

چالش ها و مشکلات ترخیص کالا در گمرک

سیده زهرا موسوی

کارشناسی ارشد رشته حقوق، گرایش تجارت بین الملل، دانشگاه آزاد نراق

چکیده

هدف این تحقیق بررسی مشکلات حقوقی ترخیص کالا در گمرکات داخلی ایران است. روش تحقیق توصیفی - تحلیلی است و با استفاده از منابع کتابخانه ای اطلاعات جمع آوری گردیده است. نتایج بررسی ها نشان داده است ترخیص کالا از گمرک مهم ترین فرآیند در زمینه واردات کالا به شمار آمده و لازم است در این فرایند قوانین و مقررات کشورها مورد توجه قرار گیرند. امروزه با پیشرفت فناوری و بکارگیری روش های نوین ارزیابی و نظارت بر ترخیص کالاها، راهکارهای بسیار ساده ای جهت ترخیص کالا در گمرکات ایران در پیش گرفته شده است که البته هنوز با شرایط آرمانی فاصله زیادی دارد و موانع زیادی برای تسریع در ترخیص کالاها وجود دارد. در این زمینه قوانین و مقررات گمرک نیاز به روز نیستند و لازم است راهکارهایی برای بهبود و تسریع در مراحل ترخیص در پیش گرفته شود. راهکارهایی مانند ارتقای سلامت اداری و الکترونیکی کردن گمرکات، ضرورت هماهنگی میان دستگاه های دخیل در تشریفات گمرکی، تخصصی نمودن گمرکات و مبارزه با قاچاق، استفاده از فناوری اطلاعات، افزایش هزینه فعالیت قاچاق در کشور، استفاده از کارکنان و مأموران کارآمد در گمرک و همکاری گمرکی با کشورهای همسایه و هم مرز با کشور می تواند در ترخیص کالا موثر واقع شود علاوه بر این بین قاچاق کالا و ترخیص به موقع کالاها در گمرک رابطه دو سویه وجود دارد. ترخیص سریع کالاها در گمرکات کشور موجب کاهش میزان قاچاق در کشور می شود چون با وجود کالاهایی که از مجرای قانونی وارد کشور شدند نیازی به قاچاق این کالاها احساس نمی شود. در مقابل قاچاق کالا نیز بر فعالیت گمرک در ترخیص کالا تاثیر گذار است. این امر نشان می دهد لازم است برای تثبیت و تسریع در ترخیص کالا، محدودیت های وارد شده بر قاچاق کالا بیشتر شود.

واژگان کلیدی: ترخیص کالا، گمرک، مشکلات حقوقی، قاچاق کالا

مقدمه

رشد سریع و پرشتاب تجارت بین المللی در آغاز قرن ۲۱ و پیچیده تر شدن محیط کاری و تاثیرات آن بر اقتصاد جهانی موجب گردیده تا بحث ساماندهی شبکه تجارت بیش از پیش مورد توجه قرارگیرد. این امر سازمان های منطقه ای و بین المللی را بر آن داشته که برای تسهیل و روان سازی رویه های مورد اجرا در تجارت بین الملل اهمیت زیادی قائل شوند. در این میان نقش موثر گمرکات در چرخه تجارت بین المللی بیش از هر زمان دیگری مشخص شده است. ارائه تسهیلات لازم، همزمان با انجام کنترل های مبادی ورودی کشورها از جمله نکات حائز اهمیتی است که در کلیه برنامه های ساماندهی تجارت بین الملل به نقش گمرک پرداخته است. درواقع تغییرات سریع در عرصه تجارت جهانی و نیز پیشرفتهای حاصل در سایه فن آوری نوین، وجود سازمانها را به تعامل پویای آنها با محیط درونی و بیرونی و نیز انعطاف پذیری در مواجهه با تغییرات وابسته کرده است. سازمان گمرک نیز به عنوان متولی اصلی ترخیص کالا در نیز بخاطر ماهیت فعالیتهایش و ارتباط مستمر با سازمانهای مختلف، بایدانعطاف پذیری و آمادگی رویارویی و انطباق با شرایط و موقعیت های مختلف را داشته باشد.

گمرک در تجارت بین المللی و رونق اقتصادی کشورها نقش کلیدی ایفا می کند. هر دادوستد تجاری مستلزم حداقل دو مداخله گمرکی است؛ یکی در امر صادرات و دیگری در امر واردات. از این رو روشن است روشی که با آن گمرکات هر کشوری امور خود را اداره می، کند تأثیر اساسی در هب جا جایی کالا در امتداد مرزهای بین المللی دارد و با توجه به روند اقتصاد جهانی، نیاز به ب ر کارگیری سیستم های مکانیزه اجتناب ناپذیر می باشد. گستردگی عرصه بهره برداری از فن اوری های ارتباطات در امور بازرگانی، تحولات و تغییرات پی درپی به انضمام پیچیدگی های خاص قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات کالا و خدمات و حجم بسیار زیاد اطلاعات جاری و در گردش در گمرک، همگی دست به دست یکدیگر داده و نشانگر این است که گمرک نقش کلیدی در تجارت کالاها دارد (علیپور وهمکاران، ۱۳۹۰: ۱۷۶).

اهمیت گمرک و ترخیص کالا تا بدان حد است که در کلیه عملیات تجاری ناظر بر صادرات یا واردات کالا در مقطعی با مرحله ترخیص کالا از گمرک روبه رو هستیم بر این اساس، انجام عملیات گمرکی و ترخیص کالا، در مراحل مختلف روند صادرات یا واردات امری الزامی می باشد، که در عمل پیچیدگی های این عملیات برای دست اندرکاران امور تجاری بخصوص کشورهای در حال توسعه مشکلات عمده ای را به دنبال دارد.

همسویی سازمان جهانی گمرک با سازمان جهانی تجارت در هدایت برنامه های تسهیلاتی تجارت از جمله مصادیق اعتبار حضور پررنگ گمرک در هر کشور و تأثیر مستقیم و غیر مستقیم این حضور موثر در زنجیره تامین تجارت خارجی، اقتصاد، بازخوردهای اجتماعی می باشد.

دراین تحقیق درصدد بررسی مشکلات حقوقی ترخیص کالا در گمرکات داخلی ایران هستیم واین سوال مطرح می شود مشکلات حقوقی ترخیص کالا در گمرکات داخلی ایران چیست؟

مبحث اول: مشکلات اجرایی و عملیاتی ترخیص کالا

همانطور که اشاره شد گمرک سازمانی است که در تجارت بین الملل و فرایند توسعه پایدار و همچنین تامین بخشی از منابع مالی کشور نقش کلیدی ایفا می کند. ماموریت اصلی سازمان گمرک، اعمال سیاستهای اقتصادی و صنعتی از طریق کنترل صادرات و واردات می باشد که مسلماً اعمال این سیاستها می تواند سهم عمده ای در شکوفایی هر کشور ایفا کند. یکی از وظایف بسیار مهم گمرک انجام تشریفات گمرکی می باشد. مقایسه مدت زمان لازم برای ترخیص کالا از گمرکات ایران با کشورهای اروپایی نشان می دهد که عملیات ترخیص کالا در گمرکات ایران بسیار وقت گیر و ناکارآمد می باشد. (صوری، ۱۳۷۷: ۵).

اهمیت گمرک و ترخیص کالا تا بدان حد است که در کلیه عملیات تجاری ناظر بر صادرات یا واردات کالا در مقطعی با مرحله ترخیص کالا از گمرک روبه رو می شویم. بر این اساس، انجام عملیات گمرکی و ترخیص کالا، در مراحل مختلف روند صادرات یا واردات امری الزامی می باشد، که در عمل پیچیدگیهای این عملیات برای دست اندرکاران امور تجاری بخصوص کشورهای در حال توسعه مشکلات عمده ای را به دنبال دارد تلاش گمرک برای کاهش زمان ترخیص کالا کوششی مستمر است که از طرق گوناگون و با اتخاذ شیوه های مختلف صورت می گیرد. به عبارتی هم و غم مسولان و مدیران ارشد گمرک آن است که فرایند انجام تشریفات گمرکی چه در داخل محوطه گمرک و چه خارج از آن حتی المقدور کوتاه شود و صاحب کالا بتواند با کمترین هزینه و حداقل صرف وقت، محموله خود را صادر یا وارد کند. طبیعی است که در جهت تحقق این هدف موانع و مشکلاتی نیز وجود دارد. سازمان و نهادهای متعددی در امر ترخیص کالا نقش دارند و تازمانی که آنها بسته به نوع و اهمیت کالا مجوز لازم را صادر نکنند گمرک نمی تواند کالا را ترخیص نماید و همین امر، پاره ای مواقع نخستین مانع در برابر تلاش هایی است که از سوی گمرک برای کوتاه کردن زمان ترخیص کالا صورت می گیرد. (مانده علی، ۱۳۸۸: ۹).

