌گیرد. بانک جهانی (۱۹۹۲) به ارایه تعریف از سیاست صنعتی می‌پردازد و آن شامل (اقدامات دولت برای تغییر ساختار صنعتی به منظور ارتقای رشد مبتنی بر مولد بودن) است. با این حال، تمرکز سازمان تجارت جهانی در سیاست و اصولاً مداخله دولت در عرصه اقتصاد و صنعت آن است که این مداخله نبایستی به

^۱ - مهم‌ترین تفاوت‌های سازمان تجارت جهانی و گات عبارتند از: ۱- گات موافقت نامه‌ای اختیاری و موقتی بود. موافقت نامه عمومی گات هرگز در پارلمان اعضاء تصویب نشد و حاوی هیچ شرطی برای تشکیل سازمان بین‌المللی نبود اما موافقت نامه WTO، دائمی بود و به عنوان یک سازمان بین‌المللی دارای مبنای قانونی معتبر است زیرا اعضاء، موافقت نامه‌های آن را تایید کرده بودند و در این موافقت نامه‌ها تشریح شده که چگونه WTO باید فعالیت نماید؛ ۲- WTO نظام عضویتی دارد که کشورها را تحت شرایط خاص به عضویت می‌پذیرد اما گات دارای طرف‌های قرارداد بود یعنی کشورهایی که موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت را به عنوان یک سند قانونی معتبر می‌دانستند و بر اساس آن عمل می‌نمودند؛ ۳- گات فقط با تجارت کالا سر و کار داشت اما WTO خدمات و حقوق مالکیت معنوی را نیز تحت الشمول خود قرار داده بود؛ ۴- نظام حل و فصل اختلافات WTO.

تغییر صرف ساختار تولیدی منتهی شده بلکه عنصر مولد بودن را ارتقاء دهد. به عبارت دیگر، مداخله دولت در عرصه اقتصاد نایستی به صرف ایجاد زیرساخت‌های تولیدی منتهی گردد بلکه این ایجاد زیرساخت بایستی به سمت و سویی هدایت شود که نهایتاً مولد بودن را افزایش دهد. اگرچه مولفه‌های عدم مداخله دولت همچون آزادسازی اقتصادی و کاهش تعرفه‌های تجاری در موافقت نامه‌های سازمان تجارت جهانی همچون موافقت نامه مراکش ذکر شده است اما همچنان مفهوم مداخله در ادبیات سازمان تجارت جهانی تفسیر نشده است. اصولاً در سازمان تجارت جهانی به منظور جلوگیری از مداخله دولت در عرصه اقتصاد، اصل همکاری متقابل میان نظام‌های اقتصادی و تجاری مورد پذیرش قرار گرفته است. (<https://www.wto.org>) هم-چنین مداخله دولت در اقتصاد از طریق اتخاذ اقدامات محدودکننده همچون حمایت از صنایع داخلی و تزریق یارانه‌های حمایتی، موجب تبعیض ناروا در تجارت آزاد شده و به کاهش قابل توجه محصولات صنایع داخلی منتهی می‌گردد. (International Trade Law Center and Appl- 2007:21) مداخله دولت در اقتصاد با توجه به موارد شکست بازار قابل توجیه می‌باشد و البته در کشورهای جهان سوم به لحاظ تفاوتی که با کشورهای صنعتی دارند، حمایت از صنایع داخلی به منظور ایجاد توان رقابت بین‌المللی، الزام بیشتری می‌یابد. اما این مداخلات گاه پیامدهای اجتماعی و اقتصادی سنگینی ایجاد می‌کنند. (امیری و لشجوده، ۱۳۹۶: ۲۲۰) اصولاً مداخله دولت در عرصه اقتصاد از جمله اقتصاد خودروسازی با فرآیند صنعتی شدن در تعارض می‌باشد. (Shahabadi, 2007:56) در دسامبر ۲۰۰۴ میلادی، رابرت زوئلک اعلام نمود که اقدامات حفاظتی ایالات متحده می‌بایستی پایان پیدا نیابد. اگرچه موافقت نامه گات بر آزادسازی تجارت تاکید می‌نماید اما شرط الحاق دولتها به سازمان تجارت جهانی، آزادسازی قرار داده نشده است چه آنکه لهستان و رومانی که در تاریخ الحاق، دارای اقتصادهای دولتی بودند که مداخله دولت در تمامی عرصه‌ها از جمله اقتصاد مشخص بود، توانستند به سازمان تجارت جهانی ملحق شوند. (Perdikis et al, 2005:167) رکن حل و فصل اختلافات سازمان تجارت جهانی، تمامی ادعاهای مرتبط با اقتصاد دولتی را مورد توجه قرار نداده است از جمله تعریف مناسب از مداخله دولت و نحوه مداخله دولت در صنایع و نیز کالاهای وارداتی و صادراتی، آسیب جدید و شدید به صنایع داخلی. (Ibid) در سازمان تجارت جهانی، نهادی موسوم به (نهاد بررسی سیاست تجاری سازمان تجارت جهانی)^۱ به هدف ارزیابی سیاست‌های تجاری و اقتصادی دولت‌های عضو

