

اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس»



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:

۱۴۰۳/۲/۲۵

شماره مسلسل: ۱۹۷۸۷

کد موضوعی: ۲۵۰



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

عنوان گزارش:

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس»

نوع گزارش: طرح / لایحه ■ ، نظارتی □ ، راهبردی □

نام دفتر:

مطالعات زیربنایی (گروه حمل‌ونقل)

مدیر مطالعه:

حمیدرضا فوری

تهیه و تدوین کنندگان:

وجیهه امینی، حمیدرضا فوری (گروه حمل‌ونقل)

ناظر علمی:

محمدحسن معادی رودسری

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۲/۱۰/۱

ویراستار ادبی:

سیده مرضیه موسوی راد

گرافیک و صفحه آرایی:

آذر مهمان نواز

واژه‌های کلیدی:

۱. لایحه سند الحاقی (پروتکل)
۲. موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی
۳. حمل‌ونقل جاده‌ای
۴. جمهوری اسلامی ایران
۵. جمهوری بلاروس



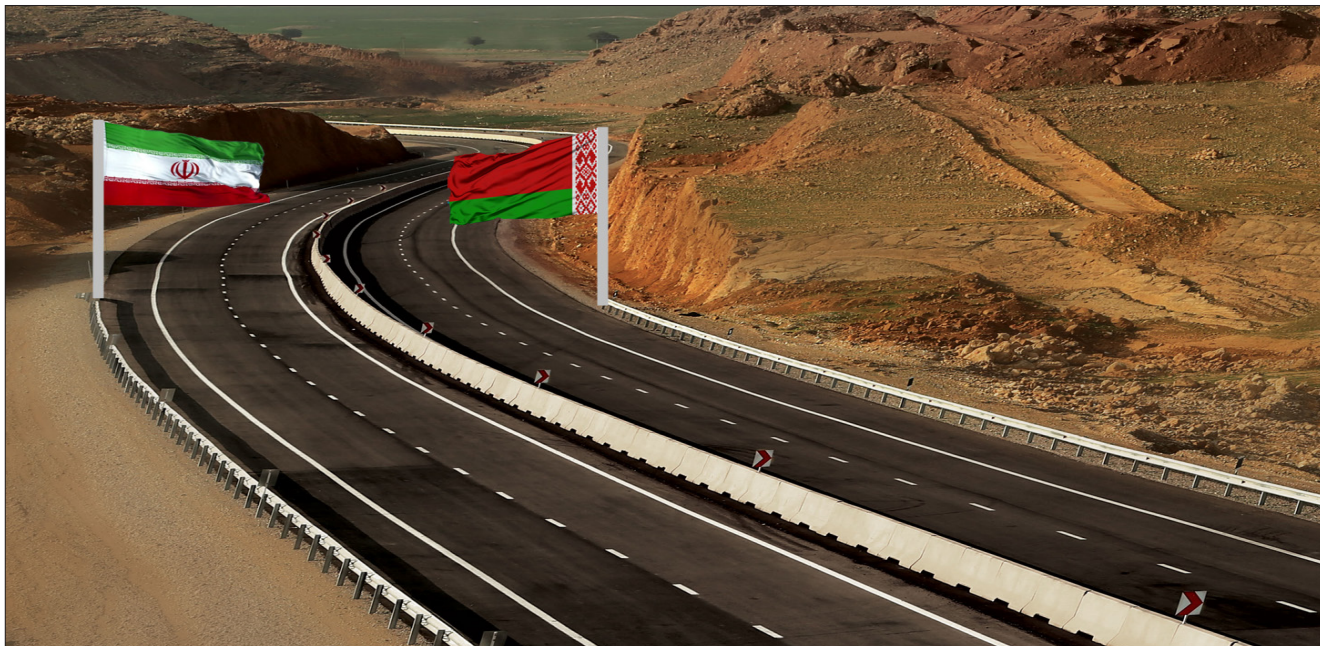
دفتر مطالعات زیربنایی

فهرست مطالب

۶	چکیده
۷	خلاصه مدیریتی
۹	۱. مقدمه
۹	۲. بررسی محتویات
۱۰	۳. ملاحظات
۱۵	۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری
۱۸	منبع و مأخذ

فهرست نمودارها و جدول

۱۱	نمودار ۱. تعداد تردد وسایل باری در ایران در تجارت با بلاروس
۱۲	نمودار ۲. ملیت وسایل نقلیه باری در تجارت با بلاروس برای رویه ترانزیت
۱۳	نمودار ۳. ملیت وسایل نقلیه باری در تجارت با بلاروس برای رویه واردات
۱۴	نمودار ۴. ملیت وسایل نقلیه باری در تجارت با بلاروس برای رویه صادرات
۱۵	جدول ۱. مقایسه سند الحاقی (پروتکل) و موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸



اظهار نظر کارشناسی درباره: «لایحه سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس»

لایحه سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس، مشتمل بر ماده واحد، به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۰۱ هیئت وزیران به تصویب رسیده و جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحد، شامل سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس است. اصل موافقت‌نامه حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری روسیه سفید (بلاروس)، در اسفندماه سال ۱۳۷۸ در قالب یک مقدمه و ۱۳ ماده به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. براساس بند «۱» ماده (۱) سند الحاقی، **متصدی حمل و نقل** یک طرف متعهد می‌تواند **بدون مجوز حمل و نقل**، وسیله نقلیه بدون بار یا حامل بار را برای حمل و نقل کالا به‌طور موقت به قلمرو طرف متعهد دیگر وارد نماید. بررسی تردد وسایل باری به تفکیک ملیت برای رویه‌های واردات، صادرات و ترانزیت بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلاروس طی سال‌های ۱۳۹۴ الی ۱۴۰۱ نشان می‌دهد در اکثر موارد تعداد ناوگان ایرانی بیشتر بوده و از این منظر، حذف مجوز حمل و نقل یک مزیت برای جمهوری اسلامی ایران ارزیابی می‌گردد. با توجه به نقش حمل و نقل جاده‌ای در گسترش مبادله کالا و جابه‌جایی مسافر و آثار مثبت آن در تقویت روابط اقتصادی و سایر همکاری‌ها، تصویب لایحه اصلاح موافقت‌نامه مذکور با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم و یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی، به‌منظور تسهیل عملیات حمل و نقل بین دو کشور و نیز بین ایران و اروپا، پیشنهاد می‌شود.



