

بررسی ابهام موجود در تفاوت مأخذ حقوق
ورودی و تعرفه‌بندی «خودرو سواری» و
«خودرو سواری کار»

کد موضوعی: ۲۲۰
شماره مسلسل: ۱۰۸۳۶
خردادماه ۱۳۹۰

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۲	مقدمه
۲	۱. نگاهی به تعرفه بندی در ایران
۴	۲. طبقه بندی و تعرفه بندی خودرو و قطعات منفصله و حجم واردات آنها
۱۰	۳. تفاوت «سواری» با «سواری کار»
۱۳	جمع بندی و نتیجه گیری
۱۴	پیشنهاد
۱۵	منابع و مأخذ



بررسی ابهام موجود در تفاوت مأخذ حقوق ورودی و تعرفه‌بندی «خودرو سواری» و «خودرو سواری کار»

چکیده

اخذ حقوق ورودی از صاحبان کالا مستلزم شناسایی و تعرفه‌بندی کالای وارداتی و تطبیق ماهیت کالا با کد تعرفه‌ای مورد نظر است که در جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات درج و طبقه‌بندی شده است. هرگونه ابهام و ناکارایی در نظام طبقه‌بندی می‌تواند زمینه و بستر لازم برای سوءاستفاده را فراهم کرده و منجر به تضییع حقوق دولت و صاحبان کالا شود. نمونه‌ای که در این گزارش مورد بررسی قرار می‌گیرد به اختلاف نرخ‌های تعرفه قطعات منفصله جهت تولید «خودروهای سواری» و «خودروهای سواری کار» بازمی‌گردد.

نتایج حاصل از این بررسی نشان می‌دهد که در مستندات و یادداشت‌های توضیحی سیستم هماهنگ‌شده نمانکلاتور (HS)^۱ خودرویی به نام سواری کار وجود ندارد به همین دلیل هیچ خودرویی مشمول تعرفه خودروی سواری کار نیست. در طبقه‌بندی مرسوم، خودروها براساس توانایی حمل تعداد نفرات، نوع و حجم موتور و کاربردهای مختلف آنها طبقه‌بندی می‌شوند و خودرویی به نام «خودرو کار» وجود ندارد و ورود قطعات خودروهایی مانند سوزوکی گرند ویتارا، موسو، نیسان واگن، رونیز، پی‌کاپ و پاژن با عنوان خودرو کار و با مأخذ حقوق ورودی کمتر برخلاف قواعد طبقه‌بندی کالا است.

با عنایت به ابهامات عدیده در تعریف «خودرو سواری کار» و تفاوت آن با «خودرو سواری» و فقدان جاهت کارشناسی، تعلق ردیفی خاص در طبقه‌بندی خودرو با عنوان «خودرو سواری کار» و یا قطعات آن و به‌منظور پرهیز از استمرار تضییع حقوق دولت و ایجاد مزیت غیرمنصفانه برای برخی از واردکنندگان و تولیدکنندگان و... پیشنهاد می‌شود. در طبقه‌بندی کالا در جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات عناوین استفاده شده تحت عنوان و یا مفهوم «خودرو کار و قطعات آن» و ردیف‌های ذیل آنها حذف شود تا هیچ‌گونه تفاوت مأخذ تعرفه بین «خودرو سواری» و «خودرو سواری کار» و قطعات آنها وجود نداشته باشد.

مقدمه

وضع مالیات بر واردات و اخذ حقوق ورودی از کالاهای وارداتی به واسطه تعیین نرخ تعرفه واردات به عنوان یکی از مهمترین سیاست‌های بخش بازرگانی محسوب می‌شود که عدم وصول آن علاوه بر تضییع حقوق دولت موجب ناکارایی سیاست‌های تجاری و تداخل در تنظیم بازار و همچنین بی‌اثر کردن سیاست‌های حمایتی برای حمایت از تولیدات داخلی می‌شود.

هرچند سیاست‌های تجاری عمدتاً توسط وزارت بازرگانی و یا شوراهایی مانند کمیسیون ماده (۱) قانون مقررات صادرات و واردات ترسیم می‌شود ولی دستگاه‌های اجرایی از قبیل گمرک جمهوری اسلامی ایران نقش بسزایی در کارایی این سیاست‌ها دارند. رئیس و محورهای فعالیت گمرک جمهوری اسلامی ایران را می‌توان در سه مقوله تعرفه‌بندی، ارزشگذاری و اعمال رویه‌های گمرکی طبقه‌بندی کرد. به همین دلیل تعرفه‌بندی کالاها از اهمیت بسزایی در حفظ حقوق دولت و صاحبان کالا برخوردار است.

۱. نگاهی به تعرفه‌بندی در ایران

براساس تعاریف بین‌المللی «حقوق ورودی» یا همان «تعرفه» شامل حقوق، عوارض و سایر مالیات‌های وضع شده در مرزهای یک کشور بر کالاهای وارداتی از کشورهای دیگر است که به صورت ریالی از صاحبان کالا اخذ می‌شود. این مبلغ ریالی معمولاً براساس درصدی از ارزش کالا دریافت می‌شود که به آن «نرخ تعرفه» می‌گویند.

«ردیف تعرفه» گمرکی فهرست مرتب و منظم کلیه کالاهایی است که هرکدام دارای کدی مشخص به نام «کد تعرفه» بوده و عوارض و حقوق گمرکی آن براساس نرخ تعرفه بنا به تصمیم مراجع قانونی درخصوص کالاهای وارداتی کشور تعلق می‌گیرد.

نرخ تعرفه اسمی یا نرخ تعرفه مصوب در حال حاضر همان «نرخ حقوق ورودی» متعلق به کالاها براساس نوع کالا و شماره تعرفه آن کالا در جداول پیوست قانون مقررات صادرات و واردات است.

در جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، تقسیم‌بندی به صورت ذیل است:

«حدود ۶۷۰۰ قلم کالا در ۹۸ فصل و ذیل ۲۱ قسمت براساس نظام هماهنگ طبقه‌بندی و



کدگذاری کالا (HS) طبقه‌بندی شده‌اند». بعد از تصویب قانون امور گمرکی در سال ۱۳۵۰ تعرفه گمرکی کشور براساس ضوابط و پیشنهادهای شورای همکاری گمرکی بروکسل و بر پایه نمانکلاتور گمرکی بروکسل طبقه‌بندی شد.^۲

تعرفه گمرکی بروکسل^۳ براساس فهرست (نمانکلاتور) تعرفه بروکسل^۴ تهیه شده و قراردادی بین‌المللی بود که مطابق آن کشورها تعرفه کالاهای خود را براساس فهرست طبقه‌بندی کالایی که در بروکسل تنظیم و امضا شده بود تنظیم نمایند. این طبقه‌بندی دارای پنج طبقه عمده به شرح ذیل بود:

الف) حیوانات زنده،

ب) غذا،

ج) مواد خام و محصولات نیمه‌ساخته،

د) مصنوعات کارخانه‌ای،

ه) طلا و نقره.

شایان توجه است که از اهمیت این نمانکلاتور پس از به‌وجود آمدن سیستم هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا در اول ژانویه ۱۹۸۸ کاسته شد^۵ و در سال ۱۳۷۳ ایران مطابق قانون مصوب مجلس^۶ به کنوانسیون بین‌المللی سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا پیوست.

در همین راستا در ایران نیز در سال ۱۳۷۴ به‌موجب قانون تعیین حقوق گمرکی کالاهای وارداتی براساس سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا^۷ نظام قبلی تغییر یافت و تا امروز طبقه‌بندی تعرفه‌ها براساس «نظام هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا» تعیین می‌شود.

بنابراین در حال حاضر توصیف و طبقه‌بندی کالا براساس نظام هماهنگ انجام می‌شود که توسط سازمان جهانی گمرک ارائه شده است. این نظام که به طبقه‌بندی کالاها در تجارت بین‌الملل می‌پردازد. دارای چند هزار ردیف کالایی با عناوین هشت رقمی است و اهدافی مانند نیل به طبقه‌بندی مشابه و یکسان برای مقاصد گمرکی، ایجاد تسهیلات در امر جمع‌آوری، تجزیه و تحلیل و مقایسه آمار جهانی و فراهم‌سازی یک نظام مشترک بین‌المللی برای کدبندی، توصیف و طبقه‌بندی

۱. قانون امور گمرکی، مصوب ۱۳۵۰/۳/۲۰ مجلس شورای ملی.

۲. سیاوش مریدی، و علیرضا نوروزی، فرهنگ اقتصادی، مؤسسه انتشارات نگاه، تهران، ۱۳۷۳.

3. Brussels Customs Tariff

4. Brussels Tariff Nomenclature

۵. سیفال‌صادقی یارندی و مسعود طارم سری، فرهنگ توصیفی اصطلاحات تجارت بین‌الملل و سازمان جهانی تجارت (WTO)، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، وزارت بازرگانی، ۱۳۸۵.

۶. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا، مصوب ۱۳۷۳/۶/۲۰ مجلس شورای اسلامی، تأیید مورخ ۱۳۷۳/۶/۲۳ شورای نگهبان.

۷. قانون تعیین حقوق گمرکی کالاهای وارداتی براساس سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا، مصوب ۱۳۷۴/۱۰/۱۰ مجلس شورای اسلامی و تأیید ۱۳۷۴/۱۰/۲۰ شورای نگهبان.

کالاها برای اهداف تجاری و ارائه نمائکلاتور (فهرست) به‌هنگام، توجه به تغییرات فناوری و تغییرات در الگوهای تجارت بین‌المللی و... را دنبال می‌کند. قواعد عمومی برای تفسیر سیستم هماهنگ شده طبقه‌بندی کالاها در نمائکلاتور طبق اصول و قواعدی ۶گانه انجام می‌شود.^۱

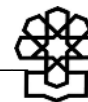
بنابراین موضوع تعرفه‌بندی کالا در گمرک از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. زیرا کالاهایی که توسط واردکنندگان به گمرک اظهار می‌شوند باید در یکی از این طبقات تعرفه‌ای قرار گیرند. برای مثال برخی کالاها دارای نرخ ۴ درصدی و برخی دیگر برای مثال دارای نرخ ۱۲۰ درصدی هستند بنابراین اظهار صاحب کالا و تشخیص کارشناس تعیین تعرفه گمرک مبنی‌بر تشخیص اینکه کالا در کدام ردیف تعرفه‌ای قرار می‌گیرد و چه نرخ از تعرفه را به‌خود اختصاص می‌دهد از اهمیت بسیار زیادی در منافع صاحب کالا، تأمین حقوق دولت و اجرای سیاست‌های تجاری و حمایتی برخوردار است.

هرگونه خلأ و نقصان در نوع طبقه‌بندی و تعرفه‌بندی کالاها در جداول قانون مقررات صادرات و واردات موجب ایجاد زمینه برای تضییع حقوق صاحبان کالا یا دولت خواهد شد که در این گزارش نمونه‌ای از آن مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۲. طبقه‌بندی و تعرفه‌بندی خودرو و قطعات منفصله و حجم واردات آنها

از میان ۹۸ فصل طبقه‌بندی کالا در نظام هماهنگ، خودرو سواری در فصل ۸۷ از قسمت ۱۲ به‌صورت ذیل تقسیم‌بندی شده است:

۱. غلامحسین آرام، یادداشت‌های توضیحی سیستم هماهنگ شده، جلد ۱، مؤسسه فرهنگی نشر قبله، ۱۳۷۲.



جدول ۱. تعرفه‌بندی خودرو سواری در جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات

شرح قسمت		شماره قسمت
وسایل نقلیه زمینی، هوایی، آبی و تجهیزات ترابری مربوط به آنها		۱۷
نرخ تعرفه (درصد)	شرح فصل	شماره فصل
۹۰ تا ۴	وسایل نقلیه زمینی غیر از نواقل روی خط راه‌آهن یا تراموای و اجزا و قطعات و متفرعات آنها	۸۷
نرخ تعرفه (درصد)	شرح کالا	شماره تعرفه
۹۰	اتومبیل سواری و سایر وسایل نقلیه موتوری برای حمل اشخاص	۸۷۰۳
۹۰	خودرو با حجم سیلندر زیر ۱۰۰۰ تا بیشتر از ۲۵۰۰ سانتیمتر مکعب در ۸ ردیف تعرفه‌ای	۸۷۰۳۲۱۰۰ الی ۸۷۰۳۹۰۰۰ در ۸ ردیف تعرفه‌ای با توجه به حجم موتور