مهمترین مشکلات و چالش های عملیاتی و اجرایی که سبب تاخیر و کند شدن ترخیص کالا می شود از قرار ذیل است :

۱- طبقه بندی نادرست در حمل و نقل

در زمانی که قرار است کالا طبقه بندی شود باید در لیست فهرست متناسب خود قرار گیرد و نادرست بودن این عملکرد ممکن است باعث برداشت اشتباه از سمت گمرک کشور مقصد گردد. مخصوصا شرکت هایی که محصولات غذایی، تجهیزات پزشکی و مواردی مانند تکنولوژی را وارد کشور می کنند باید در این مبحث به خوبی طبقه بندی متناسب را انجام دهند تا اشکالی در ترخیص بوجود نیاید.

۲- امور پیش بینی نشده در ترخیص از گمرک

از دیگر مشکلات ترخیص کالا می توان به امور پیش بینی نشده اشاره کرد. زمانی که کالای شما به مقصد رسید، در برخی مواقع ممکن است روند ترخیص کالا خیلی طول بکشد و هزینه های تعیین شده دور از انتظار فرد باشد و هزینه های جدید و اضافه تری باید پرداخت شود.

۳. مسائل بهداشتی و ایمنی

اگر در زمان ورود کالا و پس از بررسی ها، اداره حمل و نقل دریایی یا هوایی این تشخیص را داشته باشد که کالا دارای ایمنی نمی باشد و سلامتی افراد و جامعه را به خطر می اندازد، اجازه ترخیص نمی دهد و شما مجبور به بازگشت کالا به کشور مبدا هستید یا باید از مراحل جایگزین دیگری استفاده کنید.

۴. مسائل مرتبط با اسناد اساسی

ترخیص کالا دارای مراحل متعددی است که هرکدام نیاز به اسناد و مجوزات لازم خود را دارد و اگر شخص مورد نظر نتواند آن ها را ارائه دهد ترخیص آن رد می شود. از طرفی دیگر برخی مشکلات اساسی بسیار چشمگیر است. این مشکلات از قبیل برجسب زدن اشتباه روی کالا و گواهی های موقعیت مبدا، مواد تشکیل دهنده و وزن آن و علائمی که برای شناسایی کالا نیاز است .

۵. مقررات بسته بندی کشور پذیرنده

در برخی مواقع نوع بسته بندی کالا قبل از واردات آن تعیین می شود و اگر در زمان تحویل و سفر بسته بندی ها طبق استاندارد مورد نظر نباشد ممکن است مجوز عبور آن صادر نگردد و علاوه حمل و نقل آن، ترخیص کالا نیز رد شود.

۶- ارزش غیرواقعی پایه کالا در گمرک

در مورد تعیین ارزش پایه کالاهای صادراتی، وفق مفاد تبصره ۲ ذیل ماده ۲۲ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی، « گمرک ایران می‌تواند به منظور تعیین ارزش کالاهای صادراتی، کارگروهی متشکل از نمایندگان گمرک و دستگاه‌های ذیربط شامل اتاق ایران، سازمان توسعه تجارت و وزارتخانه ذیربط تشکیل دهد » که گرچه تشکیل این کارگروه، اختیاری است، اما گمرک از این ظرفیت جهت حضور تمامی دستگاه‌های ذیربط و تعامل با این دستگاه‌ها استفاده کرده و به‌صورت مرتب و هفتگی، جلسات کارگروه مزبور تشکیل و ارزش پایه کالاهای صادراتی، در این کارگروه، تعیین می‌شود. ذکر این نکته ضروری است که متعاقب الزام صادرکنندگان به برگشت ارز حاصل از صادرات خود، برخی از صادرکنندگان، با مراجعه به گمرک منکر ارزش‌های قبلی صادراتی خود شده و درخواست کاهش دادن ارزش‌های پایه برای صادرات خود هستند که گمرک ایران در این خصوص قطعاً و یقیناً بررسی‌های دقیق کارشناسی را صورت خواهد داد که باید به این موضوع نیز دقیقاً توجه شود.

۷- مشخص نبودن مسیر کالاهای وارداتی در گمرکات:

وفق مفاد ماده ۱۱ قانون امور گمرکی، « به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی، کلیه کالاهایی که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می‌شود، مشمول تشریفات و کنترل‌های گمرکی با استفاده از شیوه‌هایی مانند مدیریت خطر، بازرسی‌های منظم یا اتفاقی، به‌کارگیری تجهیزات و شیوه‌های نوین بازرسی، روش‌های مبتنی بر حسابرسی و در موارد استثنایی بدرقه یا مراقبت است. » بنابراین، ضابطه‌های انتخاب مسیر اظهارنامه به نحوی درسامانه تعریف شده‌اند تا سیستم به‌طور اتفاقی و با اعمال مدیریت ریسک، نسبت به انتخاب مسیر اظهارنامه اقدام کرده و این امری طبیعی است که اظهارکننده و گمرک، هیچ اطلاعی از مسیر اختصاص یافته برای اظهارنامه خود نداشته باشند.

۸- قطع سیستم یکپارچه و برخط سامانه جامع گمرکی

دلیل قطعی سامانه باید بررسی شود. باید توجه داشت قطعی سامانه‌های دستگاه‌های همجوار مرتبط با سامانه جامع گمرک نیز از دلایل قطعی سامانه مزبور به شمار می‌رود.

۹- نبود امکان ترخیص درصدی کالا برای شرکت‌های تولیدکننده

براساس مصوبات ابلاغی به سازمان گمرک، گمرکات اجرایی، صرفاً می‌توانند نسبت به ترخیص درصدی از کالاهایی که « در صف تأمین ارز » هستند، اقدام کنند که شامل اظهارنامه‌های تولیدی و تجاری است و با اجرای مصوبه فوق، ترخیص درصدی درحال حاضر برقرار بوده و هیچ مشکلی در این مورد وجود ندارد. علاوه بر این، گمرک، با ترخیص درصدی اقلام اساسی و کالاهای مورد نیاز فوری، بدون پرداخت حقوق ورودی متعلقه نیز موافقت کرده و صاحبان کالاهای مزبور توانسته‌اند بدون فوت وقت، نسبت به خروج کالاهای خود از گمرکات به‌صورت درصدی (حتی تا ۹۰ درصد) اقدام کنند که در صورت نیاز، مدارک مربوطه قابل ارایه است. همچنین باوجود پیگیری‌های گمرک، از سوی مراجع ذیربط و دیصلاح، این اجازه به گمرک داده نشده تا نسبت به ترخیص درصدی کالاهایی که در «صف تخصیص ارز» هستند، اقدام کند.

۱۰- هزینه‌های بالای نگهداری و انبارداری

مسئولیت تحویل و حفظ و نگهداری کالاهای موجود در انبارهای مراجع تحویل‌گیرنده از هنگام تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن آن، با مرجع تحویل‌گیرنده کالا بوده که هزینه‌های انبارداری نیز توسط همان مرجع محاسبه و اخذ می‌گردد که این موضوع ارتباطی به وظایف گمرک ندارد.

۱۱- بی‌توجهی کارشناسان مجازی به اظهارات ارزیاب و صاحب کالا

گرچه اعلام نظر در این مورد نیازمند ارایه مصداق از جمله شماره کوتاژ اظهارنامه است، با این وجود جهت بررسی انتقادات و پیشنهادات صورت پذیرفته از سوی صاحبان کالا و اظهارکنندگان در زمینه هر اظهارنامه که توسط کارشناسان مجازی بررسی

می‌گردد، کارتابل «ارتباط مستقیم با معاونت فنی» در صفحه EPL تمامی اظهارکنندگان ایجاد، و در اجرای بخشنامه مورخ ۹۷/۱۰/۱۲، کلیه خدمت گیرندگان از سامانه جامع می‌توانند هنگام انجام تشریفات گمرکی اظهارنامه‌های خود، هرگونه وقفه، خروج از صف بی‌مورد، گزارش‌های فاقد استناد قانونی و مقرراتی در مراحل ترخیص از گمرک باید با هماهنگی با مدیریت انجام گیرد.

