

لایحه بودجه سال ۱۳۸۹ کل کشور
تعرفه در بودجه

نام دفتر: مطالعات اقتصادی

شماره مسلسل: ۲۲۰۰۴

تاریخ انتشار: ۱۳۸۸/۱۱/۱۴

مقدمه

تعیین نرخ تعرفه یکی از موضوعات محوری است که هر ساله بخشی از مباحث مربوط به بودجه سالیانه را به خود اختصاص می‌دهد. هر چند بهتر است این‌گونه احکام در قوانین اصلی خود مانند قانون مقررات صادرات و واردات مورد توجه قرار گیرند ولی با توجه به حساسیت نمایندگان به نظارت بر این حوزه برخی موارد احکامی در خصوص نظام تعرفه‌ها در ضمن بررسی بودجه توسط نمایندگان پیشنهاد می‌شود.

برای مثال بند «۴۰» قانون بودجه سال ۱۳۸۸ که توسط نمایندگان مجلس شورای اسلامی به قانون بودجه اضافه شد؛ دولت را مکلف کرده که متوسط نرخ مؤثر تعرفه کالاهای وارداتی را در حد سیزده درصد (۱۳٪) تعیین و از محصولات نهایی مصرفی کشاورزی در حد تعرفه خودروهای سواری و از ماشین‌آلات سنگین راهسازی و کشاورزی مانند تراکتور و بولدوزر و لودر با وضع تعرفه سی درصدی (۳۰٪) حمایت کند.

۱. دلایل ضرورت اصلاح نظام تعرفه‌ای

۱-۱. یکی از اصلی‌ترین دلایل ورود مجلس به مباحث تعرفه‌ای در ضمن بررسی بودجه آن است که به نظر نمایندگان مجلس، دولت در تنظیم نرخ‌های تعرفه از برخی کالاهای استراتژیک تولید داخل که نیاز به حمایت دارند (مانند کالاهای کشاورزی) حمایت نمی‌کند و بالعکس از برخی کالاها (مانند خودرو) در بلندمدت حمایت کرده و موجب ناکارایی نظام تولید و تحمیل هزینه آن به مصرف‌کننده می‌شود. از این رو، نظارت و دخالت مجلس برای ساماندهی این امر احساس شده و نمایندگان برای تنظیم این مهم اقدام می‌کنند.

۱-۲. متوسط نرخ حقوق ورودی اخذ شده در سال‌های ۱۳۸۴ تا ۹ ماهه ۱۳۸۸ به ترتیب معادل ۱۱/۰۶، ۱۱/۷۲، ۱۱/۰۹، ۱۱/۰۸ و ۱۰/۳۸ درصد است. بنابراین میانگین نرخ تعرفه در طول این پنج سال تقریباً در حدود ۱۱/۰۶ درصد است. تعیین هر نوعی به عنوان متوسط نرخ مؤثر (نرخ واقعی) تعرفه از طرف مجلس، ضمانت اجرایی را برای دولت ایجاد نمی‌کند. زیرا دولت ردیف‌های متعددی را با نرخ‌های مختلف وضع می‌کند و چنانچه ترکیب واردات معطوف به کالاهای دارای نرخ تعرفه پایین یا بالا باشد می‌تواند نرخ متوسط کل را تحت تأثیر قرار دهد. بنابراین توصیه می‌شود مجلس از ورود به تعیین دقیق نرخ متوسط پرهیز کند. البته می‌توان از مجلس انتظار داشت که به جهت‌دهی برای افزایش یا کاهش نرخ مؤثر تعرفه بپردازد.

۱-۳. هر چند برخی از کالاها نیاز به حمایت دارند ولی این حمایت بجز کالاهای استراتژیک و عمدتاً مرتبط با بخش کشاورزی در هیچ بخش دیگری، در بلندمدت قابل توصیه نیست به همین منظور لازم است که با سیاستگذاری مجلس، وزارتخانه‌های متولی این کالاها به کاهش سالیانه نرخ حقوق ورودی پیشنهادی تا سقف متوسط هدفگذاری شده مکلف شوند.