■ مسئله اصلی

لایحه سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس، مشتمل بر ماده واحد، به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۰۱ هیئت وزیران به تصویب رسیده و جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحد، شامل سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس است. اصل موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری روسیه سفید (بلاروس)، در اسفندماه سال ۱۳۷۸ در قالب یک مقدمه و ۱۳ ماده به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. براساس ماده (۱) بند «۱» سند الحاقی، متصدی حمل و نقل یک طرف متعهد می تواند بدون **مجوز حمل و نقل**، وسیله نقلیه بدون بار یا حامل بار را برای حمل و نقل کالا به شرح زیر به طور موقت به قلمرو طرف متعهد دیگر وارد کند:

الف) بین هر نقطه در قلمرو کشور یکی از طرف‌های متعهد و هر نقطه در قلمرو کشور طرف متعهد دیگر،

ب) به صورت گذری از قلمرو کشور طرف متعهد دیگر،

ج) از **کشورهای ثالث** و بالعکس.

به طور کلی، ساختار موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای دو نوع است. نوع اول براساس، صدور مجوز حمل و نقل (Traffic Permit، مجوز تردد، گذر برگ یا اصطلاحاً دوز بلاغ) و نوع دوم، معاف از صدور مجوز حمل و نقل است.

مجوز حمل و نقل نیز به سه دسته تقسیم می شود:

■ **دوجانبه:** به منظور واردات و صادرات دو کشور متعهد با یکدیگر،

■ **عبوری:** به صورت عبوری از قلمرو کشور متعهد،

■ **کشور ثالث:** واردات و صادرات کالای کشور متعهد به / از کشور ثالث.

کشور ثالث می تواند تحت شرایط زیر از توافقات بین دو کشور استفاده کند:

■ به آن موافقت نامه ملحق شود.

■ در مفاد موافقت نامه مواردی در نظر گرفته شده باشد که بهره‌مندی کشور ثالث در آن لحاظ شده باشد.

■ کشور ثالث در یکی از کشورهای طرف معاهده، ثبت شرکت نماید. بدین صورت که تمام فرایند و مستندات و مدارک، تحت پلاک (پرچم) یکی از کشورهای طرف موافقت نامه صورت گیرد.

کشور ثالث می تواند ناوگان خود را در این کشورها به اجاره بگذارد، اما اگر در موافقت نامه مواردی لحاظ نشده باشد، نمی تواند از امتیازات موافقت نامه بهره‌مند گردد.

براساس ماده (۱) بند «۲» سند الحاقی، عملیات حمل و نقل کالا بین دو کشور مقرر در جزء «الف»، به صورت **متقابل** و به طور یکسان، از پرداخت **عوارض عبور** در قلمرو طرف‌های متعهد معاف خواهد بود. عوارض عبور از ایران شامل عوارض متقابل، تن-کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت است. عوارض راه (Toll) که در ایران و برخی از کشورها برای عبور از آزادراه‌ها دریافت می شود، شامل عوارض عبور نبوده و همانند ناوگان داخلی، از ناوگان خارجی نیز دریافت می شود).

■ **عوارض متقابل:** عوارضی است که یک کشور بر ناوگان خارجی (ناوگان کشورهای دیگر) وضع می کند.



■ **عوارض تن - کیلومتر:** مبلغی است که از ناوگان ایرانی برای جابه‌جایی بار ترانزیتی، دریافت می‌شود (طبق بخشنامه شماره ۱۰۱۳۵۹/۷۱ مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۰۳ رئیس وقت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، عوارض تن - کیلومتر فقط از ناوگان ایرانی دریافت می‌شود. شایان ذکر است که مقدار عوارض تن - کیلومتر دریافتی از ناوگان ایرانی، به مراتب کمتر از عوارض مابه‌التفاوت سوخت دریافتی از ناوگان خارجی است (کمتر از ۱۰ درصد با توجه به نرخ‌های فعلی).

■ نقاط قوت و ضعف لایحه

۱. با بررسی تعداد تردد وسایل باری به تفکیک ملیت ناوگانی که جهت واردات، صادرات و ترانزیت بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلاروس طی سال‌های ۱۳۹۴ الی ۱۴۰۱ تردد کردند، مشاهده می‌شود در اکثر موارد تعداد ناوگان با ملیت ایرانی بیشتر بوده و از این منظر، معافیت از صدور مجوز حمل‌ونقل موضوع بند «۱» ماده (۱) سند الحاقی (پروتکل) یک مزیت برای جمهوری اسلامی ایران ارزیابی می‌شود.

۲. موضوع ابهام‌برانگیز در لایحه سند الحاقی، بحث کشور ثالث است. با توجه به این بند، کشور ثالث می‌تواند با ثبت شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی در یکی از کشورهای متعاقد و تغییر پلاک ناوگان براساس پلاک یکی از کشورهای متعاقد، از مزایای توافق دو کشور در زمینه حذف مجوز حمل‌ونقل استفاده کند و به جابه‌جایی کالا بین کشور ثالث و یکی از کشورهای متعاقد بپردازد. یکی از کشورهای ثالث که می‌تواند در این زمینه محل بحث باشد، کشور روسیه است که به لحاظ راهبردی، روابط خوبی با بلاروس داشته و به لحاظ تعداد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای نیز نسبت به ایران برتری دارد. در حال حاضر حمل‌ونقل دوجانبه کالا (واردات و صادرات) بین جمهوری اسلامی ایران و روسیه نیاز به مجوز حمل‌ونقل ندارد، اما بار ترانزیت و همچنین کشور ثالث نیازمند صدور مجوز حمل‌ونقل است. بدین ترتیب روسیه می‌تواند با ثبت شرکت حمل‌ونقل در بلاروس و تغییر پلاک ناوگان روس به بلاروس، از مزایای ترانزیتی و کشور ثالث قید شده در سند الحاقی، استفاده کرده و برای ترانزیت کالای روسیه به سایر کشورهای خاک ایران بدون نیاز به صدور مجوز حمل‌ونقل با استفاده از ناوگان روسیه که تغییر پلاک بلاروس دارند، استفاده کند. با توجه به جلسات با کارشناسان و ذی‌نفعان این موضوع، ثبت شرکت و تغییر پلاک ناوگان باری، موضوعی مرسوم بوده و اکنون نیز تعدادی از ناوگان باری ایرانی با همین هدف به جمهوری آذربایجان و گرجستان تغییر پلاک داده‌اند. بنابراین، حذف مجوز حمل‌ونقل برای تجارت یکی از کشورهای متعاقد با کشور ثالث، برای هر دو طرف متعاقد مزیت دارد و ناوگان ایرانی نیز امکان جابه‌جایی بار از بلاروس به کشور ثالث یا بالعکس را خواهد داشت. همچنین، با توجه به دریافت عوارض قابل توجه مابه‌التفاوت سوخت از ناوگان خارجی در ایران (که یک مزیت نسبی قابل توجه برای ناوگان ایرانی محسوب می‌شود)، چنین اقدامی از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل روسی مقرون به صرفه ارزیابی نمی‌شود. بنابراین، موضوع کشور ثالث نیز در مجموع نه به عنوان یک تهدید، بلکه یک مزیت برای ایران ارزیابی می‌گردد.