۱۲- طولانی شدن بررسی اظهارنامه توسط کارشناسان مجازی

اولا بیش از ۵۰ درصد اظهارنامه‌های وارداتی در گمرکات اجرایی کشور، برای اولین بار در مسیر سبز انتخاب مسیر اظهارنامه قرار می‌گیرند که نیاز به بررسی توسط کارشناسان مجازی ندارد؛ ثانيا، طبق مفاد بخشنامه صادره مورخ ۹۸/۹/۲۵ معاونت فنی گمرک، به کلیه کارشناسان متمرکز (مجازی) تکلیف شده، ضمن بررسی دقیق و همه جانبه اظهارنامه‌های ارجاعی، در راستای شرح وظایف سازمانی در صورت لزوم، کل نقائص اظهارنامه را طی یک مرحله و از طریق درج «نظر مشروح و مستند» به صورت سیستمی به ذینفع اعلام کرده و اظهارنامه موصوف را از صف خارج کنند تا از تکرار فرآیند خروج از صف اظهارنامه‌ها جلوگیری شود. ثالثا، متوسط زمانی بررسی اسناد توسط هر کارشناس مجازی به همراه تعداد و دلایل خروج از صف تمامی اظهارنامه‌ها، روزانه استخراج و در کارتابل اتوماسیون اداری به کلیه گمرکات اجرایی ارسال و در صورت نیاز توجه لازم داده می‌شود.

۱۳- سختگیری‌های بی‌مورد در زمینه ارزش کالا و تعرفه

ایجاد کمیته‌های مشورتی در گمرکات اجرایی از ابتدای سال جاری و طرح موضوعات مورد اختلاف در این کمیته‌ها، بررسی تعداد پرونده‌های اختلافی به دفاتر ستادی گمرک ایران و متعاقب آن بررسی تعداد پرونده‌های طرح شده در کمیسیون‌های رسیدگی به اختلافات گمرکی و تجدیدنظر حاکمی است این آمار با توجه به تبیین موارد لازم در گمرکات طی صدور بخشنامه‌های شفاف در مورد تعرفه گمرکی و ارزش، روند کاهشی داشته و چارچوب لازم در خصوص تعرفه و ارزش مشخص و ابلاغ شده است.

۱۴- سقف و سابقه واردات برای واردات ماشین‌آلات، مواد اولیه و قطعات خطوط تولیدی

این موضوع هنگام صدور مجوز ثبت سفارش وزارت صمت مورد بررسی و لحاظ قرار می‌گیرد که ارتباطی به وظایف گمرک ندارد، با این وجود به عنوان یکی از مشکلات فعالان اقتصادی، قبلا به مرجع مذکور اعلام شده تا بررسی لازم صورت پذیرد.

۱۵- بی‌توجهی به فسادپذیری کالای خاص

توجه گمرک به کالاهای فسادپذیر بیشتر از حیطة وظیفه‌ای بوده که به این سازمان محول شده، که از جمله اقدامات صورت پذیرفته در این راستا به چند مورد اشاره می‌شود و در صورت لزوم تمامی مدارک و مکاتبات متقن و مستدل گمرک در این مورد ارایه می‌گردد تا برای اطلاع عموم منتشر شود:

الف) پیشنهاد بیش از ۱۰ مصوبه از سوی گمرک در راستای تسهیل و تسريع در انجام تشریفات گمرکی و تصویب متون پیشنهادی گمرک در مراجع ذیصلاح از جمله کارگروه ملی ستاد تنظیم بازار.

ب) پذیرش ثبت سفارش‌های تاریخ منقضی برای اقلام اساسی و فسادپذیر بدون نیاز به تمدید این مجوز برای جلوگیری از ایستایی.

ج) پذیرش ارزش مندرج در ثبت سفارش کالاهای اساسی و فسادپذیر و نیز تلورانس ارزشی ۱۵ درصد برای برخی اقلام دیگر این گروه کالایی.

د) پذیرش تلورانس وزنی ۱.۵ درصد برای کالاهای حجیم و فله‌ای فسادپذیر و اجازه ترخیص فوری آنها،

ه) پذیرش رویه حمل یکسره در کلیه گمرکات کشور برای ترخیص و خروج کالاهای اساسی و فسادپذیر و انجام تشریفات گمرکی این کالاها به صورت شبانه روزی.

و) پیگیری و ترخیص کالاهای رسوبی گروه یک کالایی از جمله نهاده‌های دامی به صورت حداقل اسناد و با استفاده از تسهیلات ماده ۴۲ قانون امور گمرکی،

ز) ابلاغ شیوه‌نامه ۱۶ بندی جهت ترخیص کالاهای اساسی و فسادپذیر وارده به بنادر و گمرکات چابهار و امیرآباد در حداقل زمان ممکن.

۱۶- برخوردار نبودن کارشناسان از آموزش کافی:

حتی‌المقدور سعی شده، با برگزاری دوره‌های آموزشی، آموزش‌های تخصصی و کاربردی لازم به کلیه همکاران داده شود. تمامی بخشنامه‌های صادره و ابلاغی، توسط مدیران گمرکات، با برگزاری جلسات کارشناسی، برای کارکنان ذیربط تبیین می‌گردد و هر اظهارنامه توسط کارشناسان متمرکزی بررسی می‌شود که قطعاً و یقیناً احتمال بررسی اظهارنامه بعدی توسط همان کارشناس بسیار ضعیف است. بنابراین اظهارنامه‌ها به صورت چرخشی و تصادفی میان کارشناسان متمرکز تقسیم می‌شود.

۱۷- تفاوت وزن کالاها از مبدا و مقصد

اولاً، اظهار صاحب کالا مطابق وزن مندرج در مجوز ثبت سفارش صورت می‌گیرد بنابراین الزامی از سوی گمرک به اظهار وزن دیگری نیست؛ ثانیاً، مطابق وزن اظهاری، پروانه الکترونیکی گمرکی صادر شده و اجازه بارگیری صادر می‌شود و در این مرحله نیز الزامی به توزین و اصلاح پروانه گمرکی وجود ندارد و تاکنون اظهارکننده‌ای جهت اصلاح وزن در ثبت سفارش مطابق توزین کالا در گمرک، به وزارت صمت هدایت نشده؛ ثالثاً، طی بخشنامه شماره ۹۸/۸۹۴۱۷۳ مورخ ۹۸/۷/۸، تلورانس وزنی مجاز قابل پذیرش، به کلیه گمرکات ابلاغ و علیرغم ابلاغ این بخشنامه، هیچ منعی در ترخیص اقلام وارداتی از گمرکات بدلیل تلورانس وزنی وجود نداشته و قطعاً بانک‌های عامل، نسبت به اعمال مقررات ارزی در زمان رفع تعهدات ارزی واردکنندگان اقدام می‌نمایند که این مورد نیز ارتباطی به وظایف گمرک ندارد.

۱۸- دخالت دستگاه‌های همجوار در روند ترخیص کالاها:

گرچه این مورد نیز مستقیماً به وظایف گمرک ارتباط ندارد، اما با این وجود، وفق پیگیری‌های گمرک و اخذ مصوبه لازم الاجراء و ابلاغ آن به سازمان‌های همجوار طی بخشنامه مورخ ۹۸/۹/۲۴، کلیه دستگاه‌های استعلام شونده یا صادرکننده مجوزهای قانونی برای ترخیص کالا از گمرکات از جمله وزارتخانه‌های «جهاد کشاورزی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، فرهنگ و ارشاد اسلامی، فناوری اطلاعات و ارتباطات، سازمان ملی استاندارد، سازمان انرژی اتمی، سازمان محیط زیست و سایر مراجع ذیربط مکلف به ارسال پاسخ‌نهایی استعلام به گمرک از طریق کارتابل متولی صدور مجوز ظرف مدت حداکثر ۷ روز کاری هستند.

