

بررسی مراتب اعتراض واردکنندگان به رویه های اخذ 10 درصد کرایه حمل از ناوگان خارجی

مراتب اعتراض واردکنندگان به رویه های اخذ 10 درصد کرایه حمل از ناوگان خارجی 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 حضور نمایندگان از اداره راهداری و حمل و نقل جاده ای استان، گمرک تبریز، انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب، انجمن کارگزاران گمرکی استان و شرکت حمل و نقل تریوه به منظور بررسی "مراتب اعتراض واردکنندگان به رویه های اخذ 10 درصد کرایه حمل از ناوگان خارجی" در محل اتاق بازرگانی تبریز برگزار شد.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان در این جلسه گفت: بر اساس تبصره (2) ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی، کالاهای ایرانی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور می شوند، مشمول پرداخت عوارض 10 درصدی کل کرایه حمل خواهند بود. این 10 درصد عوارض که در زمان صدور مجوزهای حمل کالا توسط وزارت راه و ترابری اخذ می شود، بر اساس تعریفی که در سامانه راهداری انجام شده با مبنای میزان ثبت سفارش انجام شده توسط صاحب کالا صورت می گیرد که مشکلاتی را برای وارد کنندگان ایجاد کرده است.

وی ادامه داد: این در حالیست که در قانون، بحث ثبت سفارش مطرح نشده و مبنای کل کرایه حمل کالای مورد حمل مطرح شده است. با عنایت به اینکه اخذ 10 درصد کرایه حمل منوط به نبود ناوگان ایرانی شده است، سوال پیش می آید که اداره راه و ترابری از چه طریقی نبود ناوگان ایرانی تشخیص داده و 10 درصد کرایه را مطالبه می کند؟

مهرداد ایرانی اصل، عضو هئت مدیره و خزانه دار انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی نیز گفت: در صورتی که حمل کننده ناوگان خارجی باشد، 10 درصد را پرداخت می کند. لیکن زمانی که مقدار بار زیاد است و به فرض توسط 50 ناوگان حمل شود و صرفاً 5 ناوگان آن به ایران رسیده باشد، صاحب کالا اظهار آن را از محل همان ثبت سفارش، برای ترخیص ارائه می دهد. چنانچه یکی از آن ناوگان ها، خارجی باشد، در زمان اعمال قانونی 10 درصد مبلغ کل بار 5 ناوگان خارجی بر مبنای وزن ثبت شده در ثبت سفارش از سوی پایانه مطالبه می شود.

وی ادامه داد: مشکل دیگری که وجود دارد، علیرغم اینکه از کشور ثانی محموله حمل شده است، پایانه 10 درصد را از مبداء تولیدکننده (کارخانه) لحاظ می کند. در حالی که به دلیل تحریم، بیشتر کشورها از جمله اتریش و چین و ... کالای خود را به ایران نمی فروشند و ما کالای اتریش را از ترکیه خریداری می کنیم. در اصل فروشنده ما اهل ترکیه است. با این شرایط در بار 26 تنی حدود 40 الی 50 میلیون تومان تفاوت نرخ حاصل می شود.

ایرانی افزود: در برخی مواقع برای حمل کالا با راننده یا حمل کننده در خصوص میزان کرایه توافق صورت می گیرد. مثلاً بجای 4 میلیون، یک میلیون پرداخت کنیم. لیکن پایانه پرداخت را لحاظ نکرده و با کرایه بالاتر، 10 درصد را محاسبه می کند. به عنوان مثال در حال حاضر حدود 48 کامیون کالا در آلمان داریم که اجازه ورود به ایران داده نمی شود. لذا مجبور هستیم به نام ترکیه وارد کنیم. در ثبت سفارش کشور سازنده و فروشنده قید می شود و پایانه نیز کشور سازنده را مبنای محاسبه قرار می دهد.

