



निर्यात में सौदा लागत पर  
द्वितीय कार्यदल

वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय  
भारत सरकार  
जुलाई, 2014

निर्यात में सौदा लागत पर  
द्वितीय कार्यदल

जुलाई, 2014

वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय  
भारत सरकार  
जुलाई, 2014

## आमुख



निर्यात पर सौदा लागत में कमी लाना एक सतत प्रयास है। कुछ मुद्दों का समाधान होते ही हमें नए मुद्दों का सामना करना पड़ता है। निर्यात पर सौदा लागत में कमी संबंधी प्रथम कार्यदल की रिपोर्ट 2011 के शुरू में जारी की गई थी। अनेक प्रक्रियाओं और प्रपत्रों को सरल बनाया गया है और कुछ को समाप्त किया गया है। विदेश व्यापार महानिदेशालय (डीजीएफटी) में, सौदा लागत में कमी करने पर बल देने के दो विशिष्ट परिणाम निकले हैं—(क) अधिसूचनाओं, सार्वजनिक सूचनाओं और परिपत्रों को पाठक के अनुकूल इस अर्थ में बनाया गया है कि वे एक पृष्ठ में सरल, स्पष्ट हों तथा सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि समापन पैरा में यह सार दिया जाता है कि ऐसी अधिसूचना या सार्वजनिक सूचना पर विचार किया जाना क्यों आवश्यक था; और (ख) इलेक्ट्रॉनिक बैंक वसूली प्रमाण-पत्र (ई-बीआरसी) जिसे सभी हितधारकों से व्यापक समर्थन मिला है और चारों ओर से प्रशंसा मिली है। इसी संदर्भ में, सरकार ने जून, 2013 में निर्यात में सौदा लागत में कमी संबंधी द्वितीय कार्यदल के गठन का निर्णय लिया। इसका उद्देश्य निर्यातकों द्वारा सामना की जा रही कठिनाईयों की जांच और पहचान करने और उन्हें कम या समाप्त करने हेतु कार्रवाई योग्य सिफारिश करने का था। कार्यदल में भारत सरकार, औद्योगिक चैम्बर्स/परिसंघों के विभिन्न पक्ष और उद्योग एवं संबंधित निर्यात क्षेत्र के प्रतिनिधि सदस्य के रूप में थे।

प्रथम कार्यदल और द्वितीय कार्यदल के बीच दृष्टिकोण में एक प्रमुख अन्तर रिपोर्ट में रेखांकित मुद्दों के उपशमन से लाभ का कोई मुद्दीकरण का प्रयास नहीं करना था। हमें खेद है कि हमारा कार्यदल अपना "कार्य" निर्धारित समय-सीमा में पूरा नहीं कर सका। हालांकि काफी कार्य जनवरी, 2014 तक पूरा कर लिया गया था किन्तु उस समय संभावित चुनाव और तत्पश्चात अध्यक्ष महोदय का वाणिज्य विभाग से खान मंत्रालय में स्थानान्तरण हो जाने के कारण इसे जारी नहीं किया जा सका।

कार्यदल द्वारा चिन्हित प्रमुख मुद्दों पर दो श्रेणियों के तहत विचार-विमर्श किया गया है:

श्रेणी 1 में ऐसे 10 मुद्दे शामिल हैं जो निर्यातकों की बड़ी संख्या को प्रभावित करते हैं और जिसके कारण उनपर तत्काल ध्यान दिया जाना आवश्यक है। अच्छी बात यह है कि अधिकांश मुद्दों का प्रक्रियात्मक और पुनःअभिमुखित ईडीआई प्लेटफार्म के माध्यम से हल किया जा सकता है।

श्रेणी 2 उद्योगजगत, विनियामक निकायों, विशेषज्ञों से प्राप्त तथा क्षेत्र दौरों के दौरान कार्यदल के सदस्यों के अनुभव से प्राप्त शेष मुद्दों से संबंधित हैं।

हमने भारत में एक कुशल व्यापार सरलीकरण तंत्र के निर्माण हेतु एक ढांचे का भी प्रस्ताव किया है। यद्यपि भारत के दृष्टिकोण से यह भविष्योन्मुख प्रतीत हो सकता है किन्तु कई देशों ने ऐसी पद्धतियों का उपयोग करके अपनी निर्यात प्रतिस्पर्धा में सुधार किया है। इसे कार्यान्वित करने के लिए हमारे पास प्रौद्योगिकीय और प्रबंधन करने की क्षमता है और इसलिए हमें इसपर गंभीरता से विचार करना चाहिए। ऐसे माडेल के मुख्य अवयव हैं: (i) एकीकृत ऑनलाइन वातावरण, (ii) छोटे गेटवे का क्रियान्वयन और निर्यात ढांचा में सुधार, (iii) वास्तविक जांचों के स्तर में कमी लाना और अनावश्यक बातों को समाप्त करना, (iv) फ़ैक्टरी में निकासी पश्चात जांच का प्रावधान, (v) प्रत्यायित संगठनों के लिए मानदंडों को पुनः परिभाषित करना और सरल बनाना और (vi) वर्गीकरण और प्रशुल्क सूचना से संबंधित पारदर्शिता के उपाय। कार्यान्वित किए जाने पर इस ढांचे

में हमारी निर्यात प्रतिस्पर्धा में काफी सुधार लाने तथा भारत को विश्वव्यापी व्यापार में सबसे आगे लाने की क्षमता होगी।