۱۹- ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های ناگهانی در امر واردات

این ممنوعیت و محدودیت‌ها ارتباطی به وظایف گمرک نداشته و کالاهای ممنوع ورود و ممنوع صدور در قانون امور گمرکی تصریح گردیده، با این وجود جهت جلوگیری از اعمال سلیقه‌های مختلف در این خصوص، طی بخشنامه مورخ ۹۸/۹/۲۳ به کلیه دفاتر ستادی حوزه معاونت امور گمرکی گمرک، تأکید شده، در اجرای تبصره ذیل ماده ۴ قانون مقررات صادرات و واردات، از صدور و ابلاغ هرگونه بخشنامه یا دستورالعمل مربوط به صادرات کالا یا واردات کالا بدون ابلاغ قبلی مورد ازسوی دفتر مقررات صادرات و واردات وزارت صمت خودداری شود.

۲۰- ترخیص نشدن کالا به صورت درصدی. به‌ویژه در حوزه دارو

ترخیص کلیه داروها و مواد اولیه دارویی توسط گمرکات، به صورت کامل (نه درصدی) با حداقل اسناد و به صورت شبانه روزی صورت پذیرفته و جهت ارائه اسناد و مدارک. مربوطه، فرصت ۳ ماهه به واردکنندگان داده می شود که صدور بیش از ۷ هزار فقره حکم خروج کالا جهت ترخیص دارو طی سال جاری صحت ادعای فوق را بخوبی. اثبات می کند ؛ با این وجود می توان مراتب را از وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی یا واردکنندگان این اقلام نیز استعلام کرد.

۲۱- قرمز بودن مسیر مواد اولیه ورودی

اکثر موارد اولیه مورد نیاز واحدهای تولیدی در «مسیر سبز» قرار گرفته اند؛ با این وجود ممکن است برخی از مواد اولیه بدلیل حساسیت های خاص از جمله شمول کنوانسیون های مربوطه یا لزوم اخذ مجوزهای قانونی یا کشور سازنده یا داشتن خاصیت دوگانه از جمله احتمال پیش ساز بودن در مسیرهای زرد یا قرمز اظهارنامه تعریف شود.

۲۲- مشکل پذیرش ضمانت نامه ها

در اجرای ماده ۱۰ قانون امور گمرکی، حقوق ورودی کالاهای تولیدی که به صورت ضمانت نامه معتبر بانکی تودیع شود، از آبان ماه ۹۸ به استناد. بند (ت) ماده ۳۸ قانون رفع موانع تولید و ماده ۶ قانون امور گمرکی، به. گمرکات اجرایی ابلاغ شد، جهت جبران کمبود نقدینگی واحدهای تولیدی و واردکنندگان کالاهای اساسی، دارو، تجهیزات پزشکی، مواد اولیه، ماشین آلات و تجهیزات خط تولید، همانند نحوه دریافت حقوق ورودی، اخذ مبالغ مالیات ارزش افزوده. و عوارض متعلقه را به صورت ضمانت نامه بانکی یا اسناد خزانه تا سررسید تعیین شده دریافت کنند.

۲۳- تعارض قوانین. و عدم ثبات. و پایداری. بخشنامه های. صادر شده

گمرک ایران مرتباً نسبت به احصاء مقررات. متعارض اقدام کرده و مراتب از طریق. مراجع ذیصلاح. مورد پیگیری قرار می گیرد. که از نمونه اقدامات. صورت پذیرفته در این مورد می توان به نامه مورخ ۹۸/۹/۲۶ در مورد تعیین تکلیف مجوزهای معافیت از پرداخت حقوق ورودی صادره از سوی وزارت صمت ؛ بخشنامه مورخ ۹۸/۹/۲۳ موضوع نحوه اقدام درباره کاغذهای دپوشده در گمرکات و نیز تعیین تکلیف قاعده ۲ الف از قواعد عمومی طبقه بندی در گمرکات اجرایی کشور اشاره کرد.

۲۴- آزمایش کالاهای وارداتی و آزمایش مکرر کالا

اولاً تعیین ماهیت کالاهای اظهار شده. که نیاز به تعیین ماهیت جهت طبقه بندی صحیح کالا دارند توسط سازمان استاندارد و آزمایشگاه های مورد تأیید آن مرجع صورت می پذیرد و ارتباطی به وظایف گمرک ندارد ثانیاً وفق بخشنامه. صادره سابقه تعیین ماهیت اقلام وارداتی برای شرکت های تولیدی، در صورت. یکسان بودن کالای وارده (تا ۶ ماه) از سوی گمرکات. اجرایی پذیرفته می شود. و نیاز به نمونه برداری مجدد و ارسال آن به آزمایشگاه استاندارد جهت تعیین ماهیت نیست.

ثالثاً؛ برای اقلام تعریف شده در مسیرهای سبز و زرد اظهارنامه، در صورت گویا بودن. اسناد و مدارک ضمیمه اظهارنامه، نیاز به نمونه برداری و ارسال نمونه به آزمایشگاه. نیست.

رابعاً، وفق مفاد بخشنامه مورخ ۹۸/۹/۲۳ مقرر شده گمرکات. اجرایی به استناد مفاد. بند ۴-۲-۱ تفاهم نامه مشترک فیما بین سازمان ملی استاندارد و گمرک، در مورد تعیین. ماهیت کالاهای وارداتی، مراتب. را مستقیماً از آزمایشگاه های همکار و تأیید صلاحیت شده توسط سازمان مزبور استعلام کنند، تا هیچگونه ایستایی در انجام تشریفات گمرکی به وجود نیاید.

۲۵- اعمال سلیقه های شخصی در ارزشگذاری کالاها:

بحث رسیدگی به ارزش کالا یکی از مهم ترین چالش های فعالان اقتصادی در مواجهه با گمرک بوده که پس از بررسی چندین ماهه موضوع، برگزاری جلسات متعدد کارشناسی و نشست های متعدد با واردکنندگان و فعالان اقتصادی و در راستای جلوگیری از اعمال سلیقه های شخصی در رسیدگی به ارزش کالاها و اتخاذ رویه واحد در گمرکات اجرایی، ماحصل اقدامات و

بررسی‌های صورت پذیرفته طی بخشنامه مورخ ۹۸/۱۰/۱۰ به کلیه متصدیان ذیربط ابلاغ گردید که با اجرای آن، تکلیف بررسی ارزش کلیه کالاهای گروه یک به صورت یکسان مشخص می‌گردد.

۲۶- رویه‌های گمرکی متعدد

کالای وارده به « قلمرو گمرکی » را می‌توان برای یکی از منظوره‌های ورود قطعی، ورود موقت، ورود موقت برای پردازش، مرجوعی، عبور خارجی و عبور داخلی اظهار کرد که در ماده ۴۷ قانون امور گمرکی و مواد مرتبط با آن، تصریح شده است.

۲۷- در دسرهای تعرفه‌گذاری و عوارض گمرکی بالا

در این مورد اولاً، حقوق گمرکی معادل ۴ درصد ارزش گمرکی کالا مصوب مجلس، به اضافه سود بازرگانی که توسط هیات وزیران تعیین می‌گردد، بعلاوه وجوهی که بموجب قانون، گمرک مسوول وصول آن است به واردات قطعی کالا تعلق می‌گیرد. بنابراین گمرک در تعیین مأخذ حقوق ورودی می‌تواند به عنوان عضوی از اعضاء مراجع مربوطه نقش لازم را ایفاء کرده وضع مأخذ برای وصول حقوق ورودی توسط مراجع ذیصلاح مربوطه صورت می‌پذیرد؛ ثانیاً: وفق مفاد ماده ۴ قانون مقررات صادرات و واردات، وزارت صمت موظف است تغییرات کلی آیین‌نامه اجرای این قانون و جداول ضمیمه مقررات صادرات و واردات را قبل از پایان هر سال، برای سال بعد و تغییرات موردی آنها را پس از نظرخواهی از دستگاه‌های ذی ربط و اتاق ایران، ضمن منظور کردن حقوق مکنتسب تهیه و س از تصویب هیات وزیران جهت اطلاع عموم منتشر کند.

۲۸- ناکارآمدی نظام گمرکی در تشخیص هویت واقعی فعالان اقتصادی

در اجرای شیوه نامه اجرایی طرح « فعالان اقتصادی مجاز (AEO) » و با عنایت به تصمیمات اتخاذ شده در کمیته مرکزی فعالان اقتصادی مجاز، وضعیت فعالان اقتصادی که فرایند شیوه نامه را طی و مورد تایید کمیته یاد شده هستند، مورد بررسی قرار گرفته و فهرست فعالان اقتصادی مجاز به صورت ماهیانه منتشر و تسهیلات ۱۸ گانه‌ای به این فعالان مجاز داده می‌شود.

