

الزامات حقوقی آزادسازی بخش حمل و نقل جاده ای ایران در پرتو الحاق به سازمان جهانی تجارت

مسعود کمالی اردکانی mkamali1@yahoo.com

عضو هیأت علمی مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی

تاریخ دریافت مقاله: ۸۷/۱۲/۲۱ تاریخ پذیرش نهایی: ۸۸/۷/۲۸

چکیده

بررسی های انجام گرفته در این تحقیق، در خصوص تطبیق قوانین و مقررات حاکم بر خدمات حمل و نقل جاده ای با مقررات سازمان جهانی تجارت، در قالب موافقت نامه تجارت خدمات نشان داد در مواردی، رعایت رفتار ملی در قالب رفتار یکسان با عرضه کنندگان خارجی در مقایسه با عرضه کنندگان داخلی، در قوانین موجود وجود ندارد و برای حضور شرکتهای حمل و نقل خارجی منع قانونی وجود دارد و در عمل با تبعیضاتی مواجه هستند. با توجه به اینکه در پذیرش موافقتنامه عمومی تجارت خدمات، احتمالاً طرف های تجاری ایران خواستار بازگشایی این بخش خدماتی از ایران خواهند بود، بنابراین باید برای رفع موانع قانونی در این حوزه، کوشش شود تا با حضور پر رنگ تر شرکتهای خارجی در این بخش امکان رقابت هر چه بیشتر وجود داشته باشد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

رتال جامع علوم انسانی

واژه های کلیدی: تجارت بین الملل، سازمان جهانی تجارت، تجارت خدمات، حمل و نقل جاده ای، الحاق به سازمان جهانی تجارت.

۱. بررسی جایگاه بخش خدمات حمل و نقل جاده ای در اقتصاد ایران

حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید و مصرف است. در میان انواع روشهای حمل و نقل کالا اعم از جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی که در سطح کشور وجود دارد، در حال حاضر عمده حمل و نقل کالا در کشور از طریق جاده انجام می‌گیرد. دلایل این امر عمدتاً به شرایط خاص جغرافیایی، پراکندگی شهرها و مراکز تولید کالا، عدم پوشش کافی حمل و نقل ریلی، گران بودن حمل و نقل هوایی، انعطاف‌پذیر بودن آن و عدم وجود راههای آبی در کشور برمی‌گردد.

بنابراین، سهم اصلی جابه‌جایی کالا در ایران بر دوش حمل و نقل جاده‌ای است؛ به گونه‌ای که براساس آمارهای ثبتی حدود ۹۰ درصد کالا از طریق جاده و بقیه از طریق دیگر شقوق حمل و نقل جابه‌جا می‌گردند.

به منظور بررسی جایگاه بخش حمل و نقل جاده‌ای در اقتصاد ایران، روند ارزش افزوده و سهم آن از کل تولید ناخالص داخلی را به قیمت‌های ثابت سال ۱۳۷۶ طی یک دهه گذشته؛ یعنی سالهای ۱۳۷۶ الی ۱۳۸۵ بررسی می‌کنیم. مطابق جدول شماره (۱) و براساس آمار حسابهای ملی بانک مرکزی، طی ده سال گذشته همواره بیش از نیمی از تولید ناخالص داخلی متعلق به بخش خدمات بوده است. ارزش افزوده بخش خدمات طی این سالها رشد بیش از ۵۰ درصدی داشته و از حدود ۱۵۰ هزار میلیارد ریال در سال ۷۶ به ۲۳۰ هزار میلیارد ریال در سال ۸۵ رسیده است. گروه حمل و نقل، یکی از زیر بخش‌های گروه خدمات محسوب می‌گردد که طی ده سال مورد بررسی با بیش از ۵۰ درصد رشد از ارزش افزوده معادل ۲۱ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۷۶ به ۳۲ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است. سهم ارزش افزوده بخش خدمات حمل و نقل از بخش خدمات طی این سالها معادل ۱۵ درصد بوده است.

ارزش افزوده بخش خدمات جاده‌ای نیز طی ده سال مورد بررسی با ۵۵ درصد رشد از ۱۸ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۷۶ به حدود ۲۸ هزار میلیارد ریال در سال ۱۳۸۴ رسیده است. سهم ارزش افزوده بخش خدمات حمل و نقل از کل بخش خدمات طی این سالها نزدیک به ۹۰ درصد بوده است و ۱۰ درصد بقیه متعلق به سایر بخشهای حمل و نقل، اعم از

سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸/الزامات حقوقی آزادسازی بخش حمل و نقل ... ۱۸۵
 دریایی، هوایی و ریلی بوده است. بدین ترتیب، نقش خدمات حمل و نقل در اقتصاد و
 بخصوص بخش خدمات حمل و نقل بسیار برجسته و مهم است.

جدول (۱)

سهام بخش خدمات، خدمات حمل و نقل و زیربخش جاده ای از تولید ناخالص داخلی
 به قیمت ثابت سال ۷۶ طی سالهای ۱۳۸۵-۱۳۷۶

سهام ارزش افزوده حمل و نقل جاده‌ای از بخش خدمات حمل و نقل	ارزش افزوده حمل و نقل جاده‌ای	سهام ارزش افزوده حمل و نقل از بخش خدمات	ارزش افزوده حمل و نقل	سهام بخش خدمات از تولید ناخالص داخلی	ارزش افزوده کل گروه خدمات	تولید ناخالص داخلی	(به قیمت ثابت سال ۷۶) میلیارد ریال/درصد
۸۷	۱۸۶۸۱	۱۴	۲۱۵۹۶	۵۲/۳	۱۵۲۷۶۱	۲۹۱۷۶۹	۱۳۷۶
۸۹	۱۹۶۷۸	۱۴	۲۲۰۹۳	۵۲/۴	۱۵۷۴۵۷	۳۰۰۱۴۰	۱۳۷۷
۸۸	۲۱۹۸۸	۱۵	۲۵۰۵۴	۵۳/۴	۱۶۳۰۷۲	۳۰۴۹۴۱	۱۳۷۸
۹۰	۲۳۶۷۷	۱۶	۲۶۲۱۸	۵۲/۴	۱۶۷۷۳۷	۳۲۰۰۶۹	۱۳۷۹
۹۱	۲۵۰۱۱	۱۵	۲۷۴۲۵	۵۳/۶	۱۷۷۲۶۷	۳۳۰۵۶۵	۱۳۸۰
۹۰	۲۵۱۲۰	۱۵	۲۷۹۴۷	۵۲/۵	۱۸۶۸۲۸	۳۵۵۵۵۴	۱۳۸۱
۸۹	۲۶۴۱۰	۱۵	۲۹۷۹۰	۵۱/۴	۱۹۵۶۱۴	۳۷۹۸۳۸	۱۳۸۲
۸۸	۲۵۸۲۵	۱۴	۲۹۳۰۸	۵۱/۳	۲۰۴۶۰۴	۳۹۸۲۳۴	۱۳۸۳
۸۷	۲۸۰۲۱	۱۵	۳۲۱۶۲	۵۱/۳	۲۱۵۹۶۹	۴۲۰۹۲۷	۱۳۸۴
-	NA	-	NA	۵۱/۴	۲۳۰۰۷۷	۴۴۶۸۸۰	۱۳۸۵