यह रिपोर्ट किसी अन्य रिपोर्ट की तरह ही एक सुखद और सहयोगी प्रयास है। मैं प्रत्येक सदस्य द्वारा किए गए अथक और उत्साहवर्धक कार्य; तत्कालीन मंत्री श्री आनन्द शर्मा, तत्कालीन राज्यमंत्री डा० नचियप्पन और तत्कालीन सचिव श्री एस.आर. राव द्वारा दिए गए प्रोत्साहन के प्रति आभारी हूँ। मुझे श्री राजीव खेर, तत्कालीन अपर सचिव, वर्तमान सचिव, वाणिज्य विभाग, श्री सुमित बोस, पूर्व सचिव, राजस्व विभाग और वित्त सचिव, भारत सरकार और श्री नजीब शाह, पूर्व संयुक्त सचिव (शुल्क वापसी) वर्तमान में राजस्व आसूचना महानिदेशक के साथ विचार-विमर्श से भी लाभ मिला है। मैं उन सभी के प्रति और विदेश व्यापार महानिदेशालय के सभी सहकर्मियों विशेषकर श्री डी.के. सिंह, अपर महानिदेशक, डा० एल.बी. सिंघल, अपर महानिदेशक, श्री जयकान्त सिंह, अपर महानिदेशक, श्री अजय श्रीवास्तव, संयुक्त महानिदेशक, श्री हरदीप सिंह, संयुक्त महानिदेशक और श्री ए.सी. झा, उप महानिदेशक के प्रति भी आभार व्यक्त करता हूँ। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि अच्छे कार्य के लिए उन्हें श्रेय दिया जाना चाहिए जबकि रह गई किसी भी कमी की जिम्मेवारी मेरी होगी।



(अनुप के. पूजारी)

अध्यक्ष

द्वितीय कार्यदल

पूर्व में महानिदेशक विदेश व्यापार और वर्तमान में सचिव, खान मंत्रालय

## विषय-वस्तु

1. कार्यकारी सार .....
2. द्वितीय कार्यदल के बारे में .....
3. प्रस्तावना .....
4. भारत सरकार द्वारा चुनिंदा इलेक्ट्रानिक व्यापार सरलीकरण पहल .....
5. कार्यदल द्वारा चिन्हित 10 महत्वपूर्ण मुद्दे .....
6. मंत्रालय वार सिफारिशें .....
- कृषि मंत्रालय .....
- नागर विमानन मंत्रालय .....
- वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय .....
- पर्यावरण एवं वन मंत्रालय .....
- वित्त मंत्रालय .....
- स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय .....
- रेल मंत्रालय .....
- पोत परिवहन मंत्रालय .....
- वस्त्र मंत्रालय .....
- भू-सीमा पार मुद्दे .....
- विविध मुद्दे .....
7. भारत में कुशल व्यापार सरलीकरण तंत्र के लिए ढांचा .....

अनुलग्नक .....

अनुलग्नक-1 .....

अनुलग्नक-2 .....

अनुलग्नक-3 .....

## 1. कार्यकारी सार

व्यापार सरलीकरण भारतीय व्यापार के लिए एक अति महत्वपूर्ण मुद्दा है जो प्रतिस्पर्धी देशों के निर्यात की तुलना में उनकी प्रतिस्पर्धा को प्रत्यक्ष रूप से प्रभावित करता है। सरकार ने गत वर्षों में निर्यात/आयात प्रक्रियाओं को सुचारु बनाने तथा व्यापार और उद्योग को सरल बनाने के लिए अनेक पहलें की हैं ताकि भारत में व्यापार करना आसान हो सके। इन प्रयासों के बावजूद डूईंग बिजनेस की रैंकिंग में भारत का रिकार्ड उल्लेखनीय नहीं रहा है। यह विश्व बैंक द्वारा संकलित 'ईज ऑफ डूईंग बिजनेस' रैंकिंग के अनुसार 189 देशों में से इसके 134 वें दर्जे से स्पष्ट है। सरकार इस तथ्य को स्वीकार करती है कि योजनाओं और उत्प्रेरक पैकेजों के माध्यम से निर्यात संवर्धन के सभी उपाय तब तक अपेक्षित परिणाम नहीं देंगे जब तक हम अपने निर्यात को बाधित करने वाली 'सौदा लागत' में पर्याप्त कटौती नहीं करेंगे। निर्यात में सौदा लागत संबंधी इस कार्यदल का गठन सौदा लागतों और प्रक्रिया संबंधी अतिरेकता को कम करने तथा भारत में आधुनिक और कुशल व्यापार सरलीकरण तंत्र तैयार करने हेतु उपयुक्त और व्यवस्थित सुधारों का सुझाव देने के इसी उद्देश्य के लिए किया गया था।

### संगठन और कार्य का क्षेत्र

सरकार द्वारा अप्रैल, 2013 में 'निर्यात में सौदा लागत संबंधी द्वितीय कार्यदल' का गठन किया गया था। कार्यदल के क्षेत्र में निर्यात/आयात प्रक्रिया के लिए विशिष्ट प्रचालनात्मक समस्याओं के अनुसार सौदा लागतों को कम करने के लिए महत्वपूर्ण मुद्दों की पहचान करना और कार्यनीति तैयार करना शामिल है। महानिदेशक, विदेश व्यापार के नेतृत्व में गठित कार्यदल में विभिन्न मंत्रालयों और विभागों के वरिष्ठ सरकारी अधिकारी तथा व्यापार एवं उद्योग जगत के सदस्य हैं।