مأخذ: کتاب الکترونیکی قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۹۰ در سایت رسمی سازمان توسعه تجارت ایران به آدرس: <http://fa.tpo.ir/documents/document/18259/27263/portal.aspx>

همان‌طور که مشاهده می‌شود علی‌رغم وجود ۸ ردیف تعرفه‌ای برای واردات خودرو متناسب با حجم موتور آنها، تنها یک نرخ (۹۰ درصد) برای این کالا در نظر گرفته شده است. درحالی‌که امکان‌پذیر بود متناسب با کاهش حجم سیلندر و کاهش مصرف خودرو، تخفیفاتی در این نرخ اعمال شود. در سه‌سال گذشته روند واردات خودرو به شرح ذیل بوده است:

جدول ۲. واردات مربوط به شماره تعرفه ۸۷۰۳ با عنوان اتومبیل سواری طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹

سال	تعداد (تن)	وزن (میلیارد ریال)	ارزش متوسط ارزش ریالی هر خودرو	ارزش (میلیون دلار)	حقوق ورودی (میلیارد ریال)	نرخ حقوق ورودی
۱۳۸۷	۵۰،۵۵۷	۷۶	۱۷۹،۴۶۲،۳۵۹	۹۶۶	۷،۷۲۹	۸۵/۱۸
۱۳۸۸	۴۱،۶۲۸	۶۶	۱۹۷،۷۸۰،۲۴۹	۸۲۹	۶،۶۰۸	۸۰/۲۶
۱۳۸۹	۴۳،۳۸۹	۷۰	۲۱۱،۳۲۲،۵۱۶	۸۹۲	۷،۷۰۷	۸۴/۰۵
۱۳۸۷-۱۳۸۹	۱۳۵،۵۷۴	۲۱۲	۱۹۵،۲۸۳،۳۶۸	۲،۶۸۷	۲۲،۰۴۳	۸۳/۲۶

مأخذ: محاسبات محقق براساس لوح فشرده پیوست نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۱۷ دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات با شماره ۲۲/۷۴/۲۵۳۸۹/۲۳۹۷۸۳ و اصلاحات بعدی آن.

روند واردات خودرو سواری در سه سال گذشته به دلیل اعمال محدودیت‌هایی در ثبت سفارش خودرو و صدور مجوز واردات از طرف وزارت صنایع با نوساناتی همراه بوده است ولی

در مجموع ۱۳۵۵۷۴ خودرو سواری در طول این سه سال به کشور وارد شده که ارزشی معادل ۲/۶ میلیارد دلار داشته و با وضع نرخ تعرفه اسمی ۹۰ درصدی برای خودرو به صورت واقعی حدود ۸۳/۲ درصد از ارزش واردات خودرو به عنوان حقوق ورودی اخذ شده است.

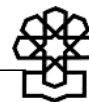
از میان ۹۸ فصل طبقه‌بندی کالا در نظام هماهنگ، قطعات منفصله خودرو سواری در فصل ۹۸ از قسمت ۲۱ به صورت ذیل تقسیم‌بندی شده است:

جدول ۳. تعرفه‌بندی قطعات منفصله خودرو سواری و سواری کار در جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات

شرح قسمت		شماره قسمت	
اشیای هنری، اشیای کلکسیون یا عتیقه		۲۱	
نرخ تعرفه (درصد)	شرح فصل	شماره فصل	شماره قسمت
۴ تا ۹۰	قطعات منفصله ماشین‌آلات راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات	۹۸	۲۱
نرخ تعرفه (درصد)	شرح کالا	شماره تعرفه	شماره فصل
۲۵ تا ۹۰	قطعات منفصله جهت تولید خودروهای مشمول ردیف ۸۷۰۳	۹۸۸۷۰۳	۹۸
۶۳-۶۴-۹۰-۹۰ الی ۶۲ الی ۲۵	قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری در ۲۸ ردیف تعرفه‌ای	۹۸۸۷۰۳۱۱ الی ۹۸۸۷۰۳۳۸ در ۲۸ ردیف تعرفه‌ای	۹۸
۶۴	قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری با ساخت داخل ۱۴ درصد (Full C.K.D)	۹۸۸۷۰۳۱۲	۹۸
۵۳-۵۴-۹۰-۹۰ الی ۵۲ الی ۲۵	قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری کار در ۲۶ ردیف تعرفه‌ای	۹۸۸۷۰۳۴۱ الی ۹۸۸۷۰۳۶۶ در ۲۶ ردیف تعرفه‌ای	۹۸
۵۴	قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری کار با ساخت داخل ۱۴ درصد (Full C.K.D)	۹۸۸۷۰۳۴۲	۹۸

مأخذ: کتاب الکترونیکی قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۹۰ در سایت رسمی سازمان توسعه تجارت ایران به آدرس: <http://fa.tpo.ir/documents/document/18259/27263/portal.aspx>

همان‌طور که مشاهده می‌شود فصل قطعات منفصله خودرو در ذیل قسمت ۲۱ با عنوانی نامربوط (اشیای هنری، اشیای کلکسیون یا عتیقه) قرار گرفته و این موضوع بیانگر اضافه شدن فصل قطعات بدون توجه به تقسیم‌بندی‌های مرسوم و بین‌المللی است. تا قبل از سال ۱۳۸۳ طبقه‌بندی کالا مندرج در قانون مقررات صادرات و واردات در ۹۷ فصل



تنظیم می‌شد^۱ و از سال ۱۳۸۳ به بعد براساس مصوبه دولت فصل ۹۸ با عنوان قطعات منفصله (C.K.D) ماشین‌آلات راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات به نظام تعرفه‌گذاری کشور اضافه شد^۲ و اکنون نیز با عنوان قطعات منفصله ماشین‌آلات راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات نامیده می‌شود.^۳

اما نکته اصلی در این تقسیم‌بندی به اختلاف تعرفه و تفکیک واردات قطعه خودرو سواری نسبت به خودرو کار مربوط است به این ترتیب که برای خودرو سواری ۲۸ ردیف تعرفه‌ای و سواری کار ۲۶ ردیف تعرفه‌ای از ۲۵ تا ۹۰ درصد در نظر گرفته شده است با این تفاوت که برای خودرو سواری (بعد از نرخ ۹۰ درصدی برای خودروهای با ساخت کمتر از ۱۴ درصد) برای خودرو سواری با ساخت ۱۴ درصد (Full C.K.D) نرخ ۶۴ درصدی در نظر گرفته شده است ولی برای خودرو سواری کار (بعد از نرخ ۹۰ درصدی برای خودروهای کار با ساخت کمتر از ۱۴ درصد) برای خودرو سواری کار با ساخت ۱۴ درصد (Full C.K.D) نرخ ۵۴ درصدی در نظر گرفته شده است.