منبع: بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی بانک مرکزی ج.ا.ایران- اداره بررسی ها و
 سیاستهای اقتصادی به آدرس <http://tsd.cbi.ir>
 جداول آماری گزارش نقش و اهمیت اقتصادی حمل و نقل جاده ای در اقتصاد ایران، سازمان
 حمل و نقل و پایانه‌های کشور، ۱۳۸۳

۲. بررسی الزامات سازمان جهانی تجارت در خصوص تجارت خدمات

۱-۲. نقش و جایگاه سازمان جهانی تجارت در اقتصاد جهانی

سازمان جهانی تجارت، یکی از مهمترین سازمانهای تأثیرگذار در سطح بین‌المللی به شمار می‌رود. این سازمان به‌عنوان مسئول تدوین رژیم و قواعد تجاری در سطح جهان از اول ژانویه ۱۹۹۵ و به عنوان جانشین گات^۱ ایجاد گردید و تاکنون حدود ۱۵۳ کشور در آن عضو شده‌اند و حدود ۳۰ کشور دیگر نیز در حال انجام مذاکرات الحاق برای ورود به آن هستند. امروزه قواعد، مقررات و موافقت‌نامه‌های این سازمان که بر تجارت جهانی کالا، خدمات و حقوق مالکیت فکری (ایده) حاکم گردیده است، به قانون اساسی تجاری دنیا تبدیل شده و همه کشورهای که خواهان تعامل با اقتصاد جهانی و بهره‌گیری از امکانات اقتصاد بین‌الملل در فرآیند توسعه اقتصادی و صنعتی خود هستند، الزاماً باید از این مقررات تبعیت کرده و قوانین و مقررات اقتصادی و تجاری خود را با موافقت‌نامه‌های این سازمان سازگار نمایند. موافقت‌نامه‌های سازمان جهانی تجارت در برگیرنده اسناد حقوقی مجزایی است که موضوعهای متعددی از کشاورزی گرفته تا منسوجات، تجارت خدمات، خریدهای دولتی، قواعد مبدأ، صدور مجوزهای ورود، ارزش‌گذاری گمرکی، یارانه‌ها، موانع فنی تجارت، سرمایه‌گذاری، مالکیت فکری و غیره را در بر می‌گیرد. موضوعات و حوزه‌های جدیدی شامل شفافیت در خریدهای دولتی، استانداردهای کار، سیاست رقابتی، تسهیل تجاری و تجارت و محیط‌زیست نیز در دستور کار مذاکرات دور جدید (دور دوحه) قرار دارند و بدون شک، با توافق در تمام یا برخی از حوزه‌های فوق، حیطه قواعد و مقررات سازمان جهانی تجارت باهم تسری بیشتری پیدا خواهد کرد.

این سازمان به خودی خود اقتداری ندارد، بلکه این اعضا هستند که سازمان را اداره و برای پذیرش اعضای جدید تصمیم‌گیری می‌کنند و طی برگزاری ادوار مذاکراتی، ضمن تدوین قواعد و موافقت‌نامه‌های جدید، می‌کوشند تا دسترسی بیشتری به بازار کالا و خدمات یکدیگر پیدا کنند. عضویت در هیچ سازمان بین‌المللی به صعوبت و پیچیدگی سازمان جهانی تجارت

1. General Agreement on tariffs and Trade (GATT)

نیست. کشوری که به عضویت این سازمان در می‌آید، به بازار مطمئن و پایدار ۱۵۳ کشور دسترسی آزادانه خواهد داشت و لذا اعضا زمانی حاضرند بازار خود را در اختیار عضو جدید قرار دهند که متناسباً از آن کشور امتیازات لازم را بگیرند.

در زیر به مزایای عضویت در سازمان جهانی تجارت اشاره می‌گردد که در نهایت زمینه‌های لازم برای تعامل با اقتصاد جهانی را فراهم می‌نماید^۱

- دسترسی به بازارهای جهانی؛
- اعمال موانع تعرفه‌ای در مقابل صادرات کشورهای غیر عضو؛
- جلب مشارکت و سرمایه‌گذاری خارجی به دلیل ایجاد شفافیت و افزایش قابلیت پیش‌بینی قوانین و مقررات تجاری؛
- برخورداری از عدم تبعیض در تجارت بین کشورهای صادرکننده و بین واردات و تولیدات داخلی؛
- مقابله با تحریم اقتصادی، چرا که عضویت در این سازمان جایگاه قانونمندی در اقتصاد جهانی به کشورها اعطا می‌کند که در اقتصاد بین‌الملل به عنوان یکی از اعضای برخوردار از حقوق برابر پذیرفته می‌شوند و اعمال تحریم از سوی قدرتهای بزرگ اقتصادی را بسیار مشکل می‌سازد؛
- بهره‌گیری از اصل رفتار متفاوت و مساعد با کشورهای در حال توسعه (فرجه‌های زمانی ۸ تا ۱۰ ساله) و امکان ادغام تدریجی در اقتصاد جهانی؛
- مشارکت در تدوین قواعد و مقررات آتی تجارت جهانی.

در مجموع، با تشکیل این سازمان، اقتصاد و تجارت جهانی از ویژگیهایی برخوردار گردیده که می‌توان آنها را به این ترتیب خلاصه کرد:

۱- اصول اقتصاد و تجارت آزاد ویژگی اصلی نظام تجارت جهانی خواهد بود و مزیت‌های رقابتی، تعیین‌کننده جایگاه هر کشور در این نظام است.

۱. دفتر نمایندگی تام‌الاختیار تجاری جمهوری اسلامی ایران، گزارش «الحاق به سازمان جهانی تجارت تعامل فعال با اقتصاد جهانی و رقابت پذیری اقتصاد ملی»، ۱۳۸۴: ۱۸.