^۱ - the WTO's Trade Policy Review Body (TPRB)

از جمله در زمینه مداخله در اقتصاد و تجارت شکل گرفته است. این نهاد، به بررسی‌های دوره-ای خود در ارتباط با مداخله و اقدامات محدود کننده دولت‌های عضو در اقتصاد و تجارت می-پردازد و بر همین اساس، از جمله در بررسی‌های دوره‌ای که بین اواسط اکتبر ۲۰۱۵ تا میانه مه ۲۰۱۶ میلادی داشته است، یافته است که دولت‌های عضو، ۱۵۴ رویه جدید محدود کننده تجاری را که برخی از آنها به مباحث مرتبط با خودروسازی نیز ارتباط دارد، اتخاذ نموده-اند که افزایش قابل ملاحظه‌ای را نسبت به دوره‌های بررسی قبلی این نهاد نشان می-دهد. (<https://www.wto.org>)

همچنین اقداماتی موسوم به اقدامات محدودکننده^۱ در سازمان تجارت جهانی و موافقت نامه‌های مختلف آن پیش بینی شده است و حتی ساز و کارهایی برای تشخیص آن پیش‌بینی شده است که بیانگر همان مداخله دولت در عرصه تجارت و اقتصاد است. از جمله در موافقت نامه اقدامات بهداشتی سازمان تجارت جهانی آمده است: (یک اقدام با در نظر گرفتن سطح متناسبی از حفاظت‌های بهداشتی یا گیاه پزشکی و انعطاف پذیری فنی و اقتصادی، محدود کننده خواهد بود و فراتر از این امر، محدودکننده نخواهد آمد) این اقدامات در رکن حل و فصل اختلافات سازمان تجارت جهانی در قضیه استرالیا در مقابل جزایر سلیمان و قضیه ژاپن- محصولات تجاری مورد تصریح قرار گرفته است. عمده ترین موردی که در آن اقدامات محدودکننده می-توانند توجیه شوند در استناد به استثنای امنیت ملی مندرج در مواد ۲۰ و ۲۱ موافقت نامه گات سازمان تجارت جهانی است. البته همانگونه که شعبه تجدیدنظر رکن حل و فصل اختلاف در قضیه کره اشاره نموده است، (تصمیم گیری در مورد اینکه آیا اقدامی، اجتناب ناپذیر بوده می-تواند در محدوده معنایی بند د ماده ۲۰ موافقت نامه گات در بردارنده این موضوع باشد که در هر قضیه بایستی سبک و سنگین نمودن شماری از فاکتورها و عوامل صورت بگیرد ...) همچنین، اقدامات محدودکننده نمی‌بایستی (به معنای تبعیض خودسرانه یا غیرقابل توجیه بین کشور-هایی باشد که در آنها، شرایط مشابهی وجود داشته و غالب هستند). در قضیه اقداماتی که بر تامین فرامرزی خدمات قماربازی و شرط بندی تاثیر می‌گذارند، شعبه تجدیدنظر رکن حل و فصل اختلاف سازمان تجارت جهانی بر این نکته پافشاری نمود. (Ibid)