جعفر نائبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل تریوه نیز گفت: طرح بحث عوارض 10 درصدی از ناوگان خارجی به دلیل حمایت از ناوگان ایرانی بود. لیکن این موضوع در شرایط تحریم منطقی نیست. متأسفانه در حال حاضر برای ناوگان کشور ما به دلیل شرایط سیاسی موجود ویزا صادر نمی شود و ما ناچار به استفاده از ناوگان خارجی هستیم. اگر مشکلات سیاسی حل شود ماشین های داخلی به راحتی می توانند باگیری کنند. در حال حاضر برخلاف سال های گذشته ناوگان اروپایی در کشور تردد ندارد و صرفاً از ناوگان ترک استفاده می شود و صاحب کالا مجبور به استفاده از ناوگان ترک است. ما مجبور هستیم تحریم را دور بزیم و برای وارد کردن بار خود از آلمان به نام کشور ثانی اقدام کنیم و در ایران اسناد مربوطه را تغییر دهیم. گمرک نیز به این امر واقف است ولی با این حال اعلام می کند از لحاظ گمرکی تخلف صورت گرفته است.

علی هرزندی، رئیس امور مالی و منابع اداره کل راهداری نیز گفت: در صحبتی که صبح امروز با تهران داشتیم، اعلام کردند حدود 30 هزار ناوگان خارجی داریم که حدود 20 هزار تای آنها در مسیر اروپا فعالیت دارند. در خصوص کرایه، سازمان دخالتهی در آن نداشته و تعرفه های داخلی و بین المللی توسط انجمن صنفی تعیین می شود. ما براساس نرم افزاری که سازمان تعریف کرده است، 10 درصد کسر می کنیم. موردی که فرمودید تنها یک ماشین از 5 ماشین مربوط به ناوگان ترکیه می باشد، شما می توانید مبلغی که برای 4 ماشین ایرانی پرداخت کرده اید، براساس قبض انبار ارائه شده که بیانگر حمل بار توسط ناوگان ایرانی باشد، هزینه ای پرداخت شده را درخواست و در عرض 5 الی 10 روز به شما عودت داده شود.

مهرداد ایرانی اصل، عضو هئت مدیره و خزانه دار انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی گفت: یک میلیون تن ثبت سفارش انجام دادیم و تنها 100 تن آن وارد شده است. ولی شما کل ثبت سفارش را در نظر می گیرید. این در حالیست که در زمان واردات کالا اظهارنامه به شما ارائه می دهیم.

علی هرزندی، رئیس امور مالی و منابع اداره کل راهداری گفت: در اینصورت مدارک خود را دال بر عدم واردات مابقی کالا ارائه دهید. از قبل نمی توانیم تشخیص دهیم شما چه مقدار از بار را وارد خواهید کرد. کشورهای (FBA) دارای تفاهم نامه بین المللی هستند که براساس آن، برای سادگی و سهولت ترخیص و صادرات کالا می توانند کشور تولیدکننده را به عنوان کشور مبدا در نظر بگیرند. ملاک عمل برای ما کشور سازنده می باشد. نحوه محاسبات در سیستم تعریف شده است و امکان تغییر آن در هر زمان وجود دارد. ما نیز بر اساس آن عمل می کنیم. قبلاً براساس ارزش ترجیحی محاسبه می شد حال با حذف ارزش ترجیحی، افزایش شدید قیمت ایجاد شده است.

مهرداد ایرانی اصل، عضو هئت مدیره و خزانه دار انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی گفت: قبل از اردیبهشت ماه مشکلی در این خصوص نداشتیم. کرایه ای که در بارنامه درج می کردیم بر مبنای کرایه در سیستم ثبت می شد. بعد از اردیبهشت ماه نرخ گذاری بر عهده راهداری است. شاید ثبت سفارش من یک میلیارد تن باشد، شما باید برای کوتاژی که در سیستم وارد شده باید مجوز صادر کنید، نه ثبت سفارش. هیچ تاجری راضی نمی شود تفاوت دو تن را پرداخت کند و بعد از یک سال اگر وارداتی صورت نگرفت با نامه نگاری و ... درخواست پول خود را داشته باشد. درخواست داریم هزینه دریافتی براساس اظهار و طبق کوتاژ اخذ شود.

سکینه قاسم زاده، کارشناس اداره راهداری و حمل و نقل نیز گفت: ما براساس شیوه نامه ای تبصره (2) ماده واحده ماده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی، تشخیص می دهیم در فلان مسیر امکان حمل و نقل ناوگان ایرانی وجود ندارد و از این موضوع معاف هستند. در غیر اینصورت بنا بر این گذاشته می شود که ناوگان ایرانی وجود دارد. شیوه نامه در سایت اداری سازمان راهداری قابل مشاهده است. اگر بار کمتر از تناژ کمتر از 100 تن باشد، طبق اظهار صاحب کالا، قابل حل در گمرک است. مجوز 10 درصد مبالغ کلان زمانی رخ می دهد که ثبت سفارش بالای تناژ باشد. این موضوع بر اساس قانون مقررات حمل و نقل تکلیف شده است.

علی هرزندی، رئیس امور مالی و منابع اداره کل راهداری نیز گفت: سازمان مکلف کرده است افرادی که ثبت سفارش آنها بالای 100 تن است، به اداره مراجعه کنند. در سیستم هر دو حالت زیر 100 تن و بالای 100 تن تعریف شده است. زیر 100 تن از طریق گمرک اعمال می شود. می توان در شورای گفتگو مطرح کرد در صورتیکه از هزار تن ثبت سفارش فقط 300 تن آن وارد شود، عوارض از 300 تن اخذ شود و به ثبت سفارش اکتفا نشود.

مهرداد ایرانی اصل، عضو هئت مدیره و خزانه دار انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی گفت: قانون تاکید کرده براساس اسناد گمرکی اخذ شود اسناد گمرکی ما همان بارنامه است.

جعفر نائبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل تریوه گفت: اکثر شرکت های معتبر اروپایی، برای ماشین های ایرانی بار نمی دهند. حتی در مورد صادرات نیز حمل بار با ماشین های ایرانی را قبول نمی کنند و می گویند امکان ترخیص بار با ماشین های ایرانی برای ما وجود ندارد.

بهرروز زارع از گمرک تبریز گفت: بر اساس اعلام آقای ایرانی اداره پایانه برای محاسبه 10 درصد مبدا حمل را لحاظ نمی کند و گواهی مبدا را ملاک قرار می دهد، این موضوع غیرمنطقی بوده و قاعدتا باید اسناد خرید و اسناد حمل لحاظ شود و براساس آنها 10 درصد اعمال شود. طبق دستورالعمل و بخشنامه ای که در خصوص تناژ بالای 100 تن در گمرک وجود دارد، ما درخواست اخذ مجوز از پایانه را داریم. واردکننده برای کمتر از 100 تن طبق اظهار می تواند به صورت هوشمند از پایانه مجوز خود را کسب کند.

وی ادامه داد: به نظر می رسد قانونگذاران به دلیل اینکه با اظهار کمتر از 100 تن عمل نشود، مبنای ثبت سفارش را لحاظ کنند و اگر از محل ثبت سفارش کالا وارد نشود با ارائه مدارک وجه دریافتی مازاد عودت داده شود. این موضوع قابل بررسی بوده و می توان پیشنهاد داد زیر 100 تن بر اساس اظهار لحاظ شود. در سیستم نیز سوابق ثبت سفارش اسناد زمینه وجود دارد و اپراتور همکار پایانه در بررسی هر اظهار می تواند به سوابق مراجعه کرده تا زمانی که به سقف 100 تن نرسیده است، طبق روال عمل کند. در هر سفارشی بالای 100 تن پوشش داده شد، مجوز اصلی بالای 100 تنی که قانونگذار لحاظ کرده است برای واردکننده داده شود.

زارع گفت: طبق آئین نامه حمل و نقل (سال 73)، زمان گشایش اعتبار شخص موظف است به پایانه مراجعه کرده و مجوز خود را اخذ کند. اعلام کند با ناوگان خارجی اقدام به حمل و نقل خواهد کرد و 10 درصد را پرداخت کند. اگر تشخیص داده شود با کمبود ناوگان ایرانی مواجه هستند، اجازه واردات با ناوگان خارجی داده می شود. باید این موضوع در مجوز نیز درج شود. لیکن به دلیل کمبود ناوگان ایرانی نباید 10 درصد اخذ شود. در ادامه آئین نامه ذکر شده است اگر این مجوز در ابتدای کار اخذ نشود، هرکالایی حمل شود به عنوان ناوگان خارجی در نظر خواهیم گرفت. مگر اینکه طبق بارنامه و اسناد ثابت کند با ناوگان ایرانی وارد کرده است.

مهرداد ایرانی اصل، عضو هئت مدیره و خزانه دار انجمن کارگزاران گمرکی استان آذربایجان شرقی گفت: موضوع اخذ مجوز از پایانه تا تاریخ 97/05/17 به راحتی صورت می گرفت ولی بعد از آن مشکلات بوجود آمد. ما نمی توانیم در سامانه جدید کالای 101 تنی خود را در اظهار 99 تن اعلام کنیم. در ارتباط با دریافت مجوز قبل از ثبت سفارش، قبل از سال 70 ثبت سفارش به صورت دستی انجام می شد. سپس از طرف ترابری مهور می شد ولی در سیستم جدید این بخش تعریف نشده است.

جعفر نائبی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل تریوه گفت: به علت تحریم اکثر کالاها وارد بنادر ترکیه می شود. طبق قانون ترکیه بازرگاری کامیون های ایرانی از بنادر و مناطق آزاد ترکیه ممنوع است. تاجر ایرانی مجبور است با دو برابر کرایه، کالای خود را با ماشین های ترکیه حمل و وارد ایران کند.

علی هرزندی، رئیس امور مالی و منابع اداره کل راهداری گفت: بر اساس فصل (3) ماده (20) قانون مقررات حمل کالای وارداتی در اجرای تبصره (2) قانون، تمامی صاحبان کالاهای ایرانی که از ناوگان خارجی (زمینی، دریایی، هوایی) نسبت به حمل و ورود کالاهای خود به داخل کشور استفاده می کنند، موظف به اخذ مجوز حمل کالا قبل از مراحل گشایش اعتبار از سازمان حمل و نقل و پایانه هستند. اگر در حال حاضر گشایش اعتبار وجود ندارد و این قانون نیاز به بازنگری دارد درخواست بازنگری داشته باشید.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان گفت: مشکلات در چند بخش قابل طرح است. متأسفانه قوانین بر اساس شرایط روز به روز رسانی نشده است و با رویه قبلی عمل می شود. به لحاظ شرایط سیاسی راننده ها در بحث ویزا دچار مشکل شده اند و برخی کشورها حاضر نیستند کالای خود را به ناوگان ایرانی بسپارند. محاسبه عوارض 10 درصدی بر اساس ثبت سفارش انجام می شود و برای کل ثبت سفارش عوارض مطالبه می شود. همچنین پایانه عوارض 10 درصدی ناوگان خارجی را بر اساس کشور سازنده کالا لحاظ می کند.

حمیدرضا باراندوزی، رئیس هیئت مدیره انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی شمالغرب گفت: مبنای درخواست دو موضوع قرار بگیرد. کرایه واقعی حمل در هر کالا بر اساس نرخ متعارف محاسبه شود. متاسفانه مبنای کرایه حمل در سیستم پایانه کرایه واقعی و متعارف تعریف نشده و اشتباه است. درخواست تغییر مبنای کرایه حمل و به روز شدن ارائه شود و با عنایت به اینکه در قانون صراحتاً درج ثبت سفارش بیان نشده است، لذا از کل ثبت سفارش عوارض اخذ نشود.