گزاره فوق به معنای تفاوت نرخ تعرفه ۱۰ درصدی و تعلق نرخ کمتر برای خودرو سواری کار نسبت به خودرو سواری است. در اینجا این سؤال مطرح می‌شود که تفاوت سواری با سواری کار چیست؟ این سؤال در قسمت بعد گزارش مورد بررسی قرار می‌گیرد، اما «این تفاوت منجر به تعلق نرخ تعرفه کمتر به سواری کار و از بین رفتن حقوق دولت خواهد شد» که نکته‌ای قابل تأمل و بررسی است.

جدول ۴. واردات مربوط به ردیف ۹۸۸۷۰۳ با عنوان قطعات منفصله جهت تولید خودرو طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹

سال	تعداد	وزن (تن)	ارزش (میلیارد ریال)	ارزش (میلیون دلار)	حقوق ورودی (میلیارد ریال)	نرخ حقوق ورودی
۱۳۸۷	۸۶۶،۱۰۷	۹۹	۱۲،۰۵۳	۱،۲۶۰	۳،۳۶۲	۲۷/۸۹
۱۳۸۸	۵۹۰،۷۱۸	۱۱۱/۶	۱۲،۶۶۰	۱،۲۹۰	۳،۲۷۳	۲۵/۸۶
۱۳۸۹	۱،۹۶۴،۵۵۶	۱۴۲/۶	۱۷،۷۰۷	۱،۷۲۴	۵،۵۱۵	۳۱/۱۵
۱۳۸۷-۱۳۸۹	۳،۴۲۱،۳۸۱	۳۵۳/۲	۴۲،۴۲۰	۴،۲۷۴	۱۲،۱۵۰	۲۸/۶۴

مأخذ: محاسبات محقق براساس لوح فشرده پیوست نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۱۷ دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات با شماره ۲۲/۷۴/۲۵۳۸۹/۲۳۹۷۸۳ و اصلاحات بعدی آن.

۱. قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۸۲، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۲.
۲. قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۸۳، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۳.
۳. کتاب الکترونیکی قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۹۰ در سایت رسمی سازمان توسعه تجارت ایران به آدرس: <http://fa.tpo.ir/documents/document/18259/27263/portal.aspx>

مطابق جدول ۴ واردات قطعات منفصله خودرو سواری در طول سال‌های گذشته روندی افزایشی داشته و در طول این سه سال حدود ۴ میلیارد دلار قطعه برای تولید خودرو سواری وارد کشور شده است که با پرداخت بیش از ۱۲ هزار میلیارد ریال حقوق ورودی نقش بسزایی در تأمین مالیات بر واردات کشور داشته است.

جدول ۵. واردات مربوط به ردیف ۹۸۸۷۰۳۱۱ الی ۹۸۸۷۰۳۳۸ با عنوان قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹

سال	تعداد	وزن (تن)	ارزش (میلیارد ریال)	ارزش (میلیون دلار)	حقوق ورودی (میلیارد ریال)	نرخ حقوق ورودی
۱۳۸۷	۷۸۹,۶۷۹	۹۰	۱۱,۱۹۳	۱,۱۶۹	۳,۰۰۸	۲۶/۸۷
۱۳۸۸	۵۷۸,۴۷۳	۱۰۳	۱۱,۷۱۴	۱,۱۹۴	۲,۹۱۵	۲۴/۸۹
۱۳۸۹	۱,۹۳۹,۷۸۷	۱۳۵	۱۶,۷۳۰	۱,۶۲۹	۵,۱۲۸	۳۰/۶۵
۱۳۸۷ - ۱۳۸۹	۳,۳۰۷,۹۳۹	۳۲۷	۳۹,۶۳۸	۳,۹۹۳	۱۱,۰۵۱	۲۷/۸۸

مأخذ: همان.

جدول ۶. واردات مربوط به ردیف ۹۸۸۷۰۳۴۱ الی ۹۸۸۷۰۳۶۶ با عنوان قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری کار طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹

سال	تعداد	وزن (تن)	ارزش (میلیارد ریال)	ارزش (میلیون دلار)	حقوق ورودی (میلیارد ریال)	نرخ حقوق ورودی
۱۳۸۷	۷۶,۴۲۸	۹	۸۶۰	۹۰	۳۵۴	۴۱/۱۲
۱۳۸۸	۱۲,۲۴۵	۹	۹۴۵	۹۶	۳۵۸	۳۷/۹۰
۱۳۸۹	۲۴,۷۵۸	۸	۹۷۵	۹۴	۳۸۷	۳۹/۶۴
۱۳۸۷ - ۱۳۸۹	۱۱۳,۴۳۱	۲۶	۲,۷۸۱	۲۸۱	۱,۰۹۹	۳۹/۵۱

مأخذ: همان.

با مقایسه ارقام مندرج در جداول ۵ و ۶ مشاهده می‌شود که وزن و ارزش قطعات وارد شده به کشور تحت عنوان خودرو سواری عمومیت بیشتری نسبت به خودرو سواری کار داشته و از میان ۴ میلیارد دلار قطعه وارداتی به کشور بیش از ۹۳ درصد به سواری و کمتر از ۷ درصد به سواری کار تعلق دارد.

این ارقام هرچند بیانگر حجم پایین واردات قطعه خودرو کار نسبت به خودرو سواری است ولی از طرف دیگر بیانگر وجود تبعیض تعرفه‌ای و نگاه خاص به بخش محدودی از خودروها و امتیاز ویژه برای گروهی از واردکنندگان و تولیدکنندگان است که در عمل و در هنگام دریافت بهای خودروی تولیدی تخفیفی به مصرف‌کننده داده نمی‌شود.

