



## مشکلات ثبت سفارش، واردات و پلاک گذاری کشنده ها و کامیون های سنگین بررسی شد

مشکلات ثبت سفارش، واردات و پلاک گذاری کشنده ها و کامیون های سنگین در جلسه کارگروه شورای گفتگوی آذربایجان شرقی بررسی شد.

به گزارش روابط عمومی اتاق تبریز، جلسه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی آذربایجان شرقی با موضوع مشکلات ثبت سفارش، واردات و پلاک گذاری کشنده ها و کامیون های سنگین برگزار شد.

کاوه خداپرست، مدیرعامل گروه صنعتی ادوین پلاستیک پرشین در این جلسه گفت: حمل و نقل یکی از پایه های توسعه صنعت استان است. پیرو مصوبات دولت، در طول دو سال اخیر کامیون و کشنده های زیادی وارد استان شده است. براساس پیگیری های انجام شده، مشکلات متعددی در ستاد سوخت وجود دارد (اخیرا به دلیل وجود مشکلاتی در تهران این امر به وزارت صمت محول شده است). مصوبات ستاد سوخت در سطح کشور می باشد ولی از طریق شورای گفتگو و نمایندگان مجلس می توان این موضوع را پیگیری کرد.

وی ادامه داد: در طول دو سال اخیر، تمام بخش حمل نقل درگیر این موضوع است. از سوی دولت ارزش زیادی بابت ورود تریلی ها تخصیص داده شده و از طرفی چندین هزار دستگاه تریلی به مدت دو سال (در تمامی) گمرکات انباشته شده است. بزرگترین معضل کارخانجات و بخش خصوصی نداشتن حمل و نقل مناسب است به طوری که کرایه های حمل اجناس از بنادر 20 الی 30 افزایش یافته است و دلیل این امر، نداشتن ناوگان حمل و نقل مناسب می باشد. واحدهای تولیدی بهاء تمام شده را اعمال می کنند و در نهایت این افزایش توسط مصرف کننده نهائی پرداخت می شود.

خداپرست گفت: می خواهیم از طریق دبیرخانه شورای گفتگو مشکلات را علت یابی کرده و با آقای استاندار و نمایندگان مجلس طرح کنیم تا در صورت امکان، شتابی به این موضوع داده شود. طبق بررسی هایی که انجام دادیم، مشکلات به دلیل مصوبات اشتباه دولت است. دولت بجای اینکه با مصوبات خود در مورد پلاک گذاری تسهیل ایجاد کند، اعلام می کند ماشین های کهنه باید اسقاط شوند درحالیکه این ماشین ها در حال حاضر در حال فعالیت هستند.

وی ادامه داد: قضیه ورود به تهیه ماشین های اسقاط، باعث افزایش شدید قیمت ها و عدم دسترسی شده است و حجم عظیمی از راننده ها و سرمایه گذاران خودرو سردرگریان هستند. ناوگان حمل و نقل شدیداً فرسوده شده است و این موضوع معضل بزرگی برای توسعه اقتصاد می باشد. ما می خواهیم در شورای گفتگو برای تسهیل در امر پلاک گذاری ناوگان حمل و نقل انباشته شده در گمرک و دسترسی واحدهای تولیدی به آنها کمک کنیم.

جعفر نائی، هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب (مدیرعامل شرکت تریوه) نیز گفت: براساس مصوبه دو سال پیش دولت، قرار بر ورود ماشین های جدید جهت نوسازی ناوگان کشور شده است. در کنار آن اعلام کردند در ازای ورود هر ماشین باید ماشین فرسوده 41 تنی از رده خارج شود. در حالیکه ماشین صد میلیونی یک میلیارد و سیصد هزار تومان شده است از طرفی نمی توان به این تعداد کامیون اسقاطی پیدا کرد. اگر قشر راننده بخواهد ماشین خود را به قیمت صد میلیون بفروشد کلا متضرر خواهد شد.

وی افزود: در نوسازی ناوگان، برای دولت از بابت یارانه سوخت، سود حاصل می شود و در مقابل دولت نیز باید امتیازاتی در نظر بگیرد و اعلام کند پانصد میلیون قیمت ماشین را پرداخت می کند. متأسفانه طرح ها در کشور ما یک شبه تصمیم گیری می شود و به دنبال آن مشکلات بوجود می آید. قبل از شروع سال جدید این موضوع در اختیار وزارت راه بود. ما ثبت سفارش ماشین ها را انجام می دادیم و سپس امور گمرک را انجام می دادیم بعد از این مراحل پیگیری موضوع اسقاط بودیم. الان بیان می کنند ابتدا باید مورد اسقاطی را پیدا کنید سپس ثبت سفارش انجام دهیم.