۱-۴. اولین اقدام برای ساماندهی نظام تعرفه‌ای تفکیک میان کالاهای استراتژیک و سایر کالاها و تهیه فهرستی در این خصوص است تا بتوان از کالاهای استراتژیک به نحو مطلوب حمایت کرد.

۵-۱. ممنوعیت تجاوز از سقف نرخ متوسط حقوق ورودی تعیین شده برای سایر کالاها نیز راهکاری است که موجب افزایش امنیت اقتصادی و ثبات لازم برای تولید داخلی می‌شود. زیرا عمده کالاهای وارداتی کشور (حدود ۸۵ درصد) مواد اولیه و واسطه‌ای است که خوراک تولید داخلی را تأمین می‌کنند.

۶-۱. با توجه به وجود برخی حساسیت‌ها و شرایط خاص تولید خودرو در کشور می‌توان حکمی مجزا برای این بخش در نظر گرفت. در این حکم می‌توان از ظرفیت موجود در جداول پیوست قانون مقررات صادرات و واردات که خودرو را در طبقات مختلف برحسب قدرت موتور دسته‌بندی می‌کند استفاده کرد.

۲. پیشنهاد

به منظور حمایت از تولید داخلی، اشتغال و ایجاد ثبات در سیاست‌های بازرگانی و هدفمند کردن حمایت‌های تعرفه‌ای، دولت مکلف است تعرفه کالاهای وارداتی را در دو دسته کالاهای استراتژیک و سایر کالاها به شرح ذیل تقسیم‌بندی و تعیین کند:

الف) تعرفه کالاهای استراتژیک و محصولات کشاورزی

به منظور تعیین نرخ تعرفه کالاهای استراتژیک در حد فراهم شدن امکان حمایت از تولید داخلی آنها دولت مکلف است از طریق کمیسیون ماده (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات فهرستی از کالاهای استراتژیک و محصولات کشاورزی که نیاز به حمایت تعرفه‌ای بیش از میانگین نرخ حقوق ورودی مؤثر طی سال‌های برنامه چهارم دارند را براساس مطالعات کارشناسی تهیه و حداکثر ظرف ۲ ماه پس از تصویب این قانون به تصویب هیئت وزیران برساند.

ب) تعرفه سایر کالاها

به منظور ایجاد رقابت و افزایش کیفیت تولید داخلی و جلوگیری از ایجاد انگیزه قاچاق گمرکی برای سایر کالاها وضع نرخ حقوق ورودی بالاتر از سطح میانگین نرخ حقوق ورودی مؤثر محاسبه شده براساس عملکرد سال‌های برنامه چهارم از تاریخ تصویب فهرست کالاهای استراتژیک موضوع این بند ممنوع است.

تبصره- به منظور تأمین منافع مصرف‌کننده و ایجاد رقابت و افزایش بهره‌وری و کیفیت محصولات در صنعت خودروسازی و تشویق به استفاده از خودروهای کم‌مصرف دولت مکلف است، برنامه زمانبندی ۵ ساله برای کاهش نرخ تعرفه خودرو براساس تبعیض تعرفه‌ای میان خودروهای دارای حجم موتور متفاوت به‌نحوی تنظیم کند که بالاترین آن برای واردات خودروهای با حجم موتور برابر ۲۵۰۰ سی‌سی و بیشتر و حداکثر برابر میانگین نرخ تعرفه واردات خودرو طی سال‌های برنامه چهارم لحاظ شود و برای خودروهای با حجم کمتر از ۲۵۰۰ سی‌سی به‌ازای هر سی‌سی کاهش حجم موتور، نرخ تعرفه مربوطه ۳ در ده‌هزار کاهش یابد.

البته درج چنین بندی در قانون بودجه توصیه نمی‌شود و بهتر است اصلاح نظام تعرفه‌ای بر طبق قانون مقررات صادرات و واردات صورت گیرد.