موضوع اصلی این گزارش همان‌طور که قبلاً عنوان شد به تفاوت ۱۰ درصدی قطعات وارد



شده با دو عنوان «سواری» و «سواری کار» باز می‌گردد که به صورت خاص در مقایسه قطعات وارد شده تحت این دو عنوان به صورت Full C.K.D خود را نشان می‌دهد. در ذیل آمار مربوط به واردات قطعات به صورت Full C.K.D مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول ۷. واردات مربوط به ردیف ۹۸۸۷۰۳۱۲ با عنوان قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری با ساخت داخل ۱۴ درصد Full C.K.D طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹

سال	تعداد	وزن (تن)	ارزش (میلیارد ریال)	ارزش (میلیون دلار)	حقوق ورودی (میلیارد ریال)	نرخ حقوق ورودی
۱۳۸۷	۲۹,۵۹۱	۴	۳۹۰	۴۰	۲۴۱	۶۱/۸۴
۱۳۸۸	۲۴,۵۴۴	۴	۴۹۹	۵۰	۲۹۲	۵۸/۴۴
۱۳۸۹	۲۷,۸۵۱	۵	۵۲۳	۵۱	۳۱۰	۵۹/۳۳
۱۳۸۷ - ۱۳۸۹	۸۱,۰۹۸	۱۳	۱,۴۱۱	۱۴۲	۸۴۳	۵۹/۷۱

مأخذ: همان.

جدول ۸. واردات مربوط به ردیف ۹۸۸۷۰۳۴۲ با عنوان قطعات منفصله جهت تولید خودروهای سواری کار با ساخت داخل ۱۴ درصد Full C.K.D طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۹

سال	تعداد	وزن (تن)	ارزش (میلیارد ریال)	ارزش (میلیون دلار)	حقوق ورودی (میلیارد ریال)	نرخ حقوق ورودی
۱۳۸۷	۱۵,۵۴۱	۵/۳	۵۳۲	۵۶	۲۱۵	۴۰/۴۸
۱۳۸۸	۷,۰۶۹	۵/۴	۶۰۹	۶۲	۲۱۲	۳۴/۸۲
۱۳۸۹	۱۹,۰۰۱	۷/۲	۹۰۹	۸۸	۳۶۰	۳۹/۶۳
۱۳۸۷ - ۱۳۸۹	۴۱,۶۱۱	۱۸	۲,۰۵۱	۲۰۶	۷۸۸	۳۸/۴۲

مأخذ: همان.

مطابق آمار جدول ۷ قطعات Full C.K.D وارد شده تحت عنوان «سواری» در سه سال گذشته در حدود ۱۴۲ میلیون دلار بوده که با تعلق نرخ تعرفه واقعی حدود ۶۰ درصدی حدود ۸۴۲ میلیارد ریال به عنوان حقوق ورودی از آنها اخذ شده است.

این درحالی است که مطابق آمار جدول ۸ قطعات Full C.K.D وارد شده تحت عنوان سواری کار در سه سال گذشته در حدود ۲۰۵ میلیون دلار یعنی بیشتر از قطعات سواری بوده ولی با تعلق نرخ تعرفه واقعی حدود ۳۸ درصدی، حدود ۷۸۷ میلیارد ریال به عنوان حقوق ورودی پرداخته‌اند.

در صورتی که اختلاف تعرفه میان «سواری» و «سواری کار» اعمال نمی‌شد و در طول این سه سال برخورد یکسانی با قطعات Full C.K.D این خودروها می‌شد در طول سال‌های ۱۳۸۷، ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ به ترتیب حدود ۱۱۳، ۱۴۳ و ۱۷۹ میلیارد ریال و در مجموع سه سال حدود ۴۳۶

میلیارد ریال حقوق ورودی از دست رفته به دلیل این تبعیض نرخ، توسط گمرک و دولت اخذ می‌شد که از درآمد دولت کاسته شده است.

۳. تفاوت «سواری» با «سواری کار»

اصلی‌ترین سؤالی که در این مرحله مطرح می‌شود آن است که تفاوت میان «خودرو سواری» با «خودرو سواری کار» چیست که موجب تفاوت نرخ تعرفه‌ای ۱۰ درصدی میان آنها شده است.

بررسی شرح تجاری کالاهای وارد شده در سال ۱۳۸۹ طبق عنوان قطعات منفصله خودرو

سواری و سواری کار حاکی از ورود قطعات خودروهای ذیل است:^۱

۱. قطعات خودرو سواری شامل: قطعات خودروهای پراید، سمند، پژو آردی، روآ، پارس، (۲۰۶)، (۴۰۵) و (۵۰۴) و (۶۰۲)، ال نود، ریو، ام وی ام، لیفان، چری، مگان، زانتیا، مزدا (۲) و (۳)، هیوندا، نیسان تینا، قشقائی، ماکسیم، رونیز و بنز در این گروه قرار گرفته‌اند.

۲. قطعات خودرو سواری کار شامل: قطعات خودروهای سوزوکی گرند ویتارا، موسو، نیسان واگن، رونیز، پی‌کاپ، پاژن در این گروه قرار گرفته‌اند.

در قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها^۲ کالاهای موضوع بحث به صورت ذیل تقسیم‌بندی شده بودند:

- سواری،
- وانت یک‌کابین،
- وانت دوکابین و سواری کار،
- مینی‌بوس،
- اتوبوس،
- شاسی کامیون، کامیون، کامیونت و تریلرکش،
- موتورسیکلت،
- دوچرخه،
- ماشین‌آلات راهسازی.

۱. لوح فشرده پیوست نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۱۷ دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات با شماره ۲۲/۷۴/۲۵۳۸۹/۲۳۹۷۸۳ و اصلاحات بعدی آن.

۲. قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها، مصوب ۱۳۷۱/۱۰/۲ مجلس شورای اسلامی و تأیید ۱۳۷۱/۱۰/۲۰ شورای نگهبان.



بنابراین سواری کار به عنوان یکی از عناوین خودروها در کنار وانت دوکابین قرار گرفته بود، اما تعریف هرکدام از این موارد در آیین نامه^۱ مربوط به این قانون به صورت کامل مورد توجه قرار گرفت.

