

## عزم ستاد مبارزه با قاچاق کالا برای ساماندهی قاچاق ته‌لنجی



شناسه خبر: ۱۴۱۱۷۳ جمعه ۳۱ فروردین ۱۴۰۳ - ۱۵:۳۰

سخنگوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز با بیان اینکه ستاد مرکزی عزم بسیار جدی برای اجرای قانون ساماندهی واردات ته‌لنجی دارد، گفت: وضعیت اجرای قوانین قبلی این حوزه اسفناک است.

حمیدرضا دهقانی‌نیا سخنگوی ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در گفتگو با خبرنگار اقتصادی موج خبر، در خصوص رویه واردات کولبری و ملوانی و قانونی که اخیراً در این مورد تصویب شده است، گفت: ۲۵ بهمن سال ۱۴۰۲، قانون جدید ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی (کولبری و ملوانی) به همراه اشتغال پایدار مرزنیسان به ریاست جمهور ابلاغ شد. در حال حاضر این قانون از سوی رئیس جمهور به کلیه دستگاه‌ها از جمله وزارت صمت، وزارت اقتصاد، راه و شهرسازی و در نهایت خود نهاد ریاست جمهوری و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، به تاریخ ۲۹ اسفند ۱۴۰۲ ابلاغ شد.

وی افزود: در قانون جدید اقدامات خاصی برای حمایت از معیشت مرزنیسان در نظر گرفته شده است. براین اساس قانون‌گذار بخشی از عایدی اجرای قانون را برای هزینه در همان منطقه در نظر گرفته است. برای نظارت بر اجرای این قانون (ماده ۴) کارگروهی با محوریت وزارت صمت در نظر گرفته شده است. ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز نیز عضو

این کارگروه است.

براساس تبصره ذیل بند الف ماده یک قانون ساماندهی و نظارت بر تجارت مرزی به همراه اشتغال پایدار مرزنشینان، تاکید شده است که ورود کالای همراه ملوان(ته‌لنجی) سالانه تا سقف 1200 یورو از نظر ارزش کالایی برای هر مشمول با رعایت قوانین و مقررات مربوطه مجاز است. اگر بخواهیم برای هر سفر این رقم را نظر بگیریم باید رقم حداکثر 500 یورو را لحاظ کنیم.

5 شرط اصلی قانون برای مجاز شدن واردات کولبری و ته‌لنجی

دهقانی‌نیا با اشاره به اینکه ذیل تبصره 2 این قانون 5 شرط برای اجرای قانون در نظر گرفته شده است، گفت: ثبت آماری، اخذ شناسه کالا، شناسه رهگیری، ثبت در سامانه اموال و تعیین منشأ تامین ارز شروطی هستند که برای اجرای این رویه کالا در نظر گرفته شده است. در ماده یک هم رویه ملوانی و هم رویه کولبری تعریف شده است. قانون‌گذار تاکید می‌کند که سالانه حداکثر به اندازه 10 درصد کل واردات کشور می‌توان از این رویه‌های وارداتی استفاده کرد.

به عبارت دیگر اگر 60 میلیارد دلار رقم کل واردات کشور باشد، 6 میلیارد دلار سقف واردات از طریق رویه‌های کولبری و ملوانی خواهد بود. قانون تاکید می‌کند که پس از پنج سال از اجرای قانون، در مرحله ترخیص، کالاهای وارد شده از طریق رویه کولبری و ملوانی، صرفاً مشمول 50 درصد مالیات و عوارض مالیات ارزش افزوده خواهند بود. در سال اول اجرای قانون از سایر عوارض مالیات‌ها معاف هستند.

وی تاکید کرد: از سال دوم اجرای قانون اجرای قوانین حقوق گمرکی به صورت پلکانی خواهد بود. به طور مثال در سال دوم به میزان 20 درصد مقرر در رویه تجاری و اعمال معافیت کامل سود بازرگانی را شاهد خواهیم بود. در نهایت در تبصره 2 ماده 2 نیز، مهلت پرداخت مالیات ارزی افزوده و عوارض گمرکی مشمولان این قانون را با اخذ تضامین معتبر، حداکثر به مدت سه ماه از زمان ترخیص قطعی کالا از گمرک مجاز می‌داند.

یکی از نکات مهمی که قانون‌گذار در نظر گرفته است، توجه به بازه زمانی است. قانون‌گذار بسته‌ای را مصوب کرده است که در آن در یک بازه زمانی 5 ساله قرار است به نتایج نهایی اجرای قانون دست پیدا کنیم.

تخصیص 60 درصد عواید اجرای قانون به معیشت مرزنشینان

سخنگوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص تعیین تکلیف عواید از اجرای این قانون گفت: قانون گذار در ماده 3 شرایط تخصیص 100 درصد کل درآمدهای مالیاتی و گمرکی حاصل از اجرای این قانون که در اختیار خزانه داری کل کشور قرار می گیرد، را مشخص کرده است. براین اساس 60 درصد این درآمدها باید صرف تقویت و اشتغال مرزنشینان شود؛ مانند پرداخت های حمایتی هدفمند و ایجاد اشتغال پایدار.