نائی ادامه داد: برای ثبت سفارش و ترانزیت ماشین ها از بازارگان به گمرک ها، به دلیل اینکه در آنجا ثبت سفارش وجود ندارد، باید رشوه پرداخت کنیم. بعد از وارد کردن ماشین برای ماشین های ساخت آلمان یا سوئد و ... درخواست استاندارد می کنند که باید به حساب اداره استاندارد 300 میلیون واریز کنیم و سپس باید برای سایپا به منظور خدمات باید 220 میلیون پرداخت کنیم و سه ماه در نوبت بمانیم. از طرف دولت، یارانه و ارزی در اختیار ما قرار نگرفته است. بنده 50 کامیون در گمرک دارم و ارزی که به ازاء آنها راکد مانده است، سرمایه ملی است.

وی با بیان اینکه متأسفانه هیچکدام از جلسات تشکیل شده، تسهیلی در کار ما ایجاد نکرده است، گفت: زمانی که مسئولیت از پایانه گرفته شد و به ستاد سوخت محول شده است، 3 ماه طول کشید تا برنامه آنها در سیستم جایگذاری شود و برای این مدت از ما بابت ماشین هائی که در گمرک بودند، هزینه دیو و انبارداری اخذ شد. دولت باید برای قضیه اسقاط چاره ای ببیند. در ترکیه و اروپا تمامی اجناس دو روزه از گمرک ترخیص می شوند. درحالیکه 7 ماه ماشین های من در گمرک مانده است. مشکل یکی دو تا نیست ادارات مختلف از جمله اسقاط، استاندارد، سایپا و خدمات مطرح می باشد. در موزد خدمات پس از فروش، تنها گواهی خدمات پس از فروش را ارائه می دهند. بعد از پرداخت هزینه خدمات پس از فروش 3 ماه در نوبت بمانیم، ناچارم به چند نفر مبالغی پرداخت کنم (10 میلیون) تا 20 روزه گواهی را دریافت کنم.

کاوه خداپرست، مدیرعامل گروه صنعتی ادوین پلاستیک پرشین گفت: دولت طی مصوبه ای خواسته معضل حمل و نقل را حل کند اما پیرو این مصوبه چندین ارگان به دنبال منافع خود بوده اند. ستاد سوخت تهران به چند نفر اعلام کرده است تعدادی خودرو خریداری کنند (گفته اند این ماشین ها افزایش قیمت زیادی خواهند داشت) این امر موجب

ایجاد رانت شده است. سایپا علاوه بر اخذ 200 میلیون از هر ماشین، بازدید کارشناس سایپا از گمرک 3 ماه به طول می انجامد تا منافی برای کارشناس و مدیر داشته باشد. بنابراین خریدار برای اخذ هرچه سریعتر گواهی، مجبور به پرداخت مبالغی برای کارشناسان هستند.

وی ادامه داد: با در نظر گرفتن این موضوع که گواهی خدمات بدون گارانتی می باشد و کیفیت آن نیز مشخص نیست، اعلام کردند باید ماشینی وارد شود که در ایران نمایندگی داشته باشد، ماشین ها ولو هستند و نمایندگی ولو مدت زیادی است که فسخ شده است. به علت تحریم قادر به تولید ولو نمی باشند و مجوز واردات را صادر کرده اند درحالیکه تکنولوژی ها متفاوت می باشد و قادر به ارائه خدمات نخواهند بود. به جای این کارها بهتر بود مسیر ورود ماشین های نو را آسانتر می کردند تا ماشین های کهنه به مرور زمان از رده خارج شوند.

