



بررسی حقوقی

# راهنمای محاسبات گمرکی

مقدمه:

همگام با آن پیچیده تر و حساس تر گردید؛ بطوری که امروزه بحث پیرامون تجارت خارجی و انجام معاملات با کشورهای دیگر، فارغ از مسایل و تکنیکهای گمرکی تقریباً غیرممکن است.

این دگرگونی؛ در وظایف و مسئولیت های گمرکات کشور ما نیز، بتدریج ظاهر گشت؛ بویژه آنکه، ایجاد صنایع جدید؛ در ایران همواره با واردات کالاهای مشابه خارجی، مواجه بوده است. ضرورت مواجهه و مقابله با چنین جریانی؛ منجر به ایجاد «سدهای گمرکی» میگردد. که مهمترین آن وضع حقوق و عوارض گمرکی یا بعبارت بهتر وضع « تعرفه های گمرکی»<sup>۱</sup> است.

از دیرباز، گمرکات در کشورها، نقشی درآمدی برای خزانه دولت داشته، بطوری که وجوه حاصل از آن بعنوان یکی از مهمترین منابع مالیاتی حکومت ها بشمار میرفته است. با آغاز دوران پیشرفت صنعتی و استقرار ناسیونالیسم در قلمرو جغرافیائی و سیاسی و اقتصادی کشورها (بویژه در اواخر قرن هیجدهم و اوایل قرن نوزدهم، که مباحث حمایت از صنایع نوزاد توسط اشخاصی مانند الکساندر هامیلتون\* در آمریکا و فردریک لیست\*\* در آلمان به دلیل مقابله با هجوم کالاهای ساخت انگلستان؛ که حیات اقتصادی آن کشورها را مورد تهدید قرار داده بود، مطرح گشت) نقش گمرکات نیز

\* Alexander Hamiltom

\*\* Ferdric List

1. Customs Tariff(s)

## ایجاد صنایع جدید در کشور، همواره با واردات کالاهاى مشابه خارجى مواجه بوده است.

استقرار رویه ای یکنواخت - که متضمن عدم اجحاف به واردکنندگان و صادرکنندگان میباشد- رافراهم می آورد. این امر همچنین باعث خواهد شد تا در شرایط یکسان میزان توانایی ها و بهره وری بخش های مختلف اقتصادی کشور، به محک تجربه و آزمون زده شود، و موفقیت های کاذب ناشی از بهره مندی های ناصحیح از محاسبات غیرواقعی گمرکی به حداقل کاهش و سیاستهای مورد نظر در چهارچوب واقعیت ها، تحقق یابد.

دور از واقعیت نیست که گفته شود برخی از روشهای موجود در انجام محاسبات گمرکی محمل قانونی نداشته و صرفاً بصورت يك سنت جاری به ارث رسیده است. بدلیل ماهیت اینگونه رویه ها، روزبروز بر پیچیدگی آنها نیز اضافه شده و تکرارشان طی سالیان متمادی، بعنوان دلایل وجودی آنها برشمرده می شود.

این بررسی باتوجه به نیاز جامعه تجاری کشور، مهمترین روشهای محاسبات گمرکی را باتوجه به مبانی قانونی آن، جهت راهنمایی تجار، واردکنندگان، صادرکنندگان،

وضع تعرفه های گمرکی، نه تنها بر اقتصاد کشوری که تعرفه وضع نموده، بلکه بر کشورهای طرف مبادله با آن کشور نیز اثری غیرقابل انکار دارد. اجرای این سیاست ها نقش گمرکات را در اقتصاد و بازرگانی کشور، انکارناپذیر می سازد. بهمین دلیل، گمرک، امروزه بعنوان مهمترین ابزار در اعمال خط مشی ها و مقررات بازرگانی کشور درآمده است.

هم اکنون، دولت از این طریق، به مجموعه ای از اهداف و سیاستهای خود جامه عمل می پوشاند. سیاستهای اشتغال\*، بهبود رابطه مبادله\*\* حمایت از بازار داخلی\*\* و... علاوه بر سیاستهای مالیاتی و حمایت از صنایع- که در مقدمه بدان اشاره شد، بخشی از این اهداف را تشکیل می دهند، که تحقق هر یک از آنها، بازتاب بسیار گسترده ای در اقتصاد (بویژه صنعت) و فرهنگ جامعه خواهند داشت.

انجام بخش عمده ای از این سیاستها، منوط به انجام صحیح محاسبات گمرکی است. اطلاع از موازین قانونی و اعمال محاسبات دقیق و مقرون به واقعیت، موجبات

\* Employment Policies

\*\* Improving The Terms Of Trade

\*\*\* Home - Market Argument

حق العمل کاران، ترخیص کاران و ارزیابان و کارشناسان گمرکی، انتشار داده تا با وقوف بدانها، ضمن اعمال قانونی این روشها، اختلافات گمرکی به حداقل ممکن کاهش یابد.

## «بخش اول»

### تعیین ارزش کالا در گمرک

تعیین ارزش واقعی کالاها، یکی از مهمترین و در عین حال پیچیده ترین وظایف گمرکات را تشکیل میدهد. حقوق گمرکی، سودبازرگانی و برخی از عوارض - که گمرک مسئولیت وصول آنها به عهده دارد - بر مبنای ارزش کالاها دریافت میشود. تعیین دقیق ارزش کالاها در گمرکات و اخذ حقوق و عوارض گمرکی باعث تحقق هدفهای بودجه ای و حمایتی دولت شده و امکان ارائه فاکتورهای غیر واقعی و خروج ارز را نیز کاهش میدهد.

باید در نظر داشت که تقویم ارزش در گمرکات صرف نظر از مفاهیم ارزش که در مکاتب مختلف اقتصادی بیان گردیده است، صورت می گیرد؛ بطوری که گمرک همواره مترصد یافتن روشی جهت وقوف به میزان واقعی پرداخت های خریدار

به فروشنده است. از آن فراتر گمرک - در اجرا - بدنبال یافتن فرمولی است تا او را قادر سازد، از کم و کیف معامله و مبالغی که خریدار واقعاً به فروشنده پرداخته یا باید پردازد و همچنین از روابط پنهانی فروشنده و خریدار - که در تجارت بین الملل روتزاید است - آگاه گردد.

در یک معامله متعارف بین المللی، ارزش کالا در گمرک عبارت است از، مجموعه پرداخت ها و هزینه هایی که بابت ارزش سیف (قیمت خرید در مبدأ، بیمه، حمل و باربندی و بسته بندی) و کلیه هزینه های مربوط به افتتاح اعتبار یا واریز بروات، حق استفاده از امتیاز نقشه یا مدل یا علامت بازرگانی و سایر حقوق مشابه بعلاوه سایر مخارجی که به آن کالا تا ورود به اولین دفتر یا مقصد گمرکی در داخل کشور تعلق می گیرد.<sup>۲</sup>

در مقررات گات (GATT) <sup>۳</sup> در خصوص اصول ارزشیابی کالاها در گمرک مقرراتی وضع شده است. موافقت نامه گات که در سی ام اکتبر سال ۱۹۴۷ در ژنو به امضاء ۲۳ کشور رسید در ماده (۷) خود این اصول را روشن ساخته که مهمترین آنها عبارتند از:<sup>۴</sup>

۲ - گمرک جمهوری اسلامی ایران، قانون امور گمرکی و آیین نامه اجرایی آن - با آخرین اصلاحات (تهران: گمرکی جمهوری اسلامی ایران، خرداد ۶۸)، ص ۴.

۳ - GATT - General Agreement On Tariffs And Trade موافقت نامه عمومی تعرفه و تجارت

الف - ارزش کالاها در گمرک ارزش واقعی باشد نه ارزشهای خیالی و اختیاری  
ب - ج - ضوابط و روشهای تعیین ارزش باید:

۱ - ثابت باشد نه متغیر.

۲ - به آگاهی عموم رسیده باشد.

د - اجرای مقررات مربوط به تعیین ارزش کالا در گمرک باید:

۱ - یکسان باشد.

۲ - بیطرفانه باشد.

۳ - منصفانه باشد.

۴ - قابل ارجاع به داوری و حکمیت باشد.

هـ - ارزش باید ارزش وارداتی کالای مورد بحث یا کالای مثل و مشابه آن کالا باشد.

و - باتوجه به مراتب فوق قیمت کالایی که براساس آن حقوق گمرکی محاسبه میشود قیمتی است که آزادانه و در شرایط طبیعی رقابت آزاد، معامله شده است.

ز - زمان تعیین ارزش باتوجه به مقررات داخلی کشورها متفاوت خواهد بود. ولی این زمان باید ثابت باشد نه متغیر و به آگاهی

عموم رسیده باشد؛ مثلاً معلوم باشد که این زمان، زمان ترخیص کالا است یا زمان خرید آن و یا .....

ح - مکان تعیین ارزش نیز باتوجه به مقررات داخلی کشورها متفاوت است. ولی این مکان نیز باید ثابت باشد و به آگاهی عموم رسیده باشد (مثلاً مرز یا بندر ورودی یا گمرک صادرکننده کالا و یا ....)

ط - چنانچه قیمت پرداختی برحسب میزان خرید متفاوت باشد، ارزش مشابه ای که در نظر گرفته میشود باید از لحاظ میزان با کالای مورد اختلاف یکسان باشد یا با بیشترین میزان که قبلاً تعیین شده و به نفع واردکننده باشد مقایسه شود. در هر حال می باید این روش از پیش تعیین و پیش بینی شده باشد.

از طرف دیگر شورای همکاری گمرکی (C.C.C)<sup>۹</sup> که مقرآن در بروکسل (پایتخت کشور بلژیک) مستقر است، برای تعیین ارزش گمرکی کالاها ضوابط و معیارهای مشخصی دارد. این ضوابط در

۹ اصل بشرح زیر تدوین شده است:  
اصل اول - ارزش کالا در گمرک باید

۴ - دکتر علی محمد فاطمی - تعیین ارزش کالا در گمرک از نظر شورای همکاری گمرکی (تهران):

گمرک ایران، ۱۳۵۳) صص ۱۵-۱۶

۵ - Customs Co - Operation Council- در ۱۵ دسامبر ۱۹۵۰ در بروکسل و با توافق کشورهای آلمان - بلژیک - فرانسه - یونان - دانمارک - ایسلند - ایتالیا - نروژ - لوکزامبورگ - پرتغال - هلند - انگلستان - سوئد و ایران بمنظور بررسی و اعلام نظر در خصوص مسایل طبقه بندی کالاها و تفسیر در اجرای یکنواخت آن، ارزش گمرکی و سایر مسایل گمرکی مشترک بوجود آمده است.

ضمن ساده بودن منصفانه بوده و مانعی در راه تجارت بوجود نیاورد.

اصل دوم - مفهوم ارزش در گمرک باید هم برای ارباب رجوع و هم برای ادارات گمرکی بسادگی قابل فهم باشد.

اصل سوم - سیستم ارزشیابی نباید مانعی در ترخیص سریع کالا ایجاد کند.

اصل چهارم - سیستم ارزشیابی باید طوری تنظیم شود که واردکننده بتواند با اطمینان کافی و پیشاپیش، ارزش کالای خود را در گمرک بداند.

اصل پنجم - سیستم ارزشیابی باید به واردکنندگان صحیح العمل اطمینان دهد که در برابر رقابت های نامشروع ناشی از اظهار غلط رقبا به گمرک، حفظ و حمایت می شوند.

اصل ششم - در مواردی که ادارات گمرک اظهار واردکنندگان را قبول ندارند، بررسی ارزش و صحت و سقم اظهار واردکنندگان باید سریع و دقیق باشد. گاه علوم انسانی

اصل هفتم - ارزشیابی باید حتی المقدور متکی به اسناد بازرگانی باشد.

اصل هشتم - سیستم ارزشیابی باید تشریفات را به حداقل ممکن کاهش دهد. اصل نهم - اختلافات بین اظهارکننده و گمرک باید طی تشریفات ساده، سریع،

۶ - دکتر علی محمد فاطمی، پیشین، ص ۱۷.

منصفانه و بیطرفانه حل و فصل شود.<sup>۶</sup>

گرچه هنوز مقررات متحدالشکلی برای تعیین ارزش کالاها، در همه کشورها مورد پذیرش قرار نگرفته است، اما در عمل کشورهایی که موافقت نامه گات را امضاء نکرده و عضو کنوانسیون شورای همکاری های گمرکی نیز نیستند، یکی از دو روش فوق را اجرا کرده و یا همانند کشورها، اصولی از هر دو سیستم را در موارد لزوم بکار می گیرند.

کوشش برای نزدیک کردن روشهای اجرایی گات و شورای همکاریهای گمرکی همواره مدنظر بوده است. شورا در اجلاسهای (۶۱ و ۶۲) خود، بررسی همه جانبه ای را جهت انطباق اصول و روشهای تعیین ارزش «C.C.C» و «GATT» بعمل آورده است. این بررسی ها در مذاکرات موسوم به دور توکیو، که از ۱۹۷۳ تا ۱۹۷۹ ادامه داشت، نیز در دستور کار قرار داده شد. نتیجه این بررسیها، سبب گردید تا تعدیلاتی در اصول تعیین ارزش «GATT» بعمل آید. این تغییرات و تعدیلات، عمدتاً در جهت نزدیکی اصول و روشهای گات به اصول و روشهای مورد قبول شورا - که اکثر کشورهای درحال توسعه بدان پای بند هستند - صورت گرفته است.<sup>۷</sup>

۷ - برای اطلاع بیشتر رک: تعیین ارزش در گمرک - ملاحظیات اقتصادی (تهران - گمرک جمهوری

اسلامی ایران - امور بین الملل - مرداد ۶۵) ترجمه شماره ۲

دور از واقعیت نیست اگر گفته شود برخی از روشهای موجود در انجام محاسبات گمرکی محل قانونی نداشته و صرفاً به صورت یک سنت جاری به ارث مانده است.

میکند که هر يك بنوبه خود متضمن مسایل حقوقی و مالی خاصی می باشد و طبیعتاً هر يك از این مراحل و مقاطع دارای نرخ تسعیر معینی است - لذا باید در محاسبات گمرکی مورد توجه قرار گیرد.

بنابراین محاسبه ارزش کالا در گمرک ، مستلزم آگاهی از موارد زیر است:

۱- بهای سیف (CIF)

۲- نرخ ارز و روز ماخذ آن

۳- سایر هزینه ها

۱- بهای سیف (CIF)

در مقررات اینسکوترمز

(Incoterms) <sup>۱</sup>، شرایط معامله

سیف (CIF) شامل پرداخت هزینه های

مربوط به ارزش کالا (COST)، بیمه

(Insurance) و کرایه حمل

در هر حال، وارد کننده، ارزش کالای خود را بموجب فاکتور خرید و سایر اسناد مورد درخواست گمرک، اظهار می کند. اسناد مورد قبول گمرک باید اصل باشد و توسط بانک گواهی گردد. ظهنویسی اسناد توسط بانک، دال بر تایید ارزش کالا نیست و صرفاً بمنزله مشخص شدن اصالت اسناد می باشد. پس از اطمینان گمرک نسبت به ارزشهای اظهار شده و یا پس از تعیین ارزش واقعی کالا توسط گمرک (در صورت اظهار خلاف)، از آنجا که معاملات خارجی براساس ارزشهای معتبر بین المللی انجام میشود، نرخ تسعیر ارز برای تبدیل ارزش کالا به ریال حائز اهمیت زیادی میباشد؛ و چون يك سفارش خارجی از روزی که نطفه انعقاد معامله بسته میشود تا روزی که محموله آن سفارش، به کشور وارد شود، مقاطع زمانی مختلف و متعددی را طی

۸- Incoterms - International Commerical Terms - شرایط بین المللی

تجارت - اتاق بازرگانی بین المللی در سال ۱۹۳۶ یک مجموعه مقررات بین المللی برای تسهیل در مبادلات جهانی و اجرای یکنواخت قراردادهای و کاهش اختلافات ناشی از برداشت های متفاوت انتشار داد که به اینکوترمز ۱۹۳۶ معروف شد. در این مقررات در سالهای ۱۹۵۳ - ۱۹۶۷ - ۱۹۷۶ - ۱۹۸۰ به دلیل هماهنگی با تجارت روز اصلاحاتی بعمل آمد. در سال ۱۹۹۰ نیز اصلاحات اساسی دیگری در این مقررات بوجود آمد که مفاهیم جدیدتری در آن وارد گردیده است. «یکی از دلایل اصلی تجدیدنظر در اینکوترمز ۱۹۹۰ تمایل به انطباق اصطلاحات تجاری با کاربرد روزافزون «مبادله داده های الکترونیک بود». (رک به: ماهنامه بررسی های بازرگانی - موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی - شماره ۶ سال چهارم، ص ۷۱)

(Freight) تا بندر مقصد تعیین شده در قرارداد می‌باشد. اگر معامله ای تحت شرایط دیگر انجام گرفته باشد، در محاسبات گمرکی این ارزش‌ها باید تبدیل به ارزش « CIF » شود؛ مثلاً اگر کالایی با شرایط « FOB »<sup>۹</sup> خریداری شده باشد، گمرک برای انجام محاسبات، کرایه حمل و هزینه بیمه را مطابق اسناد معتبری که از خریدار مطالبه می‌کند، به ارزش « FOB » اضافه کرده تا پایه محاسباتی « CIF » حاصل شود. طبیعی است که اگر خریدار نتواند اسناد لازم را ارائه کند و یا اسناد ارائه شده فاقد ویژگی‌های لازم باشد، گمرک براساس اطلاعات و استانداردهای خود، این هزینه‌ها را به ارزش « FOB » اضافه می‌کند.

در مقررات جاری کشور ما، تعیین و تایید قیمت کالاهای وارداتی بموجب ماده (۳۹) قانون صادرات و واردات توسط مراکز تهیه و توزیع وزارت بازرگانی بعمل می‌آید. در این ماده کالاهای بدون انتقال ارز، کالای همراه مسافر و هدایا و سوغات استثناء شده است.

از مهرماه ۱۳۶۸ که سیاست‌های جدیدی در رابطه بانرخ ارز، توسط بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران اعلام شد و اختصاص ارز برای انواع کالاها

طبقه‌بندی گردید، نقش مراکز تهیه و توزیع در گردش کسار واردات کشور بتدریج کم‌رنگ‌تر شد و مسئولیت‌های آنها کاهش یافت. بهمین دلیل، علاوه بر استثنائاتی که در بالا بدان اشاره شده کالاهائی که با ارز رقابتی نیز وارد می‌شوند براساس دستورالعمل شماره ۷۴۸۷۶۰ مورخ ۱۳۶۸/۱۲/۹ وزارت بازرگانی، از بررسی قیمت توسط مراکز معاف شده‌اند. همچنین بموجب ماده (۲۷) قانون برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، مواد اولیه، قطعات، ابزار، ماشین‌آلات و تجهیزات موردنیاز واحدهای تحت نظارت وزارتخانه‌های تولیدی (صنایع، صنایع سنگین، معادن فلزات) و طرح‌های ملی، با تایید وزیر مربوطه از بررسی قیمت در مراکز تهیه و توزیع معاف می‌باشند.

بجز مواردی که تایید قیمت کالاهای وارداتی توسط مراکز تهیه و توزیع بعمل می‌آید در بقیه موارد تایید قیمت از طریق گمرکات کشور انجام میشود و در حال پس از اطمینان‌های لازم نسبت به ارزش کالای وارداتی، اقدام به محاسبه ارزش سیف کالا میشود.

## ۲- نرخ ارز و ماخذ آن

پس از مشخص شدن ارزش « CIF »

۹ - Free On Board - FOB (تحویل کالا روی عرشه کشتی). برای اطلاع بیشتر از اصطلاحات و شرایط اینکوئترمز رک به: موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی، آشنایی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی - اقتصادی (تهران: م. پ. ب، ۱۳۶۸)، جلد سوم.

## کوشش برای نزدیک کردن روشهای اجرائی گات و شورای همکاریهای گمرکی همواره مدنظر بوده است.

بموجب قانون، نرخ تسعیر ارز برای محاسبات گمرکی، نرخ رسمی ارز بماخذ دولتی می باشد.<sup>۱۰</sup> این نرخ همه روزه توسط بانک مرکزی اعلام و ابلاغ می شود. بنابراین کالا با هر ارزی خریداری شود (اعم از دولتی، ترجیحی، رقابتی، شناور، آزاد) گمرک براساس قانون امور گمرکی، محاسبات گمرکی را فقط براساس نرخ رسمی ارز انجام می دهد. و نرخ روزی که باید در محاسبات وارد شود، نرخ روز تسلیم اظهارنامه به گمرک است.<sup>۱۱</sup> روز تسلیم اظهارنامه<sup>۱۲</sup> هنگامی محقق میشود که صاحب کالا طبق اظهار و محاسبات خود، وجوهی را که به ترخیص کالا تعلق میگیرد به صندوق گمرکی پرداخته باشد.<sup>۱۳</sup>

### ۳- سایر هزینه ها

اصولاً قیمت اظهار شده کالا به گمرک، شامل هزینه هایی از قبیل: بازاریابی، تبلیغات و حقوق مربوط به ساخت و تولید

کالا، برای انجام محاسبات دیگر و رسیدن به ارزش مبنای گمرکی، ارزش کالا که با پول خارجی فاکتور شده است، باید به ریال تبدیل شود. باتوجه به انواع ارزهایی که با نرخ های متفاوت، برای ورود کالاها، در کشور ما اختصاص می یابد، کدام نرخ معیار و ملاک محاسبه قرار میگیرد؟ مثلاً اگر برای ورود کالایی ارزش رقابتی اختصاص داده شود، برای انجام محاسبات گمرکی نرخ ارز رقابتی ملاک تسعیر ارز قرار میگیرد یا نرخ دیگری؟ علاوه برآن، این نرخ بر مبنای کدامیک از روزها یا مقاطع متعددی که در مسیر ثبت سفارش تا ورود و ترخیص و خروج کالا از گمرک قرار دارد محاسبه میشود. مثلاً روز گشایش اعتبار؟ یا روز تسلیم اسناد حمل به بانک ذی نفع؟ یا روز صدور اعلامیه فروش ارز؟ یا روز تسلیم اظهارنامه؟ یا روز ترخیص؟ یا روز صدور پروانه سبز گمرکی؟ و یا..... که هر یک نقش مهم و موثری در انجام مبادله بازرگانی با کشورهای دیگر دارند.

۱۰- گمرک جمهوری اسلامی ایران، پیشین، ص ۴.

۱۱- همان.

### ۱۲- Declaration

۱۳- برای اطلاع بیشتر از تعاریف اظهارنامه، اظهار کتبی، اظهار شفاهی، روز اظهار، اظهار صحیح، اظهار خلاف واقع، اظهار خلاف واقع منجر به قاچاق و... رک به: رضا بنایی - آشنایی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا (تهران: گمرک جمهوری اسلامی ایران، مهر ۱۳۶۷)، صص ۱۰۸-۱۶۶.