### महत्वपूर्ण मुद्दों की पहचान करने हेतु अपनाया गया दृष्टिकोण

कार्यदल ने सौदा लागत के अत्यन्त महत्वपूर्ण मुद्दों का पता लगाने के लिए अनेक दृष्टिकोणों को अपनाया। उन्होंने विदेश व्यापार महानिदेशालय की वेबसाइट पर डाली गई व्यापार सूचनाओं के माध्यम से व्यापार, उद्योग, चैम्बर्स, उत्पाद विशिष्ट परिसंघों/ निर्यात संवर्धन परिषदों, शिक्षाविदों और जनता से जानकारी और सुझाव आमंत्रित किए। कार्यदल की रिपोर्ट में शामिल अधिकांश सिफारिशें व्यापार, उद्योग तथा अन्य हितधारियों से प्राप्त हुईं तथा उनपर कार्यदल की नियमित बैठकों में गहन चर्चा की गई तथा विषय वस्तु के विशेषज्ञों के साथ परस्पर विचार-विमर्श किया गया।

कार्यदल के सदस्यों ने समुद्री पत्तनों, वायु-पत्तनों, कार्गो परिसरों आदि की वास्तविक स्थिति का मूल्यांकन करने के उद्देश्य से भारत और अन्तर्राष्ट्रीय दोनों स्थलों का क्षेत्र दौरा किया। भारतीय सुविधाओं में दौरा करने से जमीनी स्तर के उपयोगकर्ताओं से जानकारी लेने में मदद मिली जबकि अन्तर्राष्ट्रीय दौरों से सर्वोत्तम प्रचलनों को समझने में तथा भारतीय स्थिति का मूल्यांकन करने के साथ-साथ पूरे संसार के सर्वोत्तम प्रचलनों को लागू करने की संभावना का पता लगाने में मदद मिली।

यह कार्यदल स्वचालित व्यापार व्यवस्था की ओर बढ़ने के उद्देश्य के साथ विभिन्न सरकारी और सम्बद्ध एजेंसियों द्वारा चलायी जा रही व्यापार सरलीकरण की महत्वपूर्ण परियोजनाओं को भी स्वीकार करता है। इनमें इलेक्ट्रानिक बैंक वसूली परियोजना (ईबीआरसी), ग्रेपनेट, निर्यात एवं पत्तन समुदाय पद्धति (पीसीएस) के लिए जोखिम प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) शामिल हैं।

## चिन्हित मुद्दे और सिफारिशें

कार्यदल की रिपोर्ट का एक बड़ा हिस्सा मौजूदा पद्धतियों में सुधार लाने के उद्देश्य के साथ कार्रवाई योग्य सिफारिशों से संबंधित है, दूसरी ओर इसमें भारत में एक कुशल व्यापार सरलीकरण तंत्र के लिए भावी ढांचे का भी प्रस्ताव है।

### I कार्रवाई योग्य सिफारिशें

कार्यदल द्वारा चिन्हित प्रमुख मुद्दों पर दो श्रेणियों के अन्तर्गत विचार-विमर्श किया गया है:

श्रेणी I के मुद्दे- खंड 5 में उन 10 मुद्दों पर विचार-विमर्श किया गया है जो बड़ी संख्या में निर्यातकों पर प्रतिकूल प्रभाव डालते हैं और इसलिए इनपर तत्काल ध्यान दिया जाना आवश्यक है। अच्छी बात यह है कि अधिकांश मुद्दों का प्रक्रियात्मक और ईडीआई स्तर के परिवर्तनों के द्वारा समाधान किया जा सकता है। इन्हें कार्यान्वित किए जाने पर ये व्यापार वातावरण में प्रमुख सुव्यवस्थित परिवर्तनों के द्योतक होंगे। इनका समाधान करने से निर्यात की प्रतिस्पर्धा में सुधार आएगा।

श्रेणी II के मुद्दे- खंड 6 उद्योग, विनियामक निकायों, विशेषज्ञों से तथा कार्यदल के सदस्यों के क्षेत्र दौरों के अनुभव से प्राप्त सभी शेष मुद्दों से संबंधित है।

### II भारत में एक कुशल व्यापार सरलीकरण तंत्र के लिए ढांचा

(i) सभी सेवाओं की आनलाइन उपलब्धता, अर्थात् एक सामान्य सेवा प्लेटफार्म, (ii) एकल सामान्य दस्तावेज लागू करने, (iii) सभी एजेंसियों के स्वतंत्र प्लेटफार्म के बीच प्रभावी संवाद विनिमय प्रणाली और (iv) एक पूर्ण डिजिटल वातावरण प्रदान करने की उनकी क्षमता के संदर्भ में खंड 7 में निर्यात और आयात प्रक्रिया हेतु एकीकृत आनलाइन वातावरण की अवधारणा पर विचार-विमर्श किया गया है।

## 2. द्वितीय कार्यदल के बारे में

### संगठन एवं कार्यप्रणाली

सरकार ने अप्रैल, 2013 में 'निर्यात में सौदा लागत पर द्वितीय कार्यदल' के गठन की घोषणा की। कार्यदल का मुख्य उद्देश्य व्यापार और उद्योग द्वारा सामना की जा रही सौदा लागत में कमी करके भारतीय निर्यात को वैश्विक रूप से प्रतिस्पर्धी बनाना है और कार्यदल के क्षेत्र में महत्वपूर्ण मुद्दों की पहचान करना और निर्यात/आयात प्रक्रिया की विशिष्ट प्रचालनात्मक समस्याओं के संबंध में सौदा लागतों को कम करने के लिए कार्यनीति तैयार करना है। महानिदेशक, विदेश व्यापार की अध्यक्षता में गठित इस कार्यदल में वरिष्ठ सरकारी अधिकारी तथा व्यापार एवं उद्योग के सदस्य शामिल थे। निम्नलिखित तालिका कार्यदल की कार्यकारी संरचना को दर्शाती है।