- ۲- کشورها ضمن برطرف کردن تدریجی موانع موجود تجاری، بیش از گذشته در اقتصاد جهانی ادغام خواهند شد.
- ۳- همکاریهای اقتصادی و تجاری و پایبندی به تعهدات بین‌المللی مربوط، کشورها را مکلف می‌کند تا میان سیاستهای اقتصادی ملی و رفتارهای بین‌المللی خود تعادلی منطقی برقرار سازند.
- ۴- سیاستهای آزادسازی اقتصادی و تجاری که کشورهای در حال توسعه طی سالهای اخیر در جهت استفاده از فرصتها و امکانات بین‌المللی و در نهایت، توسعه صادرات خود اتخاذ نموده‌اند، بیش از گذشته تقویت خواهد شد.
- ۵- تقویت همکاریهای اقتصادی تجاری بین‌المللی و مشارکت روزافزون کشورها در نظام اقتصادی جهان، موجب ثبات سیاسی در سطح بین‌الملل می‌گردد.
- ۶- همکاری و رقابتهای اقتصادی، تجاری و فناوری، وجه غالب روابط بین‌الملل را تشکیل خواهد داد.
- این ویژگیها - در کنار سایر عوامل - پایه‌های اصلی اقتصاد جهانی قرن حاضر را تشکیل می‌دهند و کشورها برای بقا و توسعه باید بیش از گذشته خود را برای مواجهه با چنین نظام رقابتی آماده سازند.

۲-۲. موافقت نامه عمومی تجارت خدمات (گاتس)

پیدایش موافقت نامه عمومی تجارت خدمات^۱ پس از گات (۱۹۴۸)، مهمترین دست‌آورد نظام چندجانبه تجاری به حساب می‌آید. این موافقت نامه برای اولین بار قواعد، مقررات و الزامات توافق شده بین‌المللی نظیر گات را به حوزه عظیم و در حال رشدی از تجارت بین‌الملل یعنی تجارت خدمات گسترش داد. در حال حاضر بیش از ۲۰ درصد تجارت جهان را تجارت خدمات تشکیل می‌دهد^۲ بخش مهمی از تجارت بین‌المللی خدمات از مرزهای ملی نمی‌گذرد و بدون شک این بخش، سهم عمده‌ای از تجارت بین‌المللی خدمات را تشکیل می‌دهد. از آن

1. General Agreement on Trade in Services (GATS)

2. International Trade Statistics, W. T. O Secretariate, 2008

جایی که سهم عمده‌ای از تجارت خدمات در درون اقتصاد ملی کشورها صورت می‌گیرد، الزامات آن بر قوانین و مقررات ملی کشورها همان تاثیری را می‌گذارد که موافقت نامه گات بر قوانین داخلی کشورها دارد.

در مقدمه موافقت نامه تجارت خدمات به ایجاد چارچوبی چند جانبه از اصول و قواعد با هدف آزادسازی مستمر تجارت خدمات و کمک به توسعه اقتصادی جهان، حق اعضا، به خصوص کشورهای در حال توسعه به تنظیم و وضع مقررات جدید در مورد عرضه خدمات جهت تحقق اهداف و سیاستهای ملی و همچنین ضرورت کمک به کشورهای در حال توسعه برای تقویت ظرفیت، کارایی و رقابت‌پذیری خدمات ملی جهت مشارکت فعالتر آنان در تجارت جهانی خدمات اشاره شده است.^۱

این موافقت نامه از دو بخش اصلی، شامل متن موافقت نامه عمومی تجارت خدمات به همراه ضمایم آن و جدول تعهدات بخش خدمات - که جزء لاینفک موافقت نامه است - تشکیل می‌شود. موافقت نامه بر اقدامات دولتی مؤثر بر خدمات که به صورت تجاری ارائه می‌شود، اعمال می‌گردد. بدین ترتیب، بنگاههای بخش خصوصی و شرکتهای تحت تملک (یا تحت کنترل) دولتها که خدمات را به صورت تجاری عرضه نمایند را در بر می‌گیرد. خدماتی که ادارات و موسسات دولتی برای استفاده خود به دست می‌آورند، از شمول موافقت نامه مستثنا هستند. مقررات موافقت نامه راجع به خرید دولتی، این قبیل معاملات را در بر می‌گیرد.

اصطلاح «خدمات» هر خدمتی در هر بخشی از خدمات^۲، از جمله تولید، توزیع، بازاریابی، فروش و تحویل مطابق چهار شیوه عرضه خدمات (مرز گذر، مصرف در خارج، حضور تجاری و جابه‌جایی اشخاص حقیقی) را شامل می‌شود. در زیر تلاش می‌گردد تا به چارچوب اصلی قواعد حاکم بر موافقت نامه و مؤثرترین الزامات مندرج در آن اشاره گردد:

۱- خصوصیات متفاوت کالا و خدمات (تولید و مصرف در یک جا)، شیوه‌های انجام معاملات بین المللی آن را تحت تاثیر قرار می‌دهد. در حالی که تجارت بین المللی کالا،

۱. گروه مترجمان: «سند نهایی دورارگوئه، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی»، دی ماه ۱۳۷۳: ۴۵۸.
۲. طبق ضمیمه راجع به حمل و نقل هوایی، تردد (Traffic) و حقوق مربوطه از شمول موافقت نامه مستثنا هستند.

۱۹۰ پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸ ویزه W.T.O

متضمن جابه‌جایی فیزیکی کالا از یک کشور به کشور دیگر است، تنها بخشی کوچکی از معاملات خدمات مستلزم عبور از مرز است و بدین شیوه صورت می‌گیرد. این موافقت نامه با تعریف تجارت خدمات، چهار شیوه عرضه خدمات، شامل عبور از مرز، مصرف در خارج، حضور تجاری و جابه‌جایی اشخاص حقیقی را مطرح می‌کند.^۱ بدین ترتیب، قواعد حاکم بر تجارت بین‌المللی خدمات بر هر چهار شیوه عرضه حاکم خواهد بود.

در شیوه اول عرضه، خدمات مستقل از عرضه‌کننده یا مصرف‌کننده از مرز عبور می‌کند. مثال آن خدمات عرضه شده از طریق شبکه‌های مخابراتی یا پستی مانند مشاوره و تحقیقات بازار، درمان از راه دور و آموزش از راه دور است. خدمات ترانزیت کالا نمونه بارز شیوه اول خدمات محسوب می‌گردد.

در شیوه دوم عرضه، مصرف‌کننده یا شخص غیر مقیم در کشور مصرف‌کننده از مرز عبور می‌کند و در کشوری که خدمت در آن عرضه می‌شود، حضور می‌یابد. مثال آن شامل خدمات رستوران و هتلداری برای اشخاص غیر مقیم، برنامه‌های آموزشی برای دانشجویان خارجی و خدمات درمانی برای اشخاص غیر مقیم است. جابه‌جایی اموال مصرف‌کنندگان نیز تحت پوشش این شیوه قرار می‌گیرد (مثلاً ارسال کشتی یا سایر تجهیزات برای تعمیر در خارج). استفاده از خدمات شرکت‌های حمل و نقل کالا در بازار هدف، نمونه‌ای از شیوه دوم عرضه خدمات است.