۲۹- تطویل در رسیدگی به ارزش کالاهای موضوع اظهارنامه گمرکی

با اجرای دقیق بخشنامه صادره در مورد ارزش و تفویض اختیار رسیدگی به ارزش کالاهای وارداتی به گمرکات اجرایی، رسیدگی به ارزش این اقلام در گمرکات کشور به حداقل خواهد رسید که موضوع مستمرا از سوی گمرک ایران در حال پیگیری است.

۳۰- توقیف درصدی از کالاها به دلیل عدم پرداخت عوارض گمرکی

در این مورد ؛ اولاً ؛ گمرک نمی‌تواند با توقیف درصدی از کالاها بدلیل عدم پرداخت عوارض گمرکی کالای اظهاری، اجازه ترخیص مابقی کالا را بدهد، اما با پیشنهاد ارایه شده از سوی گمرک و پذیرش آن از سوی ستاد تنظیم بازار مقرر شد، به صورت محدود این کار انجام شود که این امر نوعی تسهیلات است و نه محدودیت یا توقیف. ثانیاً ؛ اگر منظور از نگهداری قسمتی از کالا، اشاره به رویه « ترخیص نسبه » است که این مورد هم تسهیلاتی است که از سوی گمرک به تولیدکنندگانی که کمبود نقدینگی دارند، داده شده تا قسمتی از کالا را به صورت درصدی ترخیص و پس از تأمین حقوق ورودی، نسبت به ترخیص مابقی کالای خود اقدام نمایند.

ثالثاً؛ طبق مفاد ماده ۷ قانون امور گمرکی « کالای موجود در گمرک، وثیقه پرداخت کلیه وجوه متعلقه به آن کالا و سایر بدهی‌های قطعی صاحب کالا بابت وجوهی است که وصول آن بموجب قانون، برعهده گمرک است » و « گمرک قبل از دریافت یا تأمین وجوه مذکور « نمی‌تواند » اجازه تحویل و ترخیص کالا را بدهد »؛ اگر قبلاً بابت بدهی اندک قبلی صاحب کالا، از مراحل ترخیص از گمرک کالای اظهاری جدید وی جلوگیری به عمل می‌آمد، اخیراً با توجه به پیگیری‌هایی که به عمل آمده

و تمهیداتی که اندیشیده شده، صرفاً به میزان بدهی از کالای اظهاری نگهداری و نسبت به ترخیص مابقی کالا اقدام می‌شود که این امر نیز تسهیلات جدیدی است که برای صاحبان کالا در نظر گرفته شده است.

۳۱- بحث تعهد. ارزی و گره زدن آن به ترخیص. کالاهای:

حسب تصمیمات مورخ ۹۸/۲/۲۲ کمیته سیاست گذاری نحوه بازگشت ارز حاصل از صادرات، موضوع. ماده ۲ مصوبات چهاردهمین جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی ابلاغی طی. نامه شماره ۹۷۴۰۵ مورخ ۹۷/۷/۲۳ و در راستای تعیین تکلیف وضعیت برگشت ارز حاصل از صادرات و مطابق مفاد «بسته سیاستی نحوه برگشت ارز حاصل از صادرات در سال ۱۳۹۸» و نحوه رفع تعهد ارز صادراتی سال ۱۳۹۷ صادرکنندگان، به گمرک تکلیف شده، در مورد صادرکنندگان بدون بازگشت ارز به چرخه اقتصادی، اقدام به جلوگیری از واردات کالا و صادرات کالا کند که مشکلات این امر طی مکاتبات متعدد به بانک مرکزی، منعکس شده است. در هر حال در اجرای تکلیف فوق نیز گمرک، مجری است.

همانطور که اشاره شد گمرک سازمانی است که در تجارت بین الملل و فرایند توسعه پایدار و همچنین تامین بخشی از منابع مالی کشور نقش کلیدی ایفا می‌کند. مأموریت اصلی سازمان گمرک، اعمال سیاستهای اقتصادی و صنعتی از طریق کنترل صادرات و واردات می‌باشد که مسلماً اعمال این سیاستها می‌تواند سهم عمده‌ای در شکوفایی هر کشور ایفا کند. یکی از وظایف بسیار مهم گمرک انجام تشریفات گمرکی می‌باشد. مقایسه مدت زمان لازم برای ترخیص کالا از گمرکات ایران با کشورهای اروپایی نشان می‌دهد که عملیات ترخیص کالا در گمرکات ایران بسیار وقت گیر و ناکارآمد می‌باشد. (صوری، ۱۳۷۷: ۵).

اهمیت گمرک و ترخیص کالا تا بدان حد است که در کلیه عملیات تجاری ناظر بر صادرات یا واردات کالا در مقطعی با مرحله ترخیص کالا از گمرک روبه رو می‌شویم. بر این اساس، انجام عملیات گمرکی و ترخیص کالا، در مراحل مختلف روند صادرات یا واردات امری الزامی می‌باشد، که در عمل پیچیدگیهای این عملیات برای دست اندرکاران امور تجاری بخصوص کشورهای در حال توسعه مشکلات عمده‌ای را به دنبال دارد تلاش گمرک برای کاهش زمان ترخیص کالا کوششی مستمر است که از طرق گوناگون و با اتخاذ شیوه‌های مختلف صورت می‌گیرد. به عبارتی هم و غم مسولان و مدیران ارشد گمرک آن است که فرایند انجام تشریفات گمرکی چه در داخل محوطه گمرک و چه خارج از آن حتی المقدور کوتاه شود و صاحب کالا بتواند با کمترین هزینه و حداقل صرف وقت، محموله خود را صادر یا وارد کند. طبیعی است که در جهت تحقق این هدف موانع و مشکلاتی نیز وجود دارد. سازمان و نهادهای متعددی در امر ترخیص کالا نقش دارند و تازمانی که آنها بسته به نوع و اهمیت کالا مجوز لازم را صادر نکنند گمرک نمی‌تواند کالا را ترخیص نماید و همین امر دپارتهای مواقع نخستین مانع در برابر تلاش‌هایی است که از سوی گمرک برای کوتاه کردن زمان ترخیص کالا صورت می‌گیرد. (مانده علی، ۱۳۸۸: ۹).

بررسی‌ها نشان داده است وجود مراحل متعدد برای گردش اظهارنامه و اسناد ضمیمه، دستی بودن سیستم فعلی فرایند ترخیص کالا، عدم آشنایی کامل ارباب رجوع با فرایند ترخیص کالا و وجود جو بی‌اعتمادی نسبت به ارباب رجوع مهمترین موانع فرایند ترخیص کارآمد کالا در گمرک محسوب می‌شوند (صوری، پیشین: ۶).

از دلایل دیگر تاخیر در فرایند واردات، بازرسی فیزیکی کالاهای می‌باشد. به این دلیل است که سیستم‌های مدیریت ریسک حائز اهمیت بوده و بطور قابل توجهی می‌توانند تاخیرها را کاسته و فرایند واردات را سرعت بخشند. برطبق گزارش سال ۲۰۰۶، ۷۰٪ از کانتینرهای کالا در آفریقا و آسیای جنوبی و ۶۰٪ در خاورمیانه به منظور بازرسی فیزیکی قبل از ترخیص از گمرک، باز می‌شوند. در بورکینافاسو، مالاوی، مالی، پاکستان و سریلانکا تمام کانتینرها باز شده و بازرسی می‌شوند. ولی در کشورهای با درآمد بالا، بازرسی‌های به مراتب کمتری از کشورهای در حال توسعه صورت می‌گیرد (علی پور و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۷).

نتیجه مستقیم فرآیند ترخیص سریع کالا این است که حق الزحمه انبار و انبارداری و نیز هزینه های بیمه برای کالاهای انبار شده کاهش خواهد یافت.