۳. در بند «۲» ماده (۱) سند الحاقی، به معافیت متقابل و یکسان عوارض عبور برای عملیات حمل‌ونقل کالا بین دو کشور طرف متعاقد اشاره شده است. عوارض عبور از ایران شامل سه نوع عوارض متقابل، تن کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت است. این بند به عوارض متقابل اشاره داشته و در صورت وضع عوارض بر ناوگان خارجی در بلاروس، جمهوری اسلامی ایران نیز باید این عوارض را بر ناوگان بلاروس وضع نماید. شایان ذکر است، معافیت این بند محدود به عوارض متقابل بوده و شامل عوارض تن کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت نمی‌شود.

■ پیشنهاد‌های مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

با توجه به نقش حمل‌ونقل جاده‌ای در گسترش مبادله کالا و جابه‌جایی مسافر و آثار مثبت آن در تقویت روابط اقتصادی و سایر همکاری‌ها، تصویب لایحه اصلاح موافقت‌نامه مذکور با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم و یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی، به منظور تسهیل عملیات حمل‌ونقل بین دو کشور و نیز بین ایران و اروپا، پیشنهاد می‌شود.

۱. مقدمه

لایحه سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس، مشتمل بر ماده واحده، به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۰۱ هیئت وزیران به تصویب رسیده و جهت طی تشریفات قانونی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است. پیوست این ماده واحده، شامل سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس است.

۲. بررسی محتویات

ماده واحده - سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس، امضا شده در ۱۵ بهمن ماه سال ۱۳۷۶ (۴ فوریه سال ۱۹۹۸) مشتمل بر یک مقدمه و دو ماده به شرح پیوست، تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

مطابق با اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی که بیان می‌دارد: «عهدنامه‌ها، مقاله‌نامه‌ها، قراردادها و موافقت نامه‌های بین المللی باید به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد» و حسب اصل یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قانون اساسی که مقرر می‌دارد: «امضای عهدنامه‌ها، مقاله‌نامه‌ها، موافقت نامه‌ها و قراردادهای دولت ایران با سایر دولت‌ها و همچنین امضای پیمان‌های مربوط به اتحادیه‌های بین المللی پس از تصویب مجلس شورای اسلامی با رئیس جمهور یا نماینده قانونی اوست»؛ لازم است قراردادهای مشمول این دو اصل به تصویب مجلس شورای اسلامی برسند.

در ارتباط با سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس **(به طور خلاصه، سند الحاقی)** موارد ذیل قابل طرح است:

■ موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری روسیه سفید (بلاروس)، در اسفندماه سال ۱۳۷۸ در قالب یک مقدمه و ۱۳ ماده به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است.

■ سند الحاقی مشتمل بر یک مقدمه و دو ماده در تهران در تاریخ ۲۲ اسفندماه سال ۱۴۰۱ تنظیم شد.

■ براساس ماده (۱) سند الحاقی، ماده (۴) **موافقت نامه مصوب سال ۱۳۷۸، تحت عنوان «حمل و نقل کالا»** اصلاح شده است.

■ براساس ماده (۱) بند «۱» سند الحاقی، متصدی حمل و نقل یک طرف متعاقد می‌تواند بدون **مجوز حمل و نقل**، وسیله نقلیه بدون بار یا حامل بار را برای حمل و نقل کالا به شرح زیر به طور موقت به قلمرو طرف متعاقد دیگر وارد کند:

الف) بین هر نقطه در قلمرو کشور یکی از طرف‌های متعاقد و هر نقطه در قلمرو کشور طرف متعاقد دیگر،

ب) به صورت گذری از قلمرو کشور طرف متعاقد دیگر،

ج) از **کشورهای ثالث** و بالعکس.

به طور کلی، ساختار موافقت نامه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای دو نوع است. نوع اول بر اساس، صدور مجوز حمل و نقل^۱ (مجوز تردد یا گذر برگ یا اصطلاحاً دوز بلاغ) و نوع دوم معاف از صدور مجوز حمل و نقل است. مجوز حمل و نقل نیز به سه دسته تقسیم می‌شود:

الف) دوجانبه: به منظور واردات و صادرات دو کشور متعاقد با یکدیگر،

ب) عبوری: به صورت عبوری از قلمرو کشور متعاقد،

ج) کشور ثالث: واردات و صادرات کالای کشور متعاقد به / از کشور ثالث.

کشور ثالث می‌تواند تحت شرایط زیر از توافقات بین دو کشور استفاده کند:

■ به آن موافقت نامه ملحق شود.

■ در مفاد موافقت نامه مواردی در نظر گرفته شده باشد که بهره‌مندی کشور ثالث در آن لحاظ شده باشد.



- کشور ثالث در یکی از کشورهای طرف معاهده، ثبت شرکت نماید. بدین صورت که تمام فرایندها و مستندات و مدارک، تحت پلاک (پرچم) یکی از کشورهای طرف موافقت‌نامه صورت گیرد.
- کشور ثالث می‌تواند ناوگان خود را در این کشورها به اجاره بگذارد، اما اگر در موافقت‌نامه مواردی لحاظ نشده باشد، نمی‌تواند از امتیازات موافقت‌نامه بهره‌مند گردد.
- براساس ماده (۱) بند «۲» سند الحاقی، عملیات حمل‌ونقل کالا بین دو کشور مقرر در جزء «الف»، به صورت متقابل و به طور یکسان، از پرداخت عوارض عبور در قلمرو طرف‌های متعاقد معاف خواهد بود.
- عوارض عبور از ایران شامل عوارض متقابل، تن-کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت است:^۱
- **عوارض متقابل:** عوارضی است که یک کشور بر ناوگان خارجی (ناوگان کشورهای دیگر) وضع می‌کند.
- **عوارض تن-کیلومتر:** مبلغی است که از ناوگان ایرانی^۲ برای جابه‌جایی بار ترانزیتی، دریافت می‌شود.
- **عوارض مابه‌التفاوت سوخت:** با توجه به وجود یارانه سوخت در ایران، مابه‌التفاوت سوخت از ناوگان خارجی دریافت می‌شود.