در شیوه سوم عرضه، عرضه‌کننده خدمات یک وابسته مستقر در داخل است که به صورت شعبه یا دفتر نمایندگی عرضه‌کننده خارجی غیر مقیم می‌تواند کارکنان داخلی استخدام کند و تحت ضوابط مقررات داخلی فعالیت می‌کند. در این حالت، با آنکه خدمات توسط شرکت مقیم ارائه می‌شود، اما منشأ سرمایه‌گذاری، خارجی است. مثال آن دفاتر محلی شرکت‌های خدماتی چند ملیتی و دفاتر پروژه‌های تأسیسات زیربنایی و یا شعب بانک‌های خارجی در داخل کشور است. این شیوه عرضه، یکی از مهمترین شیوه‌های عرضه خدمات محسوب می‌شود و بیش از ۶۰ درصد تجارت خدمات در این شیوه انجام می‌شود. شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا که

شعب خود را در کشورهای دیگر برای ارائه خدمات خود در خاک آن کشور تأسیس می نمایند در واقع، با شیوه سوم عرضه خدمات اقدام به فروش خدمات خود می نمایند.

در شیوه چهارم عرضه، عرضه کننده خدمات در یک کشور به صورت موقتی و غیر مقیم حضور می یابد. مثال آن عرضه کنندگان مستقل خدمات (به عنوان مثال مشاوران مدیریت، پزشکان و پیراپزشکان) یا کارکنان عرضه کننده خدمات هستند. بر اساس ضمیمه موافقت نامه خدمات در خصوص جابه جایی اشخاص حقیقی، اقدامات ناظر بر اشخاص حقیقی در جستجوی دستیابی به بازار کار یا قواعد و مقررات مربوط به شهروندی، اقامت و یا کار دائم در حوزه مقررات این موافقت نامه قرار نمی گیرد، بلکه این موافقت نامه صراحتاً به اعضا اجازه می دهد تا اقداماتی برای تنظیم اقامت موقت و ورود اشخاص حقیقی به قلمروشان، شامل اقداماتی برای حمایت از یکپارچگی و همچنین تضمین جابه جایی منظم اشخاص حقیقی در مرزهاشان انجام دهند (Access,2000:112).

۲- قواعد این موافقت نامه علاوه بر خدمات بر عرضه کنندگان خدمات نیز حاکم است. این موافقت نامه اولین موافقت نامه چند جانبه است که حاوی تکالیفی در زمینه رفتار سرمایه گذاران خارجی است. اگر چه این موافقت نامه فی نفسه سیاستهای سرمایه گذاری را تحت پوشش قرار نمی دهد، اما تا حدی که آن سیاستها مربوط به عرضه خدمات باشند، مورد بررسی قرار می گیرند.

۳- مهمترین قوانین حاکم بر این موافقت نامه را می توان به تعهدات عمومی^۱ خاص^۲ و مشروط^۳ به شرح زیر طبقه بندی نمود: (کمالی اردکانی، ۱۳۸۷:۵)

یک سری تعهدات کشورها در تجارت خدمات با عضویت در سازمان جهانی تجارت و پذیرش موافقت نامه گاتس به وجود می آید که تعهدات عمومی نام دارد و صرف نظر از تعهدات آزادسازی آنها و اینکه در یک بخش خدماتی تعهداتی بپذیرند یا خیر، باید به آنها پایبند باشند؛

-
1. general obligation
 2. specific commitments
 3. conditional commitment

۱۹۲ پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸ ویزه W.T.O

مثل اصل دولت کامله‌الوداد (مطابق این اصل، اعطای امتیاز به یک عضو موجب تسری آن به سایر اعضا می‌گردد)^۱ و اصل شفافیت^۲ (انتشار اقدامات دارای کاربرد عام و مؤثر بر اجرای موافقت‌نامه و همچنین انتشار موافقت‌نامه‌های بین‌المللی مؤثر بر تجارت خدمات).

بخش دیگر تعهدات کشورها نیز در چارچوب جدول تعهدات آنها و به نام تعهدات خاص تعیین می‌شود که بعد از مذاکرات طولانی دو و چندجانبه تعیین خواهد شد و به میزان فراهم کردن دسترسی به بازار برای عرضه‌کنندگان خارجی خدمات مرتبط است. تعهدات رفتار ملی (مطابق این اصل، کشور عضو باید رفتار یکسان و بدون تبعیض با عرضه‌کنندگان داخلی و خارجی خدمات در کشور خود داشته باشد) از این دست است.

دسته سوم تعهدات، نه ماهیت تعهدات عمومی دارد و نه آنکه مثل تعهدات خاص دامنه آن در چارچوب جدول تعهدات تعیین می‌شود. این نوع تعهدات را تعهدات مشروط گویند. در واقع، الزام اعضا به اجرای تعهدات مشروط، منوط به پذیرش تعهدات خاص در بخشهای مختلف خدماتی است؛ یعنی تنها در بخشهایی که اعضا تعهدات خاصی را پذیرفته باشند، ملزم به اجرای تعهدات مشروط هستند و درعین حال، دامنه این تعهدات و کم و کیف اجرای آن در جدول تعهدات تعیین نمی‌شود و قابل مذاکره نیست، بلکه در موافقت‌نامه گاتس تعیین شده است. تعهدات مشروط عبارتند از (همان: ۶)

اطلاع‌رسانی قوانین، مقررات یا رهنمودهای اداری مؤثر بر تجارت خدمات موضوع تعهدات خاص (شفافیت)؛

- تنظیم و اجرای مقررات داخلی به گونه‌ای معقول، بیطرفانه و منصفانه؛
- الزامات صدور مجوز و مشخصات و استانداردهای فنی؛ به گونه‌ای که تعهدات خاص اعضا را بی‌اثر نسازد یا به آنها لطمه نزند؛
- تضمین فعالیت عرضه‌کنندگان انحصاری خدمات به گونه‌ای مطابق با تعهدات خاص و رفتار دولت کامله‌الوداد؛
- اجازه انتقالات و پرداختهای بین‌المللی مربوط به مبادلات جاری در یک بخش یا

1. Most Favored Nations (MFN)

2. transparency

زیربخش یا فعالیت خدماتی که تعهدات خاصی را پذیرفته و حق اعمال محدودیت (جز در موارد خاص) را ندارند.

در واقع، همه تعهدات فوق به نوعی مشروط به پذیرش تعهدات خاص در چارچوب جدول تعهدات خدمات هر عضو است، ولی دامنه این تعهدات برخلاف تعهدات خاص (بلکه مانند تعهدات عمومی) در متن موافقت‌نامه گاتس تعیین شده است، لذا به آنها، تعهدات مشروط گفته می‌شود.