مولفه‌های حقوق شهروندی و مداخله دولت در بازار خودروسازی

حقوق شهروندی همانگونه که از نام آن پیداست حقوق مرتبط با وضعیت شهروندی در یک

^۱ - Restrictive Measures

جامعه است. از نظر اصطلاحی، مفهوم شهروندی به عنوان منزلت اجتماعی در نگرش به جامعه مدنی (معمولی یا مدرن) تلقی می‌شود که به موجب آن، شرایط برخورداری فرد را از حقوق و قدرت فراهم نماید. این حقوق عبارت است از: حقوق مدنی شامل آزادی بیان و برابری در مقابل قانون، حقوق سیاسی شامل حق رای و ایجاد تشکل سیاسی و صنفی، حقوق اقتصادی دربرگیرنده رفاه اقتصادی. (روشن و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۱۲) از منشور حقوق شهروندی ریاست جمهوری می‌توان اصولی را برای مداخله دولت در بازار خودروسازی استنباط نمود از جمله اینکه (نظر بر اینکه، حقوق شهروندی بر اصولی همچون کرامت انسانی، صیانت از حقوق و آزادی‌های غیرقابل سلب، حاکمیت مردم، برخورداری همه مردم از حقوق انسانی مساوی، منع تبعیض و حمایت یکسان قانون از همه افراد ملت مبتنی است)؛ بنابراین مداخله دولت در بازار خودروسازی نبایستی به شکلی باشد که اولاً حق دسترسی گروهی از شهروندان به برخی از محصولات خودروبی افزایش یافته و گروهی دیگر، امکان دسترسی نداشته باشند. در این زمینه، می‌توان امکان دسترسی نمایندگی‌های خودرو به وبگاه‌ها در زمان فروش عمومی خودرو بدون امکان دسترسی مردم را مصداق بارز نقض اصل منع تبعیض دانست. همچنین، حمایت برابر از تمامی اقشار جامعه به نحوی که امکان دسترسی به محصولات خودروبی برای تمامی آنها امکانپذیر باشد یکی از مولفه‌های حقوق شهروندی در زمینه مداخله دولت در بازار خودرو-سازی است. اگر آزادسازی تجاری که در قبلاً مورد تأکید قرار گرفت را در این زمینه لحاظ نماییم به این موضوع پی خواهیم برد هم در زمینه آزادسازی تجاری و هم در زمینه مداخله دولت بایستی این مولفه‌های حقوق شهروندی رعایت شود. از دیگر مولفه‌های حقوق شهروندی که بایستی در زمینه مداخله دولت در بازار خودروسازی بدان توجه شود این است که (نظر بر اینکه مشارکت مردم در حیات اجتماعی به برخورداری بدون تبعیض شهروندان از حق بهره‌مندی از نظام اقتصادی شفاف و رقابتی، حق مالکیت، رفاه و تأمین اجتماعی فراگیر و ... مشارکت در حیات فرهنگی منوط است) و همچنین (نظر بر اینکه مشارکت، همکاری و مسئولیت‌پذیری افراد، گروه‌ها و دولت‌ها برای استیفای حق توسعه، حق برخورداری از محیط زیست ... در سطح ملی و بین‌المللی ضروری است) و همچنین، (نظر بر اینکه استیفای حقوق شهروندان بدون آگاهی، توانمندی و مسئولیت‌پذیری شهروندان نسبت به حقوق، تکالیف و منافع عمومی امکانپذیر نیست) بنابراین بایستی در مداخله دولت در بازار خودروسازی، این مولفه‌های حقوق شهروندی نیز رعایت گردد.