### कार्यदल की कार्यकारी संरचना

अध्यक्ष  
अनुप के. पुजारी, महानिदेशक  
विदेश व्यापार

सदस्य सचिव  
डी.के. सिंह,  
अपर महानिदेशक  
विदेश व्यापार

सदस्य: सरकारी विभाग

-अजय कुमार बेहरा, कार्यकारी निदेशक  
(ट्रैफिक परिवहन), रेल मंत्रालय  
-संदीप भटनागर, संयुक्त सचिव,  
राजस्व विभाग  
-अजय जैन, आयुक्त, केन्द्रीय उत्पादशुल्क,  
राजस्व विभाग  
-एम.सी. जौहरी, संयुक्त सचिव, पोत  
परिवहन मंत्रालय  
-अनिल श्रीवास्तव, संयुक्त सचिव नागर  
विमानन मंत्रालय  
-वन्दना अग्रवाल, आर्थिक सलाहकार  
पर्यावरण एवं वन मंत्रालय

सदस्य: व्यापार एवं उद्योग

-अरविन्द प्रसाद, महानिदेशक,  
फिक्की  
-अमिता सरकार,  
उप महानिदेशक, सीआईआई  
-अजय सहाय, महानिदेशक एवं  
सीईओ, फियो

### विचारार्थ विषय

- निर्यात में उच्च सौदा लागत के कारणों की पहचान करना।
- उन क्षेत्रों की पहचान करना जहां भारतीय निर्यातकों को प्रशासनिक अड़चनों का सामना करना पड़ता है जिसके कारण सौदा लागत बढ़ जाती है।
- भारत और इसके प्रमुख प्रतिस्पर्धियों के बीच निर्यात में प्रक्रिया संबंधी जटिलताओं की तुलना करना।



- विश्व के सर्वश्रेष्ठ व्यवस्थाओं को अपनाकर प्रक्रिया संबंधी जटिलताओं को हटाने के लिए दिशानिर्देशों/उपायों का सुझाव देना।
- डिजिटल प्लेटफार्म के माध्यम से पारदर्शी और अधिकाधिक कागजमुक्त प्रक्रियाओं की ओर अग्रसर होने के लिए दिशानिर्देशों/उपायों का सुझाव देना।

## कार्यप्रणाली

कार्यदल की सदस्यों के साथ नियमित बैठकें हुईं और विशेषज्ञों तथा विभिन्न सरकारी विभागों के साथ गहन विचार-विमर्श किया गया। कार्यदल को व्यापार प्रक्रिया को सरल बनाने तथा भारत में व्यापार करना आसान बनाने के लिए विभिन्न सुझावों और सिफारिशों के जरिए व्यापार और उद्योग जगत से पर्याप्त प्रतिक्रिया प्राप्त हुई। रिपोर्ट में शामिल अधिकांश सिफारिशें कार्यदल के सदस्यों के माध्यम से और डीजीएफटी की वेबसाइट पर डाले गए व्यापार नोटिसों के माध्यम से व्यापार, उद्योग और प्रमुख हितधारकों से प्राप्त हुईं।

समुद्री पत्तनों, वायुपत्तनों, कार्गो परिसरों आदि की जमीनी हकीकत का मूल्यांकन करने के उद्देश्य से कार्यदल के सदस्यों ने भारत में और अन्तर्राष्ट्रीय स्थानों, दोनों पर क्षेत्र दौरे किए/भारतीय सुविधाओं में दौरे से जमीनी स्तर के उपयोगकर्ताओं से फीडबैक लेने में सहायता मिली जबकि अन्तर्राष्ट्रीय दौरों से सर्वोत्तम व्यवस्थाओं के निर्धारण और भारतीय स्थिति तथा विश्वभर से सर्वोत्तम व्यवस्था को शामिल करने की संभावना का मूल्यांकन करने में मदद मिली। विभिन्न क्षेत्र दौरों के ब्यौरे अनुलग्नक में दिए गए हैं।

कार्यदल को डॉ. प्रीतम बनर्जी, ड्यूश पोस्ट डीएचएल, सुश्री अंजुला सोलंकी, सीआईआई, श्री मानव मजूमदार और सुश्री सलोनी झा, दोनों फिक्की द्वारा दिए गए इनपुट से काफी लाभ मिला।

• नियमित बैठकें
• विशेषज्ञ निविष्टियां
• परामर्श
• व्यापार नोटिस
• क्षेत्र दौरा-राष्ट्रीय
• पतन दौरा-अन्तर्राष्ट्रीय