جدول تعهدات خدمات هر کدام از کشورهای عضو سازمان، جزء جدایی‌ناپذیر موافقت‌نامه عمومی تجارت خدمات محسوب می‌شود. در واقع، تعهدات هر عضو در جدول تعهداتش منعکس شده است که به دو بخش تعهدات افقی و تعهدات عمودی تقسیم شده‌اند. منظور از تعهدات افقی تعهداتی است که بر کلیه بخشهای خدماتی حاکم است. ممنوعیت مالکیت زمین برای خارجیان یا محدودیت مالکیت سهام در سرمایه‌گذاری خارجی در کلیه بخشهای خدماتی، نمونه‌ای از تعهدات افقی هستند. تعهدات عمودی، تعهداتی است که صرفاً حاکم بر یک بخش خدماتی خاص است. برای مثال، تعهد یک عضو مبنی بر اجازه تأسیس شعب بانک‌های خارجی در قلمرو آن کشور (با شرایط خاص)، یک نوع تعهد عمودی است.

۳- بررسی تعهدات کشورهای تازه ملحق شده به سازمان جهانی تجارت در زمینه خدمات

حمل و نقل جاده‌ای

خدمات حمل و نقل مطابق طبقه‌بندی کالایی سازمان ملل از ۹ بخش و ۳۳ زیربخش تشکیل شده است. بخشهای اصلی خدمات حمل و نقل عبارتند از: خدمات حمل و نقل دریایی، ریلی، آبراه‌های داخلی، جاده‌ای، هوایی، از طریق لوله، فضایی، خدمات کمکی برای تمام شیوه‌های حمل و نقل و سایر خدمات حمل و نقل. اکثر زیربخش‌های هریک از انواع حمل و نقل مذکور، شامل حمل و نقل مسافر، بار، اجاره به همراه خدمه، تعمیر و نگهداری و خدمات پشتیبانی است. خدمات حمل و نقل از طریق لوله و خدمات کمکی دارای زیربخش‌های مجزایی است. زیربخش‌های خدمات جاده‌ای، شامل حمل و نقل مسافر، حمل و نقل بار، اجاره وسیله نقلیه دارای فعالیت تجاری همراه با راننده، نگهداری و تعمیر تجهیزات حمل و نقل

۱۹۴ پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸ ویژه W.T.O

جاده ای و خدمات پشتیبانی برای خدمات حمل جاده ای است. با توجه به موضوع مقاله ذیلاً وضعیت کشورهای ملحق شده به سازمان جهانی تجارت (با ذکر تاریخ عضویت) را از نظر جدول تعهدات ویژه بخش خدمات حمل و نقل جاده ای بررسی می‌کنیم.

به طور کلی، حمل و نقل زمینی هنوز توجه چندانی را جلب نکرده است و اعضا ترجیح داده‌اند که توافقات دو جانبه و چند جانبه فعلی خود را با بهره‌گیری از معافیت‌های رفتار دولت کامله‌الوداد حفظ کنند. حوزه‌هایی مانند حمل ریلی اغلب تحت انحصار دولت قرار دارند و تقاضاهای اندکی برای مذاکره در این زمینه صورت گرفته است.

۳-۱. آلبانی (۲۰۰۰)

کلیه زیر بخش های حمل و نقل جاده ای در شیوه دوم و سوم ارائه خدمات، تحت پوشش آزادسازی قرار گرفته‌اند. در شیوه اول عرضه خدمات مسافری و باربری بین‌المللی تعهدی داده نشده است.^۱

۳-۲. گرجستان (۲۰۰۰)

از ۵ زیر بخش مربوط به خدمات حمل و نقل جاده ای صرفاً در زمینه خدمات حمل و نقل بار و خدمات تعمیر و نگهداری تجهیزات حمل و نقل تعهداتی داده شده است. در زمینه خدمات تعمیر و نگهداری، شیوه‌های دوم و سوم ارائه خدمات تعهد کامل آزادسازی داده شده و در زمینه خدمات حمل و نقل بار، شیوه‌های اول، دوم و سوم (در شیوه سوم عرضه، دسترسی به بازار عرضه کنندگان خارجی منوط به قرارداد مشترک با عرضه کنندگان داخلی شده است. محدودیتی در میزان سهم خارجی وجود ندارد) تعهد کامل آزادسازی داده شده است. در خصوص شیوه چهارم ارائه خدمات که مربوط به نقل و انتقال اشخاص حقیقی است، به غیر از تعهدات داده شده در بخش تعهدات افقی، تعهد دیگری داده نشده است.^۲

۱. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور آلبانی با شماره سند T/ACC/ALB/51/Add. 2.

۲. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور گرجستان با شماره سند GATS/SC/129.

در این خصوص بخشهای مربوط به خدمات حمل و نقل مسافربری و باری، تعمیر و نگهداری تجهیزات حمل و نقل جاده ای و خدمات پشتیبانی آزادسازی شده که بویژه شیوه های دوم و سوم ارائه خدمات کاملاً آزادسازی شده و درخصوص شیوه چهارم نیز به غیر از تعهدات مندرج در بخش افقی تعهدی داده نشده است. در شیوه اول عرضه خدمات مسافربری و باربری تعهدی داده نشده است. شیوه اول عرضه خدمات پشتیبانی نیز به غیر از خدمات کابوتاژ (منوط به اجازه است)، آزادسازی شده است.^۱

۳-۴. قرقیزستان (۱۹۹۸)، مالدیو (۲۰۰۱) و مقدونیه (۲۰۰۳)

این کشورها کلیه زیر بخش های خدمات حمل و نقل جاده ای را آزادسازی نموده است. شیوه چهارم ارائه خدمات در این حوزه صرفاً در حد تعهدات بخش افقی متعهد به آزادسازی شده است.^۲

۳-۵. اردن (۲۰۰۰)، عمان (۲۰۰۰) و پاناما (۱۹۹۷)

هیچ تعهدی نداده است.^۳

۳-۶. تایوان (۲۰۰۲)

در مورد حمل و نقل مسافر، بار و خدمات کرایه تعمیر و نگهداری ماشین در شیوه ۲ و ۳؛ یعنی مصرف در خارج و حضور تجاری تعهد آزادسازی سپرده است.^۴

۱. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور کرواسی با شماره سند GATS/SC/130.

۲. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور قرقیزستان با شماره سند GATS/SC/125، مالدیو با شماره سند GATS/SC/101 و مقدونیه با شماره سند WT/ACC/807/27/Add.2

۳. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور اردن با شماره سند GATS/SC/128، عمان با شماره سند GATS/SC/132 و پاناما با شماره سند GATS/SC/124

۴. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور تایوان با شماره سند GATS/SC/136.