مبحث دوم: آسیب شناسی و چالش های حقوقی ترخیص کالا از گمرک

با مراجعه به ساختار تشکیلاتی گمرک مشاهده می شود که متأسفانه با وجود آنکه ساختار فعلی بنا بر بررسی های دقیق و پیشنهاد گمرک ایران، به مدیریت برنامه ریزی کشور به تصویب رسیده است، اما همچنان نظام گمرکی در کشور با مشکلات و نارسایی های مختلف ساختاری و تشکیلاتی مواجه است که مهم ترین آن ها به شرح ذیل است:

گفتار اول - تغییرات زود هنگام قوانین و تعرفه های گمرکی

یکی از مهم ترین مشکلات نظام گمرکی در کشور، تغییرات فراوان قوانین گمرکی است که سبب می شود نه تنها بازرگانان، بلکه خود کارمندان گمرک نیز دچار سردرگمی و ابهام شوند. این تغییرات از یک طرف سبب می شود ریسک تجارت افزایش یابد و از سوی دیگر، موجب کاهش کارایی گمرک می شود. همچنین این مسئله در مورد تعرفه ها نیز صدق می کند. تغییرات مکرر تعرفه ها، همانند آنچه درباره ی قوانین گفته شد، باعث ایجاد سردرگمی و افزایش ریسک برای بازرگانان می شود. در کل یکی از بزرگ ترین مشکلات در گمرک، که هزینه و تأخیر زیادی را هم برای گمرک و هم برای بازرگانان ایجاد می کند، بخش تعیین ارزش است که در ارتباط مستقیم با تعرفه ها است و مشکلات متعددی را در پی داشته است؛ نظیر کاهش شفافیت در تعیین ارزش و ایجاد ابهام برای بازرگانان و همچنین افزایش ریسک برای بازرگانان. به طور مثال، تاجری کالایی را جهت واردات خریداری می کند و از زمان خرید کالا تا زمان تعیین ارزش، حدود یک ماه به طول می انجامد که در این صورت، با تعیین ارزش به صورت لحظه ای، ممکن است سود تاجر کاهش یابد. قوانین، تعرفه ها، سهمیه ها و فاصله از بازارهای بزرگ جهانی، هزینه ی مبادله ی کالا را به شدت افزایش می دهد که باید ریشه ی این مشکل را در تغییرات مکرر و جامع نبودن نظام تعیین ارزش در گمرک ایران، عدم به کارگیری فناوری اطلاعات (IT) در گمرک، عدم عضویت در کنوانسیون بین المللی ارزش، وجود انگیزه ی تخلف ناشی از بالا بودن نرخ حقوق ورودی برای تعداد زیادی از کالاها و همچنین مزیت هایی مانند جوایز صادراتی جست و جو کرد (علوی آذر، ۱۳۹۶: ۶).

گفتار دوم - طولانی بودن زمان انجام تشریفات گمرکی کالاها

امروزه وجود مسائلی چون انبوه اسناد مورد نیاز برای تجارت و وقت گیر بودن معاملات، هزینه و تأخیر زیادی را بر تجار تحمیل می کند. ترخیص کالا و خدمات در گمرک های کشور مستلزم زمان زیادی است و تبعات منفی این مشکل مستقیماً متوجه بخش تولید و بازرگانی کشور است که با افزایش زمان ترخیص، هزینه های آن ها نیز افزایش می یابد. البته مشکل اصلی در این زمینه به نحوه ی تعامل گمرک با سایر دستگاه های سیاست گذار بازمی گردد که حضور و تأییدیه ی آن ها برای تشریفات گمرکی ضروری است. تعدد مراجع و مراکز تصمیم گیری، از جمله وزارت بازرگانی، مؤسسه ی استاندارد، بیمه، وزارت بهداشت، وزارت صنایع، سازمان انرژی اتمی، سازمان دامپزشکی، وزارت جهاد کشاورزی و... و متفاوت بودن قوانین و رویه های مورد عمل هر دستگاه، سبب ایجاد تأخیر و هزینه ی گزافی می شود. همچنین ناقص بودن نحوه ی حضور این دستگاه ها در گمرک ها باعث کندی تشریفات شده و به علت عدم ارتباط الکترونیکی میان آن ها، علاوه بر تأخیر، زمینه ی بروز مسائلی مانند اقدام به جعل اسناد را نیز فراهم می آورد.

گفتار سوم - تعداد زیاد واحدهای گمرکی

بررسی اطلاعات آماری از مبادی کالاهای صادره از کشور نشان می‌دهد که در حال حاضر مشتمل بر ۱۲۵ مبادی گمرکی و بازارچه‌های مرزی مشغول به فعالیت هستند که از این تعداد، سه گمرک شهید رجائی، امام خمینی و منطقه‌ی ویژه‌ی عسلویه در مجموع ۶۴/۴۸ درصد از وزن کل صادرات و ۴۴/۷۷ درصد از ارزش کل صادرات کشور را به خود اختصاص داده‌اند. با در نظر گرفتن سهم فراوانی تجمعی در ارزش دلاری و وزن سی گمرک نخست کشور در امر صادرات، ملاحظه می‌کنیم که ۹۲/۰۵ درصد سهم وزنی و ۹۰/۷۱ درصد سهم ارزشی از کل صادرات کشور، متعلق به سی گمرک اول است. به عبارت دیگر، ۹۵ گمرک فعال دیگر تنها ۷/۹۵ درصد سهم وزنی و ۹/۲۹ درصد سهم ارزشی از کل صادرات کشور را به خود اختصاص داده‌اند و ۴۰ گمرک انتهایی نیز به طور میانگین هر یک دارای سهم ۰/۰۰۵۵ درصد وزنی و ۰/۰۰۵ درصد ارزشی از کل صادرات کشور هستند. همچنین گمرکات شهید رجائی، بندر امام خمینی (رحمت الله علیه) و بندر انزلی، در مجموع ۷۷/۹۸ و ۶۵/۰۲ درصد از وزن و ارزش کل واردات کشور را دارا هستند و با در نظر گرفتن سی گمرک نخست در واردات کشور، با فراوانی تجمعی ۹۸/۰۱ درصدی در وزن و ۹۷/۷۵ درصدی در ارزش دلاری روبه‌رو می‌شویم که حکایت از آن دارد که تقریباً تمام فعالیت وارداتی کشور در سی گمرک نخست جدول واردات صورت می‌گیرد. توجه به آمار فوق بیانگر توزیع نامناسب فعالیت‌های تجاری در مبادی گمرکی است. همچنین نشان می‌دهد که اغلب آن‌ها توجیه تجاری ندارند و تخصیصی نبودن این واحدهای گمرکی، امکان بروز تخلفات و سوءاستفاده‌ها را بیشتر کرده است. (علوی‌آذر، ۱۳۹۶: ۸).

گفتار چهارم - گسترش پدیده قاچاق

همیشه در کنار اقتصاد سالم، اقتصاد پنهان، که مدیریت آن با شبکه‌های سودجوست، وجود دارد. اما مهم‌ترین مشکل مبارزه با قاچاق خلأ قانونی است. با بررسی ۲۰۰ پرونده‌ی کلان قاچاق مشخص شده است که تنها یک‌ونیم درصد پرونده‌ها در این زمینه به نتیجه می‌رسد. همچنین بر اساس آمار، یک‌ونیم میلیارد دلار از کالاهای قاچاق از بازارچه‌های مرزی و ۵ میلیارد دلار به وسیله‌ی ملوانان وارد کشور شده است. ساختار گمرکات کشور با مبادلات اقتصادی ما همخوانی ندارد و تعدد مجوزها، بالا بودن زمان انجام تشریفات گمرکی، عدم تجهیز گمرکات به دستگاه‌های کنترلی و... از جمله چالش‌های پیش روی تجارت خارجی کشور است که منجر به توسعه‌ی قاچاق می‌شود. همچنین یکی دیگر از مسائل مربوط به موضوع قاچاق، وجود معابر غیررسمی و بازارچه‌های موقت متعدد است. در واقع یک سری از کالاها با تبانی و به صورت مخفیانه، بدون انجام تشریفات گمرکی رسمی و یا در پوشش رویه‌های قانونی مثل ترانزیت، به کشور وارد (یا از کشور خارج) می‌شوند که نقش مؤثری در ورود (خروج) کالای قاچاق دارند و تا زمانی که فعالیت این کانال‌ها و قوانین مربوط به آن‌ها اصلاح نگردد، توفیقی در حوزه مبارزه با قاچاق حاصل نخواهد شد.