निर्यात में सौदा लागत पर द्वितीय कार्यदल की बैठकें

आयोजन	तारीख	डीजीएफटी की वेबसाइट (dgft.gov.in) पर उपलब्ध बैठक का कार्यवृत्त
पहली बैठक	17 मई 2013	<a href="http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_01_2013.pdf">http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_01_2013.pdf</a>
दूसरी बैठक	12 जून 2013	<a href="http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_02_2013.pdf">http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_02_2013.pdf</a>
तीसरी बैठक	10 जुलाई 2013	<a href="http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_03_2013.pdf">http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_03_2013.pdf</a>
मुम्बई एयर कार्गो परिसर का दौरा	10 जुलाई 2013	कार्यदल के क्षेत्र दौरों और बैठकों के बारे में अनुलग्नक I पर ब्यौरा उपलब्ध
चौथी बैठक	12 अगस्त 2013	<a href="http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_04_2013.pdf">http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_04_2013.pdf</a>
चेन्नई एयरपोर्ट और सीपोर्ट का दौरा	12 अगस्त 2013	कार्यदल के क्षेत्र दौरों और बैठकों के बारे में अनुलग्नक I पर ब्यौरा उपलब्ध
पेट्रापोल लैंड बार्डर पोस्ट का दौरा	5 सितम्बर 2013	कार्यदल के क्षेत्र दौरों और बैठकों के बारे में अनुलग्नक I पर ब्यौरा उपलब्ध
पांचवीं बैठक	12 सितम्बर 2013	<a href="http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_05_2013.pdf">http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_05_2013.pdf</a>
दिल्ली एयरपोर्ट कार्गो परिसर का दौरा	12 सितम्बर 2013	कार्यदल के क्षेत्र दौरों और बैठकों के बारे में अनुलग्नक I पर ब्यौरा उपलब्ध
अन्तवर्ष जिब्रुगे और हैम्बर्ग के लिए कार्यदल इन्टरनेशनल शिष्टमंडल	13-18 अक्टूबर 2013	कार्यदल के क्षेत्र दौरों और बैठकों के बारे में अनुलग्नक I पर ब्यौरा उपलब्ध
छठी बैठक	20 नवम्बर 2013	<a href="http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_06_2013.pdf">http://dgft.gov.in/exim/2000/tcostrep2011/editc_06_2013.pdf</a>

## निर्यात में सौदा लागत पर प्रथम कार्यदल (2009-11)

भारत में व्यापार करना आसान बनाने के लिए एक पहल

वर्ष 2009 में निर्यात में सौदा लागत संबंधी कार्यदल का गठन किया गया जिसका मुख्य उद्देश्य भारतीय निर्यात को अधिक प्रतिस्पर्धी बनाना तथा व्यापार और उद्योग को सरल बनाना था। कार्यदल की रिपोर्ट फरवरी, 2011 में जारी की गई। इस दल का अधिदेश सौदा लागतों के तत्वों का पता लगाना था जिसका अल्पकालिक तौर पर समाधान किया जा सके और भारतीय निर्यातकों को तत्काल लाभ मिल सके। इस लक्ष्य को प्राप्त करने के उद्देश्य से सभी मंत्रालयों में कच्चे माल की खरीद से लेकर वास्तविक निर्यात और निर्यात के बाद तक की प्रक्रिया को शामिल करने के लिए कार्यदल का कार्य क्षेत्र तैयार किया गया। चूंकि मात्रात्मक दृष्टिकोण अपनाया गया; इसलिए सभी चिन्हित मुद्दों को प्रत्येक मुद्दे से जुड़ी सौदा लागतों के आधार पर प्राथमिकता दी गई। कार्यदल के क्रम में इसने 44 महत्वपूर्ण मुद्दों की पहचान की और सीमापार व्यापार से सम्बद्ध विलम्ब और लागत को कम करने के लिए 'निष्पाद्य' उपचारी उपायों को आरंभ करने हेतु संबंधित सरकारी विभागों और एजेंसियों को सिफारिशें प्रस्तुत की। कार्यदल इन मुद्दों में से 23 मुद्दों का समाधान करने में सफल रहा जिसके परिणामस्वरूप सौदा लागतों में लगभग 2100 करोड़ रु. की कमी आयी।

### 3. प्रस्तावना

पिछले दो दशकों में भारत की अर्थव्यवस्था में व्यापार ने बड़े पैमाने पर महत्वपूर्ण भूमिका निभायी है। निर्यात क्षेत्र सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि और रोजगार सृजन को संकट में डालने वाला एक महत्वपूर्ण कारक रहा है। सरकार ने भारत में प्रक्रियाओं के सरलीकरण, आटोमेशन और आधारभूत संरचना से संबंधित व्यापार में सुधार के लिए महत्वपूर्ण प्रयासों के माध्यम से निर्यात में वृद्धि को समर्थन देने का प्रयास किया है। भारत में सीमा पार से व्यापार के लिए एक कुशल और समर्थकारी माहौल तैयार करने के लिए हाल की अनेक पहलों से सीमाशुल्क कार्यालय तथा विदेश व्यापार महानिदेशालय जैसे प्रमुख विनियामक हितधारकों द्वारा किए गए सतत प्रयासों को रेखांकित किया है।

इन प्रयासों के बावजूद, भारतीय सीमाओं के बाहर व्यापार करने में अन्य देशों की तुलना में अपेक्षाकृत अधिक लागत लगती है और बाधाएं आती हैं। अन्तर-सम्बद्ध मूल्य-श्रृंखलाओं जो सभी क्षेत्रीय और वैश्विक उत्पादन नेटवर्क में कार्य करती हैं, द्वारा बृहत रूप में परिभाषित विश्व में सीमा पर अक्षमता या खराब डिजाइन के कारण सौदा लागत प्रतिस्पर्धा सृजन में एक गंभीर गतिरोध के रूप में उभर सकता है। इस तरह के विलम्ब से न केवल अनुपालन की लागत बढ़ जाती है बल्कि समुद्री पत्तनों और वायुपत्तनों पर जमाव भी बढ़ जाता है।