۳. ملاحظات



براساس بند «۱» ماده (۱) سند الحاقی، متصدی حمل‌ونقل یک طرف متعاقد می‌تواند بدون مجوز حمل‌ونقل، وسیله نقلیه بدون بار یا حامل بار را برای حمل‌ونقل کالا به‌طور موقت به قلمرو طرف متعاقد دیگر وارد نماید.

الف) بررسی تعداد کل تردهای سالیانه وسایل باری در ایران با کشور بلاروس به تفکیک نوع رویه (واردات، صادرات و ترانزیت) در نمودار ۱ ارائه شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، تعدادی از تردها به‌صورت حمل یکسره از مبدأ به مقصد بوده، اما در حمل غیر یکسره (ترانشیپ)^۳، وسیله نقلیه در نقطه‌ای از مسیر (عموماً در پایانه‌های مرزی)، تعویض می‌شود. همان‌طور که مشاهده می‌شود، برای واردات و صادرات، بیشتر حمل کالا به صورت یکسره انجام شده، اما در ترانزیت عبوری از ایران، سهم حمل غیر یکسره در اکثر سال‌ها، بیشتر است.

ب) تعداد تردد سالیانه وسایل باری به تفکیک ملیت ناوگان، برای هر یک از رویه‌های واردات، صادرات و ترانزیت بین ایران و بلاروس طی سال‌های ۱۳۹۴ الی ۱۴۰۱ به ترتیب در نمودار ۲ الی نمودار ۴ ارائه شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود، در ترانزیت، سهم ناوگان ایرانی در حمل یکسره و غیر یکسره قابل توجه است. در واردات کالا از بلاروس نیز، حمل به‌صورت یکسره غالب بوده و ناوگان ایرانی بیشترین تعداد تردد سالیانه را به‌خود اختصاص داده‌اند. در صادرات کالا از ایران به بلاروس نیز، حمل یکسره غالب بوده و ناوگان ایرانی در سال‌های ۱۳۹۴ الی ۱۳۹۹ بیشترین تعداد تردد را در بین ملیت‌های مختلف دارند. در سال‌های ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱، سهم ملیت جمهوری آذربایجان افزایش یافته که می‌تواند به علت تغییر پلاک تعدادی از ناوگان ایرانی به جمهوری آذربایجان مرتبط باشد. با توجه به بیشتر بودن سهم ناوگان ایرانی در تجارت با بلاروس، حذف مجوز حمل‌ونقل برای جمهوری اسلامی ایران از این منظر، مزیت محسوب می‌شود.

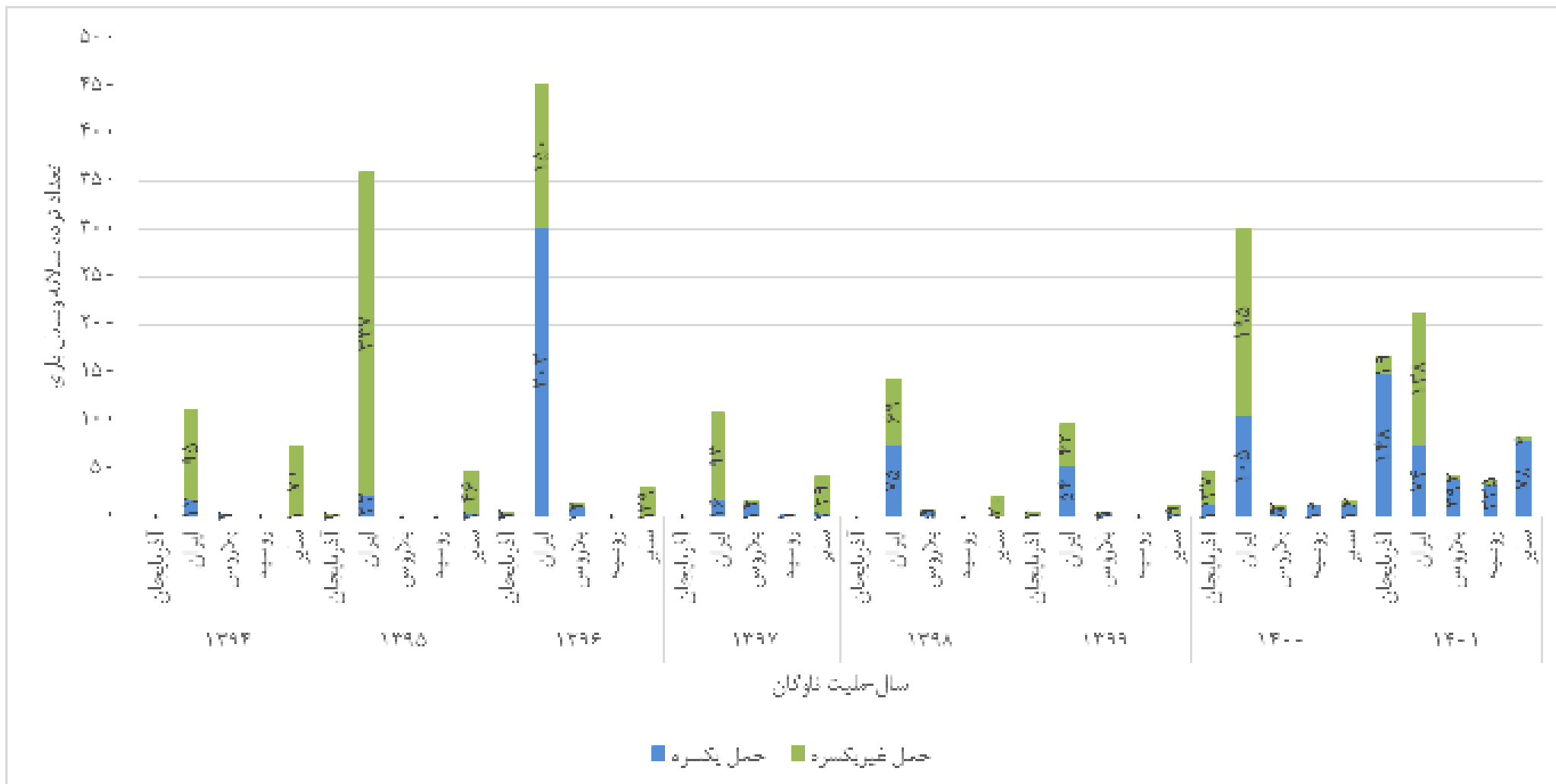
ج) موضوع ابهام‌برانگیز در جزء «ج» بند «۱» ماده (۱) است که به کشور ثالث اشاره دارد. با توجه به موارد مطرح شده درباره کشور ثالث در بخش قبل، کشور ثالث می‌تواند با ثبت شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی در یکی از کشورهای متعاقد و تغییر پلاک ناوگان براساس پلاک یکی از کشورهای متعاقد، از مزایای توافق دو کشور استفاده نماید و به جابه‌جایی کالا بین کشور ثالث و یکی از کشورهای متعاقد بپردازد. یکی از کشورهای ثالث که می‌تواند در این زمینه محل بحث باشد، کشور روسیه است که به‌لحاظ راهبردی، روابط خوبی با بلاروس داشته و به‌لحاظ تعداد ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای نیز نسبت به ایران برتری دارد. در حال حاضر حمل‌ونقل دوجانبه کالا (واردات و صادرات) بین جمهوری اسلامی ایران و روسیه نیاز به مجوز حمل‌ونقل ندارد، اما بار ترانزیت و همچنین کشور ثالث نیازمند صدور مجوز حمل‌ونقل است. بدین ترتیب روسیه می‌تواند با ثبت شرکت حمل‌ونقل در بلاروس و تغییر پلاک ناوگان روس به بلاروس، از مزایای ترانزیتی و کشور ثالث قید شده در سند