علاوه بر این در اسناد دیگری نیز به موضوع رعایت حقوق شهروندی توسط دستگاه‌ها و نهادها

که با توجه به اینکه عملاً صنایع خودروسازی ایران نیز دولتی هستند، شامل آنها نیز می‌گردد؛ پرداخته شده است. از جمله می‌توان به تصویب نامه شورای عالی اداری با موضوعیت (حقوق شهروندی در نظام اداری) توجه نمود که اصول نه گانه‌ای را مشخص می‌نماید که در ارتباط با مداخله دولت در عرصه صنعت خودروسازی نیز می‌تواند موثر افتد: ۱- اداره شایسته امور کشور بر پایه قانون مداری، کارآمدی، پاسخگویی، شفافیت، عدالت، انصاف؛ ۲- رعایت قانون و انجام امور اداری مردم مبتنی بر اصل بی طرفی و پرهیز از هرگونه پیش داوری، منفعت جویی یا غرض ورزی شخصی؛ ۳- امکان دسترسی سهل و بدون تبعیض شهروندان به مراجع صالح و بی طرف قضایی، اداری و نظارتی؛ ۴- الزام به اطلاع رسانی تصمیمات و اقدامات اداری تمامی مسئولین از جمله در بخش خودروسازی؛ ۵- امکان دسترسی مستمر شهروندان به مدیران و کارمندان دستگاه‌های اجرایی؛ ۶- الزام به آرایه و انتشار مستمر اطلاعات غیرطبقه بندی شده و مورد نیاز شهروندان توسط دستگاه‌ها از جمله در زمینه صنعت و بخش خودروسازی؛ ۷- امکان دسترسی شهروندان به اطلاعات شخصی خود که توسط اشخاص و موسسات آرایه دهنده خدمات عمومی آرایه و نگهداری می‌شود؛ ۸- امکان بهره گیری غیرتبعیض آمیز شهروندان از مزایای دولت الکترونیک؛ ۹- فراهم کردن زمینه قانونی بهره گیری شهروندان از فرصت‌های شغلی مناسب و حقوق و مزایای برابر زنان و مردان در قبال کار یکسان و اجتناب از رویکردهای سلیقه‌ای، جناحی و تبعیض آمیز.

نتیجه گیری

اصل مداخله دولت و آزادسازی اقتصادی و تجاری دو روی یک سکه هستند که هر کدام از آنها تأثیرات متفاوتی را بر صنعت خودروسازی داشته‌اند. با توجه به اسناد بالادستی نظام هم چون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی و برنامه‌های توسعه جمهوری اسلامی ایران بایستی این دید را استنباط نمود که به ویژه بنا به تصریح سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، به این دلیل که صنعت خودروسازی از زمره صنایع بزرگ است که امکان سرمایه گذاری، مالکیت و مدیریت خصوصی آن وجود دارد، صنعت خودرو-سازی به سمت آزادسازی اقتصادی و تجاری حداقل از منظر قانونی حرکت نموده است هر چند که عملاً این خصوصی سازی واقع نشده است و همچنین کنترل بر شرکت‌های خودروسازی کشور با نهادهای دولتی صورت می‌پذیرد. در این میان، این حرکت مطابق با موافقت نامه‌های سازمان تجارت جهانی نیز می‌باشد که در آن بر اصل آزادسازی تجاری تأکید شده است. نکته-

ای که در اینجا بسیار مهم می‌باشد آن است که هم مداخله دولت در صنعت خودروسازی و هم آزادسازی تجاری بایستی به صورتی عمل گردد که با مبانی و مولفه‌های حقوق شهروندی در تعارض نیافتند. بدین معنا که در این زمینه منشور حقوق شهروندی، بسیاری از مولفه‌های مداخله دولت را مشخص می‌نماید. مولفه‌های حقوق شهروندی بعضاً در اسناد بالادستی جمهوری اسلامی ایران مشخص شده است که از آنها می‌توان در زمینه مداخله دولت در صنعت خودرو-سازي بهره گرفت: ۱- قانون مداری، کارآمدی، پاسخگویی، شفافیت، عدالت، انصاف؛ ۲- رعایت قانون و انجام امور اداری مردم مبتنی بر اصل بی طرفی و پرهیز از هرگونه پیش داوری، منفعت جویی یا غرض ورزی شخصی؛ ۳- امکان دسترسی سهل و بدون تبعیض شهروندان به مراجع صالح و بی طرف قضایی، اداری و نظارتی؛ ۴- الزام به اطلاع رسانی تصمیمات و اقدامات اداری تمامی مسئولین از جمله در بخش خودروسازی؛ ۵- امکان دسترسی مستمر شهروندان به مدیران و کارمندان دستگاه‌های اجرایی؛ ۶- الزام به ارایه و انتشار مستمر اطلاعات غیرطبقه بندی شده و مورد نیاز شهروندان توسط دستگاه‌ها از جمله در زمینه صنعت و بخش خودرو-سازي؛ ۷- امکان دسترسی شهروندان به اطلاعات شخصی خود که توسط اشخاص و موسسات ارایه دهنده خدمات عمومی ارایه و نگهداری می‌شود؛ ۸- امکان بهره گیری غیرتبعیض آمیز شهروندان از مزایای دولت الکترونیک؛ ۹- فراهم کردن زمینه قانونی بهره گیری شهروندان از فرصت‌های شغلی مناسب و حقوق و مزایای برابر زنان و مردان در قبال کار یکسان و اجتناب از رویکرد-های سلیقه‌ای، جناحی و تبعیض آمیز.

منابع فارسی

مقالات

- احمد مومنی راد، آرین پتفت (۱۳۹۴)، سیر تحول نحوه مداخله دولت در اقتصاد از منظر حقوق عمومی، از دولت رفاه تا دولت فراتنظیمی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال هفدهم، شماره ۴۷

- اکبریان، رضا (۱۳۸۱)، سازمان تجارت جهانی و الزامات آن بر اقتصاد ایران، فصلنامه پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۲، شماره ۷، زمستان

- حسین امیری، فاطمه لشجوده (۱۳۹۶)، برآورد رانت در صنعت خودروسازی با استفاده از روش MIMIC (در مورد ایران)، فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی، شماره ۸۳، سال بیست و پنجم

- سیدشمس الدین حسینی، افسانه شفیعی (۱۳۸۶)، تعامل دولت و بازار و رویکرد تنظیم در اقتصاد ایران، تاملی در سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی ایران، فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی، شماره ۴۳، پاییز

- مسعود باغستانی میبیدی و دیگران (۱۳۹۴)، لزوم دخالت دولت در مقررات گذاری و نظارت بر بازارهای مالی، مجله اقتصادی، شماره‌های ۷ و ۸

- مهدی خداپرست مشهدی و دیگران (۱۳۹۰)، دخالت دولت در اقتصاد از منظر اندیشمندان مسلمان، فصلنامه علمی پژوهشی تاریخ، سال ششم، شماره بیستم، بهار

- محمد روشن و دیگران (۱۳۹۳)، حقوق شهروندی، پیشینه و جایگاه آن در مناسبات پلیس، فصلنامه بصیرت و تربیت اسلامی، سال یازدهم، شماره ۳۰

گزارش‌ها

- دفتر مطالعات برنامه و بودجه معاونت پژوهشی مجلس شورای اسلامی، مبانی نظری دخالت دولت در اقتصاد، شماره مسلسل ۶۳۸۳، کد موضوعی ۴۱۰

English References

Books

- International Trade Law Center; Appleton, Arthur ,(2007),**The World Trade Organization: Legal, Economic and Political Analysis, Springer Science & Business Media**
- Shahabadi, Amrita, (2007),**World Trade Organization , APH Publishing**

Documents

- The G20 Seoul Summit Leaders' Declaration and the G20 Seoul Summit Docu

ment, November 11-12, 2019

- UNGA Res.2131(XX), Declaration on the Inadmissibility of Intervention in the Domestic Affairs of States and the Protection of Their Independence and Sovereignty (21 December 1965)

site

- https://www.wto.org/english/news_e/news16_e/trdev_22jul16_e.htm

- https://www.wto.org/english/news_e/news16_e/trdev_22jul16_e.htm