حسین سلطانزاده، مدیرعامل شرکت نگین تجارت سلطانزاده نیز گفت: در ابتدا سازمان راهداری کشور متولی اصلی این واردات بود و انجام امور به نسبت بهتر بود. بعد از برج 3 به دلیل یکسری مشکلات، به مدیریت حمل و نقل ستاد سوخت کشور محول شد، دو ماه طول کشید. اسناد موجود در راهداری به این ستاد ارائه شود و در طول این مدت تعدادی از ماشین ها به املاک تملیکی معرفی شدند که هزینه هنگفت و زمانبر حتی برخی موارد منجر به ضررهای جبران ناپذیر شد. اطلاعات عوامل اجرایی ستاد سوخت در مورد واردات و صادرات در حد صفر بود باعث ایجاد مشکلات اساسی شد.

وی ادامه داد: در ابتدای کار ثبت شناسه کالا برای ثبت سفارش ها لازم بود. از طرفی ثبت سفارش ها به خاطر زمانبر بودن تغییرات از راهداری به ستاد سوخت بیشتر از 6 ماه طول کشید و نیاز به تمدید یا تغییراتی در ثبت سفارش شد. با تغییر شناسه، به دلیل اینکه شناسه جدید نیاز بود شرکت یا واردکننده قادر به انجام اینکار نشدند و ماشین ها متروکه شدند. زندگی راننده های زیادی از هم پاشیده شد. نامه ای که از گمرک به سایپا دیزل و رنو و ... ارسال می شود پاسخ داده می شود ولی پاسخ نامه به پلیس محترم ارسال نمی شود باید مجدد به پلیس مراجعه کنیم تا برای تایید مشخصات نامه ای به سایپا دیزل فرستاده شود. درحالی که گمرک می توانست رونوشت نامه را به پلیس محترم ارسال کند.

سلطانزاده گفت: ستاد سوخت به دلیل اینکه آشنائی با اقتصاد ندارد به ساده ترین مسائل توجه نکرده است. حال می خواهند این موضوع را به وزارت صمت محول کنند ولی این تغییرات 3 ماه تاخیر در کار ایجاد خواهد کرد. مشکل بعدی در مورد سقف ارزی است. در سال گذشته سقف ارزی جهت واردات برای شرکت های واردکننده حذف شد و اعلام کردند تا هر سقفی مجوز واردات دارند می توانند انجام دهند. در حال حاضر سقف ارزی را پانصد هزار دلار تعیین کرده اند. با سازمان توسعه تجارت مکاتبه کرده ایم تا سقف واردات کامیون را افزایش دهند ولی متأسفانه تغییری ایجاد نشده است. سقف ارزی مصوبه سازمان راهداری، بانک مرکزی و دادستانی محترم کل کشور است.

وی افزود: سقف ارزی ماشین ها متفاوت است. نوعی ولو داریم که سقف 113 هزار دلار تا 140 هزار دلار سقف ارزی وجود دارد. در زمان واردات کامیون 6 الی 7 ماه طول خواهد کشید تا از گمرک ترخیص شوند. بعد از رفع تعهد ارزی، باید به بانک مرکزی مراجعه کنیم تا مجدد سقف ارزی 500 هزار دلار تخصیص یابد. از طرفی مثل سابق اجازه ورود به بانک مرکزی را نمی دهند و این موضوع نیز زمانبر می باشد. شرکت های بازرگانی از بابت کالاهای که قبلا واردات آنها را نداشتند دارای سقف ارزی 500 هزار دلار می باشند. این در حالیست که قبل از سال 1400 وارداتی در این خصوص نداشتیم تا اعلام کنیم. به فرض سال گذشته در این زمینه یک میلیون دلار واردات داشتیم و درخواست یک میلیون دلار داشته باشیم. به همین دلیل سقف ارزی حذف شد.

سلطانزاده ادامه داد: امسال اعلام کردند سقف ارزی تعیین شود. سقف ارزی تعدادی از افراد فول بود و افرادی بودند که جدیداً به این عرصه وارد شده بودند. افراد جدیدالورود براساس قانون به هیچ وجه قادر نخواهند بود بیشتر از 500 هزار دلار واردات داشته باشند. مستثنائاتی وجود دارد که براساس آن بی نهایت در نظر گرفته شود. یعنی فردی که 50 مجوز دارد، 50 برابر ارزش 500 یا فردی که 100 مجوز دارد به فرض تا ده میلیون یورو در نظر گرفته شود. موضوع سقف ارزی، مصوبه وزارتخانه با هماهنگی بانک مرکزی می باشد و قابل تغییر توسط وزیر است.

وی گفت: سازمان راهداری قبل از ستاد سوخت درخواست اسقاط با وزن 41 تن کرد درحالی که ماشین های موجود در کشور 40 تن، 36 تن، 38 تن و 96 تن است. ما موظف هستیم در قبال هر ماشین یک اسقاط تحویل دهیم (هرچند 14 تنی) ولی تناژی که ارائه می شود باید 41 تن باشد که در کشور وجود ندارد که تفاوت یک تنی باعث ایجاد 80 درصد مشکلات شده است (مبالغ زیادی برای یک تن معامله شده است). این موضوع از ابتدا وجود داشت از طرف انجمن اعتراضات و مکاتبات زیادی انجام داده ایم. ولی ترتیب اثری داده نشده است. اگر 40 تن لحاظ شود به راحتی می توانستیم اسقاط کرده و اسقاط خود را تحویل دهیم. با حذف یک تن یکی از اساسی ترین مشکل ها حل خواهد شد.

سلطانزاده افزود: در مورد املاک تملیکی کالای وارداتی 60 روز مهلت ترخیص از گمرک دارد، ما هزینه انبارداری را پرداخت کرده و 60 روز تمدید می کنیم. بهانه هائی برای جلوگیری از ورود به بحث املاک تملیکی داریم ولی بعد از چند بار به املاک تملیکی معرفی می کنند. دوستانی هستند که ثبت سفارش و تمام کارهای مربوطه را انجام داده اند ولی ماشین های آنها به دلیل عدم مکاتبه ستاد سوخت، به اموال تملیکی معرفی شده است. در مجموعه ستاد سوخت نیز با مشکلاتی مواجه هستیم.

وی گفت: اصولاً باید اسقاط زیر نظر دولت بود و ما معرفی کنیم تا راننده از یکی از مراکز برگه اسقاط اخذ کرده تحویل دهد. زمان اسقاط طولانی است حتی اگر این امر به صمت محول شود مشکل اساسی دیگری با ستاد سوخت داریم. برای اخذ تایید ناجا، لیستی از مراجع اسقاط به ستاد سوخت ارسال می شود و ستاد سوخت این لیست را به صورت سی&shy؛دی به پلیس راهور مرکز ارسال می کند تا تایید ناجا توسط آنها صورت گیرد از تاریخی که این سی&shy؛دی به دست پلیس می رسد، می توان تا مدت یک هفته تایید ناجا را اخذ کرد ولی برای اینکه سی&shy؛دی توسط ستاد سوخت آماده شده و به دست پلیس راهور برسد، شاید در حد 3 ماه به طول انجامد.

سلطانزاده ادامه داد: در کل ناهماهنگی و تغییرات ناگهانی قوانین این امر زیاد می باشد. نیاز به چارت مشخصی با تعیین مسئولیت ها است.

داود جهانگیر هروی از شرکت امیران ترانس تبریز نیز گفت: بنده ماشین مدل بالائی داشتم، در زمانی که موضوع واردات اعلام شد برای اینکه بتوانیم با وضعیت روز دنیا پیش روییم، تصمیم گرفتم ماشین خود را بفروشم. با اسقاط به مبلغ 650 میلیون تومان خریداری کردیم ولی متأسفانه ایراداتی داشت و به سختی توانستیم پول را اخذ کنیم. در بازه زمانی که برای اخذ پول صرف شد قیمت آن افزایش یافت. در سال های گذشته نیز موضوع واردات مطرح بود ولی هیچ کدام از این مشکلات وجود نداشت. رانندگان، شرکت حمل و نقل، واردکننده، ترخیص کننده و ... راضی بودند. ماشین های مدل پایین به علت فرسودگی امنیت پایینی دارند و باید از آنها حمایت شود.

داود کرداوغلی از شرکت ایده آل راه نیز گفت: قبلاً واردات در این خصوص انجام داده بودیم و متولی امر وزارت راه بود و هیچ مشکلی نداشتیم. ماشین ها تا یک هفته وارد می شد و تحویل می دادیم. در حال حاضر 35 میلیون متضرر شده ایم و برای جبران آن به هرکجا مراجعه می کنیم، اعلام می کنند به حد کافی سود کسب کرده اید و این موارد زمانبر است.