۱. عوارض راه (Toll) که در ایران و برخی از کشورهای برای عبور از آزادراه‌ها دریافت می‌شود، شامل عوارض عبور نبوده و همانند ناوگان داخلی، از ناوگان خارجی نیز دریافت می‌شود. عوارض راه در بلاروس در تعدادی از جاده‌ها که بیشتر آنها از پایتخت کشور، مینسک، به مناطق ویتبسک، گروندو و گومل و برخی شهرها و مناطق شفابخش تارمزهای فدراسیون روسیه، جمهوری لهستان و لیتوانی است، وضع می‌شود. این عوارض به حداکثر وزن بارگیری شده یک وسیله‌نقلیه و تعداد محورها بستگی دارد و همانند ناوگان داخلی از ناوگان خارجی نیز دریافت می‌شود.

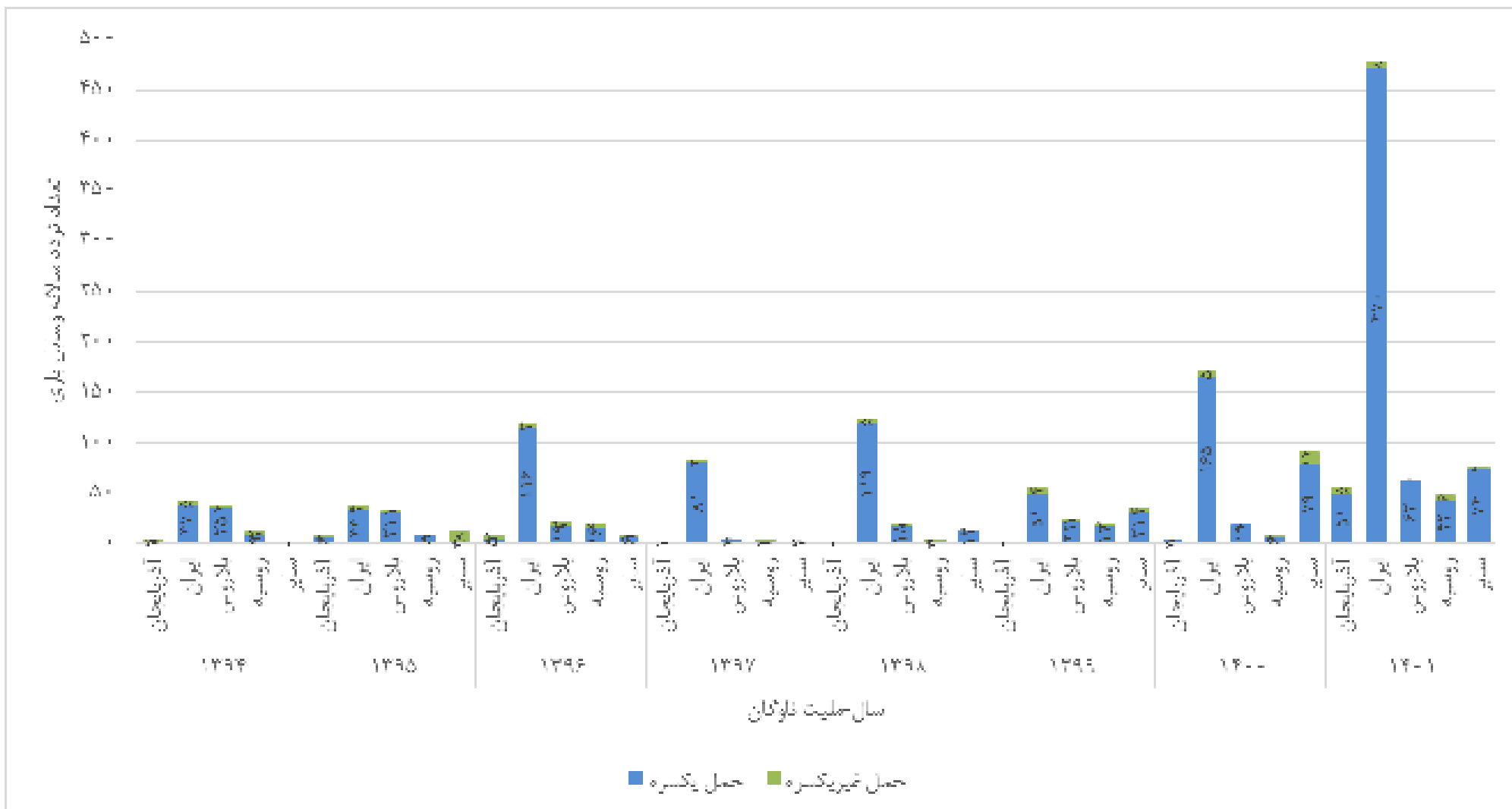
۲. طبق بخشنامه شماره ۱۳۵۹/۷۱ مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۰۳ رئیس وقت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، عوارض تن-کیلومتر فقط از ناوگان ایرانی دریافت می‌شود. شایان ذکر است که مقدار عوارض تن-کیلومتر دریافتی از ناوگان ایرانی، به مراتب کمتر از عوارض مابه‌التفاوت سوخت دریافتی از ناوگان خارجی است (کمتر از ۱۰ درصد با توجه به نرخ‌های فعلی).