کالا نیز می‌باشد. اما ارزش کالا، برای خریدار؛ دربرگیرنده هزینه‌های دیگری هم هست، که وی علاوه بر هزینه‌های فوق، متحمل می‌شود تا کالا به اولین دفتر یا مقصد گمرکی برسد. این هزینه‌ها؛ که در حال حاضر، در گمرکات کشور ما به ارزش سیف اضافه می‌شود (تا ارزش مبنای گمرکی جهت پرداخت حقوق و عوارض گمرکی بدست آید) یکی حق ثبت سفارش کالا و دیگری کارمزد مراکز تهیه و توزیع می‌باشد.

### ۱- ۳- حق ثبت سفارش

حق ثبت سفارش کالا، وجوهی است که بانکها بابت افتتاح اعتباری ثبت سفارش کالاها وصول میکنند.

حق ثبت سفارش کالا، بموجب تبصره (۱۶) قانون بودجه سال ۱۳۴۶ شمسی برقرار شد. میزان آن ۴٪ ارزش سسی انداف (C&F) بود. این میزان بعداً بموجب قانون افزایش حق ثبت سفارش (مصوب ۳۰/۳/۱۳۵۰) به ۵/۵ درصد افزایش یافت.

از اول فروردین ماه ۱۳۵۳، باتوجه به افزایش درآمد ارزی و سیاست آزادی واردات، حق ثبت سفارش واردات کشور تقلیل یافت و میزان آن بموجب ماده واحده قانون تقلیل حق ثبت سفارش کالا (مصوب ۲۱/۳/۱۳۵۳) از آغاز سال مذکور به ۱ درصد ارزش کاهش داده شد. در سال ۱۳۶۲ بموجب تبصره (۱۴) قانون بودجه، ماخذ دریافت حق ثبت سفارش از ۱ درصد به ۲ درصد افزایش یافت. که بعداً به ۵ درصد

رسید. در سال ۱۳۶۸ بموجب تبصره (۴۶) قانون بودجه، حق ثبت سفارش کالا از اول فروردین ماه ۱۳۶۸ برای کالاهای اساسی ۵ درصد و برای سایر کالاها ۱۵ درصد ارزش (CIF) تعیین گردیده که تاکنون تغییر نیافته است.

کالاهای اساسی که مشمول ۵ درصد حق ثبت سفارش شده‌اند عبارتند از: گندم، برنج، روغن، چای، شکر، گوشت، خوراک دام (ذرت، کنجاله، پودرماهی، جو)، کودشیمیایی و سموم.

البته تخفیف اعطاء شده به این کالاها، هنگامی اعمال می‌شود که این کالاها توسط سازمان‌ها یا شرکت‌های دولتی وارد شوند. در غیر این صورت، حق ثبت سفارش به ماخذ ۱۵ درصد محاسبه و دریافت می‌شود.

### ۲- ۳- کارمزد مراکز تهیه و توزیع کالا

کارمزد مراکز تهیه و توزیع که برای بررسی و تعیین قیمت کالاها وصول می‌شود، بموجب ماده (۱۲) لایحه قانونی تشکیل مراکز تهیه و توزیع کالا و ماده (۱۲) و بندهای (ح) و (ط) ماده (۲۲) آئین نامه اجرایی قانون مذکور برقرار شده است.

این کارمزد به کالاهایی بصورت بدون انتقال ارز (با ارز آزاد) و کالاهای وارداتی با ارز رقابتی و بطور کلی به کلیه پرونده‌هایی که در مراکز تهیه و توزیع کالا، پذیرش می‌شوند (اعم از آنکه بررسی قیمت شود یا بدون بررسی قیمت باشد) نیز تعلق می‌گیرد. ۱۴

میزان این کارمزد برای شرکت‌های <

اگر ارزش معامله تحت شرایطی غیر از سیف CIF انجام گرفته باشد در محاسبات گمرکی این ارزشها باید تبدیل به ارزش CIF شوند.

تعاونی ۵/۱۰ ارزش « C&F \* » و برای بقیه وارد کنندگان (چه دولتی و چه غیردولتی) ۱ درصد ارزش « C&F » در نظر گرفته شده است.

### ارزش مبنای گمرکی

« CIF » محموله ای ۹۵۰۰۰ مارك باشد و کالا نیز بیمه شده و حق بیمه پرداختی ۳ در هزار ارزش « C&F » باشد، ارزش مبنای گمرکی آن بسادگی قابل محاسبه خواهد بود. زیرا بین ارزش سیف و عناصر تشکیل دهنده آن رابطه:  $C&F+I = CIF$  برقرار است. که I نمایانگر بیمه یا Insurance میباشد. این رابطه را با توجه به مفروضات بالا میتوان بشکل  $C&F \times \frac{3}{10000} + C&F = CIF$  نوشت. که از آن ارزش « C&F » معادل ۹۴۷۱۶ مارك بدست می آید. با داشتن ارزش « C&F » و با عنایت به فرمول ارزش مبنای این ارزش بدست می آید:

$$95000 + 15\% \times 95000 + 1\% \times 94716 = \text{ارزش مبنای}$$

$$\text{مارك } 110197 = \text{ارزش مبنای}$$

«بخش دوم»

### حقوق و عوارض گمرکی

حقوق و عوارض گمرکی اصطلاح عامی

انجام عملیات و محاسبات فوق، منجر به دستیابی به ارزش مبنای مورد نظر گمرک جهت پرداخت حقوق گمرکی، سودبازرگانی و عوارض متعلقه میگردد. بنابراین ارزش مبنای گمرکی، در حال حاضر، عبارت است از ارزش «سیف» بعلاوه حق ثبت سفارش کالا و کارمزد مراکز تهیه و توزیع؛ یعنی:

$$= CIF + 15\% CIF + 1\% C&F$$

ارزش مبنای گمرکی

بدیهی است که اگر در میزان حق ثبت سفارش کالا تغییری داده شود و یا نقش مراکز تهیه و توزیع در واردات کالا از بین برود، ارزش مبنای گمرکی متناسب با آن تغییر خواهد نمود.

برای روشن شدن موضوع، اگر ارزش

۱۴ — وزارت بازرگانی - بخشنامه های شماره ۲۸۷۴۶ مورخ ۶۷/۹/۵ و ۳۱۸۹۱۳ مورخ ۶۹/۵/۹ معاونت

بازرگانی خارجی.

\* - Cost and Freight-C&F - ارزش کالا و کرایه حمل آن

است که برای مجموعه دریافتی های گمرک (بجز هزینه های گمرکی که در بخش سوم خواهد آمد) بکار گرفته می شود.

حقوق و عوارض گمرکی در کشور ما، شامل موارد متعددی است، که از نظر نحوه وصول و چگونگی هزینه کردن، میتوان آنرا به دو گروه تقسیم نمود: گروه اول، حقوق گمرکی و سود بازرگانی و گروه دوم، عوارض گمرکی.

برای گروه اول از ابتدا محل خرجی در بودجه دولت بصورت جداگانه تعیین نشده است و دریافتی های مربوط بدان، مستقیماً بخزانة دولت واریز می شود تا بعنوان بودجه برای موارد و مصارف عمومی و مورد نیاز مصرف شود. در حالیکه برای گروه دوم از ابتدا محل خرج و هزینه مشخص شده و گمرک فقط بنماینده گی از آن سازمان هانسیب به وصول عوارض اقدام می کند (عوارض هلال احمر که توسط گمرک وصول می شود، از آغاز مشخصاً برای مخارج و مصارف هلال احمر دریافت میگردد).

شورای همکاریه های گمرکی (C.C.C) برای حقوق گمرکی اصطلاح بین المللی « Customs Duties » را بکار گرفته است. اما برای سود بازرگانی و یا عوارض و هزینه های گمرکی، تعریف

جداگانه ای بعمل نیآورده است. در عوض شورای همکاریه های گمرکی اصطلاحات زیر را در مجموعه اصطلاحات گمرکی خود بکار گرفته است:<sup>۱۵</sup>

### ۱ - حقوق و عوارض ورودی

#### 1. Import Duties and Taxes

۲ - حقوق و عوارضی که توسط گمرک وصول می شود

#### 2. Duties And Taxes Collected By The Customs.

#### ۳ - حقوق ورودی

از دیدگاه بودجه ای، حقوق گمرکی و سود بازرگانی، در واقع نوعی مالیات غیرمستقیم است که از واردات وصول می شود. تعیین میزان حقوق گمرکی و ایجاد تغییر در مآخذ آن، باتصویب مجلس امکان پذیر است. اما برای سود بازرگانی و انجام تغییرات در مآخذ وصول آن نیاز به تصویب مجلس نمی باشد، بلکه دولت این اختیار را دارد که باتوجه به مصالح کشور نسبت به وضع سود بازرگانی و انجام تغییرات لازم در مآخذ آن اقدام نماید.<sup>۱۶</sup>

مآخذ دریافت حقوق گمرکی و سود بازرگانی یا برحسب ارزش کالا تعیین می شود که آنرا تعرفه ارزشی میگویند و یا

۱۵ - رضا بنایی، پیشین، ص ۵۳.

۱۶ - «سود بازرگانی وجهی است که براساس قانون انحصار تجارت خارجی بموجب تصویب نامه هیئت وزیران برقرار میگردد» (ماده ۲ قانون امور گمرکی)

## نرخ تسعیر ارزش برای محاسبات گمرکی، نرخ رسمی ارز به مأخذ دولتی می‌باشد.

است. فقط در مورد برخی از کالاها (از جمله آهن آلات) علاوه بر ماخذ ارزشی، ماخذ وزنی نیز در نظر گرفته شده است، تا در صورت کم‌تر شدن دریافتی‌های گمرک با تعرفه ارزشی نسبت به ماخذ وزنی آن، از تعرفه وزنی استفاده شود.

### عوارض گمرکی

همانگونه که قبلاً آمده است، عوارضی که در گمرک وصول می‌شود، برای مصارف مشخصی است که قانونگذار معین کرده است. بموجب بند «د» ماده (۲) قانون امور گمرکی، گمرک صرفاً عهده‌دار مسئولیت وصول این عوارض بوده و نقش دیگری در آن ندارد.

عوارضی که بوسیله گمرک وصول می‌شود، بشرح زیر است:

- ۱ - عوارض شهرداری
- ۲ - عوارض هلال احمر
- ۳ - عوارض تعاون (شهرداری محل)
- ۴ - عوارض آسفالت

برحسب مشخصات کالا (از جمله وزن یا مقدار) که آنرا تعرفه ثابت می‌گویند (مثلاً ۴۰ ریال برای هر کیلوگرم یا هر لیتر یا هر دستگاه) مجموعه‌ای از این دو روش، تعرفه مرکب یا حقوق گمرکی مرکب\* نامیده می‌شود.

معمولاً تعرفه گمرکی براساس ارزش، در مورد کالاهای صنعتی و تعرفه گمرکی برحسب مشخصات (ثابت) در مورد محصولات استاندارد شده و بسته‌بندی شده وضع می‌شود. تعرفه گمرکی مرکب در خصوص کالاهای صنعتی که مواد اولیه آنها مشمول حقوق گمرکی می‌گردند به کار گرفته می‌شود. آن قسمت از حقوق گمرکی که برحسب مشخصات است، به منظور جبران تعرفه صنایع تولید مواد اولیه کالاهای صنعتی استفاده می‌شود و آنرا حقوق گمرکی جبرانی\*\* می‌گویند. قسمت دیگر که بر مبنای ارزش دریافت می‌شود - تلاشی است که در جهت حمایت از صنایع کالاهای ساخته شده صورت می‌گیرد.<sup>۱۷</sup>

در کشور ما، عمدتاً ماخذ ارزشی معمول

\* Compound Duty

\*\* Compensating Duty

۱۷ - رک: دکتر سید جواد پورمقیم - تجارت بین الملل - نظریه‌ها و سیاستهای بازرگانی (تهران: نشرنی، چاپ اول ۱۳۶۹)، فصل ۹.