در بند «ب» این آیین نامه، تعاریف موضوع تبصره «۱۲» قانون فوق الذکر در ۱۵ قسمت توسط هیئت وزیران تعریف شد شایان توجه است که در جزء «۴» بند «ب» این آیین نامه سواری کار به صورت ذیل تعریف شد:

سواری کار: سواری کار اتومبیلی است دو دیفرانسیل کمکدار با اتاق مجزا از شاسی یا اتومبیلی که ظرفیت آن با راننده بین ۱۰ تا ۱۵ نفر باشد و مشمول ردیف ۸۷/۰۲ ب تعرفه گمرکی است.

با این حال این موضوع به عنوان یکی از اختلافات کارشناسی در چند سال گذشته همواره مورد بحث قرار گرفته تا حدی که براساس نامه مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۹ دفتر تعرفه گمرک ایران^۲ به صراحت عنوان می شود که «مستندات و یادداشتهای توضیحی سیستم هماهنگ شده نمانکلاتور (HS) خودرویی به نام سواری کار وجود نداشته لذا از نظر این دفتر نه خودروی ویتارا و نه هیچ خودروی دیگری مشمول تعرفه خودروی سواری کار نخواهد شد.

با این حال مجدداً معاون امور گمرکی^۳ در نامه شماره ۲۸۲۷۸۴ به این مضمون اشاره دارد که قانون خودرو (منظور همان تعریف جزء «۴» بند «ب» آیین نامه قانون چگونگی محاسبه حقوق انواع خودرو و ... است) سواری کار را اتومبیلی دو دیفرانسیل کمکدار با اتاق مجزا از شاسی یا اتومبیلی که ظرفیت آن با راننده ۱۰ تا ۱۵ نفر باشد تعریف می نماید. خودروی سوزوکی ویتارا نیز مطابق کاتالوگها و بازدیدهای انجام شده دو دیفرانسیل کمکدار با اتاق مجزا از شاسی تلقی شده است.

در راستای نامه فوق دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران^۴ نیز به موجب نامه مورخ ۱۳۸۹/۶/۱۶ خودرو سوزوکی ویتارا را سواری کار محسوب و قطعات وارداتی برای ساخت داخل را در فصل ۹۸ طبقه بندی می کند.

با توجه به درخواست مورخ ۱۳۸۹/۹/۳۰ ریاست کمیسیون اقتصادی^۵ مبنی بر وجود ابهاماتی

۱. آیین نامه اجرایی قانون چگونگی محاسبه وصول حقوق گمرکی سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها، مصوبه شماره ۵۳۶۱۴/۸۸۴۸ مورخ ۱۳۷۱/۱۲/۶ هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۱/۱۱/۲۸ بنا به پیشنهاد شماره ۰۱/۵۱۶۹۹ مورخ ۱۳۷۱/۱۰/۱۳ وزارت صنایع سنگین، مندرج در سایت رسمی وزارت صنایع و معادن به آدرس:

<http://www.mim.gov.ir/index.php?module=content&func=viewpage&pageid=9301>

۲. نامه مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۹ دفتر تعرفه گمرک ایران با شماره ۷۲/۷۲/۱۰۸/۱۷۴۴۴۰ خطاب به گمرک چابهار.

۳. نامه شماره ۲۸۲۷۸۴ معاون امور گمرکی گمرک جمهوری اسلامی ایران خطاب به مدیرکل محترم نظارت بازرسی امور اقتصادی سازمان بازرسی کل کشور.

۴. نامه مورخ ۱۳۸۹/۶/۱۶ دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران با شماره ۱۲۵۶۷۳ خطاب به اداره کل بازرسی گمرک ایران.

۵. نامه مورخ ۱۳۸۹/۹/۳۰ ریاست کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با شماره ۲۸۶۹۲ خطاب به رئیس مرکز پژوهشهای مجلس شورای اسلامی.

در تعیین تعرفه خودرو و قطعات منفصله به واسطه ابهام در تفاوت تعرفه‌های ردیف تعرفه سواری یا سواری کار، مرکز پژوهش‌های مجلس مراتب را از دستگاه‌های مربوطه از جمله گمرک ایران، وزارت بازرگانی و وزارت صنایع و معادن پیگیری و منتج به نتایج ذیل شد:

وزارت بازرگانی در مکاتبات^۱ مورخ ۱۳۸۹/۱۰/۱۹ و ۱۳۹۰/۱/۱۵ به مدیرکل دفتر امور اقتصادی وزارت صنایع خواستار تسریع در پاسخ آن وزارتخانه در خصوص وضع سود بازرگانی یکسان برای انواع خودرو سواری و خودرو سواری کار شد که علیرغم پیگیری‌های مختلف هنوز پاسخی از این مرجع دریافت نشده است.

با این حال گمرک جمهوری اسلامی ایران ضمن ارسال کلیه آمار و اطلاعات^۲ مربوط به واردات خودرو سواری و سواری کار در نامه^۳ مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۲۳ به دفتر مقررات صادرات و واردات به این مهم تأکید می‌کند که «در نظام طبقه‌بندی هماهنگ (HS) خودرویی به نام سواری کار وجود نداشته و طبقه‌بندی خودروهای حمل‌ونقل اشخاص و استیشن و کورسی براساس توانایی حمل تعداد نفرات و نوع و حجم موتور و کاربردهای مختلف طرح‌ریزی شده است. بدیهی است اجزا و قطعات سواری کار تعریف شده در قانون خودروی ما (منظور همان تعریف جزء «۴» بند «ب» آیین‌نامه قانون چگونگی محاسبه حقوق انواع خودرو و... است) در ردیف‌های سه‌خطی ذیل ردیف ۸۷۰۸ و در فصل ۹۸ برای واحدهای تولیدی پیش‌بینی گردید. لازم به ذکر است جهت از بین رفتن ابهامات موجود در طبقه‌بندی اجزا و قطعات اصطلاح سواری کار (که در نظام طبقه‌بندی HS به آن هیچ اشاره‌ای نشده است) پیشنهاد می‌شود مأخذ قطعات سواری کار و سواری در فصل ۹۸ و ۸۷ یکسان شود».