3. Tranship (Also Transship)

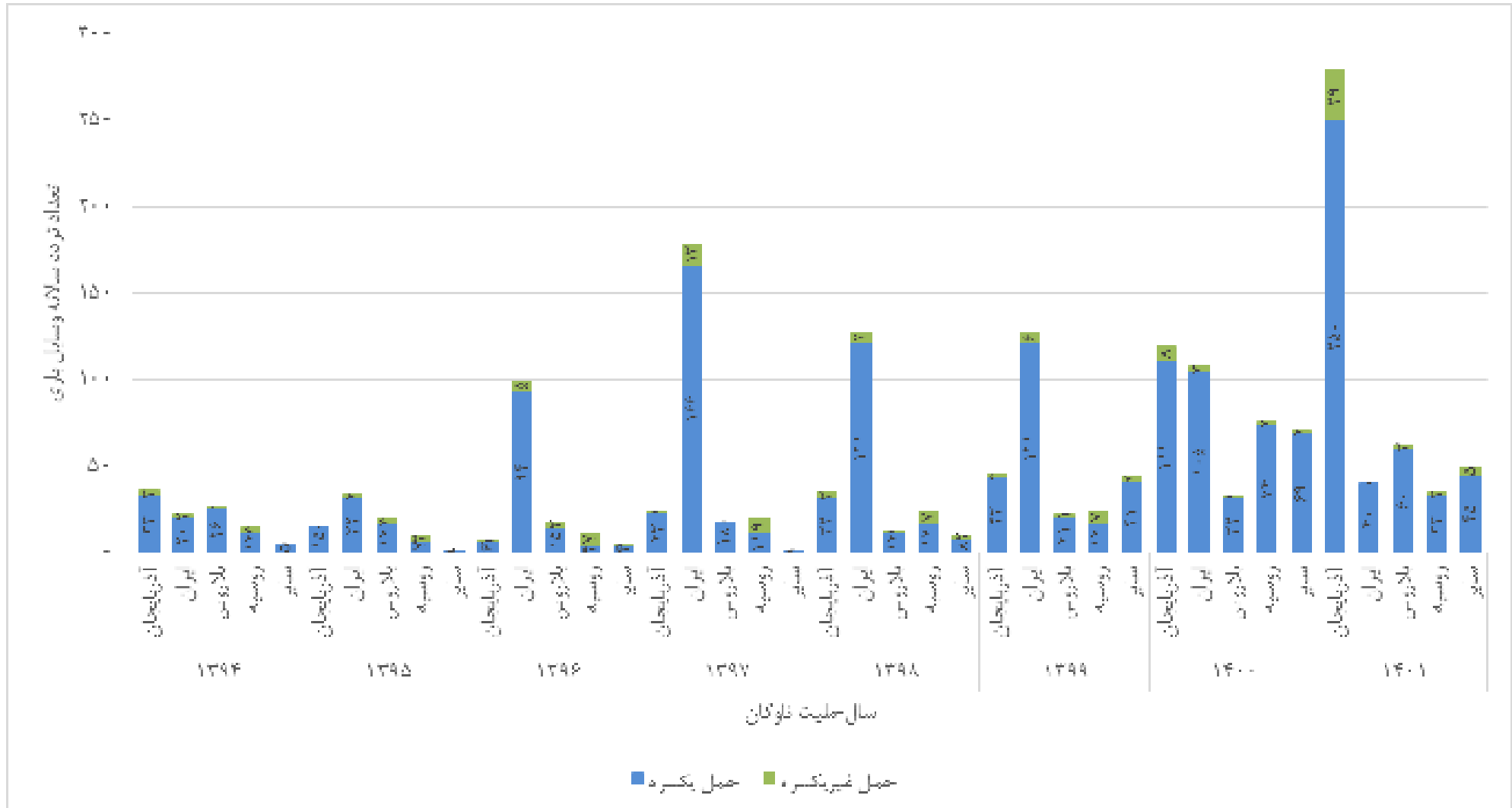
نمودار ۲. ملیت‌وسایل نقلیه‌باری در تجارت با بلاروس برای رویه ترانزیت [۱]



نمودار ۳. ملیت وسایل نقلیه باری در تجارت با بلاروس برای رویه واردات [۱]



نمودار ۴. ملیت وسایل نقلیه باری در تجارت با بلاروس برای رویه صادرات [۱]



د) در بند «۲» ماده (۱) سند الحاقی، به معافیت متقابل و یکسان عوارض عبور برای عملیات حمل و نقل کالا بین دو کشور طرف‌های متعاقد اشاره شده است. همان‌طور که بیان شد، عوارض عبور از ایران شامل سه نوع عوارض متقابل، تن کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت است. این بند به عوارض متقابل اشاره داشته و در صورت وضع عوارض بر ناوگان خارجی در بلاروس، جمهوری اسلامی ایران نیز باید این عوارض را بر ناوگان بلاروس وضع می‌کند. شایان ذکر است، معافیت این بند محدود به عوارض متقابل بوده و شامل عوارض تن کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت نمی‌شود.

ه) در بند «۳» ماده (۱) سند الحاقی، به جاده‌ها، پل‌ها یا دالانه‌های (تونل‌های) خاص که دسترسی ویژه برای کشور مقابل ایجاد می‌نماید، اشاره شده است. در صورت وجود، این زیرساخت‌ها شامل معافیت نمی‌شود و ناوگان کشور مقابل برای استفاده باید عوارض پرداخت نماید. برای نمونه می‌توان به پل بین جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان در مرز سرخس اشاره نمود که در صورت استفاده توسط ناوگان ایران باید عوارض پرداخت شود. در شرایط فعلی، زیرساخت خاصی در جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلاروس که دسترسی ویژه برای دو کشور ایجاد نماید، وجود ندارد، اما بنا به احتمال تغییرات در زیرساخت‌های هر کشور در سال‌های آتی، این بند باید ذکر شود.