आयात और निर्यात के लिए आवश्यक विस्तृत मूल्यांकन प्रक्रिया, स्वचालन की कमी और कागजी दस्तावेजों (विनियामकों के साथ परस्पर सम्पर्क की अधिक संख्या) पर सरकारी समर्थन (हस्ताक्षर/मोहर/सील या सभी) पर अत्यधिक निर्भरता के कारण अक्षमता में और वृद्धि हो जाती है तथा अनुपालन माहौल में जटिलता आ जाती है। कई सदस्यों ने सुझाव दिया है कि कार्यदल, प्रलेखन और आवश्यक प्रक्रिया की बड़ी संख्या को कम करने पर विचार कर सकता है क्योंकि इससे समय और जनशक्ति की बचत होगी। विश्व बैंक के डूइंग बिजनेस इंडिकेटर्स के आंकड़ों (तालिका-क) के अनुसार माल के मानक कंटेनर का निर्यात करने के लिए 9 दस्तावेज आवश्यक हैं, इसमें 16 दिन लगते हैं और 1170 डालर की लागत आती है। माल के उसी कंटेनर के आयात के लिए 11 दस्तावेज हैं, 20 दिन हैं और 1250 डालर की लागत आती है।

#### तालिका क:

प्रलेखन, समय, कार्यकुशलता और लागत संकेतक:  
भारत और चुनिंदा तुलनात्मक देश

	आवश्यक दस्तावेज		समय सीमा		सीमाशुल्क मंजूरी की कार्यकुशलता (1=निम्न से 5=उच्च)	लागत प्रति कंटेनर अमेरिकी डालर	
	निर्यात	आयात	निर्यात	आयात		निर्यात	आयात
ब्राजील	6	8	13	17	2.51	2215	2275
चीन	8	5	21	24	3.25	620	615
भारत	9	11	16	20	2.77	1170	1250
इंडोनेशिया	4	8	17	23	2.53	615	660
जापान	3	5	11	11	3.72	890	970
कोरिया गणराज्य	3	3	8	7	3.42	670	695
मलेशिया	4	4	11	8	3.28	450	485
मेक्सिको	4	4	11	11	2.63	1450	1740

रूसी संघ	9	10	22	21	2.04	2615	2810
दक्षिण अफ्रीका	5	6	16	21	3.35	1705	1980
थाइलैंड	5	5	14	13	2.96	595	760

स्रोत: विश्व विकास संकेतक

कुशल व्यापार के लिए ऐसे ढांचागत और प्रक्रिया संबंधी बाधाएं अनेक कारणों में से एक कारण है जिसके कारण भारत का विश्व बैंक की डूइंग बिजनेस रिपोर्ट की सीमापार श्रेणी के व्यापार में न्यूनतम समग्र रैंक 132 है (तालिका-ख)। वास्तव में भारत के पूर्व के 109 रैंक (वर्ष 2012 में डूइंग बिजनेस-ट्रेडिंग एक्रॉस बार्डर्स) में गिरावट आयी है जिसमें भारत में व्यापार माहौल की खराब स्थिति को कम रेखांकित किया गया है किन्तु प्रतिस्पर्धी देशों में सापेक्ष सुधार को अधिक रेखांकित किया गया है।

### तालिका ख:

तुलनात्मक रैंकिंग:

डूइंग बिजनेस-ट्रेडिंग एक्रॉस बार्डर्स (2014 रैंकिंग)

देश	डूइंग बिजनेस-ट्रेडिंग एक्रॉस बार्डर्स रैंक
कोरिया गणराज्य	3
जापान	23
थाइलैंड	24
इंडोनेशिया	54
मेक्सिको	59
चीन	74
दक्षिण अफ्रीका	106
ब्राजील	124
बांग्लादेश	130
भारत	132
रूसी संघ	157

भारत एशियाई और बड़े उभरते देश के तुलनाकारी देशों जैसे कोरिया, थाइलैंड, इंडोनेशिया, चीन, ब्राजील, मेक्सिको और दक्षिण अफ्रीका से रैंक में काफी पीछे है। यह दक्षिण एशियाई पड़ोसी देश बांग्लादेश से भी पीछे है। भारत से कम रैंक वाला एकमात्र ब्रिक्स देश रूस है।

स्रोत: डूइंग बिजनेस एक्रॉस बार्डर्स, विश्व बैंक (2014)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 9 मार्च, 2014 को देखे गए अनुसार आंकड़ा (<http://www.doingbusiness.org/data/exploretopics/trading-across-borders>), पर उपलब्ध।

संभार तंत्र की कुशलता आपूर्ति श्रृंखला संयोजकता के लिए महत्वपूर्ण है। यद्यपि विश्व बैंक द्वारा सम्पन्न संभार-तंत्र निष्पादन सूचकांक<sup>2</sup> में भारत का अपेक्षाकृत सम्मानजनक 44वां रैंक है, जो कि