20 درصد این درآمدها باید صرف تقویت زیرساخت های اقتصاد مرز شود. این مورد هم شامل تجهیز بازارچه های مرزی، بنادر و تقویت گمرکات کوچک شده است. 20 درصد باقی مانده نیز برای تقویت زیرساخت های مبارزه با قاچاق و امنیت در نظر گرفته شده است، مانند انسداد معبرها، پر کردن خلاهای مرزی و پاکسازی خورهای آلوده به قاچاق.

تا 5 سال آینده باید شاهد اشتغال پایدار باشیم

وی با بیان اینکه دولت مکلف شده تا 6 ماه پس از ابلاغ قانون برنامه آمایش و تحول در بازارچه ها مرزی را تهیه و تصویب کند، اظهار کرد: همینطور برنامه توسعه و تجهیز استان ها ساحلی را نیز اجرایی کند. در ماده 3 اطلس جغرافیایی مبارزه با قاچاق در نظر گرفته شده و دولت مکلف شده تا ظرف 5 سال بودجه ای را برای اجرای این اطلس اختصاص دهد.

قانون گذار در بسته جدید خود، تاکید می کند که 60 درصد از عواید اجرای قانون برای تقویت معیشت مرزنشینان هزینه شود. این رقم در بازه 5 ساله باید منجر به اشتغال پایدار شود. در این بازه زمانی ما باید شاهد تغییر وضعیت مناطق مرزی باشیم.

دهقانی نیا گفت: پس از آن بر روی 20 درصد تقویت زیرساخت های اقتصادی و 20 درصد تقویت زیرساخت های مبارزه با قاچاق و امنیت در نظر گرفته شده است. ما منتظر اتمام یک بازه 5 ساله هستیم و پس از آن باید شاهد ارتقای بیشتر شاخص های اشتغال پایدار در مناطق مرزی کشور باشیم. اجرای قانون نیز براساس ماده 4 آن بر عهده وزارت صمت با همکاری دستگاه های دیگر است که به آنها اشاره شد.

عزم ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز برای اجرای با کیفیت قانون

وی در پاسخ به سوالی در مورد چگونگی تشویق کولبران و ملوانان به اجرای قانون به نسبت وضعیت نابه سامان کنونی که سودهای بسیار بالاتری برای برخی دارد، گفت: ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز و ریاست آن، که نماینده ویژه رئیس جمهور نیز هستند، اولویت اول خود را اجرای دقیق این قانون قرار داده اند. در همین رابطه از تیر ماه 1402 و پیش از

تصویب قانون، شاهد بازدیدهای متعدد رسمی و غیررسمی و بعضاً با همراهی مسئولان کشور از مناطق مرزی بوده‌ایم.

اگر آن سوی مرز را با مرز خود مقایسه کنیم به نتایج تاسف‌باری می‌رسیم. اگر مانیفست‌های امارات را مقایسه می‌کنیم، می‌بینیم که همه کالاها با دقت بالا ذکر می‌شود. به عبارتی اعمال حاکمیت انجام می‌شود. اما وقتی همان کالا با همان شناورها به این سوی مرز می‌آید و باید با مانیفست خود را در این سوی مرز نیز ارائه کنند، شاهد پیوست‌های خالی هستیم. موارد و رویه‌ها هم کاملاً دستی است. متأسفانه اعمال حمایت ما با آنچه مدنظر قانون‌گذار بوده است فاصله دارد.

وی افزود: قاعدتاً وقتی رویه قانونی جدیدی تصویب می‌شود، هدف شفافسازی است. شفافیت رویه زمانی رخ می‌دهد که تغییر رفتاری به وجود بیاید. از نظر، ناظر بر حسن اجرای قانون که ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز است، عزم بسیار جدی دارد که این قانون در بالاترین کیفیت ممکن اجرایی شود.

از اسناد تایپ شده شناورها در دبی تا اسناد دستی غیرقابل استناد در این سوی مرز/ زیر ساخت اجرای کامل قانون وجود ندارد

سخنگوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در خصوص مصداق‌های تخلفات انجام شده در رویه واردات ته‌لنجی به کشور گفت: به طور مثال وقتی مانیفست یک لنج با شماره 10101011 را در دبی مشاهده می‌کنید، پنج صفحه مانیفست و شرح کالاها را مشاهده می‌کنید. 34 ردیف کالایی و تمامی اطلاعات مربوط به صاحب کالا و صاحب لنج به صورت تایپ شده وجود دارد. وقتی در این سوی مرز می‌خواهید کالاها را مطابقت دهید، می‌بینید که هیچ جزئیاتی وجود ندارد. این نقطه بسیار تلخی است.