میرعزیز موسوی، نائب رئیس انجمن صنفی رانندگان نیز گفت: اصل بر این بود که ماشین های وارداتی به دست فردی برسد که دارای ماشین فرسوده است ولی این امر عملی نشد و تبعاتش این بود که افرادی با عنوان دلال اختیار ماشین ها را در دست بگیرند. فردی داشتیم که 300 دستگاه وارد کرده بود. راننده ها ماشین های خود را برای به روز کردن آنها می فروشند ولی ماشین هائی که به دست راننده های عزیز می رسد، ایرادات و مشکلاتی دارند. در زمان ورود ماشین ها هیچ اسقاطی صورت نگرفت و به تبع آن، ماشین ها در گمرک ها انباشته شدند.

وی ادامه داد: ماشین های فرسوده نیز در اختیار دلال ها افتاد. در واقع راننده های ماشین های سنگین متضرر شدند. از طرفی به دلیل اینکه تعداد خریدها زیاد بود، نرخ ماشین های وارداتی را افزایش دادند و منفعت زیادی از ایران نصیب آنها شد. متأسفانه در این مورد نظارتی صورت نگرفت. قبلاً در قانون اشاره شده بود زمانی که رانندگان عزیز ماشین های فرسوده را به جای ماشین های وارداتی تحویل می دهند، مقداری از یارانه توسط محیط زیست و مقداری توسط ستاد سوخت پرداخت شود ولی متأسفانه دولت به این موضوع ورود نکرده است. با مشکلات به وجود آمده و افزایش شدید قیمت ها نمی توانیم به راننده ها برای تعویض ماشین های فرسوده توصیه ای داشته باشیم. سیاست های غلط و ورود دلالان به این امر عامل اصلی این مشکلات است.

میرمحسن موسوی، مدیر مرکز اسقاط تلاش خودرو ایرانیان نیز گفت: در مورد نحوه واردات، اطلاعاتی نداریم. در مورد اسقاط ماشین ها معضل اصلی در نحوه گردآوری ماشین های سنگین است. اسقاط ماشین ها و صدور گواهی آنها دو ماه طول می کشد. از زمان ورود ماشین ها به مرکز، ثبت نام آن از طریق سامانه انجام شده و به راهور ارسال می شود. در ابتدا توسط مامورین بازدید صورت می گیرد و بعد از اسقاط نیز بازدید مجددی انجام می گیرد. این مراحل در مرکز اسقاط 20 الی 25 روز به طول می انجامد. در نهایت پرس انجام می شود و به راهور ارسال می شود.

سرگرد داود قهرمانی، مسئول اسقاط و مکاتبات واردات خودرو (راهنمائی و رانندگی استان، شماره گذاری) نیز گفت: تمامی مشکلات مطرح شده توسط عزیزان از جمله اداره محیط زیست، استانداری، گمرک ترخیص توسط رانندگان و مدیر عاملان نیز مطرح شده است. یکی از مواردی که حل آن باعث تسریع در شماره گذاری می شود بحث تاییدیه است. اگر از تاییدیه به ما هم ارسال شود 10 روز کمتر زمانبر خواهد شد. در بحث شماره گذاری ماشین های وارداتی، قبلاً تا تعداد 50 ماشین شماره گذاری می شد و مشکلی هم در این حوزه نداشتیم. بعد از بازدید، مدارک لازم را به راهنمایی مرکز در تهران ارسال می کردیم و در مدت 10 الی 15 روز آنها را بررسی کرده و تایید آن را اعلام می کردند و ما شماره گذاری می کردیم.

وی ادامه داد: در دو ماه اخیر این موضوع را حل کرده ایم و این مدت حذف شده است. اعلام کرده ایم به دلیل اینکه راننده ها علاف نشوند، باید بازدید ماشین ها در حوزه ما صورت گیرد که این امر در نهایت یک هفته به طول می انجامد. زمانبر بودن یک هفته ای نیز می تواند به دلیل عدم پرداخت مالیات یا ناقص بودن مدارک ماشین باشد. اگر مدارک تکمیل باشد در همان روز پلاک و شماره گذاری خواهد شد. برخی شرکت ها در ارائه پرونده مشکل دارند. در مورد تایید ناجا، بعد از تایید ما در سیستم بارگذاری می شود و احتمال دارد یک یا دو درصد به روز رسانی نشود ولی برای تاییدها سرپرینت ارائه می دهیم.

قهرمانی افزود: یکی از عزیزان مطرح کردند ماشین اسقاطی خریداری شده مورد دار بود، به احتمال زیاد اصالت ماشین تایید نشده بود چون برای اسقاط ماشین ابتدا باید اصالت ماشین تایید شود. پیشنهاد بنده جمع آوری موضوع اسقاط است. شرایط موجود، باعث افزایش قیمت ماشین ها حتی ماشین های فرسوده شده است.

وی ادامه داد: بحث اسقاط باعث ایجاد دلال ها و تخلف ها شده است. در مورد فرمایش آقای موسوی که فرمودند دو ماه به طول می انجامد باید عرض کنم بعد از اینکه مراحل مرکز اسقاط تمام شد و ماشین را با لیست مربوطه به ما تحویل می دهند در صورت تکمیل بودن مدارک، فردای همان روز فرم بازدید ارائه می شود و افسر بازدید کرده در نهایت تایید ناجای آن در استان ما در نهایت 10 روز به طول می انجامد. در کل دو پیشنهاد دارم: 1. حذف اسقاط و ورود به بحث 750 میلیون تومان، ماشین های فرسوده خود بخود حذف خواهند شد. 2. مورد تاییدیه که در صورت ارسال به ما تسریع در شماره گذاری صورت می گیرد.

جعفر تبریزی، رئیس اداره ماشین آلات و مسئول نوسازی ناوگان نیز گفت: بخشنامه ای وجود داشت که در آن شرایط کاملاً روشن بود. این طرح به نام نوسازی بوده و بحث توسعه نیست. در مرحله اول بخشنامه چون اولویت با 20 درصد ماشین های فرسوده بود شامل ماشین ها با عمر بالای 40 سال شد سپس برای 25 سال به بالا. روال اصلی به این صورت بود که از رانندگان خواسته شده مشخصات ماشین های فرسوده خود را در سامانه راهداری ثبت کنند. براساس مشخصات ثبت شده اعلام می کنند ماشین شامل نوسازی است یا خیر. این کار در استان ما از سال 99 شروع شده است که 256 مورد قابل نوسازی بود. هدف دولت از این قانون نوسازی ناوگان حمل و نقل، از رده خارج شدن ماشین های فرسوده، عدم آلودگی محیط زیست و کاهش مصرف سوخت است.

وی ادامه داد: از درآمد حاصل از این موضوع، دولت از 25 درصد حق گمرکات خود چشم پوشی کرده بود. ماشین اسقاطی که شامل نوسازی است، طبق بخشنامه دولت، اولین اولویت برای واردات خودرو توسط خودروسازان، واردکنندگان خودرو و رانندگان، وجود خودروهای اسقاط بود. تخلفات زیادی توسط دلالان صورت می گیرد. قانون به درستی اجرا نشده و باعث سردرگمی راننده ها و متضرر شدن آنها شده است.

بهرروز زارع از گمرک تبریز نیز گفت: در مورد اسقاط خودرو تقاضای روال سابق (مرحله ترخیص) را داشتند. این موضوع مساعدتی از طرف گمرک برای خریداران بود تا بعد از ترخیص ماشین، گواهی اسقاط خود را ارائه دهند. تخفیف 25 درصدی برای افرادی که گواهی اسقاط را در مرحله ترخیص ارائه می دهند در نظر گرفته شده است. افرادی که گواهی خود را بعد از ترخیص و در مهلت زمان موجود در ماده (135) ارائه می دهند، قادر به استرداد 25 درصد بخواهند بود. تصمیمات در خصوص نمایندگی، مجوز تایید نمایندگی خدمات بعد از فروش، مجوز استاندارد و محیط زیست توسط بالا دستی ها گرفته شده است و ما موظف هستیم در چارچوب مصوبات و بخشنامه ها عمل کنیم. تایید می کنیم که ماشین های زیادی در گمرکات رسوب کرده است. اخیرا از سوی استانداری و گمرک ایران استعلامی در خصوص مشکلات کامیون ها استعلامی صورت گرفته بود در پاسخ به این استعلام علیرغم اینکه باید به مسائل فنی می پرداختیم با توجه به آگاهی که از مشکلات داشتیم، دقیقا به این دو موضوع ورود کردیم. تبعات درخواست گواهی اسقاط را توضیح دادیم. مشکلاتی که از بابت درخواست گواهی تایید نمایندگی بوجود آمده است بیان کردیم، از جمله مبالغ کلانی که اخذ می شود.

شهرام عارفی از سازمان صمت نیز گفت: ثبت سفارش از طریق سازمان ما صورت نمی گیرد. در ابتدا از طریق پایانه ها انجام می شد در حال حاضر از طریق ستاد سوخت انجام می شود. در سال های قبل متولی این امر، صمت بود. نیت کار خوب است ولی تدوین شیوه های اجرایی آن ایرادات و ضعف هائی دارد. این موضوع مصوبه هیات دولت در سال 97 می باشد که بیشتر از 3 سال از آن می گذرد. بهتر بود 3 ماه برای امکان سنجی آن زمان در نظر گرفته می شد. اخیرا معاون وزیر در تبریز بودند، پیشنهادی مکتوب شده است که در هیات دولت طرح خواهند کرد. بحث در حذف موضوع اسقاط می باشد چون به اهدافی که مدنظر بود، دست نیافتیم. بهتر است شما نیز بحث حذف اسقاط را در شورای گفتگو مطرح کنید. در مورد بحث تناژ نیز بهتر است با ماده و تبصره ای کمی منعطف عمل کنند چون در حال حاضر در مورد یک تن با مشکل مواجه شده اند.

حسین سلطانزاده، مدیرعامل شرکت نگین تجارت سلطانزاده گفت: اکثر ماشین های خریداری شده توسط رانندگان صورت گرفته است و تعداد دلالان کم می باشد. این تعداد توسط ارگان های مربوطه قابل شناسائی است. موضوع استرداد 25 درصد مبلغ ورودی برای واردکنندگان در قبال ارائه اسقاط جهت شماره گذاری، هرگز عملی نشده است و علت آن اینست که زمان مقرر برای آن تعیین شده بود (6 ماه) درحالیکه طی 6 ماه ماشین از گمرک خارج نشده است.

بهرروز زارع از گمرک تبریز گفت: بازه زمانی 6 ماهه از زمان اظهار تلقی نمی شود بلکه از زمان ترخیص تلقی می شود. (در اصطلاح شروع مهلت زمانی نامیده می شود). اگر در این بازه زمانی یکی از طرفین (گمرک و واردکننده) ادعائی داشته باشند، می توانند طرح کنند ولی بعد از اتمام این بازه مهلت طرح ادعا وجود ندارد.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان گفت: موضوع تخفیفات اسقاط کامیون های از رده خارج، مطابق بند (ث) ماده (30) قانون احکام دائمی مطرح شد و بحث واردات کامیون های داری 3 سال عمر با شرط خدمات پس از فروش به عنوان تخفیف در نظر گرفته و بر این اساس موضوع اسقاط کامیون ها اجرایی شد. لیکن به دلیل رویه های تعیین شده مشکلاتی ایجاد شد.

وی ادامه داد: هدف قانون گذار از اسقاط ماشین حذف خودروهای مضر محیط زیست و جلوگیری از هدردهی سوخت مورد استفاده از این خودرو ها بود. لیکن رویه های تعیین شده نه تنها مشکلات کمبود ناوگان استان و کشور را حل نکرده، بلکه مشکلاتی نظیر رسوب کامیون های واداتی در گمرکات کشور، تحمیل هزینه های مضاعف دمراژ برای واردکنندگان، سوء استفاده واسطه ها از شماره VIN کامیون ها برای این حوزه ایجاد کرده و در نهایت باعث افزایش قیمت کامیون ها شده است و رانندگان را با مشکلات عدیده ای مواجه ساخته است.

درخشانی گفت: همانگونه که حاضرین این نشست بیان کردند، در گذشته متولی این امر اداره راهداری و پایانه ها بود و مشکلات خاصی نیز در این حوزه وجود نداشته است. به نظر می رسد، تحویل آن به متولی امر و استفاده از رویه های گذشته می تواند در این خصوص راهگشا باشد. همچنین انتقال مسئولیت ثبت سفارش به سازمان صمت، به احتمال زیاد مشکلات ثبت سفارش را مرتفع خواهد ساخت. مبالغی که جهت اسقاط کامیون از واردکنندگان اخذ می گردد، چنانچه در قالب تسهیلات در اختیار رانندگان قرار داده شود، قطعا رانندگان واقعی را جهت خرید خودرو سوق خواهد داد و سوءاستفاده های واسطه ها را حذف خواهد کرد.