कुछ अन्य प्रमुख उभरते हुए देशों जैसे ब्राजील, मेक्सिको, रूस ओर इंडोनेशिया से आगे है किन्तु यह संभारतंत्र निष्पादन सूचकांक (एलपीआई) रैंकिंग में अधिकांश मुख्य पूर्वी और दक्षिण-पूर्वी एशियाई देशों से पीछे है। यह तथ्य कि संभार तंत्र क्षमता (गुणवत्तापूर्ण सेवाएं प्रदान करने की संभार तंत्र फर्मों की क्षमता) के लिए विशिष्ट रैंकिंग में भारत की 38वें रैंक के साथ बेहतर स्थिति है और अनेक दक्षिण पूर्व एशियाई अर्थव्यवस्थाओं से आगे है, दर्शाता है कि विनियामक (सीमाशुल्क मंजूरी प्रक्रिया की कुशलता के लिए काफी कम 52 रैंक) और ढांचागत कठिनाईयों (व्यापार और परिवहन संबंधी ढांचा की गुणवत्ता के लिए काफी कम 56 रैंक) के कारण देश के संभार तंत्र प्रदाताओं को एशियाई क्षेत्र तथा व्यापक वैश्विक उत्पादन नेटवर्कों के साथ भारत को अत्यंत कुशलतापूर्वक जोड़ने में रूकावट आ रही है।

इसलिए, सीमा पर सौदा लागतों से निपटना और व्यापार-सरलीकरण पर विशेष ध्यान देना सरकारी नीति का केन्द्र बिन्दु है क्योंकि इसमें भारतीय अर्थव्यवस्था में विनिर्माण के अंश को बढ़ाने, अधिक निवेश आकर्षित करने तथा वैश्विक मूल्य श्रृंखलाओं को आगे बढ़ाने का लक्ष्य है। चूंकि सीमा पर सौदा लागत बहुआयामी है तथा नियमों, प्रक्रिया और ढांचा जो अनेक सार्वजनिक और निजी क्षेत्र के हितधारकों के क्षेत्र के अधीन आते हैं, की मौजूदा रूपरेखा का परिणाम है इसलिए बहुविभागीय और बहु-मंत्रालय के व्यापक आधार पर समाधान निकाले जाने की भी आवश्यकता है। प्रायः केवल एक विभाग के भीतर समाधान निकालना समस्या के मात्र एक अंश का हल निकलना है क्योंकि सरलीकरण का सम्पूर्ण स्पेक्ट्रम एक समेकित प्रक्रिया है और दूसरे विभाग के क्षेत्र के अधीन प्रक्रिया में गतिरोध लगातार बना रहता है।

इसलिए इस रिपोर्ट को एक साथ करने में इस कार्यदल का निर्यात और आयात प्रक्रिया को लागू करने में शामिल सभी प्रमुख विनियामक एजेंसियों और विभागों द्वारा व्यवसाय से संबंधित व्यापार सरलीकरण चुनौतियों का मूल्यांकन करने तथा इन चुनौतियों का व्यवहार्य समाधान निकालने का प्रयास रहा है। उस तरह के समाधान की पहचान करने के लिए भी पर्याप्त प्रयास किया गया है जिसके लिए एक साथ करने या उनकी प्रक्रियाओं को एकीकृत करने के लिए एक एजेंसी या विभाग से ज्यादा एजेंसी या विभाग की आवश्यकता होगी जिससे कि व्यापार सरलीकरण लक्ष्यों को प्राप्त करने हेतु अन्तर-एजेंसी सहयोग की जरूरत को रेखांकित किया जा सके। इस कार्यदल का मुख्य उद्देश्य भिन्न-भिन्न सभी सरकारी हितधारकों के साथ समन्वय और सहयोग करना होगा ताकि सिफारिशों को समयबद्ध तरीके से कार्यान्वित करने के लिए सबसे अच्छा संभव तरीका निकाला जा सके।

---

<sup>2</sup> सर्वेक्षणों पर आधारित इस सूचकांक के निर्माण के बारे में ब्योरा (<http://www.worldbank.org/lpi>) पर पाया जा सकता है।

#### 4. भारत सरकार द्वारा चुनिंदा इलेक्ट्रानिक व्यापार सरलीकरण पहल

भारत सरकार ने आनलाइन प्लेटफार्म के लिए व्यापार से संबंधित प्रक्रिया संबंधी और सूचना संबंधी प्रक्रियाओं को आगे बढ़ाने के लिए अनेक पहलें की हैं। इसका अन्तिम उद्देश्य कागज रहित ऑनलाइन प्लेटफार्म और एकल खिड़की वातावरण तैयार करना है। यद्यपि काफी कार्य किया जाना शेष है (जैसा कि अनुवर्ती खंडों में हितधारकों द्वारा चिन्हित अनेक मुद्दे रेखांकित करते हैं) फिर भी ऐसी पहलों के कुछ उदाहरण निम्नलिखित हैं।

**ईबीआरसी या इलेक्ट्रानिक बैंक वसूली परियोजना:** यह परियोजना निर्यातकों, बैंकों, केन्द्र और राज्य सरकार के विभागों द्वारा बैंक की सभी वसूली संबंधी सूचना प्राप्त करने, प्रक्रियान्वित करने और तत्पश्चात उपयोग के लिए एक समेकित प्लेटफार्म तैयार करने के लिए विदेश व्यापार महानिदेशालय द्वारा वर्ष 2012 में आरंभ की गई।

ईबीआरसी से दैनिक आधार पर संबंधित बैंकों से डीजीएफटी के सर्वर पर विदेशी मुद्रा की प्राप्ति का इलेक्ट्रानिक हस्तांतरण होता है और प्रलेखन तथा प्रक्रियात्मक औपचारिकताओं के लिए बैंकों और सरकारी विभागों में जाने की समस्याओं से निर्यातकों को मुक्ति मिल जाती है। कागज रहित व्यापार करने के लिए इस महत्वपूर्ण कदम से इस आंकड़े का उपयोग करने वाले डीजीएफटी, बैंकों और निर्यातकों और विभागों के बीच निरंतरतायुक्त ईडीआई सम्पर्क स्थापित होता है।