ضمن اینکه در برخی موارد اصلاً زیرساخت مورد نیاز برای اجرای قانون فراهم نیست. در مواردی فاصله بندر تا گمرک 10 کیلومتر است. در چنین شرایطی می‌خواهیم به صاحب لنج بگوییم که حتماً کالاها را تخلیه کند و حتماً برای انجام تشریفات گمرکی این 10 کیلومتر را طی کند. چنین کاری را انجام نمی‌دهند. نافی این موضوع نیستیم که انجام ندادن رویه قانونی برای صاحب کالا منافع بسیار زیاد اقتصادی به دنبال دارد.

وی در ادامه گفت: می‌خواهیم کالا را در 27 بندر جنوبی کشور پیاده کنیم. سوال این است که در مرحله اول زیرساخت‌های بنادر ما امکان اجرای دقیق و کامل قانون را می‌دهد؟ باید گفت که به طور دقیق و کامل خیر. سوال دیگر این است که آیا نیروی انسانی از منظر سازمان بنادر و گمرک ایران، از پتانسیل کافی برای اجرای حکم قانون برخوردار هستند؟ براساس

آنچه که در ماه‌های اخیر مشاهده کردیم، خیر.

امکان اجرای قانون با یک ایده خلافانه

دهقانی نیاز اظهار کرد: نتیجه آنکه اگر بخواهیم این قانون را به طور دقیق اجرا کنیم، نیازمند یک راهکار خلافانه هستیم. این راهکار در ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز پیش‌بینی شده است. در روزهای اخیر رئیس کل ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز در حضور رئیس‌جمهور و وزیر اقتصادی و وزیر کشور گزارشی از وضعیت موجود ارائه داد.

براساس طرح خلافانه ارائه شده، اگر استانداران جنوبی، سازمان بنادر و گمرک ایران با همانگی کامل وارد حوزه اجرا شوند، می‌توانیم قانون را به طور کامل و دقیق اجرا کنیم. این روش را در حال حاضر نمی‌توان ذکر کرد اما در آینده به عنوان یک وظیفه قانونی تشریح خواهد شد.

ضرورت پذیرش نقض قوانین در واردات از طریق رویه‌های خاص/ وضعیت بنادر اسفناک است

وی با اشاره به اینکه این قانون اولین سند ما در سامان‌دهی رویه‌های خاص تجاری از جمله رویه کولبری و ملوانی نیست، گفت: آسیب‌شناسی از سوی ستاد مرکزی انجام شده است و این ستاد شاید بیش از حوزه خود به موضوع ورود کرده است تا دستگاه‌های دیگر را با یکدیگر هماهنگ کند. ضمن اینکه از نزدیک وضعیت اسفناک اجرای قوانین قبلی مشاهده شد.

واقعیت واردات کالا از طریق ملوانی این است که این کالاها براساس رویه‌های قانون انجام نمی‌شود و ما باید این واقعیت تلخ را بپذیریم. این واقعیت ما را به این نتیجه رساند که اگر بخواهیم قانون جدید را اجرا کنیم با شرایط قبلی امکان پذیر نیست.

جزئیات سه تخلف مختلف تنها در یک پرونده/ چگونه به جای 30 نیسان 300 نیسان کالا به عنوان ته‌لنجی وارد می‌شود؟

سخنگوی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز با تأکید بر اینکه مجوزی از سوی سازمان بنادر صادر می‌شود که به شناورهای دارای پلاک اجازه می‌دهد از بندر خارج شوند، گفت: این شناورها باید ویژگی‌های خاصی داشته باشند. به طور مثال باید زیر 500 gt وزن داشته باشد. اما وقتی به بندر مراجعه کردیم، شناوری با وزن بیشتر از این رقم و با پلاک شناور دیگری را مشاهده کردیم. کالاهای موجود در شناور نیز با کالاهای مجاز همخوانی نداشت.

در یک بازه‌ای شاخص این بود که در هر لنج 30 نیسان به عنوان ته‌لنجی وارد شود اما در هر بار 300 نیسان پیاده می‌شد. این واقعیت اجرا بود. اگر بخواهیم این بازی را اصلاح کنیم، نیازمند روش صحیحی هستیم در غیر این صورت با همان وضع گذشته روبه‌رو خواهیم بود که در آن بدون ضابطه کالا وارد می‌شود، در برابر آن تنها 60 میلیون تومان جریمه پرداخت می‌شود و به واسطه این سودها فاصله طبقاتی تشدید می‌شود. ضمن اینکه ضربه سختی به تولید داخل وارد می‌شود و کنترل پذیر هم نیست. در مرحله بعد هم کالاها نیز توسط شوتی‌ها در کل کشور توزیع می‌شود.

انتهای پیام/

انتهای پیام/