و) با توجه به حذف مجوز حمل و نقل از لایحه اصلاح موافقت‌نامه، بندهای «۴»، «۵» و «۶» ماده (۴) لایحه مصوب سال ۱۳۷۸ نیز، فاقد کارکرد بوده و به درستی در لایحه اصلاح موافقت‌نامه حذف شده است.

ز) بر اساس ماده (۲) سند الحاقی، در سه نسخه به زبان‌های فارسی، عربی و انگلیسی تنظیم شده است که تمامی متون از اعتبار یکسان برخوردار خواهند بود. در صورت هر گونه اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی ملاک می‌باشد. با توجه به اهمیت نسخه انگلیسی، انتظار می‌رود، متن اصلی توافق‌نامه نیز در اختیار مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.

۴. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

با توجه به مطالب بیان شده در بالا و اهمیت تسهیل حمل و نقل جاده‌ای در گسترش مبادله کالا و جابه‌جایی مسافر و آثار مثبت آن در تقویت روابط اقتصادی و سایر همکاری‌ها بین دو کشور جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلاروس، تصویب لایحه اصلاح موافقت‌نامه مذکور با هدف حذف مجوز حمل و نقل و با حفظ منافع ملی و رعایت اصول هفتاد و هفتم و یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی، به منظور برقراری تسهیلات مناسب در زمینه عملیات حمل و نقل بین دو کشور و نیز بین ایران و اروپا، پیشنهاد می‌شود. در جدول ۱، خلاصه‌ای از تغییرات پیشنهاد شده در سند الحاقی نسبت به موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸ و نظرات کارشناسی ارائه شده است.

جدول ۱. مقایسه سند الحاقی (پروتکل) و موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸

مقایسه سند الحاقی (پروتکل) و موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸	سند الحاقی اصلاح موافقت‌نامه	نظر کارشناسی
مقدمه	مقدمه	موافق
دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری روسیه سفید که از این پس «طرف‌های متعاقد» نامیده می‌شوند با تمایل به تسهیل حمل و نقل بین المللی مسافر و کالا بین کشورهای خود و به صورت عبوری از طریق سرزمین‌های یکدیگر، موارد ذیل را مورد توافق قرار دادند:	دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس که از این پس طرف‌های متعاقد نامیده می‌شوند، برای توسعه بیشتر مناسبات در حوزه حمل و نقل بین المللی جاده‌ای مسافر و کالا بین و از طریق قلمروهای خود و به کشورهای ثالث و بالعکس، در خصوص موارد زیر توافق نمودند:	متن مقدمه در موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸ و سند الحاقی اصلاح موافقت‌نامه، در نحوه نگارش تفاوت داشته، اما از نظر قانونی مفهوم یکسان داشته و بیانگر توافق دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس برای تسهیل حمل و نقل جاده‌ای مسافر و کالا شامل واردات، صادرات و ترانزیت بین دو کشور است. همچنین هر دو نسخه، واردات، صادرات و ترانزیت مسافر و کالا از جمهوری اسلامی ایران یا جمهوری بلاروس به کشورهای ثالث و بالعکس را نیز شامل می‌شود. موضوع کشور ثالث در موافقت‌نامه سال ۱۳۷۸ در ماده (۴) بند «۱» جزء «ب» مورد اشاره قرار گرفته است.



نظر کارشناسی	سند الحاقی اصلاح موافقت‌نامه	موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸
<p>موافق</p> <p>این بند مهم‌ترین بند سند الحاقی اصلاح موافقت‌نامه محسوب می‌گردد که در آن به حذف مجوز حمل و نقل بر ای جابه‌جایی کالا بین دو کشور متعاهد اشاره دارد. با توجه به بررسی تعداد تردد وسایل باری به تفکیک ملیت بر ای ناوگان که کل مسیر را یکسره و غیره یکسره جهت واردات، صادرات و ترانزیت بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلاروس طی سال‌های ۱۳۹۴ الی ۱۴۰۱ طی نمودند، مشاهده می‌شود در اکثر موارد تعداد ناوگان با ملیت ایرانی بیشتر بوده و از این منظر، معافیت از صدور مجوز حمل و نقل یک مزیت برای جمهوری اسلامی ایران ارزیابی می‌شود.</p> <p>موضوع ابهام‌برانگیز در این بند، بحث کشور ثالث است. با توجه به این بند، کشور ثالث می‌تواند با ثبت شرکت حمل و نقل بین‌المللی در یکی از کشورهای متعاهد و تغییر پلاک ناوگان بر اساس پلاک یکی از کشورهای متعاهد، از مزایای توافق دو کشور در زمینه حذف مجوز حمل و نقل استفاده نماید، و به جابه‌جایی کالا بین کشور ثالث و یکی از کشورهای متعاهد بپردازد. با توجه به توضیحات ذکر شده در بند «ج» از مورد شماره ۱ در بخش ملاحظات این گزارش، موضوع کشور ثالث نیز در مجموع برای ایران یک مزیت ارزیابی می‌گردد.</p>	<p>ماده (۱) - بند «۱» متصدی حمل و نقل یک طرف متعاهد می‌تواند بدون مجوز حمل و نقل، وسیله نقلیه بدون بار یا حامل بار را برای حمل و نقل کالا به شرح زیر به طور موقت به قلمرو طرف متعاهد دیگر وارد کند:</p> <p>الف) بین هر نقطه در قلمرو کشور یکی از طرف‌های متعاهد و هر نقطه در قلمرو کشور طرف متعاهد دیگر، ب) به صورت گذری از قلمرو کشور طرف متعاهد دیگر، ج) از کشورهای ثالث و بالعکس.</p>	<p>ماده (۴) - بند «۱» اجرای عملیات حمل و نقل کالا به شرح زیر توسط وسایط نقلیه هر یک از طرف‌های متعاهد (خالی یا با بار) منوط به پروانه حمل و نقل است که توسط مقام‌های صلاحیت‌دار طرف متعاهد ذی‌ربط صادر می‌گردد:</p> <p>الف) بین هر نقطه واقع در قلمرو یک طرف متعاهد و هر نقطه واقع در قلمرو طرف متعاهد دیگر، ب) به صورت عبوری از طریق قلمرو کشور طرف متعاهد دیگر، ج) از / به کشورهای ثالث.</p>
<p>موافق</p> <p>عوارض عبور از ایران شامل عوارض متقابل، تن-کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت می‌باشد. این بند به عوارض متقابل اشاره داشته و شامل عوارضی است که یک کشور بر ناوگان خارجی (ناوگان کشورهای دیگر) وضع می‌کند. بر این اساس، در صورت وضع عوارض بر ناوگان خارجی در بلاروس، جمهوری اسلامی ایران نیز باید این عوارض را بر ناوگان بلاروس وضع می‌کند. شایان‌ذکر است، معافیت این بند محدود به عوارض متقابل بوده و شامل عوارض تن‌کیلومتر و مابه‌التفاوت سوخت نمی‌شود.</p>	<p>ماده (۱) - بند «۲» عملیات حمل و نقل کالا بین دو کشور مقرر در جزء «الف»، به صورت متقابل و به طور یکسان، از پرداخت عوارض عبور در قلمرو طرف‌های متعاهد معاف خواهد بود.</p>	<p>ماده (۴) - بند «۲» عملیات حمل و نقل کالا بین دو کشور مندرج در بند «الف» به صورت متقابل و بر اساس شرایط مساوی از پرداخت عوارض جاده‌ای در قلمرو طرف‌های متعاهد معاف می‌باشد.</p>
<p>موافق</p> <p>در این بند به جاده‌ها، پل‌ها یا دالان‌های (تونل‌های) خاص که دسترسی ویژه برای کشور مقابل ایجاد می‌نماید، اشاره شده است. در شرایط فعلی، زیرساخت خاصی در ایران و جمهوری بلاروس که دسترسی ویژه برای دو کشور ایجاد نماید، وجود ندارد و این بند موضوعیت ندارد، اما بنا به تغییرات در زیرساخت‌های هر کشور در سال‌های آتی، باید ذکر شود.</p>	<p>ماده (۱) - بند «۳» معافیت‌های مقرر در بند «۲» در مورد عوارضی که برای استفاده از جاده‌ها، پل‌ها یا دالان‌های (تونل‌های) خاص، قابل پرداخت می‌باشد، اعمال نخواهد شد.</p>	<p>ماده (۴) - بند «۳» معافیت مندرج در بند «۲» شامل پرداخت عوارض مربوط به استفاده از جاده‌های مخصوص، پل‌ها یا تونل‌ها نمی‌شود.</p>

