



دستور جلسه کمیته موضوع ماده ۷۶ قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه مورخ ۹۴/۰۳/۱۸

شناسه دستور	قانون (دستور جلسه ۱)
عنوان دستور	بررسی مراتب درخواست انجمن صنایع نساجی ایران مبنی بر لغو تبصره ۲ ذیل ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲ (لغاء عوارض مقرر)
شرح دستور	<p>حسب نامه دریافتی از انجمن صنایع نساجی ایران به شماره ۱۹۳۶-۹۳ مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۱۶ (پیوست شماره ۱۵) به انضمام فرم تکمیل شده درخواست تشکیل کمیته اقتصادی (پیوست شماره ۲) و نیز اظهارات شفاهی دبیر انجمن مذکور طی نشست حضوری ایشان با مسئولان دبیرخانه، انجمن با این استدلال که ناوگان ایرانی از سال ۱۳۷۳ تاکنون (تاریخ تصویب ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲) به نحو قابل توجهی توسعه یافته است، لذا اجرای حکم تبصره ۲ ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی، مبنی بر "الزام پرداخت عوارضی به میزان ۱۰٪ کل کرایه حمل کالاهای ایرانی از سوی صاحب کالا که در صورت وجود ناوگان ایرانی، کالا را با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور نموده است"، در جهت حمایت از صنعت ناوگان ایرانی، هم اکنون موضوعیت ندارد چرا که سبب بوجود آمدن شرایط غیر رقابتی و ایجاد هزینه‌های اضافی برای واردکنندگان کالا (که کالا را با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور نموده اند) شده است. از این رو انجمن مذکور خواستار لغو یا اصلاح این تبصره شده است.</p> <p>همچنین پیش‌تر نیز انجمن صنایع نساجی ایران طی نامه شماره ۵۴۱-۹۳ مورخ ۱۳۹۳/۰۳/۲۳ خطاب به آقای مهندس پورفلاح، عضو محترم شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی (پیوست شماره ۳) ضمن طرح موضوع، اظهار نموده‌اند که بر اساس طرح اولیه قانون مزبور مقرر گردیده بود که "در صورت استفاده از خدمات کشتیرانی جمهوری اسلامی جهت واردات کالا، مبنای محاسبه حقوق ورودی بر اساس ارزش فوب کالا تعیین و توسط گمرک اخذ شود و در غیر این صورت ملاک محاسبه ارزش سیف کالا در نظر گرفته شود" از این رو در این راستا و جهت رفع مشکل مطروحه پیشنهادی را مطرح نمودند مبنی بر اصلاح تبصره ۲ به نحوی که "ارزش فوب کالا مبنای محاسبه و اخذ حقوق ورودی کالاهایی گردد که توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یا سایر کشتی‌های دارای پرچم جمهوری اسلامی به کشور حمل می‌شوند".</p>
ایرادات و مشکلات مطروحه	<p>بنا به اظهارات انجمن صنایع نساجی ایران و نیز نظرات کمیسیون‌های حمل‌ونقل و مدیریت واردات اتاق ایران در جلسه کارگروه مورخ ۹۴/۰۲/۱۴، باتوجه شرایط اقتصادی موجود در زمان تصویب ماده واحده مذکور همچون رشد و توسعه صنعت حمل‌ونقل کشورهای همجوار که موجب تضعیف موقعیت ایران در منطقه شده بود و اینکه هم اکنون و باگذشت سالها صنعت حمل‌ونقل ایران علی‌الخصوص ناوگان حمل‌ونقل ایرانی، توسعه یافته است دیگر نیازی به این قبیل حمایت‌ها وجود ندارد و لذا اجرای این قانون در حال حاضر بروز مشکلاتی را در پی خواهد داشت که از جمله می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:</p> <ol style="list-style-type: none">۱- با توجه به حجمه تحریم‌ها خصوصاً علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته، واردکنندگان گاهاً ناگزیر به استفاده از ناوگان خارجی هستند و پرداخت هزینه ۱۰ درصدی موجب تضعیف فعالان اقتصادی می‌شود که واردات خود را از طریق ناوگان خارجی انجام می‌دهد.۲- پرداخت عوارض مذکور باعث افزایش سطح کرایه حمل و در نتیجه افزایش قیمت تمام شده و گران شدن محصول نهایی خواهد شد که ماحصل آن ضربه‌زدن به اقتصاد داخلی خواهد بود.۳- دیگر اینکه اجرای قانون فوق، مخالف اصل آزادی اقتصادی مقرر در برنامه چهارم و پنجم است و این نوع انحصارات، زمینه بروز فساد را فراهم می‌آورد.



<p>بررسی پیشنهاد انجمن صنایع نساجی ایران مبنی بر لغو تبصره ۲ ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲، در جلسه کارگروه کارشناسی مورخ ۱۳۹۴/۰۲/۱۴ شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی اتاق ایران برگزار گردید. در جلسه مذکور ضمن اینکه موافقان لغو تبصره ۲ ماده واحده مذکور به بیان ایرادات و مشکلات ناشی از اجرای قانون پرداختند، نمایندگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز به بیان علل مخالفت خود در جهت نیاز ناوگان ملی به وجود این حمایت پرداختند و عدم وجود حمایت دولت از ناوگان تحت پرچم را مساوی با بروز مشکلات مهم تجاری دانستند.</p> <p>ضمناً در جلسه، سابقه موضوع از حیث ایرادات حقوقی در زمان تصویب این قانون نیز مطرح گردید همچون موضوع مغایرت آئین‌نامه اجرایی ماده واحده مذکور و قانون که در نهایت با توجه به آراء صادره از دیوان عدالت اداری، حاضرین در جلسه کارشناسی به این جمع‌بندی رسیدند که از نظر حقوقی ایراد عدم شمول قانون مذکور نسبت به ناوگان دریایی وارد نمی‌باشد. در خصوص بعد اقتصادی نیز، لزوم بررسی‌های کارشناسی بیشتر با همکاری طرفین در ارسال مدارک و مستندات مورد توافق قرار گرفت.</p>	<p>جمع‌بندی کارگروه مورخ ۱۳۹۴/۰۲/۱۴</p>
<p>آنچنان که گفته شد به زعم واردکنندگان کالا، اخذ عوارض ۱۰ درصد هزینه حمل از ایشان در صورت استفاده از خدمات حمل‌ونقل ناوگان خارجی به صورت غیرمستقیم سبب ایجاد امتیاز برای ناوگان تحت پرچم ایران، خصوصاً کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شده است. باید توجه داشت که سلب اختیار از تجار و یا محدود نمودن ایشان از طریق وضع موانع غیر تعرفه‌ای همچون عوارض ۱۰ درصدی مذکور، نه تنها مکانیزم علامت‌دهی قیمت‌ها را مختل می‌سازد بلکه با ایجاد انتفاع (غیرمستقیم) برای گروه خاصی از فعالان اقتصادی مغایر با الزامات پیوستن به سازمان تجارت جهانی نیز می‌باشد، سلب اختیار از تجار و یا محدود نمودن ایشان از طریق وضع موانع غیر تعرفه‌ای همچون عوارض ۱۰ درصدی مذکور، نه تنها مکانیزم علامت‌دهی قیمت‌ها را مختل می‌سازد و با ایجاد انتفاع (غیرمستقیم) برای گروه خاصی از فعالان اقتصادی مغایر با الزامات پیوستن به سازمان تجارت جهانی است.</p> <p>اما از طرف دیگر، نکته قابل ذکر این است که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز نقش بسزایی در توسعه صنایع دریایی کشور و توسعه تجارت بین‌المللی ایران داشته و با توجه به موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و با وجود تحریم‌های موجود توانسته است طی سال‌های پس از انقلاب جایگاه ایران در حمل و نقل بین‌المللی را به نحو قابل توجهی توسعه داده و نیازهای اساسی کشور را تأمین نماید. از این رو برای حفظ موقعیت استراتژیک ایران با توجه به وضعیت جغرافیایی خاص، داشتن مرزهای طولانی آبی، دسترسی به آب‌های گرم و استراتژیک بودن حمل و نقل کالا از طریق دریا در منطقه و خصوصاً افزایش سهم ناوگان تحت پرچم ایران در تردد در آب‌های پیرامونی و نیز با عنایت به اینکه سهام کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۸۷/۲/۲۹ در بورس عرضه شده است و این شرکت هم‌اکنون خصوصی تلقی می‌شود، حمایت دولت برای ایجاد شرایط مساعد و عادلانه‌ی کسب و کار بخش‌های خصوصی و تعاونی ضروری به نظر می‌رسد. لذا اگرچه این حمایت‌ها تنها در وضع تعرفه ۱۰ درصدی بر ناوگان حمل خارجی، خلاصه نشده و نمی‌شود اما وجود این تعرفه برای ناوگان تحت پرچم ایران از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، امتیازی به همراه داشته است که منجر به مخالفت ایشان با لغو این مقرر شده است.</p> <p>از این رو به نظر می‌رسد با در نظر گرفتن مسائل استراتژیک و کلان اقتصادی و نیز شرایط خاص خطوط دریایی ایرانی به دلیل تحمیل فشارهای ناعادلانه غرب، اعمال حمایت از طریق وضع عوارض ۱۰ درصدی و یا درسوی مقابل حذف کامل این عوارض، تنها راهکار این موضوع نباشد، اما اصلاح آن در جهت تقویت فضای رقابت راهکار مناسبی است که با نگاه فرابخشی میسر است. لذا در وضعیت کنونی،</p>	<p>پیشنهاد دبیرخانه</p>



<p>شاید بتوان گفت راهکار مبنا قرار گرفتن قیمت فوب جهت محاسبه حقوق ورودی کالا به کشور در صورت استفاده از کشتیرانی‌های ایرانی، راهکار بینابینی و بهینه‌ای برای کلیه فعالان اقتصادی ذینفع در این موضوع باشد. در این صورت درآمد دولت از محل اخذ عوارض ۱۰ درصدی حذف می‌گردد و بخش منتفع از این عوارض که بخش ناوگان جاده‌ای است متضرر می‌گردد.</p>	
<p>۱. نامه شماره ۱۹۳۶-۹۳ مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۱۶ انجمن صنایع نساجی ایران خطاب به سرپرست امور اجرایی دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی؛ ۲. فرم تکمیل شده درخواست تشکل‌های اقتصادی از شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی از سوی انجمن صنایع نساجی ایران؛ ۳. نامه شماره ۵۴۱-۹۳ مورخ ۱۳۹۳/۰۳/۲۳ انجمن صنایع نساجی ایران خطاب به جناب آقای مهندس پورفلاح، عضو محترم شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی؛ ۴. ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۴/۱۲؛ ۵. آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۰۸/۱۱؛ ۶. اصلاح آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳/۱۲/۲۸؛ ۷. الحاق متنی به عنوان تبصره (۲) به ماده (۲۲) آیین نامه اجرایی قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۸۳/۰۸/۱۹؛ ۸. رأی ابطال تبصره ۲ ماده واحده قانون تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ و ماده ۲۰ آیین‌نامه اجرائی قانون مذکور مصوب ۱۳۸۶/۰۶/۰۴؛</p>	<p>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</p>