مواردی که بیان شد مهم‌ترین عواملی هستند که زمینه‌ی ناکارآمدی در نظام گمرکی را پدید آورده‌اند و از آنجایی که گمرک دروازه‌ی تجاری هر کشور است و به عنوان یکی از ارکان اصلی تأثیرگذار بر تجارت ایفای نقش می‌کند، باید قوانین آن هر چه سریع‌تر مورد اصلاح و بازبینی قرار گیرد و مشکلات آن به لحاظ عملیاتی رفع شود. البته با توجه به اصلاحات انجام‌شده در طرح تحول اقتصادی، هم‌اکنون گمرک کشورمان دستخوش اصلاحات متفاوتی شده است که البته با توجه به بررسی عملکرد آن، به این نتیجه می‌رسیم که این اصلاحات به نحوی مؤثر واقع نشده‌اند

نتیجه گیری

گمرک در تجارت بین المللی و رونق اقتصادی کشورها نقش کلیدی ایفا می کند. هر دادوستد تجاری مستلزم حداقل دو مداخله گمرکی است؛ یکی در امر صادرات و دیگری در امر واردات. از این رو روشن است روشی که با آن گمرکات هر کشوری امور خود را اداره می کند تأثیر اساسی در جابجایی کالا در امتداد مرزهای بین المللی دارد و با توجه به روند اقتصاد جهانی، نیاز به بکارگیری سیستم های مکانیزه اجتناب ناپذیر می باشد.

بنابراین به کلیه مراحل و فرایندی که به منظور ترخیص و آزادسازی کالاها از گمرک انجام می پذیرد ترخیص کالا گفته می شود که بر اساس آن صاحب کالا یا نماینده قانونی او پس از تهیه و آماده سازی اسنادی که ارائه آن به گمرک الزامیست، مشخصات کالاهایی که به منظور واردات یا صادرات به انبار تحت نظارت گمرک ارسال نموده است را به گمرک مربوطه اظهار می نماید.

ترخیص کالا از گمرک یکی از مراحل مهم و ضروری در تجارت خارجی برای واردکنندگان و صادرکنندگان، انجام تشریفات گمرکی و ترخیص کالاهای ورودی و صدور در گمرکات کشور در سریع ترین زمان ممکن می باشد. در همه کشورهای جهان در ورودی واردات کالاها، سازمان گمرک، عهده دار ارزیابی و بازرسی از کالاها می باشد که اولاً کالاهای مورد نیاز جامعه وارد کشور شود و ثانیاً از ورود کالاهای ممنوعه طبق آیین نامه و مقررات کشور جلوگیری شود. به عنوان مثال در همه کشورها ورود هرگونه مواد مخدر ممنوع و در صورت کشف آن، وارد کننده به مجازات محکوم می شود.

مراحل ترخیص کالا از گمرکات عبارتند از:

فرآیند ترخیص کالای گمرکی در چندین مرحله اجرا و عملی می شود که عبارتست از:

- رسیدن کالا به اماکن گمرکی و دریافت قبض انبار گمرکی

- تهیه و آماده سازی اسناد

- اظهار از طریق سامانه EPL

- دریافت کوتاژ اظهارنامه و تعیین مسیر اظهارنامه (پرینت اظهارنامه)

- کنترل و ارزیابی کالا

- دریافت مجوزهای مورد نیاز مانند استاندارد، آزمایشگاه.

- کارشناسی (بررسی تعرفه و ارزش اظهارنامه)

- مرحله صندوق و پرداخت حقوق و عوارض گمرکی

- مرحله بارگیری و تحویل کالا از انبار گمرک

- مرحله خروج کالا

به نظر می رسد که مهمترین مراحل ترخیص کالا از گمرک شامل تکمیل اسناد و ورود اطلاعات به سامانه EPL، تایید و دریافت اظهارنامه، دریافت کوتاژ و تعیین مسیر، کنترل و ارزیابی کالا می باشد. در واقع وارد کننده در بدو ورود اظهارنامه ای مبنی بر نوع و جنس و میزان کالا را پر کرده و به گمرک ارائه می کند. گمرک پس از ارزیابی و کنترل کالا و تطبیق آنها با اظهارنامه، اجازه ترخیص کالاها را می دهد این فرایند ممکن است ماهها به طول انجامد. همچنین برای ترخیص کالا از گمرک مدارکی مورد نیاز است، که صاحب کالا یا نماینده آن می بایست مدارک را به گمرک ارائه دهند. در صورت عدم تحویل مدارک، امکان ترخیص کالا وجود نخواهد داشت. مدارک مورد نیاز برای ترخیص کالا شامل دو دسته کلی می شود.

دسته اول مدارک مختص کالایی است که در گمرک موجود می باشد. این اسناد به اصطلاح شناسنامه کالا و سند مالکیت کالا محسوب می شوند. اسنادی مانند برگ ترخیص، بارنامه، پیش فاکتور، مجوز های قانونی، فاکتور و لیست عدل بندی، اسناد و مدارک مربوط به صاحب کالا و نماینده آن

دسته دوم از مدارک مورد نیاز برای ترخیص کالا مربوط به شخص وارد کننده یا صادر کننده می باشد که می بایست هنگام ترخیص کالا از گمرک همراه خود داشته باشد.

امروزه با پیشرفت فناوری و بکارگیری روش های نوین ارزیابی و نظارت بر ترخیص کالاها، راهکارهای بسیار ساده ای جهت ترخیص کالا در گمرکات ایران در پیش گرفته شده است که البته هنوز با شرایط آرمانی فاصله زیادی دارد و موانع زیادی برای تسریع در ترخیص کالاها وجود دارد. راهکارهایی مانند ارتقای سلامت اداری و الکترونیکی کردن گمرکات، ضرورت هماهنگی میان دستگاه های دخیل در تشریفات گمرکی، تخصیصی نمودن گمرکات و مبارزه با قاچاق، استفاده از فناوری اطلاعات، افزایش هزینه فعالیت قاچاق در کشور، استفاده از کارکنان و مأموران خوش سابقه در گمرک و همکاری گمرکی با کشورهای همسایه و هم مرز با کشور می تواند در ترخیص کالا موثر واقع شود علاوه بر این بین قاچاق کالا و ترخیص به موقع کالاها در گمرک رابطه دو سویه وجود دارد. ترخیص سریع کالاها در گمرکات کشور موجب کاهش میزان قاچاق در کشور می شود چون با وجود کالاهایی که از مجرای قانونی وارد کشور شدند نیازی به قاچاق این کالاها احساس نمی شود در مقابل قاچاق کالا نیز بر فعالیت گمرک در ترخیص کالاتاثیر گذار است چون در صورت افزایش قاچاق کالا، وارد کنندگان رغبت نمی کنند کالاهای وارداتی خود را از راه قانونی وارد کنند و تعرفه بپردازند. این امر نشان می دهد لازم است برای تثبیت و تسریع در ترخیص کالا، محدودیت های وارده بر قاچاق کالا بیشتر شود و امکان قاچاق کالا به حداقل برسد

منابع:

کتابها:

- (۱) آزمری کتابون (۱۳۹۸) مطالعه تطبیقی قوانین و مقررات ترخیص کالا در نظام حقوق گمرکی ایران و اتحادیه اروپا، کارشناسی ارشد دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده حقوق
- (۲) امامی، سید حسن، ۱۳۸۶، حقوق مدنی، کتابفروشی اسلامییه، چاپ نوزدهم، تهران، جلد ۴.
- (۳) امیرارجمند، اردشیر، ۱۳۸۱، مجموعه اسناد بین المللی حقوق بشر، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، چاپ اول، تهران، جلد ۱.
- (۴) ابوطالبی نجف آبادی، میثم، ۱۳۹۲، دادرسی عادلانه در اختلافات گمرکی، انتشارات جاودانه، چاپ اول، تهران.
- (۵) اعرابی، س.م.، دهقان، ن.ا. و آقاولی، ف. (۱۳۹۰) مهندسی مجدد فرآیندهای واردات گمرک ایران، بررسی های بازرگانی، شماره، ۴۶
- (۶) بهروز، احمد، ۱۳۸۷، سازمان وظایف گمرک در ایران، انتشارات دانشکده علوم اقتصادی، چاپ اول، تهران.
- (۷) پورجوادی فرشید (۱۴۰۱) مسئولیت مدنی کارگزاران گمرکی، کارشناسی ارشد دانشگاه پیام نور استان تهران، مرکز پیام نور پرند
- (۸) جعفری لنگرودی، محمدجعفر، ۱۳۹۳، ترمینولوژی حقوق، گنج دانش، چاپ بیست و ششم، تهران.
- (۹) حسینی، محمد، ۱۳۹۱، مشکلات و چالش های گمرکات ایران، نشریه تخصصی امور گمرکی، چاپ اول، تهران.
- (۱۰) دهخدا، علی اکبر، ۱۳۹۲، لغت نامه دهخدا، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ دوم، تهران.
- (۱۱) زنگنه، مهدی وهمکاران. (۱۳۹۶) «کارت امتیازی متوازن برای ارزیابی عملکرد» چاپ دوم، گرگان: انتشارات نوروزی
- (۱۲) فولادی نسب، ناصر، ۱۳۸۹، سازمان، تشکیلات و وظایف گمرک ایران، نشر مجال، چاپ اول، تهران.
- (۱۳) یوسفی، عبدالعزیز، ۱۳۸۹، فرهنگ گمرک، هگمتان - قاصدک صبا، چاپ اول، تهران.