۷-۳. ارمنستان (۲۰۰۳)

در این خصوص بخشهای مربوط به خدمات حمل و نقل مسافربری و باری، تعمیر و نگهداری تجهیزات حمل و نقل جاده ای در کلیه شیوه های عرضه دسترسی به بازار داده شده است، اما رفتار ملی با محدودیتهایی مواجه است؛ به طوری که در خدمات مسافری و باربری رفتار ویژه در مورد مالیاتها و هزینه های فعالیت و نگهداری جاده ها و صدور اجازه ورود وجود دارد.^۱

۸-۳. چین (۲۰۰۱)

در بخش خدمات حمل و نقل باربری در جاده توسط کامیون و ماشین در شیوه اول و دوم عرضه هیچ گونه محدودیتی وجود ندارد و برای شیوه سوم؛ یعنی حضور تجاری صرفاً اجازه سرمایه گذاری مشترک با حداکثر ۴۹٪ سرمایه گذاری خارجی داده شده است. برای حمل جاده ای نیز تا یک سال پس از الحاق چین، اجازه مالکیت اکثریت سهام توسط افراد خارجی داده شده است و سه سال بعد از الحاق، امکان تاسیس شرکت فرعی با سرمایه گذاری کامل خارجی فراهم شده است.^۲

۹-۳. استونی (۱۹۹۹)

این کشور در خدمات تعمیر و نگهداری تجهیزات جاده ای آزادسازی کامل کرده است. در بخش خدمات حمل و نقل بین المللی کامیون نیز به غیر از شیوه اول عرضه در بقیه شیوه ها آزادسازی کرده است.^۳

۱۰-۳. لتونی (۱۹۹۹)

در کلیه خدمات جاده ای شیوه دوم عرضه آزادسازی شده، شیوه اول تعهدی داده نشده است.

۱. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور ارمنستان با شماره

سند 2. WT/ACC/ARM/23/Add.

۲. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور چین با شماره

سند 135. GATS/SC

۳. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور استونی با شماره

سند 127. GATS/SC

سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸/الزامات حقوقی آزادسازی بخش حمل و نقل ... ۱۹۷

در خصوص شیوه سوم عرضه؛ یعنی حضور تجاری نیز محدودیتهایی بر دسترسی به بازار (اجازه یا صدور مجوز برای فعالیت لازم است) و رفتار ملی (در خدمات مسافری و باربری استفاده از وسایط نقلیه به ثبت رسیده در داخل الزامی است) وجود دارد^۱.

۳-۱۱. جمع بندی

در مجموع، با بررسی اجمالی تعهدات چند کشور تازه ملحق شده به این سازمان، در بخش خدمات حمل و نقل جاده‌ای به نظر می‌رسد کشورها با توجه به شرایط ویژه خود تعهدات متفاوتی داده‌اند؛ به طوری که برخی کشورها به طور کامل آزادسازی نموده و برخی اصلاً بازار خود را به روی عرضه کنندگان خارجی باز ننموده‌اند، اما کشورهایی که تعهداتی در این خصوص داده‌اند، عمدتاً در حمل و نقل مسافر و بار اقدام به آزادسازی نموده‌اند. با وجود این، در شیوه‌های دوم و سه عرضه که در این بخش از حساسیت زیادی برخوردارند، کشورها محدودیتهایی را برای حضور تجاری و سرمایه‌گذاری خارجی قرار داده‌اند.

۴. بررسی تعارضات قانونی بخش حمل و نقل جاده‌ای کشور در صورت پذیرش الزامات موافقت نامه خدمات سازمان جهانی تجارت

در این بخش سعی خواهد شد تا قوانین و مقررات حاکم بر بخش صنعت حمل و نقل جاده‌ای کشور، از منظر اصول و مقررات حاکم بر موافقت نامه خدمات بررسی شود و موارد انطباق یا تعارض قوانین این بخش با اصول این موافقت نامه ارزیابی گردد.

۴-۱. انحصارات

خوشبختانه، بر خلاف حمل و نقل هوایی، دریایی یا ریلی، قوانین داخلی در زمینه حمل و نقل جاده‌ای هیچ‌گونه انحصار دولتی را مقرر نداشته، در این بخش شرکتهای خصوصی نیز فعالیت دارند. حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی نیز به وسیله این شرکتها در چارچوب موافقت نامه‌های دوجانبه ایران و سایر کشورها صورت می‌گیرد. شایان ذکر است که عرضه کنندگان

۱. پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور لتونی با شماره سند GATS/SC/126

خارجی خدمات حمل و نقل جاده ای، در عمل با موانع و تبعیضاتی در بازار داخلی مواجه هستند که در زیر به آن پرداخته خواهد شد. شایسته ذکر است که نفس وجود تبعیض لزوماً به منزله نقض قوانین گاتس نیست، بلکه در چارچوب مقررات این موافقت نامه همانگونه که در بخش اول نیز توضیح داده شد، انعطاف پذیری زیادی وجود دارد.

۲-۴. رعایت اصل عدم تبعیض (رفتار ملی و رفتار کامله الوداد)

- براساس ماده ۶ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب سال ۱۳۷۲، اولویت حمل کلیه کالاهای وارداتی کشور با وسایل نقلیه ایرانی است. دستورالعمل مربوط به استفاده از وسایل نقلیه خارجی، اعم از دریایی، هوایی، جاده ای و راه آهن را شورای عالی هماهنگی ترابری کشور براساس آیین نامه مصوب هیأت وزیران تهیه می نماید. همچنین طبق ماده ۱۲ قانون مقررات صادرات و واردات مصوب سال ۱۳۷۲، اولویت حمل کلیه کالاهای صادراتی کشور با وسایل نقلیه ایرانی است. ماده ۲۰ قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب سال ۱۳۷۴ نیز مقرر می دارد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف است حمایت های مالی و اعتباری از شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایرانی که در امر ترانزیت فعال هستند، به عمل آورد.

بدین ترتیب مطابق قوانین یاد شده، عرضه کنند، خارجی در مقایسه با عرضه کننده داخلی خدمات مورد تبعیض قرار می گیرند و نقض رفتار ملی محسوب می گردد. موارد فوق اگرچه نقض اصول موافقت نامه خدمات است، اما در صورتی که متولیان بخش حمل و نقل جاده ای اصرار بر ادامه چنین رفتارهای تبعیض آمیزی داشته باشند، باید موارد را در هنگام مذاکرات آزادسازی بخش حمل و نقل جاده ای اعلام نمایند تا در خصوص آن با طرفهای تجاری خارجی مذاکره صورت گیرد. بدیهی است نتایج مذاکره از هم اکنون قابل پیش بینی نیست و امکان قبول یا رد این پیشنهادها وجود دارد.

- مطابق ماده واحده قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳، تردد وسایل نقلیه خارجی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران منوط به صدور مجوز وزارت راه و ترابری، از جمله زمان سفر و مسیر تردد وسایل مزبور است. همچنین برحسب طول مسیر تردد، و مابه التفاوت

قیمت داخلی سوخت از وسایط نقلیه خارجی اخذ خواهد شد. براساس یکی از ضوابط اجرایی تبصره ذیل ماده ۲۰ این قانون صراحتاً اعلام می‌دارد که گشایش اعتبار و خرید کالا به صورت فوق مشروط به حمل کالا با وسایل نقلیه ایرانی، نیازی به مجوز وزارت راه و ترابری ندارد.

صدور مجوز برای تردد وسایل نقلیه خارجی در ایران به منظور تعیین زمان و مسیر سفر، نقض رفتار ملی محسوب می‌شود، چرا که وسایل نقلیه داخلی از چنین محدودیتی برخوردار نیستند. در خصوص اخذ عوارض مابه‌التفاوت سوخت باید اذعان نمود که این اقدام اعطای یارانه تبعیض آمیز محسوب می‌گردد که بر خلاف ماده ۱۷ گاتس است، اما این نکته را نیز باید مد نظر داشت که بسیاری از کشورها با درج در جدول ملی خود، عرضه کنندگان خارجی را از دریافت برخی از این یارانه‌ها مستثنا می‌نمایند. با وجود این، به نظر می‌رسد بخش حمل و نقل باید به سوی کاهش این حمایتها گام بردارد و استفاده بهینه از فرجه‌های زمانی اعطا شده به کشورهای جهان سوم و در حال توسعه در این خصوص ضروری است.

- مطابق تبصره ۲ ماده ۵ قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی مصوب ۱۳۷۳ «کالاهای ایرانی که در صورت وجود ناوگان ایرانی با ناوگان غیر ایرانی وارد کشور می‌شوند، مشمول پرداخت عوارض به میزان ۱۰٪ کل کرایه حمل کالاهای مورد حمل از سوی صاحب کالا خواهد بود که در زمان صدور مجوزهای حمل و نقل کالا توسط وزارت راه و ترابری اخذ و به حساب خزانه واریز می‌شوند». بدین ترتیب، این اقدام نیز نقض رفتار ملی محسوب می‌شود. برای پذیرش الزامات موافقت‌نامه خدمات، الزامی به حذف این عوارض وجود نخواهد داشت و صرفاً این حمایت باید در جداول ملی قید گردد؛ اگرچه مبنای مذاکره با طرفهای خارجی قرار خواهد گرفت. همچنین مطابق ماده ۱ لایحه قانونی اخذ عوارض از وسایل نقلیه جاده ای مسافری و باری خارجی مصوب ۱۳۵۹، از این وسایل عوارض راه، عوارض مخصوص و حق توقف دریافت می‌گردد که چنانچه عوارض مزبور از وسایل نقلیه داخلی اخذ نگردد، نقض رفتار ملی محسوب می‌شود، چرا که رفتار تبعیض آمیز با عرضه کننده خارجی خدمات صورت گرفته است.

۳-۴. محدودیت حضور تجاری

مطابق ماده ۸۱ قانون اساسی، دادن امتیاز به خارجیان برای تشکیل شرکتها و مؤسسات تجاری، صنعتی، کشاورزی، معادن و خدمات مطلقاً ممنوع است.

با توجه با اینکه ثبت شرکتهای خارجی و شعب یا نمایندگی آنها بعد از انقلاب اسلامی بر خلاف اصل ۸۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تشخیص داده شد، مراتب از شورای نگهبان قانون اساسی استعلام گردید و این شورا در نظریه مورخ ۱۳۶۰/۲/۲ خود اعلام داشت: «شرکتهای خارجی که با دستگاههای دولتی ایران قرارداد قانونی منعقد نموده اند، می توانند جهت انجام امور قانونی و فعالیتهای خود در حدود قراردادهای منعقد طبق ماده (۳) قانون ثبت شرکتها به ثبت شعب خود در ایران مبادرت نمایند و این امر با اصل (۸۱) قانون اساسی مغایرتی ندارد.»

اما با توجه به وضعیت اقتصادی در جهان و اشتیاق شرکتهای خارجی به حضور در ایران و وجود برخی ابهامات در تفسیر اصل ۸۱ قانون اساسی، دولت لایحه «اجازه ثبت شعبه یا نمایندگی شرکتهای خارجی» را تقدیم مجلس شورای اسلامی نمود و در پایان، قانون اجازه ثبت شعبه یا نمایندگی شرکتهای خارجی مصوب ۱۳۷۶/۸/۲۱ به تأیید شورای نگهبان رسید. این قانون مقرر می دارد (روزنامه رسمی، ش ۱۵۳۸۴-۱۳۷۶ آذر ۱۳۷۶).

«ماده واحده - شرکتهای خارجی که در کشور محل ثبت خود شرکت قانونی شناخته می شوند، مشروط به عمل متقابل از سوی کشور متبوع، می توانند در زمینههایی که توسط دولت جمهوری اسلامی ایران تعیین می شود، در چارچوب قوانین و مقررات کشور به ثبت شعبه یا نمایندگی خود اقدام نمایند.»

با توجه به تصریح اصل ۸۱، تشکیل شرکت ترابری توسط اتباع خارجی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران (به غیر از مناطق آزاد تجاری) ممکن نیست. البته، باید یاد آور شد که براساس تفسیرهای صورت گرفته، ایجاد شعب و دفاتر نمایندگی شرکتهای ترابری خارجی امکان پذیر است و در صورتی که طرف خارجی اقدام به تأسیس شرکت ایرانی نماید، فعالیت آن مجاز است.

یکی از محدودیتهای حاصل از تفسیر قانون اساسی این است که شرکتهای خارجی تنها می‌توانند در ایران شعبه داشته باشند و این به معنای لزوم ثبت یک شرکت در کشوری دیگر و فعالیت شعبه آن در ایران است. این امر ممکن است هزینه فعالیت در کشور را بالا برده و شرکتهای کوچک را از صحنه رقابت خارج کند و زمینه فعالیت را منحصرأً به شرکتهای بزرگ واگذار نماید. ثانیاً تأسیس شعبه مادر در کشور ما به وسیله سرمایه‌های خارجی، ماهیت ایرانی‌تری به آن داده، کنترل عوارض جانبی فوق‌الذکر را راحت‌تر می‌نماید.

در ماده ۱۲ آیین‌نامه ضوابط تأسیس و بهره‌برداری از شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی کالا شماره ۱۶۱ مصوب سال ۱۳۷۷ شورای عالی هماهنگی ترابری، از جمله شرایط متقاضیان شرکت در آزمون تخصصی و تأسیس شرکت را در بند (الف) داشتن تابعیت جمهوری اسلامی ایران دانسته و در ماده ۱۸ نیز از جمله شرایط مدیر عامل و اعضای هیأت مدیره را داشتن تابعیت جمهوری اسلامی ایران بیان کرده است. ضوابط تأسیس و بهره‌برداری از شرکتهای حمل و نقل مسافر جاده‌ای داخلی، مصوب سال ۱۳۷۷ و ضوابط تأسیس و بهره‌برداری از شرکتهای و مؤسسات جاده‌ای بین‌شهری کالا نیز یکی از شروط مدیر عامل و هیأت مدیره را داشتن تابعیت ایرانی قید نموده است. لذا با توجه به این مواد، امکان تشکیل شرکت توسط اتباع خارجی امکان‌پذیر نیست.

مطابق ماده ۱۰ لایحه قانونی اخذ عوارض از وسایل نقلیه جاده‌ای مسافری و باری خارجی مصوب ۱۳۵۹ «حمل بار و مسافر از داخل به خارج از کشور توسط وسیله نقلیه مسافری و باری خارجی ممنوع است، مگر با دریافت اجازه مخصوص از وزارت راه و ترابری». بدین ترتیب، مطابق این قانون دسترسی به بازار حمل و نقل بار و مسافر (جاده‌ای) با محدودیت همراه است و بر اساس مجوز خاص وزارت راه و ترابری، این امر میسر است که در این صورت، این قانون حتماً در مذاکرات الحاق به سازمان جهانی تجارت و آزادسازی این بخش مورد توجه طرفهای خارجی خواهد بود و آنها مطمئناً علاقه مند به اصلاح این قانون برای امکان حضور مساوی و بدون تبعیض در بازار حمل و نقل جاده‌ای ایران خواهند بود.

۵. جمع بندی و نتیجه گیری

در این مقاله، پس از شناخت جایگاه خدمات حمل و نقل جاده ای در اقتصاد کشور، ضمن بررسی الزامات کلی سازمان جهانی تجارت، مفاد و قواعد حاکم بر بخش تجارت خدمات مورد بررسی گردید و با تحلیل تعهدات چند کشور تازه ملحق شده به این سازمان در بخش حمل و نقل جاده ای، برآوردی از تعهدات مورد انتظار برای آگاهی سیاستگذاران این بخش و کمک به تصمیم گیری آنها در شرایط الحاق به دست آمد. در پایان، شرایط فعلی قوانین حاکم بر حمل و نقل جاده ای کشور با استفاده از برآوردهای به دست آمده مورد تجزیه و تحلیل گردید.

بررسی های انجام گرفته در این تحقیق در خصوص تطبیق قوانین و مقررات حاکم بر خدمات حمل و نقل جاده ای با مقررات سازمان جهانی تجارت در قالب موافقت نامه تجارت خدمات نشان داد که سرمایه گذاری خارجی در این زمینه با توجه به قانون جدید سرمایه گذاری به شرط طی مراحل قانونی مندرج در قانون منعی ندارد، اما در مواردی، رعایت رفتار ملی در قالب رفتاریکسان با عرضه کنندگان خارجی در مقایسه با عرضه کنندگان داخلی در قوانین موجود وجود ندارد. موارد فوق اگرچه نقض اصول موافقت نامه خدمات است، اما در صورتی که متولیان بخش حمل و نقل جاده ای اصرار بر ادامه چنین رفتارهای تبعیض آمیزی داشته باشند، باید موارد را در هنگام مذاکرات آزادسازی بخش حمل و نقل جاده ای اعلام نمایند تا در خصوص آن با طرفهای تجاری خارجی مذاکره صورت گیرد. بدیهی است نتایج مذاکره از هم اکنون قابل پیش بینی نیست و امکان قبول یا رد این پیشنهادها وجود دارد.

همچنین منع قانونی برای حضور شرکتهای خارجی حمل و نقل خارجی وجود دارد و در عمل با تبعیضاتی مواجه هستند. در این صورت، قوانین محدود کننده حتماً در مذاکرات الحاق به سازمان جهانی تجارت و آزادسازی این بخش مورد توجه طرفهای خارجی خواهد بود و آنها مطمئناً علاقه مند به اصلاح این قوانین برای امکان حضور مساوی و بدون تبعیض در بازار حمل و نقل جاده ای ایران خواهند بود.

با وجود این، این نکته را نیز نباید از نظر دور داشت که مطابق قوانین گاتس اصول اساسی نظیر اصل رفتار ملی و اصل دولت کامله الوداد که سنگ بنای نظام تجاری بین المللی محسوب می شوند، در این بخش از استثناها و معافتهای زیادی، به خصوص برای کشورهای

سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸/الزامات حقوقی آزادسازی بخش حمل و نقل ... ۲۰۳

در حال توسعه برخوردار است. بنابراین، با مجموعه مطالبی که گفته شد و با توجه به بررسی تجربه کشورها که بیانگر تعهد تقریباً کامل کشورهای ملحق شده به این سازمان در بخش خدمات ترابری جاده ای است، در پذیرش موافقت نامه عمومی تجارت خدمات، احتمالاً طرفهای تجاری ایران خواستار بازگشایی این بخش خدماتی از ایران خواهند بود و بنابراین، باید برای رفع موانع قانونی در این حوزه کوشش صورت پذیرد تا با حضور پر رنگ تر شرکتهای خارجی در این بخش امکان رقابت هر چه بیشتر وجود داشته باشد.

فهرست منابع

- فارسی

- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور آلبانی با شماره سند T/ACC/ALB/51/Add. 2.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور گرجستان با شماره سند GATS/SC/129.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور کرواسی با شماره سند GATS/SC/130.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور قرقیزستان با شماره سند GATS/SC/125، مالدیو با شماره سند GATS/SC/101 و مقدونیه با شماره سند WT/ACC/807/27/Add. 2.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور اردن با شماره سند GATS/SC/128، عمان با شماره سند GATS/SC/132 و پاناما با شماره سند GATS/SC/124.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور تایوان با شماره سند GATS/SC/136.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور ارمنستان با شماره سند WT/ACC/ARM/23/Add. 2.

۲۰۴ پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۷، پاییز و زمستان ۱۳۸۸ ویزه W.T.O

- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور چین با شماره سند GATS/SC/135.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور استونی با شماره سند GATS/SC/127.
- پایگاه اطلاع رسانی سازمان جهانی تجارت، جدول تعهدات آزادسازی بخش خدمات کشور لتونی با شماره سند GATS/SC/126.
- دفتر نمایندگی تام الاختیار تجاری جمهوری اسلامی ایران، گزارش (۱۳۸۴). «الحاق به سازمان جهانی تجارت تعامل فعال با اقتصاد جهانی و رقابت پذیری اقتصاد ملی».
- روزنامه رسمی، ش ۱۵۳۸۴-۱۳۷۶/۹/۲۶.
- کمالی اردکانی، مسعود و زارع، حسن (۱۳۸۷). «جدول تعهدات افقی آزادسازی تجارت خدمات ایران» فصلنامه پژوهشهای تجارت جهانی، سال سوم، ش ۱۰ و ۱۱، بهار و تابستان.
- گروه مترجمان (۱۳۷۳). «سند نهایی دور اروگوئه، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی»، دی ماه.
- گروه مترجمان (۱۳۷۳). «راهنمای تجاری دور اروگوئه، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی»، دی ماه ۱۳۷۳.

- لاتین

- International Trade Statistics , W. T. O Secretariate, 2008
- Market Access (2000). Unfinished Business, Post Uruguay Round Inventory and Issues, Special Study, W. T. O's Economic Research and Analysis Division.