۵ - عوارض بندری

۶ - عوارض بهداری ( بهداشت بندری )

۷ - عوارض حق شبکه تلویزیون

۸ - عوارض هوایی

مبانی قانونی و مآخذ دریافت عوارض فوق،  
ذیلاً درج میگردد:

### ۱ - عوارض شهرداری

این عوارض قبلاً به عوارض دروازه ای موسوم بود. عوارض دروازه ای طی ماده واحده ای در بیستم آذرماه ۱۳۴۲ تصویب و از همان سال برقرار گردید. در پانزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۴۸ بموجب « قانون لغو عوارض دروازه ای » این عوارض با این نام لغو گردید. اما بموجب بند الف ماده (۳) قانون لغو عوارض دروازه ای، مقرر گردید از مجموع حقوق گمرکی و سودبازرگانی کلیه واردات کشور ( باستثناء قند و شکر و مواد اولیه مورد لزوم برای انحصار کل دخانیات ) که بوسیله گمرک وصول می شود، ۶ درصد اضافه تحت عنوان عوارض شهرداری وصول شود.

سازمان های دولتی و وزارتخانه ها، بموجب ماده (۹۰) قانون محاسبات عمومی (مصوب پانزدهم بهمن ماه ۱۳۴۹) از پرداخت عوارض شهرداری معاف بودند. این معافیت تا اول فروردین ماه ۱۳۶۴ برقرار بود. اما در تاریخ نهم بهمن ماه ۱۳۶۳، بموجب ماده واحده ای، ماده (۹۰) قانون محاسبات عمومی لغو گردید. متن ماده واحده چنین

است:

قانون لغو ماده (۹۰) قانون محاسبات عمومی ماده واحده - از تاریخ اول فروردین ماه ۱۳۶۴، ماده ۹۰ قانون محاسبات عمومی لغو، کلیه وزارتخانه ها و موسسات و شرکتهای دولتی و نهادهای انقلاب اسلامی و بنیادهای موظفند هر نوع عوارض متعلقه را به شهرداری ها پرداخت نمایند.

با این ترتیب، ۶ درصد از مجموع حقوق گمرکی و سودبازرگانی کلیه واردات کشور (چه متعلق به بخش دولتی، چه خصوصی و همچنین سایر بخش های اقتصادی) و نیز هر نوع کالایی که بآن حقوق گمرکی و سودبازرگانی تعلق می گیرد، بعنوان عوارض شهرداری توسط گمرک وصول می شود.

### ۲ - عوارض هلال احمر

عوارض هلال احمر از نوزدهم آذرماه ۱۳۴۳ برقرار گردید و کماکان وصول می شود. این عوارض بموجب قانون « وصول ۱/۵ درصد مجموع حقوق گمرکی و سودبازرگانی کالاهای وارده به کشور برای شیر و خورشید سرخ ایران » دریافت می شود. متن آن بشرح زیر است:

« به گمرک ایران اجازه داده می شود که بمنظور جبران

کسر بودجه موسسات درمانی و خیریه و مدارس

جمعیت شیر و خورشید سرخ ایران (هلال احمر فعلی)

## از دیدگاه بودجه‌ای، حقوق گمرکی و سود بازرگانی در واقع نوعی مالیات غیرمستقیم است که از واردات وصول می‌شود.

شده‌اند، یا در گمرکاتی که قبل از قانون یاد شده، این نوع عوارض وصول نمی‌شده‌است، دریافت آن موضوعیت ندارد. ضمن آنکه وصول ۱/۵ درصد بجای ۱ درصد در گمرکاتی که ماخذ دریافت این عوارض ۱ درصد تعیین شده مشروعیت قانونی ندارد.

اسامی گمرکات و ماخذ دریافت عوارض تعاون کشور در جدول (۱) آمده است.

### ۴ - عوارض آسفالت

عوارض آسفالت، قدیمی‌ترین عوارضی است که از طریق گمرکات کشور وصول می‌شود. این عوارض نزدیک به ۴۵ سال است که برقرار شده و تاکنون در ماخذ آن نیز تغییری داده نشده است. عوارض آسفالت بموجب مصوبه مورخ یازدهم اردیبهشت ۱۳۲۵ شمسی هیئت وزیران تصویب شده است. این مصوبه طی نامه شماره ۴۹۲۴/۳۹۵ به تاریخ ۱۳۲۵/۲/۱۸ شهرداری تهران به گمرک ایران ابلاغ گردیده است. براساس این مصوبه، از هرتن کالای وارده به گمرکات تهران مبلغ ۳۰ ریال و از هر کیلو محمولات وارده بوسیله کلی پستال مبلغ ۵ دینار عوارض آسفالت وصول می‌شود.

معادل ۱/۵ درصد از کل مبلغ حقوق گمرکی و سود بازرگانی که به کالاهای وارده به کشور، تعلق می‌گیرد، از واردکنندگان دریافت نماید

### ۳ - عوارض تعاون (یا عوارض شهرداری محل)

قبل از تصویب قانون لغو عوارض دروازه‌ای، در برخی از گمرکات، بموجب تصویب انجمن‌های شهر، عوارضی بنام عوارض تعاون یا عوارض شهرداری محل دریافت می‌شد. قانون لغو عوارض دروازه‌ای وضع این نوع عوارض را منسوخ نمود. ولی بموجب تبصره (۳) از ماده (۴) قانون مذکور، برای جلوگیری از نقصان در بودجه شهرداری‌هایی که قبلاً از این عوارض بهره‌مند می‌شدند، مقرر گردید عوارضی که برای این شهرداری‌ها و بنام عوارض تعاون توسط گمرک وصول می‌شده بهمان ماخذ دریافت شود. این عوارض در برخی از گمرکات ۱/۵ درصد ارزش و در برخی از ۱ درصد ارزش - با توجه به مصوبه آن شهرها - دریافت می‌گردید. این عوارض هم اکنون نیز باهمان ماخذ دریافت می‌شود. طبیعی است در گمرکاتی که بعد از قانون مذکور تأسیس

## جدول (۱) - عوارض تعاون در گمرکات کشور

گمرکاتی که عوارض تعاون دریافت نمی کنند	گمرکاتی که ۱٪ دریافت می کنند	گمرکاتی که ۱/۵٪ دریافت می کنند
آستارا	اراک	ابوموسی
فولاد مبارکه	ارومیه	بندر انزلی
قزوین	اصفهان	بندر امام
	اهواز	بندر نوشهر
	باختران	بندر عباس
	بازرگان	بندر سوز
	نوشهر	بندر تیباب
	تهربیز	بندر خمیر
	تهران (کلیه گمرکات)	
	خارک	خرمشهر
	چلچاق	چابک
	دشتی	چاه بهار
	دیر	درگهان
	دیلم	دولاب
	ریگ	سیریک
	سپهان	قشم
	شیراز	کرکان
	کنگان	کنگ
	کناوه	
	مشهد	

### ۵ - عوارض بندری

بموجب اختیارات تفویض شده به شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی موضوع قانون تاسیس سازمان بنادر و کشتیرانی و براساس مصوبه چهل و پنجمین اجلاس شورای مذکور (مورخ ۱۳۶۰/۹/۲۳) عوارض بندری

براساس مفاد مصوبه یاد شده، از محل عوارض فوق، مقرر شده بود خیابان های جنوب تهران آسفالت شود. بنابراین عوارض آسفالت، اختصاصاً از کالاهائی که در گمرکات تهران ترخیص می شود، وصول می گردد.

بر کالاها بشرح زیر تعیین گردید که توسط گمرکات مربوطه محاسبه و دریافت می‌شود:

- عوارض بندری کالای وارده: هر تن ۳۹ ریال

- عوارض بندری کالای صادره: هر تن ۱۳ ریال

#### ۶- عوارض بهداری (با بهداشت بندری)

عوارض بهداری یا عوارض بهداشت بندری، برای انجام هزینه‌های مربوط به بهداشت و بهزیستی و قرنطینه بنادر اخذ و در اختیار وزارت بهداشت و درمان و آموزش پزشکی قرار می‌گیرد.

میزان این عوارض برای کالاهای وارده یا صادره مساوی و از قرار هر تن ۵ ریال محاسبه و در گمرکات مربوطه دریافت می‌شود.

#### ۷- عوارض شبکه تلویزیون

عوارض «حق شبکه تلویزیون» براساس تبصره (۵) قانون اصلاح بودجه سال ۱۳۵۳ برقرار شد. میزان آن مطابق جدول (۲) محاسبه و دریافت می‌شود.

جدول (۲): عوارض حق شبکه تلویزیون

نوع تلویزیون	۱۹ اینچ و کمتر	۲۰ و ۲۰ اینچ	۲۲ الی ۲۴ اینچ	۲۵ اینچ به بالا
رنگی	۳۰۰۰	۳۷۵۰	۴۵۰۰	۶۰۰۰
سیاه و سفید	۲۰۰۰	۲۲۵۰	۲۵۰۰	۳۰۰۰

#### ۸- عوارض هوایی

عوارض هوایی به کالاهایی تعلق می‌گیرد، که از طریق هوایی وارد کشور می‌شوند. این عوارض در اول مهرماه ۱۳۴۰ بموجب مصوبه شماره ۱۹۶۷۴ برقرار گردید. در همان سال در این مصوبه تغییراتی داده شد. در سال ۱۳۴۲ نیز اصلاحیه‌ای در مورد آن صادر گردید که بموجب آن از هر کیلو کالای وارده از طریق هوایی مبلغ ۱۵ ریال بنام عوارض هوایی دریافت می‌گردید. دارو، انواع دام، طیور و تخم مرغ برای اصلاح نژاد از پرداخت عوارض هوایی معاف می‌باشند.

جدول (۳) کلیه عوارض گمرکی را ضمن ذکر مآخذ آن و مجوزهای قانونی مربوطه تصویر نموده است.

از هر تن کالای وارده به گمرکات تهران مبلغ ۳۰ ریال و از هر کیلوگرم محمولات وارده بوسیله کلی پستال مبلغ ۵ دینار عوارض اسفالت وصول می‌شود.



## جدول (۳): عوارض گمرکی

ردیف	نام و عنوان عوارض	مجوز قانونی	ماخذ	محل تامین	ملاحظات
۱	شهرداری	بندالف ماده ۳ قانون لغوعوارض دروازه‌ای مصوب ۱۵ اردیبهشت ۱۳۴۸	٪۶	از مجموع حقوق گمرکی و سود بازرگانی کشور	بجز قند و شکر و مواد اولیه برای انحصار دخانیات
۲	هلال احمر	ماده واحده مصوب ۱۳۴۲/۹/۱۹	٪۱/۵	از مجموع حقوق گمرکی و سود بازرگانی	-
۳	تعاون (شهرداری محل)	تبصره ۳ ماده ۴ قانون لغو عوارض دروازه‌ای مصوب ۱۵ اردیبهشت ۱۳۴۸	٪۱ یا ٪۱/۵	از ارزش کل کالا	با توجه بگمرکات مختلف میزان این عوارض فرقی میکند
۴	اسفالت	مصوبه ۱۳۲۵/۲/۱۱	۳۰ ریال	از هر تن کالای وارده	فقط از کالاهای وارده به گمرکات تهران دریافت می شود
۵	بندری	مصوبه چهل و پنجمین اجلاس شورای عالی بنادر مورخ ۱۳۶۰/۹/۲۳	۳۹ ریال ۱۳ ریال	از هر تن کالای وارده از هر تن کالای صادره	-
۶	بهداری	"	۵ ریال	از هر تن کالای وارده یا صادره	-
۷	هوایی	مصوبه ۱۹۶۷۴ مورخ ۱۳۴۰/۷/۱ و اصلاحیه سال ۴۰ و ۴۲ آن	۱۵ ریال	از هر کیلو کالای وارده از طریق هوایی	بجز دارو، دام، طیور و تخم مرغ اصلاح نژاد
۸	شبه رنگی تلوویزیونی سیاه و سفید	تبصره ۵ قانون اصلاح بودجه سال ۱۳۵۳	ار ۳۰۰۰ تا ۶۰۰۰ ریال از ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ ریال	از هر دستگاه تلوویزیون	عوارض بر مبنای اندازه تلوویزیون می باشد

می شود.

### بخش سوم

### هزینه های گمرکی

برخی از این خدمات به لحاظ صلاحیت انحصاری گمرک، فقط توسط گمرک ارائه می گردد. مانند تعرفه بندی، بدرقه و آزمایش کالا در مراحل اولیه انجام تشریفات گمرکی. ۱۸ در حالیکه برای انجام موارد دیگر مانند انبارداری، تخلیه یا بارگیری، علاوه بر

وجوهاتی که در ازاء انجام خدمات و عملیات مربوط به انبارداری، تخلیه، باربری، بارگیری، آزمایش، تعرفه بندی، خدمات فوق العاده و نظایر آن به گمرک پرداخت می شود، « هزینه های گمرکی » نامیده

کالاهای صادراتی کلاً از پرداخت ۷۵ درصد هزینه‌های خدمات  
باربری، تخلیه و بارگیری معاف می‌باشند.

۱ - انبارداری

انجام خدمات مربوط به نگهداری کالاها، انبارداری نامیده می‌شود. کلیه واردات کشور، بمدت ۱۵ روز که شروع آن از روز تسلیم اظهارنامه اجمالی، یا تسلیم بارنامه حمل و یا تاریخ صدور قبض انبار محاسبه می‌گردد، از پرداخت حق انبارداری معاف می‌باشد. و چنانچه فاصله بین تسلیم اظهارنامه اجمالی یا تسلیم بارنامه حمل، تا تخلیه کالا طولانی شود، این معافیت بمدت ده روز پس از تخلیه کالا منظور می‌گردد.<sup>۲۱</sup>

در گمرکات هوایی، معافیت انبارداری، در هر حال دو روز منظور می‌شود. باید توجه

گمرك از خدمات ساير سازمان‌ها يا موسسات نيز استفاده مي‌شود؛ مثلاً شركت انبارهاي عمومي ايران عهده‌دار خدمات انبارداری در بعضی از گمرکات کشور است. همچنین سازمان بنادر و کشتیرانی در بنادر کشور عموماً وظیفه و مسئولیت انبارداری و تخلیه و بارگیری را بر عهده دارد. در هر دو حال این خدمات تحت عنوان «هزینه‌های گمرکی» خوانده می‌شود.<sup>۱۹</sup>

میزان و نرخ و ماخذ دریافت این هزینه‌ها، در اماکن گمرکی، با تصویب هیئت دولت و در بنادر کشور توسط شورای عالی سازمان بنادر کشتیرانی وضع و برقرار می‌گردد.<sup>۲۰</sup>

شورای عالی علم‌انسانی و مطالعات فرهنگی

۱۹ - رضابنایی - پیشین، ص ۶۰.

۲۰ - بندج ماده ۲ قانون امور گمرکی. [بموجب ماده واحده مصوب ۱۳۳۹/۲/۲۲ سازمان بنادر و کشتیرانی در وزارت گمرکات و انحصارات تشکیل گردید. پس از انحلال وزارت گمرکات و انحصارات و تشکیل وزارت دارایی سازمان بنادر و کشتیرانی به وزارت دارایی منضم گردید. بعداً بموجب «قانون تغییر نام وزارت راه و ترابری» مصوب تیرماه ۱۳۵۳، سازمان بنادر و کشتیرانی به وزارت راه و ترابری وابسته شد. قبل از آن طی ماده واحده خرداد ۱۳۵۲ سه تبصره به ماده ۲ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی اضافه شده بود که بموجب تبصره ۱ آن افزایش نرخ حقوق و عوارض بندری (۱-حق ورود کشتی به دهانه بندر ۲- حق ورود کشتی به بندر ۳- حق بارگیری و تخلیه در آبهای بندر ۴- عوارض فانوس‌های دریایی ۵- عوارض بندری کالاهای وارده ۶- عوارض بندری کالاهای صادره ۷- عوارض بهداشت بندری) تا ۳۰ درصد و همچنین معافیت یا کاهش نرخ‌ها به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی موکول گردید. افزایش بیش از ۳۰ درصد و همچنین حذف یا افزایش یا تغییر عناوین حقوق و

داشت که نرخ‌های انبارداری ذکر شده در جداول (۴) و (۵) برای مواقعی است که کالا در انبارهای مسقف و با دیواره‌های کامل نگهداری شود. در غیر این صورت چنانچه کالا در محوطه‌های سرپوشیده بدون دیوار موسوم به «هانگار» یا «سوله» نگهداری شود، نرخ انبارداری مذکور ۲۵ درصد تقلیل می‌یابد و معادل ۷۵ درصد دریافت می‌شود. این تخفیف، در صورتیکه کالا در محوطه غیرمحصور قرار داده شود تا ۴۰ درصد افزایش می‌یابد و در این صورت نرخ مورد محاسبه ۶۰ درصد نرخ‌های مورد نظر خواهد بود.

نرخ‌های تصاعدی جداول فوق، هر واردکننده دوراندیشی را به فکر ترخیص سریع محموله خود و امیدارد. اگر مدت توقف کالا طولانی شود، با توجه به اینکه هزینه انبارداری به مآخذ روز تعلق (ونه بصورت مرحله‌ای یا پلکانی) دریافت می‌شود، ممکن است سودآوری هر تجارتی را به مخاطره افکند.

برای محاسبه هزینه انبارداری، وزن ناخالص کالا در مدت توقف آن (بعد از کسر معافیت) ضرب می‌شود و حاصل باید در نرخ انبارداری روز تعلق نیز ضرب شود. (هزینه

انبارداری = مدت × نرخ انبارداری × وزن ناخالص) برای تخمین هزینه انبارداری و وقوف بیشتر از رابطه آن با توقف کالا، کافی است که بدانیم کالایی با وزن مثلاً ۵۰۰۰ تن در بنادر کشور اگر قبل از پانزده روز ترخیص شود، انبارداری بدان تعلق نمی‌گیرد. ولی اگر مدت توقف آن از پانزده روز بیشتر شود، بزاء هر روز اضافی مبلغ ۲۵۰ تومان هزینه انبارداری باید پرداخت شود. اگر مدت توقف بعد از کسر معافیت پانزده روزه اولیه، به حداکثر تا پانزده روز دوم برسد، این نرخ ثابت می‌ماند ولی اگر مدت توقف بیشتر شود، از روز شانزدهم به محموله فوق روزانه مبلغ پنج هزار تومان هزینه انبارداری تعلق خواهد گرفت و این نرخ از روز اول احتساب انبارداری (پس از کسر معافیت ۱۵ روزه) محاسبه میشود و تا ۳۰ روز مآخذ فوق ثابت می‌ماند.

برای توقف‌های بیش از ۳۰ روز تا ۴۵ روز، کالای مورد نظر روزانه باید بیست هزار تومان انبارداری بپردازد. که ۸ برابر نرخ اولیه است. یعنی اگر این کالا ۴۰ روز (بعد از کسر معافیت) در گمرک متوقف باشد، مجموعاً بدان هشتصد هزار تومان

عوارض بندری با تصویب کمیسیون دارایی مجلس امکان‌پذیر است. هزینه‌های تخلیه و بارگیری و باربری و انبارداری و خدمات فوق‌العاده که سازمان بنادر و کشتیرانی مسئولیت اجرای آن را بعهده می‌گیرد، «هزینه‌های بندری» تلقی می‌شود و تعیین میزان و شرایط دریافت و اعطای معافیت و تغییر عناوین آنها با تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی خواهد بود. [با استفاده از: مجموعه کامل قوانین مالی و محاسباتی [تهران: انتشارات زرین، ۱۳۵۵]، صص ۹۷۰ و ۹۷۷ و ۹۸۵.

۲۱ - ماده ۴ آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی. مصوب ۱۳۵۰.

جدول (۴): نرخ انبارداری در اماکن گمرکی (مصوبه ۶۹/۸/۹ هیئت وزیران) تاریخ اجراء:

۶۹/۸/۲۳

ردیف	مدت توقف کالا	واحد	نرخ برای هر تن
۱	تا ۱۵ روز *	روزانه	۵ ریال
۲	۱۶ تا ۳۰ روز	"	۱۰ "
۳	۳۱ تا ۴۵ روز	"	۲۵ "
۴	۴۶ تا ۶۰ روز	"	۴۵ "
۵	۶۱ تا ۹۰ روز	"	۵۰ "
۶	۹۱ تا ۱۲۰ روز	"	۱۰۰ "
۷	۱۲۱ روز ببالا	"	۲۰۰ "

\* پس از کسر معافیت های قانونی

جدول (۵): نرخ انبارداری در بنادر کشور (مصوبه چهل و پنجمین اجلاس شورای عالی

بنادر ۶۰/۹/۲۳)

ردیف	مدت توقف کالا	واحد	نرخ برای هر تن
۱	تا ۱۵ روز *	روزانه	۵ ریال
۲	۱۶ تا ۳۰ روز	"	۱۰ "
۳	۳۱ تا ۴۵ روز	"	۴۰ "
۴	۴۶ تا ۶۰ روز	"	۶۰ "
۵	۶۱ تا ۹۰ روز	"	۱۰۰ "
۶	۹۱ روز ببالا	"	۲۰۰ "

\* بعد از کسر معافیت های قانونی

انبارداری تعلق می‌گیرد. بهمین ترتیب با توقف بیشتر کالا در انبار، هزینه انبارداری افزایش می‌یابد. در نهایت اگر مدت توقف از ۹۰ روز بیشتر شود، صاحب کالای مزبور روزانه باید یکصد هزار تومان هزینه انبارداری پرداخت کند. در مثال بالا اگر فرض کنیم مدت توقف کالا از آغاز ورود تا ترخیص آن ۱۱۵ روز شود، پس از ۱۵ روز معافیت، برای صدور باقیمانده، مبلغ انبارداری رقمی بالغ بر ده میلیون تومان می‌شود!

البته نرخ انبارداری در اماکن گمرکی نسبت به نرخ انبارداری در بنادر کشور ملایم تر و ضرایب افزایشی آن از شدت کمتری برخوردار است. اما در گمرکات نیز پس از ۱۲۰ روز، هزینه انبارداری برای هرتن دوستان ریال منظور می‌شود که در جداول (۴) و (۵) نشان داده شده است.

### هزینه انبارداری کانتینر:

کانتینر (Container) ظروف و محفظه‌های مخصوص حمل کالا است که قابل انتقال از وسیله‌ای به وسیله دیگر می‌باشد. بعبارت دیگر از روی واگن یا کفی کامیون یا عرشه کشتی جدا شده و در اماکن گمرکی تخلیه و یا بوساطت نقلیه دیگری منتقل می‌گردند. این محفظه‌ها بدلیل مسدود بودن و همچنین استحکام، در حمل و نقل و جابجایی کالاها کاربرد موثری داشته و

بهمین دلیل اکثر کالاها به منظور سهولت در حمل و نقل و حفاظت در مقابل خسارات احتمالی و پیش‌گیری از ضایعات ناشی از عوامل جوی، در این محفظه‌ها حمل می‌شوند.<sup>۲۲</sup>

هزینه انبارداری کانتینرها، از جداول (۴) و (۵) محاسبه نمی‌شود بلکه برای آنها نرخ‌های مستقلی در نظر گرفته شده است. این نرخ‌ها مطابق جدول (۶) است.

طبق تصویب شورای عالی سازمان بنادر و کشتیرانی کلیه کانتینرهای وارده یا صادره اعم از پیریا خالی به مدت ۷ روز از تاریخ ورود به ترمینال بندر از پرداخت هزینه انبارداری معاف می‌باشند و چنانچه بعد از انقضای هفت روز از ترمینال خارج نگردند هزینه انبارداری از روز ورود آنها محاسبه و وصول می‌شود. این هزینه در هر حال از شرکت‌های کشتیرانی وصول می‌شود.

چنانچه محتوی کانتینر موضوع چند بارنامه و به‌چند صاحب کالا تعلق داشته باشد\* (L.C.L.) در صورت تخلیه [کالاهاى مذکور] در بندر، هزینه باربری و انبارداری کالا طبق تعرفه کالای عمومی از صاحبان هر کالا وصول خواهد شد.<sup>۲۳</sup>

### ۲ - خدمات باربری، تخلیه، بارگیری

انجام خدمات تخلیه و بارگیری وسائط نقلیه و نقل و تحویل کالا و بازکردن و بستن و باربری بسته‌ها در اماکن گمرکی یا بندر و

\* Less Than Container Load - L.C.L.

۲۲ و ۲۳ - رضابنایی، پیشین، صص ۱۸۰ - ۶۸.

جدول (۶): نرخ انبارداری کانتینرها (مصوبه شورای عالی سازمان و بنادر کشور) تاریخ اجراء

۶۶/۷/۱

واحد	کانتینر ۴۰ فوتی		کانتینر ۲۰ فوتی		مدت توقف کانتینر	شماره
	بدون شاسی	با شاسی	بدون شاسی	با شاسی		
روزانه	۸۰۰ ریال	۴۰۰ ریال	۴۰۰ ریال	۲۰۰ ریال	تا ۱۵ روز	۱
"	۱۶۰۰ "	۸۰۰ "	۸۰۰ "	۴۰۰ "	۱۶ تا ۳۰ روز	۲
"	۲۴۰۰ "	۱۲۰۰ "	۱۲۰۰ "	۶۰۰ "	۳۱ تا ۴۵ روز	۳
"	۳۲۰۰ "	۱۶۰۰ "	۱۶۰۰ "	۸۰۰ "	۴۶ تا ۶۰ روز	۴
"	۴۰۰۰ "	۲۰۰۰ "	۲۰۰۰ "	۱۰۰۰ "	۶۱ روز به بالا	۵

بنگاههایی که میخواهند عمل تخلیه و باربری و بارگیری کالا در اماکن گمرکی و یا بندری را با وسایل اختصاصی خود انجام دهند - باستثنای راه آهن دولتی ایران - ترتیب اثر دهند. مگر اینکه هزینه تخلیه و باربری و بارگیری را طبق تعرفه بصورت کامل پردازند و مسئولیت هرگونه ضرر و زیانی را که از ناحیه باربردن شخصی آنان متوجه اداره گمرک یا بندر گردد بعهده بگیرند.<sup>۲۵</sup> در مواقعی که با موافقت گمرک، کالایی در اماکن غیرگمرکی یا غیربندری تخلیه یا تحویل شود، هزینه ای دریافت نمی شود. ولی در صورتیکه قسمتی از این عملیات توسط گمرک یا بندر انجام شود، ۲۰ درصد هزینه های متعلقه دریافت خواهد شد.<sup>۲۶</sup>

کالاهای صادراتی از پرداخت ۷۵ درصد هزینه های فوق کلاً معاف هستند.<sup>۲۷</sup>

همچنین انجام سایر عملیاتی که برای تشریفات گمرکی و تحویل کالا پیش بیاید بعهده صاحبان کالا میباشد. لیکن اداره کل گمرک یا سازمان بنادر و کشتیرانی میتوانند در هر یک از ادارات گمرکی و بنادر که مقتضی بدانند با تاسیس سرویس های لازم، تمام یا قسمتی از عملیات مذکور را برعهده بگیرند. در این صورت هزینه های متعلقه طبق نرخ هایی که با رعایت نوع عملیات و میزان هزینه آنها توسط هیئت دولت یا مراجعی که از طرف قانونگذار مجاز به تعیین آن هستند، تصویب می شود از صاحبان کالا دریافت می شود.<sup>۲۴</sup>

در صورتیکه گمرک یا بندر چنین خدماتی را ارائه نمایند و تجهیزات لازم برای تخلیه و بارگیری و باربری را در اختیار داشته باشند، دیگر نمی توانند به تقاضای اشخاص یا

۲۴ - گمرک جمهوری اسلامی ایران، پیشین، ماده ۵ آئین نامه.

۲۵ - همان، تبصره ۲ ماده ۵ آئین نامه. ۲۶ و ۲۷ - همان، تبصره ۱ ماده ۵ آئین نامه.

کالای کابوتاژی<sup>۲۸</sup> در گمرک مبدا هزینه باربری را بـمـاخـذ تعیین شده برای کالای صادراتی و در گمرک مقصد بـمـاخـذ تعیین شده کالای وارداتی خواهد پرداخت.<sup>۲۹</sup>

## حمل یکسره

حمل یکسره نوعی انتقال کالا از یک گمرک به گمرک دیگر قبل از انجام تشریفات قطعی گمرکی است. در حمل یکسره، کالا در گمرک ورودی (دراماکن گمرکی یا بندری) تخلیه نمی‌شود، بلکه مستقیماً به وسیله حمل دیگری منتقل و یا با همان وسیله اولی به گمرک دیگری که مجاز و مجهز برای انجام تشریفات گمرکی است، حمل می‌گردد.

حمل یکسره از لحاظ تقسیم بندی رویه های گمرکی دقیقاً همان ترانزیت داخلی است [ترانزیت داخلی انتقال کالای گمرک

نشده از یک گمرکخانه مجاز (مبدأ) به گمرکخانه مجاز دیگر (مقصد) را

میگویند. ماده ۱۲۲ آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی] با این تفاوت که قطعاً در حمل یکسره کالای ورودی به کشور در گمرکخانه مبدأ (مرزی) بدون تخلیه و پیاده شدن با همان وسیله حمل مستقیماً و با انجام همان تشریفات و

عنوان ترانزیت داخلی به تقاضای قبلی حامل [ کالا ] به گمرکخانه مجاز در داخل کشور انتقال داده می‌شود.<sup>۳۰</sup>

چنانچه گمرک با حمل یکسره کالایی، به داخل کشور موافقت نماید، در صورتیکه عملیات باربری در اماکن گمرکی یا بندری بوسیله سرویس باربری گمرک یا بندر انجام گیرد هزینه باربری کلاً، و اگر قسمتی از عملیات باربری بوسیله گمرک یا بندر انجام گیرد ۲۰ درصد و اگر هیچگونه عملیات باربری انجام نگیرد ۱۰ درصد هزینه باربری دریافت می‌شود.<sup>۳۱</sup>

در خصوص حمل یکسره، با توجه باینکه در قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی آن تعریف دقیقی از این اصطلاح نشده و ضوابط

۲۸ - کابوتاژ عبارت از حمل کالا از یک نقطه به نقطه دیگر کشور از راه دریا یا رودخانه مرزی است. و کالایی که از لحاظ نزدیکی راه یا رعایت صرفه تجاری از یک نقطه به نقطه دیگر کشور با عبور از خاک کشور دیگری نیز حمل شود، مشمول مقررات کابوتاژ می‌شود. (ماده ۲۳۴ آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی)

۲۹ - گمرک جمهوری اسلامی ایران، پیشین، تبصره ۱ ماده ۵.

۳۰ - رضا بنایی، پیشین، ص ۶۲.

۳۱ - گمرک جمهوری اسلامی ایران، پیشین، تبصره ۲ ماده ۵ آئین نامه

نظربه حجم افزون واردات در مبادی کشور و ضرورت انتقال سریع کالا به کارخانجات یا بازار مصرف و پرهیز از پرداخت هزینه‌های اضافی، حمل یکسره در واردات کشور، روز بروز جایگاه بیشتری می‌یابد.

می‌یابند، در گمرک مبدأ، بر مبنای دخالت گمرک یا بندر و نقش آنها در این عملیات (بر مبنای آنچه که در صفحات قبل آمده است) از ۱۰ تا ۱۰۰ درصد هزینه‌های مربوط به خدمات تخلیه و باربری و بارگیری دریافت می‌شود. ولی در گمرک مقصد، در هنگام ترخیص کالا، این هزینه‌ها بطور کامل و ۱۰۰ درصد دریافت خواهد شد. بنابراین کالای حمل یکسره این هزینه‌ها را دوبار پرداخت می‌کند. یکبار در گمرک مبدأ و بار دیگر در گمرک مقصد. (آخرین ماخذ هزینه‌های تخلیه و بارگیری و باربری در جداول ۷ و ۸ و ۹ آمده است)

مشخصی نیز برای آن ارائه نگردیده همواره ابهامات زیادی وجود داشته و منشاء اختلافات بسیاری بوده است. علی‌رغم آن بدلیل حجم روز افزون واردات در مبادی ورودی کشور و ضرورت انتقال سریع کالا به کارخانجات یا بازار مصرف و پرهیز از پرداخت هزینه‌های اضافی، حمل یکسره در واردات کشورما روز بروز جایگاه بیشتری می‌یابد. بهمین دلیل ضرورت رفع این ابهامات و گنجانیدن تعریف و ضوابط دقیقی از آن در قانون امور گمرکی و آئین نامه اجرایی آن بشدت احساس می‌شود.

قدر مسلم آنکه، حمل یکسره، لزوماً بوسیله «همان وسیله حمل» بجز در مواردی که کالا توسط واگن یا کامیون وارد می‌شود مصداقی نخواهد داشت. بلکه اصل در حمل یکسره عدم تخلیه کالا در اماکن گمرکی یا بندری و بارگیری مجدد آن است. بهمین لحاظ بسیاری از کالاهایی که از طریق کشتی وارد می‌شود، مستقیماً روی کامیون تخلیه و بگمرکات داخلی «حمل یکسره» می‌گردد.

در هر حال، در مورد کالاهایی که بصورت حمل یکسره به گمرکات داخل کشور انتقال



جدول (۷): نرخ خدمات باربری، تخلیه، بارگیری و.... در اماکن گمرکی  
(مصوب ۱۳۶۹/۸/۹ هیئت وزیران)

عنوان خدمات	نوع خدمات	واحد	نرخ (ریال)	ملاحظات
۱ باربری	واردات	تن	۲۲۰	-
	صادرات	تن	۸۰	(۷۵٪ معافیت نسبت به واردات)
	↑ ↓	تن	۲۲۰	خدمات توسط گمرک انجام می شود (۱۰۰٪ مـاخـذ)
		تن	۶۴	بخشی از خدمات با گمرک است (۲۰٪ مـاخـذ)
۲ تخلیه و بارگیری	واردات	تن	۱۵۰۰	-
	صادرات	تن	۳۷۵	(۷۵٪ معافیت نسبت به واردات)
	↑ ↓	تن	۱۵۰۰	خدمات توسط گمرک انجام می شود (۱۰۰٪ مـاخـذ)
		تن	۳۰۰	بخشی از خدمات با گمرک است (۲۰٪ مـاخـذ)
۳ معافی و بارچینی روی وسیله	واردات	تن	۲۲۰	-
	صادرات	تن	۶۰	(۷۵٪ معافیت نسبت به واردات)
	↑ ↓	تن	۲۲۰	خدمات توسط گمرک انجام می شود (۱۰۰٪ مـاخـذ)
		تن	۴۸	بخشی از خدمات با گمرک است (۲۰٪ مـاخـذ)
		تن	۲۴	بخشی از خدمات با گمرک است (۲۰٪ مـاخـذ)

جدول (۸): نرخ مجموع خدمات باربری، تخلیه و بارگیری و.... در اماکن گمرکی

عنوان خدمات	نوع خدمات	واحد	نرخ (ریال)	ملاحظات
باربری، تخلیه،	واردات	تن	۲۰۶۰	-
بارگیری و	صادرات	تن	۵۱۵	(۷۵٪ معافیت نسبت به واردات)
بارچینی روی وسایل	حمل	تن	۲۰۶۰	کلیه خدمات با گمرک (۱۰۰٪ مـاخـذ)
حمل (مجموعاً " )		تن	۴۱۲	بخشی از خدمات با گمرک (۲۰٪ مـاخـذ)
	یکسره	تن	۲۰۶	بدون خدمات گمرک (۱۰٪ مـاخـذ)

جدول (۹): نرخ خدمات باربری، تخلیه، بارگیری، خن کاری و صفافی در بنادر  
(مصوبه ۶۰/۹/۲۳ شورای عالی بنادر)

ردیف	عنوان خدمات	نوع خدمات	واحد	نرخ (ریال)	ملاحظات
۱	باربری	واردات	تن	۱۵۰۰	شامل صفافی در انبار و محوطه و بارگیری به وسائط حمل و نقل هم هست
		صادرات	تن	۳۸۰	-
		حمل یکسره	تن	۳۰۰	با کارگر (معادل ۲۰٪ نرخ باربری)
		واردات	تن	۶۰۰	با کارگر بندر (معادل ۴۰٪ نرخ باربری)
		حمل یکسره صادرات	تن	۷۵	-
۲	تخلیه با اسناد	واردات	تن	۱۸۰	شامل کالای حمل یکسره نیز می شود در هر حال از کالای وارداتی در بنادر وصول می گردد
		صادرات	تن	۹۵	-
۴	صفافی	روی وسایل حمل	تن	۳۸۰	صفافی روی کامیون یا واگن
۵	خن کاری	تخلیه از خن	تن	۳۸۰	خن کاری در بنادر شمالی بعهده سازمان بنادر و در بنادر جنوب بعهده شرکت های گشتیرانی است
		بارگیری از خن	تن	۹۵	-

«بخش چهارم»

بیمه (Insurance)

مدت قرارداد بیمه نیز طوری تنظیم می شود که کالا در تمام طول مسیر حمل تحت پوشش بیمه بوده و برای مدتی هم که کالا در مقصد، به دلیل انجام تشریفات گمرکی معطل می ماند، این پوشش برقرار باشد؛ مثلاً، در بیمه نامه قید می شود که مدت بیمه نامه ۳۰ روز بعد از ورود به مرز تا تحویل کالا به انبار صاحب کالا (هر کدام که زودتر اتفاق افتد). این مدت ممکن است ۶۰ یا ۹۰ یا ۴۵ روز هم قید شود و در هر حال بستگی به توافق دو طرف (بیمه گرو بیمه گزار) دارد.

نرخ حق بیمه نیز با توجه به نوع کالا و شرایط حمل و سایر مشخصات و ویژگیهای

یکی از شرایط ثبت سفارش کالاها، بیمه کردن آنهاست. امروزه به دلیل خطراتی که کالاها را در مسیر حمل از مبدا تا مقصد و همچنین در مدت توقف آن در گمرک تهدید می کند، کمتر خریداری بدون دردست داشتن قرارداد بیمه معتبر، نسبت به حمل کالای خود اقدام می کنند. و اصولاً بانکها به لحاظ حفظ منافع و سرمایه های ملی، بیمه را جزء شرایط گشایش اعتبارات خود قرار داده اند.

نرخ حق بیمه اتومبیل سواری که به گمرکات وارد می شود در صورتیکه فاقد بیمه نامه معتبر باشد ۴ در هزار ارزش اتومبیل محاسبه و دریافت می شود.

فروردین ماه سال ۱۳۱۷ کلیه کالاهای موجود در دفاتر گمرکی را از روز ورود برای تمام مدت توقف آن در گمرک در مقابل آتش سوزی نزد شرکتهای بیمه داخلی بیمه نموده و حق بیمه را از صاحبان کالا در موقع مرخص کردن جنس وصول نماید مگر اینکه صاحب کالا قبلاً اسناد بیمه خود را به گمرک ارائه داده باشد.

ماده مذکور، کالاهای موجود در گمرک را صرفاً در مقابل خطر آتش سوزی بیمه میکند. بعداً در سال ۱۳۵۰ بموجب ماده ۵ قانون امور گمرکی، علاوه بر خطر آتش سوزی، خطرات انفجار و اشتعال نیز اضافه گردید. متن ماده یاد شده چنین است:

ماده ۵ قانون امور گمرکی - «اداره کل گمرک مکلف است کالای موجود در گمرک و بین راهی ترانزیت داخلی ادارتی\* را از هنگام تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن بصاحب آن یا نماینده او، در مقابل خطرات

معامله متفاوت و نهایتاً موکول به توافق دوطرف می باشد. حق بیمه ای که از طرف بیمه گزار به بیمه گر پرداخت می شود، در احتساب ارزش کالا در گمرک منظور می شود.\*

همچنانکه ذکر شده است، ممکن است کالا در هنگام توقف در گمرک مواجه با خطرانی گردد. تامین خسارت ناشی از این خطرات در صورتیکه کالا دارای بیمه نامه معتبر بوده و پوشش لازم را در خصوص آن خطرات دارا باشد، بعهده شرکت بیمه است. در غیر این صورت گمرک با توجه به اختیارات قانونی که دارد، راساً نسبت به بیمه نمودن کالا اقدام کرده و حق بیمه را از صاحب کالا وصول میکند. این اختیار در مواردی هم که کالا دارای بیمه نامه معتبر بوده ولی مدت آن منقضی شده و ذی نفع الحاقیه یا تمدید آنرا ارائه نکند نیز محفوظ است.

بموجب ماده (۶) قانون بودجه سال ۱۳۱۷، اداره گمرک مجاز است از تاریخ اول

\* به بخش اول مراجعه شود.

\* ترانزیت داخلی عبارت از آن است که کالای گمرک نشده از گمرک خانه مجاز به گمرک خانه دیگری حمل و تحویل شود. اگر این امر توسط گمرک و با وسائط نقلیه دولتی انجام شود ترانزیت داخلی اداری نامیده می شود. (ماده ۱۲۲ آیین نامه اجرائی قانون امور گمرکی - مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰)

ناشی از آتش سوزی، انفجار و اشتعال بیمه نموده و حق بیمه متعلق را در موقع ترخیص از صاحبان کالا وصول کند. در صورتیکه کالای تحویل بگمرک در مقابل خطرات یادشده بموجب بیمه نامه معتبر بیمه بوده و در موقع ورود کالا و تحویل بگمرک يك نسخه معتبر از بیمه نامه بگمرک مربوط تسلیم شده باشد تا زمانیکه بیمه نامه مزبور دارای اعتبار بوده و مدت آن منقضی نشده باشد حق بیمه دریافت نخواهد شد.»

بنابراین کلیه کالاهای موجود در گمرک اعم از وارداتی یا صادراتی، در صورت فقدان بیمه نامه معتبر، از طرف گمرک در قبال خطرات آتش سوزی، اشتعال و انفجار نزد شرکت بیمه ایران بیمه شده و حق بیمه آن مطابق جدول (۱۰) محاسبه و دریافت می شود.

در صورت بروز حوادث دیگر که منجر به از بین رفتن و یا خسارت و ضایع و یا فاسد شدن کالا گردد، پرداخت غرامت خسارات از طرف گمرک صورت گرفته و هزینه آن از محل وجوهات دریافتی بابت انبارداری تامین میگردد<sup>۳۲</sup> و اگر این محل تکافوی خسارات را نکند از محل سایر

درآمدهای گمرکی پرداخت خواهد شد<sup>۳۳</sup> مشروط بر آنکه خسارات وارده ناشی از کیفیت خود کالا یا بدی بسته بندی و یا قوه قهریه (فورس ماژور) نباشد.

نرخ حق بیمه ای که در حال حاضر گمرک بر اساس قرارداد منعقد<sup>۳۴</sup> با شرکت سهامی بیمه ایران دریافت میکنند از ۱/۷۵ در هزار ارزش مبنای گمرکی تا ۴/۵ در هزار ارزش مبنای گمرکی با توجه بمدت توقف کالا تعیین شده است.

#### نرخ بیمه اتومبیل سواری

نرخ حق بیمه اتومبیل سواری که به گمرکات وارد می شود در صورتیکه فاقد بیمه نامه معتبر باشد ۴ در هزار ارزش اتومبیل محاسبه و دریافت می شود.\*

#### نرخ بیمه کالاهای فاقد بیمه نامه معتبر

همچنانکه قبلاً ذکر گردید کالاهای تجاری معمولاً با بیمه نامه معتبر حمل می شوند. اما در مواردی از مبادلات کشورها، بویژه مبادلات مرزی یا پیله وری و یا کالاهائی که از طریق لنج از کشورهای همجوار وارد گمرکات میگردند، ممکن است کالا بیمه نشود، در این صورت گمرک نرخ

۳۲ و ۳۳ - ماده ۴۶ - قانون امور گمرکی مصوب ۱۳۵۰/۳/۳۰

۳۴ - قرارداد شماره ۹۳/۱ مورخ ۱۳۵۶/۱/۳۱ ورقه الحاقی شماره ۴ نمایندگی دولتی شرکت سهامی بیمه ایران - بخشنامه شماره ۵۳/۳۷/۳۲۹ مورخ ۱۳۵۶/۲/۱۴ اداره کل نظارت گمرک ایران

\* بخشنامه شماره ۶۰/۱۱/۱۶/۷۰۱/۱۶/۴ مورخ ۵۲/۳/۲۰ و ۱۱۴۹۹/۷۹۱/۲۴۱/۷۳ سال ۱۳۶۴ گمرک ایران

جدول (۱۰): نرخ حق بیمه در گمرک

ردیف	مدت توقف کالا	نرخ حق بیمه	ماخذ
۱	۳۰ روز و کمتر	۱/۷۵ در هزار	ارزش مینا
۲	۳۱ روز لغایت ۶۰ روز	۲/- در هزار	ارزش مینا
۳	۶۱ روز لغایت ۹۰ روز	$2 \frac{1}{4}$ در هزار	ارزش مینا
۴	۹۱ روز لغایت ۱۲۰ روز	۲/۵ در هزار	ارزش مینا
۵	۱۲۱ روز لغایت ۱۵۰ روز	۳/- در هزار	ارزش مینا
۶	۱۵۱ روز لغایت ۱۸۰ روز	۲/۵ در هزار	ارزش مینا
۷	۱۸۱ روز لغایت ۲۱۰ روز	۴/- در هزار	ارزش مینا
۸	۲۱۱ روز به بالا	۴/۵ در هزار	ارزش مینا

دولتی، ورود اتومبیل توسط دانشجویانی که بدلائیل فعالیتهای سیاسی به نفع جمهوری اسلامی ایران اخراج می شدند و بالاخره ورود اتومبیل توسط فارغ التحصیلان ایرانی مقیم خارج که بوطن باز می گشتند، از جمله مواردی است که تحت پوشش آن انواع اتومبیلهای خارجی وارد کشور شده و به بازار مصرف راه یافته است.

واردات اتومبیل سواری با استفاده از مصوبه اخیر توسط فارغ التحصیلان ایرانی مقیم خاراج که اصطلاحاً به «اتومبیل دانشجویی» موسوم شده است، بیشترین میزان را در واردات اتومبیل داشته است. «اتومبیل دانشجویی» ابتدا در سال ۱۳۶۲ طی مصوبه ای مجاز شد. که بدلیل تبعات آن در سال ۱۳۶۴ لغو گردید.

حق بیمه را معادل ۳ درصد ارزش CIF کالا منظور می کند.<sup>۵</sup>

«بخش پنجم»

اتومبیل دانشجویی

گرچه در سال ۱۳۵۸ بدستبال پیروزی انقلاب اسلامی ایران، ورود اتومبیل سواری به کشور غیرمجاز اعلام گردید، اما ورود اتومبیل هیچگاه بصورت مطلق بکشور غیرمجاز نبوده است. ورود اتومبیل توسط معلولین، اجازه ورود اتومبیل به معاودین عراقی، ورود اتومبیل با استفاده از مجوز و تصویب نامه های خاص بویژه جهت تامین نیازهای برخی از وزارتخانه ها و سازمانهای

۵. بخشنامه شماره ۷۳/۱۵/۷۱۹ مورخ ۱۳۵۹/۱/۲۰ گمرک ایران

بنابراین کلیه کالاهای موجود در گمرک اعم از وارداتی یا صادراتی، در صورت فقدان بیمه نامه معتبر از سوی گمرک برای خطرات آتش سوزی، اشتعال و انفجار به نفع شرکت بیمه ایران بیمه شده و حق بیمه آن مطابق جدول (۱۰) محاسبه و دریافت می‌شود.

ولی بموجب قانون بودجه سال ۱۳۷۰ و رود اتومبیل سواری ممنوع اعلام شد. نهایتاً به کسانی که تا قبل از سال مذکور اتومبیل خود را در خارج اکتیاع کرده‌اند و حائز شرایط مصوبه می‌باشند، شش ماه فرصت داده شد تا آنرا از گمرک ترخیص کنند.

در تاریخ ۱۹/۳/۷۰ قانون جدیدی با عنوان «قانون مقررات مربوط به خودروی سواری در موارد خاص» به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید که پس از تصویب شورای نگهبان و طی مراحل قانونی در نیمه اول تیرماه ۱۳۷۰ جهت اجرا ابلاغ گردیده است.<sup>۳۵</sup>

### محاسبه حقوق گمرکی و سودبازرگانی

۱ - صاحبان اتومبیل‌های وارده از پرداخت ۱۵ درصد حق ثبت سفارش و ۱ درصد کارمزد مراکز تهیه و توزیع معاف هستند.

بجای آن تصویب‌نامه دیگری وزارت صنایع سنگین را مکلف کرد که به فارغ‌التحصیلان مقیم خارج از کشور و ماموران ثابت دولت در خارج یک‌دستگاه اتومبیل ساخت داخل بصورت خارج از نوبت تحویل دهد.

در قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۶۵ مجلس شورای اسلامی ورود اتومبیل سواری را ممنوع کرد و در واقع اختیار آزاد نمودن ورود اتومبیل سواری را از هیئت دولت سلب نمود. اما واردات خودرو برای نیروهای نظامی و نمایندگان سیاسی و ترانزیت‌های خارجی طی شرایطی بلامانع اعلام شد.<sup>۳۶</sup>

در تاریخ ۱۷/۵/۱۳۶۹ هیئت دولت با استفاده از تبصره ۴۴ قانون برنامه اول توسعه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی کشور، مجدداً ورود اتومبیل سواری را توسط فارغ‌التحصیلان و کارمندان دولت مجاز نمود.<sup>۳۶</sup>

این مصوبه تا پایان سال ۶۹ اجرا گردید

۳۵ - تبصره‌های ۱ و ۲ ماده ۴۴ قانون مقررات صادرات و واردات سال ۱۳۶۶

۳۶ - برای اطلاع بیشتر از تاریخچه ورود اتومبیل سواری ر. ک به: همایونفریحیانی، «اتومبیل دانشجویی و کارمندی، یک تاریخچه و یک بررسی» صنعت حمل و نقل شماره ۹۰ (مهر ۶۹)، ص ۵۶.

«متن قانون بشرح زیر است:

## ۲- نرخ فعلی حقوق گمرکی و سودبازرگانی بشرح زیر است:

سودبازرگانی

حقوق گمرکی

%۲۷۵

%۲۵

- تا ارزش سیف ۱۰۰۰۰۰ ریال

- نسبت به مازاد ۱۰۰۰۰۰ ریال تا

%۳۵۵

%۴۵

۲۰۰۰۰۰ ریال

- نسبت به مازاد ۲۰۰۰۰۰ ریال تا

%۴۲۵

%۷۵

۳۰۰۰۰۰ ریال

- نسبت به مازاد ۳۰۰۰۰۰ ریال تا

%۵۲۵

%۷۵

۴۰۰۰۰۰ ریال

► «قانون مقررات مربوط به ورود خودروی سواری در موارد خاص»

ماده واحده - ورود خودروی سواری به صورت بدون انتقال ارز، در موارد زیر از شمول حکم ممنوعیت ورود دائم یا موقت خودروی سواری توسط اشخاص حقیقی و حقوقی، مستثناء می باشد.

۱ - ورود خودروی سواری توسط نمایندگان گسهای سیاسی کشورهای خارجی (کنسولی، بین المللی) و همچنین ترانزیت خارجی با رعایت مقررات مربوط.

۲ - ورود موقت خودروی سواری توسط پیمانکاران خارجی دستگاههای اجرایی با تصویب هیات وزیران، مشروط بر آن که در مدت مشخصی خودروی وارد شده را از کشور خارج نمایند.

۳ - ورود خودروی سواری توسط هریک از فارغ التحصیلان ایرانی دانشگاههای خارجی با مدرک تحصیلی فوق لیسانس و بالاتر که مورد تایید وزارت فرهنگ و آموزش عالی بوده و پس از پیروزی انقلاب اسلامی بکشور مراجعت نموده یا می نمایند، برای یکبار براساس ضوابطی که به تصویب هیات وزیران می رسد.

۴ - ورود خودروی سواری توسط کارگران ایرانی شاغل در خارج از کشور و ماموران ثابت دستگاههای دولتی در خارج از کشور، برای یکبار براساس ضوابطی که به تصویب هیات وزیران می رسد.

۵ - ورود آمبولانس بصورت اهدایی یا غیراهدایی جهت دستگاههای دولتی و نهادهای انقلابی

۶ - در سایر موارد ضروری به پیشنهاد وزارت صنایع سنگین و تصویب هیات وزیران

تبصره ۱ - وزارت صنایع سنگین مجاز است خودروهای سواری مورد نیاز برای بررسی امکان ساخت و همچنین خودروهای مخصوص جانبازان و معلولان که امکان ساخت آنها در داخل کشور نمی باشد را رسماً وارد نماید یا براساس ضوابطی که به تصویب هیات وزیران می رسد اجازه ورود آنها را صادر کند.

تبصره ۲ - سود بازرگانی مربوط به ورود خودروهای موضوع این قانون به پیشنهاد وزارت خانه های صنایع سنگین و بازرگانی و تصویب هیئت وزیران تعیین می گردد.

تبصره ۳ - خودروهای وارداتی باید دارای مشخصات ذیل باشند:

در گمرک منظور می‌شود، برای این اتومبیل مجموعاً باید ۱۶،۱۵۶،۱۷۸ ریال بابت حقوق گمرکی و سودبازرگانی مطابق محاسبات زیر به گمرک پرداخت نمود:

$$۳۴۴۵۰ + ۴۵۰۰ = ۳۸۹۵۰$$

DM/COOF

۳۸۹۵۰

$$\times ۴۰ = ۱۵۵۸۰۰۰ \text{ (نرخ برابری مارك)}$$

Rials/C&F

$$۱۵۵۸۰۰۰ \times \frac{۴}{۱۰۰} = ۶۲۳۲ \text{ (نرخ بیمه)}$$

Rials/ بیمه

$$۱۵۵۸۰۰۰ + ۶۲۳۲ = ۱۵۶۴۲۳۲$$

RIALS/CIF

$$K = ۱۵$$

$$B = ۶۴۲۳۲$$

$$= ۵۰۰۰۰ K (K + ۵) + B(K + ۳)$$

حقوق و سود

$$= ۵۰۰۰۰ \times ۱۵$$

$$(۱۵ + ۵) + ۶۴۲۳۲(۱۵ + ۳)$$

$$= ۱۶۱۵۶۱۷۸ \text{ ریال}$$

بهمین ترتیب نسبت به مازاد هریکصد هزار ریال که به ارزش اتومبیل افزوده می‌شود، به‌ماخذ سودبازرگانی ۱۰۰ درصد اضافه می‌شود.

۳- فرمول محاسبه حقوق گمرکی و سودبازرگانی اتومبیل سواری:

جهت سهولت محاسبه حقوق گمرکی و سودبازرگانی اتومبیل‌های سواری وارده میتوان از فرمول زیر استفاده نمود:

$$(K + ۵) + B(K + ۳) = ۵۰۰۰۰ k \text{ = حقوق و سود}$$

در این فرمول  $k$  تعداد یکصد هزار ریال‌های موجود در ارزش سیف اتومبیل و  $B$  باقیمانده آن پس از وضع  $k$  می‌باشد.

بعنوان مثال اگر حائز شرایط اقدام به واردات یکدستگاه بنز مدل E ۱۹۰ سال ۱۹۹۱ به ارزش FOB معادل ۳۴۴۵۰ مارك آلمان بنماید و ۴۵۰۰ مارك هم بابت کرایه حمل پرداخت کند، باتوجه باینکه نرخ بیمه اتومبیل سواری ۴ در هزار ارزش C&F

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

الف - بیش از ۵ سال از تولید آنها نگذشته باشد.

ب - دارای استانداردهائی باشد که از سوی وزارت خانه‌های صنایع سنگین و بازرگانی اعلام میگردد.

تبصره ۴ - خرید سواری دست اول از سازندگان کمپانی مادر (رنو، پژو و یا سازندگان داخلی که در آینده موافقت اصولی اخذ و تولید خواهند کرد) از طریق شرکتهای سازنده داخلی امکان پذیر است.



- ۱ - اتاق بازرگانی بین‌المللی. اینکوئترمز ۱۹۹۰، ترجمه مسعود طارم‌سری، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۰.
- ۲ - بنائی، رضا. آشنائی با مقررات گمرکی و ترخیص کالا. تهران: گمرک ایران، ۱۳۶۷.
- ۳ - پورمقیم، سیدجواد. تجارت بین‌الملل، نظریه‌ها و سیاست‌های بازرگانی. تهران: نشرنی، ۱۳۶۹.
- ۴ - فاطمی، علیمحمد. تعیین ارزش کالا در گمرک از نظر شورای همکاری گمرکی. تهران: گمرک ایران، ۱۳۵۳.
- ۵ - گمرک ایران، قانون امور گمرکی و آئین‌نامه و اجرائی آن- با آخرین اصلاحات، تهران: خرداد ۱۳۶۸.
- ۶ - گمرک ایران، تعیین ارزش در گمرک - ملاحظات اقتصادی، تهران: گمرک ایران، مرداد ۱۳۶۵.
- ۷ - موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، آشنائی با تعاریف و اصطلاحات بازرگانی - اقتصادی، تهران: ۱۳۶۸.