نظر کارشناسی	سند الحاقی اصلاح موافقت‌نامه	موافقت‌نامه مصوب سال ۱۳۷۸
<p>موافق</p> <p>با توجه به حذف مجوز حمل و نقل از لایحه اصلاح موافقت‌نامه، این بند حذف می‌شود.</p>	<p>حذف</p>	<p>ماده (۴) - بند «۴» برای هر سفر و هر وسیله نقلیه یک پروانه حمل و نقل جداگانه صادر می‌گردد. یک پروانه حمل و نقل اجازه یک سفر رفت و برگشت را می‌دهد. در صورتی که وسیله نقلیه مفصل‌دار باشد، مجوز صرفاً برای کشنده ضروری است.</p>
<p>موافق</p> <p>با توجه به حذف مجوز حمل و نقل از لایحه اصلاح موافقت‌نامه، این بند حذف می‌شود.</p>	<p>حذف</p>	<p>ماده (۴) - بند «۵» پروانه حمل و نقل غیر قابل انتقال است.</p>
<p>موافق</p> <p>با توجه به حذف مجوز حمل و نقل از لایحه اصلاح موافقت‌نامه، این بند حذف می‌شود.</p>	<p>حذف</p>	<p>ماده (۴) - بند «۶» کمیته مشترک مندرج در ماده (۱۲) این موافقت‌نامه، همه ساله درباره تعداد و نوع پروانه‌های حمل و نقل بر اساس منافع متقابل طرف‌های متعاقد تصمیم‌گیری خواهد نمود.</p>
<p>موافق</p> <p>با توجه به اهمیت نسخه انگلیسی، انتظار می‌رود، متن اصلی توافق‌نامه نیز در اختیار مجلس شورای اسلامی قرار گیرد.</p>	<p>ماده (۲) این سند الحاقی (پروتکل) از تاریخ دریافت آخرین یادداشت کتبی از طریق مجاری سیاسی (دیپلماتیک)، مبنی بر اینکه طرف‌های متعاقد تشریفات داخلی کشور را طبق قوانین و مقررات داخلی خود رعایت کرده‌اند، لازم‌الاجرا خواهد شد. این سند الحاقی (پروتکل) در تهران در تاریخ ۲۲ اسفند ۱۴۰۱ هجری شمسی برابر با ۱۳ مارس ۲۰۲۳ میلادی در دو نسخه مصدق، هریک به زبان‌های فارسی، بلاروسی و انگلیسی تنظیم گردید. در صورت وجود هر گونه مغایرت در تفسیر، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.</p>	<p>ماده (۱۳) بند «۱» - موافقت‌نامه حاضر سی روز پس از آنکه طرف‌های متعاقد یکدیگر را کتباً از طریق مجاری سیاسی مطلع نمودند که بر طبق مقررات قانون اساسی خود درباره لازم‌الاجرا شدن آن عمل نموده‌اند، به مورد اجرا گذارده خواهد شد. بند «۲» - این موافقت‌نامه برای یک دوره سه ساله منعقد می‌گردد. پس از این مدت با رعایت حق هریک از طرف‌های متعاقد در مورد ارائه پیش‌آگهی کتبی ۶ ماهه برای انقضای آن به طرف دیگر، لازم‌الاجرا خواهد ماند. این موافقت‌نامه در تهران به تاریخ ۱۵ بهمن ۱۳۷۶، برابر ۴ فوریه ۱۹۹۸ در یک مقدمه و ۱۳ ماده در دو نسخه به زبان‌های فارسی، بلاروسی و انگلیسی که تمامی متون دارای اعتبار یکسان می‌باشد به امضای سید که در صورت اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی معتبر خواهد بود.</p>



منبع و مأخذ



۱. سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای.

گزیده سیاستی

تصویب لایحه «سند الحاقی (پروتکل) اصلاح موافقت‌نامه حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلاروس» با رعایت اصول هفتاد و هفتم و یکصد و بیست و پنجم قانون اساسی، برای تسهیل حمل‌ونقل بین دو کشور و نیز بین ایران و اروپا، پیشنهاد می‌شود.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir