नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल
NADA AUTOMOBILES ASSOCIATION OF NEPAL
(An ISO 9001:2015 QMS Certified Organization)
1st Floor, Signature Apartment-II, Shahid Shukraraj Marg, Teku-12, Kathmandu, Nepal
Tel: 4100175, 4100015, E-mail: nada@mail.com.np, Website: www.nada.org.np

च.नं.: २०७९/८०/२५०

मिति : २०८०/०१/२८

श्रीमान सम्पादकज्यू

महोदय,

आर्थिक बर्ष २०८०/८१ को बजेट सुझावका सन्दर्भमा यस नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ नेपालले अर्थ मन्त्रालयमा पेश गरेको मुख्य राय सुझावहरु यहाँको प्रतिष्ठित दैनिक पत्रिका, अनलाईन, पत्रिका र टेलिभिजनबाट प्रचार प्रसार गरि दिनु हुनहार्दिक अनुरोध गर्दछु ।

सुरेन्द्रकुमार उप्रेति
महासचिव

आर्थिक बर्ष २०८०/८१ को बजेटका सन्दर्भमा नाडा अटोमोवाइल्स एशोसिएशन अफ अर्थ मन्त्रालयमा पेश गरेको नीतिगत राय सुझावहरु

१ व्यावसायिक चारपाँग्रे सवारी साधन

१. **भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुल घटाउनु पर्ने ।**

. व्यावसायीक रुपमा प्रयोग हुने चारपाँग्रे सवारी तथा ढुवानीका साधनहरुहरु आम जनताको जीवनसंग प्रत्यक्ष सरोकारको विषय हुने र यसको भाडा दरले आम नागरिकको दैनिकी प्रभावित हुने भएकोले सो साधनहरुमा उच्च दरमा लागि आएको भन्सार र अन्तःशुल्क महशुल तथा सडक मर्मत सुधार शुल्क घटाउनु पर्ने ।

२. सवारी साधन एसेम्बल र Bonded Warehouse को ब्यवस्था बारे ।

२.१ यसैगरी सवारी साधनको आयात स्वयम्मा धेरै पुंजी चाहिने व्यवसाय भएकाले हालको अवस्थामा खुल्ला बजार नीति अनुरुप बजारलाई प्रतिस्पर्धी बनाई उपभोक्तालाई सस्तो मूल्यमा वस्तु उपभोग गर्न पाउने व्यवस्था गराउन तथा पैठारीकर्ताहरुको लगानी कम गर्न अन्य मुलुकहरुमा जस्तै नेपालमा पनि सवारी साधन आयात गर्दा Bonded Warehouse को व्यवस्था गरिनु पर्ने ।

२.२ एसेम्वली उद्योग औद्योगिकरण र आर्थिक स्थिरता कायम गर्न टेवा पुऱ्याउछ । यस उद्योगले आद्योगिक सिपको विकास गरी नेपालमा रोजगारी सृजना गर्न र नेपालबाट बौद्धिक जनशक्ति पलायनको समस्यालाई हल गर्न/नियन्त्रण गर्न समेत मद्दत गर्दछ । एसेम्बली उद्योगको स्थापना गर्नु आफैमा ठूलो पूँजी लगानी हुने आयोजना भएकोले सरकारले यस उद्योगलाई विभिन्न सुविधा प्रदान गरी प्रोत्साहन गर्नु पर्दछ । तसर्थ **Bonded Warehouse** को व्यवस्था गरि भन्सार महसुल उत्पादन पश्चात संकलनको व्यवस्था गरेमा उद्योगहरुलाई सहज हुनेछ ।

२.३ त्यसैगरी अनएसेम्बल सवारी साधनका लागि छुटै Harmonized Code परिभाषित गरिएको तर भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुल एसेम्बल सरह लगाई छुटको ब्यबस्था गरिएको छ । भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुल एसेम्बल सरह नलगाई छुट पछिको Net Rate ब्यबस्था गरिनु पने । Net Rateलाई HS Codeमा नै उल्लेख गरेमा एसेम्बली केहि स्थिरताको बातावरण सिर्जना गर्न मद्दत मिल्नेछ ।

२.४ सबै किसिमका एसेम्बलिङ उद्योगले आयात गर्ने अनएसेम्बल बिद्युतिय सवारी साधनहरु मोटर साइकल, स्कुटर , रिक्सा, कार, जिप, भ्यानको पार्टपुर्जा पैठारी गर्दा भन्सार महशुलमा छुट हुनु पर्ने किनकी बिद्यमान ब्यवस्थामा दिइएको ७५ प्रतिशत भन्सार महशुल छुट सबै प्रकारका एसेम्बलिङ उद्योगलाई दिइएमा त्यस्ता उद्योगहरुमा स्थिरताको बाताबरण सिर्जना गर्न मद्दत हुने ।

२.५ सवारी साधन एसेम्बल उद्योगलाई दिदै आएको ५० प्रतिशत अन्तःशुल्क महशुल छुटको व्यवस्था बजेटको सट्टा ऐन मै स्थायी रुपमा व्यवस्था गर्ने ।

२.६ SEZ मा स्थापना हुने उद्योगको लागि पुनः PEA र EIA गर्नुपर्ने व्यवस्थाले उद्योगीहरुलाई थप आर्थिक भार पर्ने तथा उद्योग स्थापनाको लागी समय र लागत समेत खेर जाने अवस्था रहेको हुदाँ सो व्यवस्थामा पुर्नविचार गरिनुपर्ने ।

२.७ ऐनमा एसेम्बल उद्योग स्थापना गर्दा Value Addition सम्बन्धमा प्रष्ट नभएको देखिएकोले सो सम्बन्धमा प्रष्टता हुनुपर्ने । त्यसैगरी दुई पांग्रे सवारी साधन अर्थात मोटरसाईकल तथा स्कुटर एसेम्बल गर्ने उद्योगलाई Exice Duty मा ५०% छुट दिने निर्णय आर्थिक विधेयक २०७८ बाट भएकोमा त्यसको निरन्तरता तथा व्यवसायीहरुमा विश्वासको वातावरण सिर्जना गर्नको लागि ऐनमा नै समावेश गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

२.८ उद्योग ऐन अनुसार औद्योगिक तथा लगानी प्रबर्द्धन बोर्डमा प्राय सबै क्षेत्रको सहभागिता भए पनि नाडाको सहभागिता नभएको सन्दर्भमा नाडाकोतर्फबाट पनि उक्त बोर्डमा सहभागिता हुने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

२.९ राज्यको राजश्वको दायरामा अटोमोवाइल क्षेत्रको सडक सुधार दस्तुर करमा सबैभन्दा बढी योगदान भए पनि सरकारले सडकको सुधार र मर्मतका लागि गठन गरेको सडक बोर्डमा नाडाको प्रतिनिधित्व नभएकोले सो व्यवस्था हुनुपर्ने ।

<u>३.चारपाँग्रे सवारी साधनहरुका सम्बन्धमा हुनु पर्ने अन्य व्यवस्थाहरु</u>

३.१ आर्थिक अध्यादेशमा सवारी साधन पैठारी सम्बन्धमा स्पष्टता नभएकोले थप स्पष्ट व्याख्याको लागि अनुरोध गरिएको ।

३.२ एम्बुलेन्स सेवा संचालन निर्देशिका, २०७८ अनुसार Four Wheel Drive-4WD भएका एम्बुलेन्सका लागि मात्र भन्सार छुट सुविधा प्रदान गरिएको छ । सहर बजार तराई तथा समथल भू-भागमा Four Wheel Drive-4WD भएका एम्बुलेन्सको आवश्यकता नहुने भएकोले त्यस्तो स्थानमा Two Wheel Drive-2WD भएका एम्बुलेन्सले 4WD एम्बुलेन्स सरह भन्सार छुटको सुविधा पाउने व्यवस्था हुनु पर्ने ।

३.३ सरकारको बिभिन्न भन्सार नाकाहरुमा लाग्ने शुल्कहरु जस्तै Parking Charges, demurrage charges शुल्कहरुमा हाल समानता नभएको र यस्ता शुल्कहरु पनि निकै उच्च रहेकाले आवश्यक पुनरावलोकन गरि एकरुपता कायम गर्नुपर्ने ।

३.४ २० बर्ष पुराना सवारी साधनहरुको पत्रुगरी नयाँ सवारी साधन लिदा भन्सार महसुलमा छुट तथा सुविधाको व्यवस्था हुनु पर्ने ।

३.५ कार, जिप र भ्यानको Harmonized Code हरु फरक गर्नुपर्ने ।

३.६ सवारी साधनमा लाग्ने वार्षिक कर आयातकर्ता तथा डिलर दुवैका मौज्दातमा रहेका सवारी साधनमा लाग्न नहुने ।

३.७ बिद्युतीय सवारी साधनमा प्रयोग हुने ब्याट्रीहरुको प्रतिस्थापन गर्न Re-Export गर्ने व्यवस्था हुनु पर्ने ।

३.८ सवारी साधन मेनुफेक्चरिङ्ग कम्पनीबाटै प्राविधिक त्रुटी भई आएका सवारी साधनहरु सोही कम्पनीमा फिर्ता पठाउँदा भन्सार, अन्तःशुल्क, मूल्य अभिबृद्धि कर जस्ता महशुल तथा सडक सुधार दस्तुर फिर्ता हुनु पर्ने, तथा त्यसको सट्टामा अर्को सवारी साधन ल्याउन पाउने व्यवस्था हुनु पर्ने ।

२.टु ह्वीलर सवारी साधन

२.१ दुई पाँग्रे सवारी साधनहरु आम सर्वसाधरण जनताले प्रयोग गर्ने साधन भएकोले त्यसमा लाग्ने भन्सार तथा अन्तःशुल्क महशुल दर घटाउनु पर्ने ।

२.२ त्यसैगरी दुई पाँगे सवारी साधनको सेगमेण्टलाई हाल ६ तहमा राखिएकोमा त्यसलाई घटाएर ४ तहमा राखिनु पर्ने ।

२.३ हाल मोटरसाइकलमा लाग्ने सडक मर्मत शुल्क असमान्य रुपमा हरेका वर्ष बृद्धि गरिदै लगिएको छ । यसबाट सर्वसाधारण ग्राहकवर्गलाई प्रत्यक्ष मार पर्न गएको हुँदा सो सडक मर्मत शुल्क घटाउनु पर्ने ।

२.४ हाल भन्सार तथा यातायात व्यवस्था प्रणाली पूर्णतः कम्प्यूटराइज्ड भइसकेको अवस्थामा भन्सार र यातायात प्रणाली पनि एकिकृत गरी दर्ता र नामसारीका सम्पूर्ण प्रक्रिया अनलाइन तथा डिजिटलाइज्ड गरिनुपर्ने ।

२.५ सरकारका विभिन्न निकायहरुले विभिन्न चरणमा विभिन्न करहरु लिदै आएको र हाल यातायात व्यवस्था कार्यालयले समेत व्यवसाय कर बुझाउनुपर्ने व्यवस्था गरेको देखिएको छ सो व्यवस्था हटाउनु पर्ने ।

३. स्पेयर पार्टस

३.१ सरकारले सवारी साधनहरुमा लाग्ने स्पेयर पार्टसमा फरक फरक भन्सार महशुल लगाउदै आएकोमा सवै किसिमका स्पेयर पार्टसमा समान ५ प्रतिशत मात्र भन्सार महशुल लाग्ने व्यवस्था हुनु पर्ने ।

३.२ आयात हुने स्पेयर पार्टसको विललाई मान्यता दिई भन्सारमा पुनःमूल्याङ्कन गर्न नहुने । शंका लागेमा छानविन गरी सो सामान खरिद गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

३.३ अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा प्रचलित HS कोडलाई नेपाल सरकारले पनि मान्यता दिनुपर्ने र साफटा सुविधा अन्तर्गत आउने सामानहरुको स्पष्ट व्याख्या हुनुपर्ने ।

३.४ साफटा सुविधा अन्तर्गत आउने एच.एस. कोड र त्यसको भन्सार दरमा स्पष्ट हुनुपर्ने ।

३.५ GST को विललाई पूर्ण रुपमा मान्यता दिनुपर्ने र पुनः मूल्याङ्कन गर्न नहुने ।

३.६ GST बिलमा लेखिएको एच.एस. कोडलाई मान्यता दिनुपर्ने ।

३.७ तेश्रो मुलुकमा निर्मित सामान भारतबाट खरिद गर्दा भन्सारमा समस्या देखिएकोले यसको निराकरण हुनुपर्ने ।

३.८ अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसहरु एअर कुरियरबाट मगाउँदा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट भन्सार छलि भई आउने भएका कारण आधिकारिक तहबाट आयात गरी व्यवसाय गर्नेहरुलाई समस्या उत्पन्न भइरहेको ।

३.९ MRP केरमेट भएको र निकालेको प्रष्टसंग देखिएको स्थितिमा सामान आयात गर्न दिनु उपयुक्त नहुने ।

३.१० भारतबाट नेपालमा सामान आयात गर्दा ढुवानी ५% र बीमा १% भन्दा बढी नहुने हुँदा भन्सार महशुल हिसाब गर्दा ढुवानी खर्चको Stastical Valauation लाई १०% बाट ५% गरिनु पर्ने र बीमालाई २% बाट १% गरिनु पर्ने ।

३.११ कतिपय स्पेयर पार्टस पैठारीकर्ताले कवाडी (Recondition) स्पेयर पार्टसलाई पनि रंगरोगन गरी नयाँ स्पेयर पार्टस भनि या मिलेमतोमा नेपालमा आयात गर्दै आएका छन् । त्यसरी ल्याइएका पार्टसहरु कवाडिको गोदामबाट विक्री वितरण हुने गरेको छ । यस किसिमका पार्टसहरुको विक्री वितरणले सवारी साधनहरुको सुरक्षामा गम्भीर खतरा आउने मात्र नभई सरकारको राजश्वमा समेत प्रतिकूल प्रभाव पार्ने भएकोले यस्ता खालका स्पेयर पार्टसको आयातमा सरकारले कडा रोक लगाउन पर्ने । यस्ता खालका स्पेयर पार्टसहरुको आयातलाई दिर्घकालिन रुपमा रोकथाम गर्न सरकारले नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुले मात्र स्पेयर पार्टसहरु पैठारी गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

४. लुव्रिकेण्टस

४.१ लुव्रिकेण्टस अर्थात इन्जिन आयल सवारी साधन प्रयोग हुने अत्यन्तै महत्वपूर्ण बस्तु हुने भएकोले यसको समयोचित प्रयोगलाई प्रोत्साहित गर्न यसमा लाग्ने भन्सार महशुल घटाउनु पर्ने । त्यसैगरी यसमा प्रयोग हुने कच्चा पदार्थ बेश आयलमा लाग्ने भन्सार महशुल पनि घटाउनु पर्ने ।

लुव्रिकेण्टस आयातको सम्बन्धमा हुनु पर्ने व्यवस्था ।

४.२ लुब्रिकेन्टस आयात गर्नको लागि आयातकर्ताले अनिवार्य रूपले API (American Petroleum Institute) द्वारा जारी गरिएको गुणस्तर प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने र साथै सम्बन्धित मुलुकले निर्धारण गरेको मापदण्ड समेतको प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने ।

४.३ विश्वका ल्युब्रिकेन्टस निर्माता/निर्यातकर्ताले आफ्नो उत्पादन तीनभन्दा बढी मुलुकहरूमा निर्यात गरेको प्रमाण पेश गर्नुपर्ने ।

४.४नेपालका लागि आधिकारिक विक्रेता तथा वाणिज्य तथा उपभोक्ता हित संरक्षण विभागमा अनिवार्य रुपमा आफ्नो एजेन्सी समेत दर्ता गरेको कम्पनीले मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

४.५नेपालका लुव्रिकेण्टस उत्पादक कम्पनीहरुले नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभागबाट नेपालको गुणस्तर चिन्ह NS लिनुपर्ने वा सो सरहको गुणस्तर मापदण्ड हुनुपर्ने ।

४.६ Bike 4T को SL- Grade सो भन्दा माथि हुनुपर्ने ।

५. टायर टयूव

५.१ टायरटयूव सवारी साधनहरुमा प्रयोग हुने अति महत्वपूर्ण अङ्ग भएकोले यसको समयोचित प्रयोगलाई बढावा दिन यसमा लाग्ने भन्सार महशुल घटाउनु पर्ने ।

६. विद्युतिय सवारी साधन

६.१ सरकारले विद्युतिय सवारी साधनमा दिएको छुटलाई निरन्तरता दिनु पर्ने, त्यसैगरी विद्युतिय सवारी साधनहरुमा प्रयोग हुने विभिन्न उपकरणमा लाग्ने भन्सार महशुल पनि सोही अनुसार घटाउनु पर्ने ।

६.२. सरकारले आवश्यक ठाउँमा आवश्यक संख्यामा व्यवस्थित र सुरक्षित चार्जिङ्ग स्टेशनहरु निर्माण गर्नुपर्ने र यसलाई सरकारले एउटा छुट्टै विजनेश मोडेलको रुपमा विकास गरी यसमा निजी क्षेत्रलाई समेत सहभागी बनाउनु पर्ने ।

६.३. विद्युतीय सवारी साधन पैठारीकर्ताहरुले आफ्नै प्रयासमा चार्जिङ्ग स्टेसन स्थापना गर्न सरकारी प्रक्रिया निकै लामो र झन्झटिलो भएकोले पैठारीकर्ताहरुले चार्जिङ्ग स्टेसन स्थापना गर्ने कार्य नै स्थगित गर्नुपर्ने अवस्था आएकोले नेपाल विद्युत प्राधिकरणले यसलाई सहज र सरल बनाउनु पर्ने ।

६.४. नेपाल विद्युत प्राधिकरणले तोकेको चार्जिङ्ग महशुल दर उच्च भएकोले यसलाई घटाउनुपर्ने र साथै सहरभित्र तथा बाहिरका लागि चार्जिङ्ग महशुल दर पनि फरक फरक हुनुपर्ने ।

६.५. विद्युतीय सवारी साधन पैठारीकर्ताहरुले नेपालको २०० वटा पेट्रोल पम्पहरुको छनोट गरी उक्त स्थानमा चार्जिङ्ग स्टेशनहरु समेत निर्माण गर्ने र उक्त स्टेशनहरुको निर्माणमा प्राधिकरणले पनि ५०% लगानी गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने । यसका लागि अर्थ मन्त्रालयले पनि सहजकर्ता र समन्वयकर्ताको रुपमा भूमिका निर्वाह गर्नुपर्ने ।

६.६. निम्न गुणस्तरिय विद्युतीय सवारी साधनहरु आयातगर्दा निकट भविष्य मै खासगरी मोटरसाइकलको हकमा देशमा ब्याट्री डिस्पोजल समस्या आउने देखिएको सरकारले आवश्यक नीति बनाउनु पर्ने ।

६.७ विद्युतीय सवारी साधनहरुको आयातको सन्दर्भमा सरकारले त्यस्ता सवारी साधन लगायत त्यसमा प्रयोग हुने ब्याट्रीको लागि एउटा निश्चित गुणस्तर मापदण्ड निर्धारण गर्नुपर्ने तथा त्यसका लागि सुरक्षित सवारी लगायत वर्कशप र स्पेयर पार्टसको पनि एउटा विधि बनाउनु पर्ने ।

७. व्यावसायिक महत्वका यातायातका साधन

७.१. ४० सिट भन्दा माथिका यात्रुवाहक बसहरु सञ्चालन गर्न कम्पनी दर्ता गरी न्यूनतम ५ वटा बस सिधै निर्माता कम्पनीबाट पैठारी गरी १० वर्षसम्म विक्री गर्न नपाइने भन्ने उल्लेख गरिएको छ । नेपालमा बसहरु निर्माण नहुने र सार्वजनिक प्रयोजनमा आउने बस लगायतका सवारी साधनहरु बैकिङ्ग प्रक्रिया मार्फत छिमेकी वा विदेशी मुलुकहरुबाट मात्र आयात हुने सन्दर्भमा आर्थिक विधेयकमा उल्लेखित उक्त प्रक्रिया अनुसार वित्तिय निकायहरुले लगानी नगर्ने स्वतः स्पष्ट छ । सरकारको यस्तो प्रक्रियामा वित्तिय निकायहरुले लगानी नगर्ने भएबाट सरकारले सार्वजनिक यातायातलाई व्यवस्थित, सहज र सस्तो बनाउन गरेको प्रयत्न नै कार्यान्वयनमा आउन नसक्ने भएकोले सरकारले आयातित कण्टेनरमा दिएको जस्तो सुविधा प्रदान गर्नुपर्ने प्रक्रियागत जटिलताले गर्दा यो सुविधाले सार्वजनिक यातायातमा सोचे जस्तो सफलता हासिल नभएको हुँदा यसलाई खारेज वा परिमार्जन गरिनुपर्ने ।

८. वर्कशप उपकरण तथा इक्यूपमेण्टस्

८.१ वर्कशप उपकरण तथा इक्यूपमेण्टस्हरु अति आवश्यक वस्तुमा पर्ने र सवारी साधनहरुको मर्मत सम्भारलाई प्रोत्साहित गर्दै दुर्घटनालाई कम गर्न मद्दत गर्ने भएकोले यसमा लाग्ने भन्सार महशुल घटाउनु पर्ने तथा अन्तःशुल्क महशुल हटाउनु पर्ने ।

८.२ आर्थिक ऐनमा सवारी साधन बिग्रेको भन्ने प्रमाणित नेपाल सरकारले गर्नुपर्ने व्यवस्था गरिएको छ । सो को सरलीकरणको लागि यातायात व्यवस्था विभागमा दर्ता भएको वर्कशपले प्रमाणित गरी दिने आधारमा यातायात व्यवस्था कार्यालयहरुले निरिक्षण गरी बिग्रेको एकिनगरी सवारी साधन कर छुट दिनु उपयुक्त हुने ।

८.३ वर्कशप उद्योगहरुले प्रशस्त रोजगारी दिने भएकोले उत्पादन मूलक उद्योगले पाउने सरहको सुविधा पाउनुपर्ने ।

८.४ सबै वर्कशप टुल्स/इक्युपमेन्ट तथा त्यसमा लाग्ने स्पेयर पार्टसहरुमा एल.सी.मा आयात गर्दा रु. ५ लाख भन्दा माथिका लागि अनिवार्य रुपमा एल.सि.बाट मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

८.५ स्वरोजगार वर्कशप व्यवसायीहरुले आयात गर्ने वर्कशप इक्युप्मेन्टहरुमा पूर्णरुपले भन्सार छुट दिइनुपर्ने ।

८.६ रोडसाइडमा सञ्चालित वर्कशपहरुलाई व्यवस्थित गर्न सरकारले ठोस कार्ययोजना ल्याउनुपर्ने तथा नयाँ प्रविधिका गाडीहरु मर्मत गर्न हाल स्वरोजगार भएर वर्कशप चलाउनेहरुलाई तालिम दिने व्यवस्था गरिनु पर्ने ।

८.७. यातायात व्यवस्था विभागले जारी गरेको **कारखाना तथा वर्कशप सञ्चालन निर्देशिका २०७४** लाई समयानुकुल संशोधन गरी यथासिघ्र लागु गर्ने र सो निर्देशिका अनुसार संचालन हुने वर्कशपहरुले प्रयोग गर्ने इक्यूपमेन्टसहरु आयात गर्दा भन्सार महशुलमा पूर्ण छुट र आयकरमा पनि अन्य सेवा उद्योग सरह छुट हुनुपर्ने ।

८.८ .वर्कशपहरुको आधुनिकीकरण गर्ने क्रममा प्रयोग हुने उपकरणहरु संचालन गर्न वर्कशपका प्राविधिकहरुलाई दिइने तालिममा लाग्ने खर्चमा सरकारले अनुदान उपलब्ध गराउनु पर्ने

९. हेवि इक्यूपमेण्टस

९.१ डोजर, स्केभेटर जस्ता भौतिक निर्माण कार्यमा प्रयोग हुने, आफै बाटोमा नगुड्ने र इन्जिनियरिङ्ग इन्स्योरेन्स गरिने हुनाले यस्ता साधनहरुमा लाग्ने सवारी साधन कर पूर्णत मिनाहा हुनुपर्ने ।

९.२ तेस्रो मुलुकमा उत्पादन भएका हेविइक्यूपमेण्टसहरु नेपालमा व्यापक रुपमा प्रयोगमा आइरहेका छन् । तर ती साधनहरुमा लाग्ने स्पेयर पार्टसहरु सम्बन्धित मुलुकहरुबाट पैठारी गर्दा धेरै समय लाग्ने मात्र नभई लागत खर्च पनि धेरै हुने सन्दर्भमा त्यस्ता स्पेयर पार्टसहरु भारतबाट नै पैठारी गर्न पाउने व्यवस्था भएमा समय र लागत दुवैको बचत हुने भएकोले त्यस्तो व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल हुनुपर्ने ।

९.३ नेपालमा विश्वका प्राय सबै ब्राण्डका हेविइक्यूपमेण्टहरु पैठारीकर्ताको माध्यमबाट आयात हुने गरे पनि प्राय प्रोजेक्टका लागि आवश्यक हुने हेविइक्यूपमेण्टसहरु प्रोजेक्ट स्वयंले नै सम्बन्धित मुलुकहरुबाट आयात गर्दै आएका छन् । यस्तो व्यवस्थाले नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुलाई पनि के कति मात्रामा हेवी इक्यूपमेण्टसहरु आयात भएका छन् त्यसको यकिन नहुने र प्रोजेक्टहरुले त्यसमा लाग्ने स्पेयर पार्टसको आयात नगर्ने सन्दर्भमा त्यसरी

आयात भएका हेविइक्यूपमेण्टका लागि आवश्यक हुने स्पेयर पार्टसहरु नेपालका आधिकारिक विक्रेताले नै परिपूर्ति गर्नुपर्ने अवस्थामा नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुलाई स्पेयर पार्टस आपूर्ति गर्न कठिनाई उत्पन्न भइरहेको छ । त्यसको समुचित व्यवस्थाका लागि प्रोजेक्टहरुका लागि ल्याइएका हेवि इक्यूपमेण्टहरुको संख्या बारे नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुलाई पनि स्वत:जानकारी हुने स्वचालित व्यवस्था हुनुपर्ने । त्यसैगरी हेवी इक्यूपमेण्टसहरु आयातगर्दा सम्बन्धित ब्राण्डका डिष्ट्रिव्युटर्सहरुबाट No Objection Letter लाई अनिबार्य गरिनुपर्ने ।

९.४ हेवी इक्युपमेण्टसमा प्रयोग हुने ब्रेकरमा मूल्य अभिबृद्धि कर लाग्ने गरेको सन्दर्भमा एउटा हेवीइक्यूपमेण्टको आयातमा एउटा ब्रेकर ल्याउदा एउटै Packing List भएको खण्डमा त्यसमा मूल्य अभिबृद्धि कर नलाग्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

९.५ महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाले Blue Book कडाइका साथ जाँच गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने ।

९.६ हालको स्थितिमा बैङ्क तथा वित्तिय निकायहरुले लगानी नगरेको स्थितिमा Investment Company बाट CICL को लागि Online बाट हेर्न सकिने सुविधा पाउनु पर्ने ।

९.७. देश विकासमा प्रयोग हुने हेविइक्यूपमेण्टसहरुलाई सरल तरिकाबाट फाइनान्सको सुविधा उपलब्ध हुनुपर्ने ।

१०. ट्याक्टर तथा कृषि उपकरण

१०.१ नेपालको ५७ प्रतिशत जनता कृषिमा आश्रित छन् भने देशको कूल गार्हस्थ उत्पादनमा कृषि क्षेत्रले २५% योगदान दिएको छ । अहिलेको नयाँ परिस्थितिमा धेरै नेपालीलाई नेपालमा नै स्वरोजगार बनाएर कृषि क्षेत्रमा काम गर्न लगाउनुको बिकल्प छैन । त्यसैले कृषिसँग सम्बन्धित र कृषिलाई आधुनिकीकरण गर्ने सबै भन्दा पहिलो उपकरण भनेको ट्रेक्टर भएकोले कृषि क्षेत्रमा प्रयोग हुने ट्रेक्टरहरुमा मूल्य अभिबृद्धि कर लाग्ने व्यवस्था हटाइनु पर्ने ।

१०.२ ट्याक्टर खरिद गरेको पाँच वर्षसम्म विक्रि गर्न नपाउने व्यवस्थाको कारण बित्तिय निकायहरुले लगानी नगर्ने भएको कारण सो पाँचवर्षे अवधिको व्यवस्था हटाउनु पर्ने । किनकी यसले कृषिक्षेत्रको उत्पादकत्वमा असर गरेको छ ।

१०.३ कृषिप्रधान मुलुक नेपालमा नै कृषिसँग सम्बन्धित कार्यहरु गर्ने नेपालीहरुको लागि कृषि उपकरण सञ्चालन गर्ने सम्बन्धी तालिमहरु सरकारी स्तरबाटै दिनुपर्ने ।

१०.४ यसरी तालिमप्राप्त नेपालीहरुले कृषि उपकरण खरिद गरेमा सरकारले सब्सीडी दिनुपर्ने व्यवस्था गरीनु पर्ने

१०.५ नेपालका बैंकहरुबाट ट्रेक्टर र सोसँग सम्बन्धित उपकरणहरु किसानले नेपालका बैंक तथा बित्तिय संस्थाहरुबाट कर्जा लिएर खरिद गरेमा उक्त कर्जालाई कृषि कर्जाको मान्यता दिनुपर्ने ।

१०.६ नेपाल सरकारले ट्रेक्टरलाई पनि प्रदुषण मापदण्डको दायरामा ल्याउन लागेको विषय सकारात्मक भएको ।

नेपालको टेक्टर व्यवसायलाई व्यवस्थित गर्न निम्न कार्यहरु गरिनुपर्ने ।

१०.६.१ Quality Assurances को व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१०.६.२ नाडाको सिफारिशमा मात्रै टेक्टर तथा त्यसका उपकरणहरु आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।
१०६.३ नेपाल राष्ट्र बैंकले कृषिको लागि विशेष प्याकेजको व्यवस्था गर्नुपर्ने ।

१०.७ नेपाल सरकारको राजपत्र (मिति २०७६/०३/०२, खण्ड ६९, संख्या ११, भाग ५, बुँदा नं. ४ को (च)मा) मा प्रकाशित नेपालमा आयात गर्न निषेध गरेका सामग्रीहरुमा कृषिसँग अत्यन्त आवश्यक पर्ने कम्बाइन हार्वेस्टर समेतमा रोक लगाएकोले उक्त हार्वेस्टरको आयात खुल्ला गरिनु पर्ने ।

११. भन्सार विभागसंग सम्बन्धित अन्य नीतिगत राय सुझावहरु

११.१.नेपाल झण्डै दुई दशक अघि नै विश्वव्यापार संगठनको सदस्य भइसकेको सन्दर्भमा अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलन अनुसार सवारी साधनहरुमा लाग्ने भन्सार महशुल दरमा पूर्ण मूल्याङ्कन गरी भन्सार महशुल दरलाई घटाउँदै लैजानुपर्ने र यसबाट राजश्वमा जे जस्तो प्रभाव पर्दछ त्यसलाई सवारी साधनहरुमा लाग्ने सडक निर्माण दस्तुरमा समायोजन गर्नुपर्ने ।

११.२ आर्थिक विधेयकको भन्सार महसुल आंशिक छुट हुने शीर्षक अन्तर्गतको खण्ड 'च' मा स्थायी स्वीकृत प्राप्त ट्राभल एजेन्सी, ट्रेकिङ्ग एजेन्सी राफटीङ्ग एजेन्सी र तारे तथा रिसोर्ट होटलले संस्कृति तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको सिफारिशमा पैठारी पर्ने ८७०२.१०.१०, ८७०२.२०.१०, ८७०२.३०.१० र ८७०२.९०.१० मा पर्ने लक्जरी कोच, उपशीर्षक ८७०२.१०३०, ८७०२.२०.३०, ८७०२.३०.३० र ८७०२.९०.३० मा पर्ने माइक्रोवस, उपशीर्षक ८७०२.१०.२०, ८७०२.२०.२०, ८७०२.३०.२० र ८७०२.९०.२० मा पर्ने मिनिबस मध्ये जम्मा दुई थानमा लाग्ने भन्सार महसुलमा ५०% छुट हुने व्यवस्था गरिएको भए पनि भन्सार दर घट्दै गइरहको तर अन्तःशुल्क लगायत अन्य करहरु बढ्दै गइरहेको परिप्रेक्ष्यमा भन्सार महशुलमा पाएको छुट अति न्यून भएको कारण यस दफाको उपयोग हुन सकिरहेको छैन । तसर्थ यात भन्सार महशुलमै १% मात्र लाग्ने वा अन्तःशुल्कमा समेत छुट दिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

११.३तीनपाँग्रे सवारी साधनहरुमा Rebate फिर्ता २५% रहेकोमा ५०% हुनुपर्ने । यसैगरी नेपालमै एसम्बलिङ्ग हुने तीनपाँग्रे सवारी साधनहरुको हकमा भन्सार विन्दुमै सडक मर्मत तथा सुधार शुल्क उठाउने हालको व्यवस्था खारेज हुनुपर्ने ।

११.४ चार डिजिटमा दरपिठ भई आएको HHS Code मा उल्लेखित भन्सार दरलाई भन्सार विभागले मान्यता दिनुपर्ने

११.५नेपालमा आयात गरिने च्यासिसहरुमा बडि (Refrigerated Van, Container, Fire Fighting Vehicle, Tanker, etc.) बनाउँदा राखिएको धरौटी रकम CWC (COWL & CHASIS क्याविन नभएको) H.S. Code 87060080 को हकमा फिर्ता हुने भए तापनि CBC (CABIN & CHASIS क्याविन भएको) H.S. Code 87042300 को हकमा व्यवस्था नभएकोले उक्त CBC मा पनि बडि बन्ने भएकोले त्यस वापतको धरौटी रकम पनि फिर्ता हुने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

११.६कोरोना भाइरसको समयमा जसरी नेपाली सुरक्षाकर्मीहरुले नेपालको भारततर्फ रहेको सबै बोर्डरलाई सिल गर्न सक्षम भएको थियो । नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रले उठाउँदै आएको एउटा माग पनि यसरी नै नेपाल र भारत बिचको सीमा क्षेत्रमा नियन्त्रण गर्ने हो भने भारतबाट भन्सार छलिगरी ल्याउने समानहरको पूर्ण नियन्त्रण गर्न सकिन्छ र भन्सार क्षेत्रमा हुने चोरी पैठारी पूर्ण नियन्त्रण हुने देखिन्छ ।

१२. अन्य विभिन्न विषयगत सुझावहरु

१२.१.लुव्रिकेण्टस, टायरहरु तथा Transit Mixture लगायत ८७.०५ मा उल्लेखित सवारी साधनहरु नेपालराज्यको आधिकारिक विक्रेता तोकिएका कम्पनीहरु बाहेक अन्य कुनै पनि कम्पनीहरुले आयात गर्न नपाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२.२ झण्डै ६० लाख जनसंख्या रहेको ठानिएको काठमाडौं उपत्यकामा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनी केन्द्रको अभावका कारण राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो बाधा उत्पन्न भइरहेको छ । राजधानीको बढ्दो जनसंख्या र देशमा बढ्दो आयात निर्यातको स्थितिलाई समेत दृष्टिगत गरी राजधानीमा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनी केन्द्र निर्माणका लागि समेत आगामी बजेट मै व्यवस्था हुनुपर्ने । यस्तो प्रदर्शनी केन्द्रको निर्माणले नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो टेवा पुग्नुका साथै राष्ट्रिय उद्योगहरुको समेत सम्बर्द्धन र प्रबर्द्धन हुने ।

१२.३.नेपालको ब्याट्री व्यवसायमा भइरहेको अनधिकृत आयातलाई रोकथाम गर्न र सरकारले त्यसबाट प्राप्त गर्ने राजश्वमा बृद्धि ल्याउन नेपालका लागि आधिकारिक विक्रेताले मात्र ब्याट्री आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२.४नेपालका लागि आधिकारिक ब्याट्री आयातकर्ताहरुले ब्याट्रीको आयातसंगै इनभर्टर पनि आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२.५.सरकारले नक्कली अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसको कारोवारीहरुलाई कानूनको दायरामा ल्याउनु पर्ने ।

१२.६.उत्पादक कम्पनीबाट उत्पादित स्पेयर पार्टस सामानलाई सरकारले मान्यता दिनुपर्ने ।

१२.७.Most Favored Nation को सुविधा प्राप्त मुलुकहरुबाट आयातित स्पेयर पार्टसहरु एल.सि.बाट ल्याउदा मात्र सो सुविधा प्राप्त भइरहेकोमा TD बाट ल्याउँदा पनि सो सुविधा प्राप्त हुने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२.८चीनको केरुङ्ग र तातोपानी भन्सारबाट ल्याइएका सामानहरुमा मात्र Most Favored Nation को सुविधा रहेकोमा समुद्रीमार्गबाट ल्याउँदा पनि सो सुविधा पाउन सकिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२.९नेपालमा भारतसंगको व्यापारलाई सहज बनाउन र भारतीय लगानीलाई आकर्षित गर्न Indian Economic Zone स्थापनाका लागि आवश्यक पहल गरिनु पर्ने ।

१२.१०नेपालमा सवारी साधन एसेम्बलिङ्ग उद्योग जस्तै अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस उद्योगको प्रशस्त सम्भावना देखिएकोले यस क्षेत्रमा लगानी आकर्षित गर्न र यस्तो उद्योग खोल्नका लागि प्रोत्साहित गर्न कृषि र पर्यटन उद्योगहरुलाई जस्तै सुविधा प्रदान गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।

१२.११ करको दरमा बृद्धि भन्दा दायरा फराकिलो बनाउने, करका दायरामा नआएका व्यक्ती, पेशा व्यवसायी तथा संगठनहरुलाई करको दायरामा आउन उत्पेणित गर्ने ।

१२.१२ बर्सो देखि हजारौं सवारी प्रयोगकर्ताहरुबाट अशुल हुन नसकेका कर अशुली सहज बनाउन डिजिटल पेमेण्ट वा अन्य व्यवस्था गर्ने ।

१२.१३ अटोमोवाइल व्यवसायीहरुलाई करको लक्ष्य पूरा गर्ने नाममा एउटै कारोवारलाई निरन्तर अडिट गर्ने निहुमा

दुःख दिने कार्य बन्द गर्नु पर्ने ।

समाप्त