علیرغم نامه فوق دفتر تعیین تعرفه گمرک مجدداً در نامه^۴ مورخ ۱۳۸۹/۱۲/۱۸ به دفتر مقررات صادرات و واردات این نکته را متذکر می‌شود که «اشاره به اصطلاح سواری کار در فصول ۸۷ و ۹۸ کتاب مقررات صادرات و واردات مشکلات جدی را به خصوص در فصل ۹۸ برای واحدهای تولیدی ایجاد نموده لذا مقتضی است با عنایت به نبودن اصطلاح مذکور (سواری کار) در کنوانسیون نظام هماهنگ طبقه‌بندی کالا (HS) اصلاحات ذیل در کتاب مقررات صادرات و واردات انجام شود:

۱. نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۰/۱۹ با شماره ۴۸۶۰-۸۹۲۱۰ و ۱۳۹۰/۱/۱۵ با شماره ۳۹-۹۰۲۱۰ مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت خطاب به مدیرکل دفتر امور اقتصادی وزارت صنایع.

۲. لوح فشرده پیوست نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۱۷ دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات با شماره ۲۲/۷۴/۲۵۳۸۹/۲۳۹۷۸۳ و اصلاحات بعدی آن.

۳. نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۲۳ دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران شماره ۷۳/۷/۱۰۸/۲۴۳۸۵۴ به دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت وزارت بازرگانی.

۴. نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۲/۱۸ دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران شماره ۷۲/۷/۱۰۸/۲۶۵۰۹۶ به دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت وزارت بازرگانی.



۱. اصطلاح سواری کار از فصل ۸۷ حذف شود.

۲. ردیف‌های ۹۸۸۷۰۳۴۱ تا ۹۸۸۷۰۳۶۶ حذف و یا در غیر این صورت میزان حقوق ورودی آن با میزان حقوق ورودی خودروهای سواری یکسان شود.

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

۱. تقسیم‌بندی و طبقه‌بندی کالا در کشور با استناد بر قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا که در تاریخ ۱۳۷۳/۶/۲۰ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و همچنین قانون تعیین حقوق گمرکی کالاهای وارداتی براساس سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا مصوب ۱۳۷۴/۱۰/۱۰ براساس نظام هماهنگ توصیف و کدگذاری کالا (HS) صورت می‌پذیرد.

۲. شرایط فعلی طبقه‌بندی خودرو و قطعات آن به این‌گونه است که از سال ۱۳۸۳ تاکنون طبقه‌بندی خودرو سواری در فصل ۸۷ و قطعات آن در فصل ۹۸ لحاظ شده است. در فصل ۹۸ نیز بین مأخذ تعرفه «خودرو سواری» با «خودرو سواری کار» تفاوت قائل شده و نرخ تعرفه خودرو سواری کار به صورت اسمی حدود ۱۰ درصد کمتر از نرخ اسمی خودرو سواری در نظر گرفته شده است.

۳. بررسی‌ها نشان می‌دهد که هرگونه دخل و تصرف غیرکارشناسی و غیرعلمی همانند آنچه در سال ۱۳۸۳ تاکنون در زمینه الحاق فصل ۹۸ با عنوان قطعات منفصله ماشین‌آلات راهسازی، خودرو و سایر ماشین‌آلات ذیل قسمت ۲۱ با عنوانی نامربوط (اشیای هنری، اشیای کلکسیون یا عتیقه) قرار گرفته است و در آن «خودرو سواری کار» با مفهومی نامشخص و با تعرفه‌ای متفاوت و کمتر از «خودرو سواری» به صورت مجزا آمده است منجر به بروز نارسایی در امور تجاری و ایجاد زمینه سوءاستفاده و تضییع حقوق و درآمدهای دولت خواهد شد.

۴. در طول دوره مورد بررسی در سه سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹ حدود ۴ میلیارد دلار قطعه برای تولید خودرو سواری به کشور وارد و حدود ۱۲ هزار میلیارد ریال حقوق ورودی پرداخت شده است. تفکیک این ارقام نشان می‌دهد که بیش از ۹۳ درصد قطعات وارد شده متعلق به ردیف سواری و کمتر از ۷ درصد آن به سواری کار تعلق دارد. هرچند حجم قطعه خودرو کار نسبت به خودرو سواری کمتر است ولی این امر به معنای وجود امتیاز ویژه برای گروهی خاص از واردکنندگان و تولیدکنندگان است.

۵. در طول دوره مورد بررسی قطعات Full C.K.D وارد شده تحت عنوان «سواری» با نرخ تعرفه واقعی حدود ۶۰ درصد و قطعات Full C.K.D وارد شده تحت عنوان «سواری کار» نرخ تعرفه

واقعی حدود ۳۸ درصد وارد کشور شده است که اگر این تفاوت تعرفه وجود نداشت در سه سال مورد بررسی حدود ۴۳۶ میلیارد ریال حقوق ورودی بیشتر توسط گمرک و دولت اخذ می‌شد.

۶. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۹ قطعات خودروهای پراید، سمند، پژو آردی، روآ، پارس، (۲۰۶)، (۴۰۵) و (۵۰۴) و (۶۰۲)، ال نود، ریو، ام وی ام، لیفان، چری، مگان، زانتیا، مزدا (۲) و (۳)، هیوندا، نیسان تینا، قشقائی، ماکسیم، رونیز و بنز تحت عنوان «خودرو سواری» با میانگین تعرفه حدود ۶۰ درصد و قطعات خودروهای سوزوکی، گرند ویتارا، موسو، نیسان واگن، رونیز، پی‌کاپ، پاژن تحت عنوان «خودرو سواری کار» با میانگین تعرفه حدود ۲۸ درصد به کشور وارد شده است که این تفکیک با توجه به تفاوت تعریف «خودرو سواری» و «خودرو سواری کار» با ابهاماتی همراه است.

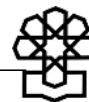
۷. اختلاف نظر کارشناسی در خصوص تفکیک «خودرو سواری کار» از «خودرو سواری» مسبوق به سابقه است و دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران به واسطه تغییر نظر مراجع مختلف در این خصوص، سیاست‌های متفاوتی را در طول سال‌های اخیر اتخاذ کرده است. شایان توجه است که وزارت بازرگانی پاسخ به این ابهامات را موکول به پاسخ وزارت صنایع کرده و این وزارتخانه نیز تاکنون پاسخی در این خصوص ارائه نکرده است.