مقاله ها:

- (۱۴) آقازاده علیرضا (۱۳۸۴) بررسی تحلیلی و کاربردی سیاست جنایی ایران در قبال قاچاق کالا، تهران، نشر آریان، چاپ اول
- (۱۵) الهی، شعبان ؛ حسن زاده، علی رضا (۱۳۸۶) بررسی نقش گمرک الکترونیکی در تسهیل صادرات، پژوهشنامه بازرگانی، شماره ۴۳
- (۱۶) حاجی علی اکبری، جلال ؛ پاریاب، سیدحسین، «پنجره واحد تجارت، گامی نهادی در استقرار تجارت الکترونیکی»، ۳ و ۴ آذر ماه ۱۳۸۶، چهارمین همایش ملی تجارت الکترونیکی، تهران، وزارت بازرگانی، معاونت برنامه ریزی و اموراتصادی.
- (۱۷) خضرزاده اسعد وهمکاران (۱۳۸۹) بررسی قاچاق کالا از مرزهای دریایی جنوب ایران، نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، جلد ۱۵، شماره ۲
- (۱۸) رضایی، محمد، (۱۳۸۹). تأثیر بازارچه های مرزی بر رشد فیزیکی و اقتصادی - و اجتماعی شهری مجاور؛ مورد بازارچه مرزی باشماق مریوان، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه یزد

- ۱۹) زنگنه، مهدی وهمکاران. (۱۳۹۶) شناسایی و اولویت‌بندی موانع ترخیص کالا از گمرک شهریار شهر تهران با استفاده از تحلیل سلسله مراتبی، مدیریت ارزیابی، شماره ۲۳
- ۲۰) سهرابلو علی (۱۴۰۱) قاچاق در مناطق آزاد خلأ قانونی یا اجرایی؟ روزنامه فرهیختگان تاریخ گزارش ۱۴۰۱/۰۱/۱۵
- ۲۱) سلامت حمیدرضا (۱۳۶۲) بررسی تطبیقی سیستم دستی (سنتی) و سیستم آسیکودا (نوین) در فرآیند ترخیص کالا از گمرک، کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت
- ۲۲) سلیمی فرد، خداکرم؛ عباسی، مریم؛ چارستاد، پروانه، «استقرار پنجره واحد تجاری پیش نیاز تجارت الکترونیکی»، ۴ و ۵ اسفند ماه ۱۳۸۸، ششمین کنفرانس بین المللی مدیریت فناوری اطلاعات و ارتباطات، تهران، موسسه مدیریت فناوری اطلاعات، تهران
- ۲۳) صوری سیاوش (۱۳۷۷) شناسایی و تحلیل مهمترین موانع فرآیند ترخیص کارآمد کالا در گمرک مشهد، کارشناسی ارشد دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده علوم اداری
- ۲۴) شهرکی، مهدی (۱۳۹۷)، قاچاق کالا و ارز در نظام جزایی ایران، فصلنامه علمی حقوقی قانون یار، دوره دوم، شماره پنجم
- ۲۵) شریفیان بادی علیرضا (۱۳۹۶) بررسی نقش مناطق آزاد تجاری در قاچاق کالا، کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد نراق، دانشکده حقوق و علوم سیاسی
- ۲۶) صفری پروانه (۱۳۹۳) بررسی و شناسایی مهمترین عوامل در تسریع ترخیص کالا در گمرک تهران، کارشناسی ارشد دانشگاه پیام نور استان مازندران، دانشکده مدیریت
- ۲۷) صوری سیاوش (۱۳۷۷) شناسایی و تحلیل مهمترین موانع فرآیند ترخیص کارآمد کالا در گمرک مشهد، کارشناسی ارشد دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی
- ۲۸) صفری پروانه (۱۳۹۳) بررسی و شناسایی مهمترین عوامل در تسریع ترخیص کالا در گمرک تهران، کارشناسی ارشد دانشگاه پیام نور استان مازندران، دانشکده مدیریت
- ۲۹) طباطبایی، علی، ثابتی، عباس. (۱۳۸۹). سازمان جهانی گمرک با رویکرد بررسی موانع پیش روی گمرک جمهوری اسلامی ایران در این سازمان. فصلنامه مطالعات روابط بین الملل، ۳ (۱۳)، ۱۶۶-۱۲۵.
- ۳۰) قورچیان، ن.ق. و کرباسیان، م. (۱۳۸۴) بررسی نظام مدیریت سازمان گمرک های جهان در قرن بیست و یکم به منظور ارائه مدل مناسب در کشور"، پژوهشنامه اقتصادی، دوره ۴، شماره ۴
- ۳۱) علی پور مهرداد وهمکاران (۱۳۹۱) الزامات و راهکارهای اعمال کنترل پس از ترخیص کالا از گمرک (حسابرسی پس از ترخیص کالا)، دانش حسابداری و حسابرسی مدیریت، سال اول، شماره چهارم
- ۳۲) علوی‌آذر تارا (۱۳۹۶) بررسی عملکرد و چالش‌های نظام گمرک ایران، خبرگزاری فارس، تاریخ خبر ۱۳۹۶-۱۱-۸
- ۳۳) عمادی علی (۱۳۹۸) راهبردهای مقابله با قاچاق کالا: آموزه‌هایی از تجارت جهانی، نشریه امنیت اقتصادی، شماره ۶۵
- ۳۴) عطائی جواد (۱۳۷۹) بررسی عوامل موثر بر افزایش کارایی امور ترخیص کالاهای وارداتی شرکت ملی نفت ایران، کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت
- ۳۵) قربانی زاده وجه الله، بعیدی مفردنی علی (۱۳۹۰) نقش سیستم اطلاعات گمرکی در یادگیری سازمانی، شایستگی‌های متمایز فنی و عملکرد گمرک، پژوهش‌های مدیریت در ایران، دوره ۱۵، شماره ۴

- ۳۶) کریمی الهه (۱۳۹۷) مطالعه‌ی تطبیقی نظام حقوقی ترخیص کالا در ایران از منظر سازمان تجارت جهانی، کارشناسی ارشد موسسه آموزش عالی بصیر - آبیگ
- ۳۷) عطائی جواد (۱۳۷۹) بررسی عوامل موثر بر افزایش کارایی امور ترخیص کالاهای وارداتی شرکت ملی نفت ایران، کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، دانشکده مدیریت
- ۳۸) گمرک ایران، دفتربرنامه ریزی و بهبودفرایندهای گمرکی (۱۳۸۷)، چارچوب کلی واصلحات نظام گمرکی
- ۳۹) مهاجر، مینا، حسینیان، میترا (۱۳۹۷)، شرایط حاکم بر صحت معاملات در معامله کالای قاچاق، دوفصلنامه اقتصاد پنهان، دوره جدید، شماره ۱۰ و ۱۱
- ۴۰) معمار نژاد، عباس؛ شیر، بهزاد؛ کاخکی، حسین (۱۳۹۲) «نظام گمرکی و ضرورت تحول آن: مبانی، برنامه ها و اقدامات انجام شده»، ۱۳۹۲، فصلنامه سیاست های مالی و اقتصادی، سال اول، شماره ۲
- ۴۱) مشبکی، ع.ا. و ابدالی، ع. (۱۳۸۲) بررسی راهکارهای تمرکز زدایی در ساختار گمرک جمهوری اسلامی ایران»، تحول اداری، شماره، ۴۰.