۸. جمع‌بندی نظرات به این صورت است که در مستندات و یادداشت‌های توضیحی سیستم هماهنگ شده نمانکلاتور (HS) خودرویی به نام «سواری کار» وجود ندارد لذا هیچ خودروی مشمول تعرفه خودروی سواری کار نخواهد بود. در طبقه‌بندی مرسوم خودروها براساس توانایی حمل تعداد نفرات و نوع و حجم موتور و کاربردهای مختلف آنها طبقه‌بندی می‌شوند و خودرویی به نام «خودرو کار» وجود ندارد.

پیشنهاد

با توجه به بررسی‌های به عمل آمده مبنی بر ابهامات عدیده در تعریف «خودرو سواری کار» و تفاوت آن با «خودرو سواری» و فاقد وجاهت کارشناسی بودن تعلق ردیفی خاص باعنوان خودرو کار و یا قطعات آن و به‌منظور پرهیز از استمرار حقوق دولت و ایجاد مزیت غیرمنصفانه برای برخی از واردکنندگان و تولیدکنندگان و با توجه به استعلام‌های انجام شده از مراجع ذیربط پیشنهاد می‌شود که:

در طبقه‌بندی کالا در جداول پیوست آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات عناوین استفاده شده تحت عنوان و یا مفهوم «خودرو کار و قطعات آن» و ردیف‌های ذیل آنها (شماره



۹۸۸۷۰۳۴۱ الی ۹۸۸۷۰۳۶۶) حذف شود تا هیچ‌گونه تفاوت مأخذ تعرفه بین «خودرو سواری» و «خودرو سواری کار» و قطعات آنها وجود نداشته باشد.

منابع و مأخذ

۱. آرام، غلامحسین. یادداشت‌های توضیحی سیستم هماهنگ شده، جلد ۱، مؤسسه فرهنگی نشر قبله، ۱۳۷۲.
۲. آیین‌نامه اجرایی قانون چگونگی محاسبه وصول حقوق گمرکی سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها، مصوبه شماره ۵۳۶۱۴/۸۸۴۸ مورخ ۱۳۷۱/۱۲/۶ هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۷۱/۱۱/۲۸ بنا به پیشنهاد شماره ۰۱/۵۱۶۹۹ مورخ ۱۳۷۱/۱۰/۱۳ وزارت صنایع سنگین، مندرج در سایت رسمی وزارت صنایع و معادن به آدرس:
<http://www.mim.gov.ir/index.php?module=content&func=viewpage&pageid=901>
۳. صادقی یارندی، سیف‌اله و مسعود طارم سری. فرهنگ توصیفی اصطلاحات تجارت بین‌الملل و سازمان جهانی تجارت (WTO)، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، وزارت بازرگانی، ۱۳۸۵.
۴. قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا، مصوب ۱۳۷۳/۶/۲۰ مجلس شورای اسلامی، تأیید مورخ ۱۳۷۳/۶/۲۳ شورای نگهبان.
۵. قانون امور گمرکی، مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰ مجلس شورای ملی.
۶. قانون تعیین حقوق گمرکی کالاهای وارداتی براساس سیستم هماهنگ شده توصیف و کدگذاری کالا، مصوب ۱۳۷۴/۱۰/۱۰ مجلس شورای اسلامی و تأیید ۱۳۷۴/۱۰/۲۰ شورای نگهبان.
۷. قانون چگونگی محاسبه و وصول حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین‌آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها، مصوب ۱۳۷۱/۱۰/۲ مجلس شورای اسلامی و تأیید ۱۳۷۱/۱۰/۲۰ شورای نگهبان.
۸. قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۸۲، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۲.
۹. قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۸۳، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۳۸۳.
۱۰. کتاب الکترونیکی قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۹۰ در سایت رسمی سازمان توسعه تجارت ایران به آدرس:
<http://fa.tpo.ir/documents/document/18259/27263/portal.aspx>
۱۱. لوح فشرده پیوست نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۱۷ دفتر آمار و فناوری اطلاعات و ارتباطات با شماره ۲۲/۷۴/۲۵۳۸۹/۲۳۹۷۸۳ و اصلاحات بعدی آن.
۱۲. مریدی، سیاوش و علیرضا نوروزی. فرهنگ اقتصادی، مؤسسه انتشارات نگاه، تهران، ۱۳۷۳.
۱۳. نامه شماره ۲۸۲۷۸۴ معاون امور گمرکی گمرک جمهوری اسلامی ایران خطاب به مدیرکل محترم نظارت بازرسی امور اقتصادی سازمان بازرسی کل کشور.
۱۴. نامه مورخ ۱۳۸۹/۶/۱۶ دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران با شماره ۱۲۵۶۷۳ خطاب به اداره کل بازرسی گمرک ایران.

۱۵. نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۲/۱۸ دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران شماره ۷۲/۷/۱۰۸/۲۶۵۰۹۶ به دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت وزارت بازرگانی.
۱۶. نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۰/۱۹ با شماره ۴۸۶۰-۸۹۲۱۰ و ۹۰/۱/۱۵ با شماره ۹۰۲۱۰-۳۹ مدیرکل دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت خطاب به مدیرکل دفتر امور اقتصادی وزارت صنایع.
۱۷. نامه مورخ ۱۳۸۹/۱۱/۲۳ دفتر تعیین تعرفه گمرک ایران شماره ۷۳/۷/۱۰۸/۲۴۳۸۵۴ به دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان توسعه تجارت وزارت بازرگانی.
۱۸. نامه مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۹ دفتر تعرفه گمرک ایران با شماره ۷۲/۷۲/۱۰۸/۱۷۴۴۴۰ خطاب به گمرک چابهار.
۱۹. نامه مورخ ۱۳۸۹/۹/۳۰ ریاست کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با شماره ۳۸۶۹۲ خطاب به رئیس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۰۸۳۶

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی ابهام موجود در تفاوت مأخذ حقوق ورودی و تعرفه‌بندی «خودرو سواری» و «خودرو سواری کار»

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه بازرگانی)

تهیه و تدوین: سعید غلامی‌باغی

ناظر علمی: فتح‌الله تاری

مقاضی: ارسلان فتحی‌پور (رئیس کمیسیون اقتصادی)

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی:

۱. خودرو

۲. تعرفه

۳. سواری کار

۴. واردات

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۳/۲۴