निर्यात किए गए माल के लिए भुगतान के रूप में निर्यातकों के खाते में विदेशी क्रेताओं द्वारा भेजी गई विदेशी मुद्रा बैंकों को मिलने के बाद बैंक वसूली प्रमाण-पत्र (बीआरसी) जारी करते हैं। तत्पश्चात, निर्यातकों को लाभ, अदायगी देने तथा विदेशी मुद्रा की मानीटरिंग के लिए केन्द्र और राज्य सरकार के अनेक विभागों द्वारा बीआरसी का उपयोग किया जाता है। ईबीआरसी आरंभ किए जाने से पहले सभी बीआरसी मैनुअल रूप से जारी किए जाते थे तथा निर्यातकों को बैंकों और सरकारी विभागों से निपटना होता था जिसके कारण अधिक सौदा लागत और समय लग जाता था।

बीआरसी विदेश व्यापार नीति की विभिन्न स्कीमों के तहत लाभ का दावा करने के लिए आवश्यक एक महत्वपूर्ण दस्तावेज है और इसका वैट दावों को प्रक्रियाबद्ध करने हेतु राज्यों के वाणिज्यिक कर विभागों तथा शुल्क वापसी विभागों द्वारा भी उपयोग किया जाता है। ईबीआरसी ने इन प्रक्रियाओं को काफी सरल और सुचारु बना दिया है तथा ये कार्य बड़े पैमाने पर ईबीआरसी प्रणाली के द्वारा किए जा रहे हैं।

ईबीआरसी प्रणाली अब व्यापार के लिए विदेशी मुद्रा संबंधी सूचना प्राप्त करती है तथा हजारों शाखा वाले 90 निजी तथा सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों से निर्यात की सेवाएं प्रदान करती है। विदेश व्यापार महानिदेशालय इच्छुक सरकारी विभागों के साथ उनकी उत्पादकता में वृद्धि करने तथा सौदा लागत कम करने के प्रयोजन हेतु यह आंकड़ा साझा करता है। इस आंकड़ा के उपयोग हेतु अब तक 11 राज्य सरकारों के वाणिज्यिक कर विभागों तथा वित्त मंत्रालय के प्रवर्तन निदेशालय ने विदेश व्यापार महानिदेशालय के साथ समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए हैं।



ग्रेपनेट यह एपीईडीए द्वारा विकसित इन्टरनेट आधारित एक इलेक्ट्रानिक साफ्टवेयर प्रणाली है जिसमें यूरोपीय संघ को निर्यात किए गए अंगूर की गुणवत्ता की शैल्फ (यूरोपीय संघ) से फार्म (भारत) की मानीटरिंग की जाती है। ग्रेपनेट पहल को वर्ष 2007 में आरंभ किया गया था उसके बाद से कीटनाशक अवशेष की मानीटरिंग को समर्थ बनाकर तथा उत्पाद मानकीकरण का लक्ष्य प्राप्त करके और इसप्रकार यूरोपीय

संघ को अंगूर का निर्यात बढ़ाकर आयातकों के आत्मविश्वास को बढ़ाने में मदद की है। यह साफ्टवेयर किसी के भी कंप्यूटर पर माउस के एक क्लिक पर शेल्फ से फार्म के उल्टे क्रम उत्पाद की उत्पत्ति तक पता लगाने के विनियमों पर कार्य करता है। ग्रेपनेट किसान, राज्य सरकार के बागवानी विभागों, जांच प्रयोगशालाओं; एगमार्ग प्रमाणन विभाग, पैकिंग हाउस, निर्यातक और एपीईडीए जैसे अंगूर निर्यात की आपूर्ति श्रृंखला में सभी हितधारकों को एकीकृत करता है जो अंगूर के निर्यात सौदा के बारे में सभी सूचना तक पहुंच सकते हैं"।

ग्रेपनेट निम्नलिखित के लिए एक छोर से दूसरी छोर तक की प्रणाली प्रस्तुत करता है:

- ✓ कीटनाशक अवशेष को मानीटर करना
- ✓ उत्पाद मानकीकरण प्राप्त करना
- ✓ भारतीय उत्पादक के खुदरा शेल्फ से फार्म तक ट्रेकिंग बैक को सुकर बनाना
- ✓ नमूनाकरण, जांच, प्रमाणन तथा पैकिंग के विभिन्न चरणों के माध्यम से

### प्रमुख विशेषताएं

- ✓ सभी हितधारकों द्वारा इस प्रणाली का कहीं भी, कभी भी चौबीस घंटे आसानी से उपयोग किया जा सकता है।
- ✓ इससे वस्तुतः आंकड़ा प्राप्त करने में अनुलिपीकरण की कमी आयी है और यह आपूर्ति श्रृंखला में पिछली कार्रवाई के तत्काल संदर्भ को समर्थ बनाता है।
- ✓ साफ्टवेयर में अन्तर्निहित नियंत्रण एवं संतुलन यह सुनिश्चित करता है कि पिछली कार्रवाइयों का अनुपालन कर लिए जाने के बाद ही उत्तरवर्ती कार्रवाई की जा सकती है।
- ✓ साफ्टवेयर के माध्यम के बिना कोई दस्तावेज जारी नहीं किया जा सकता है।
- ✓ अन्य में और सबसे महत्वपूर्ण, एपीईडीए प्लेट स्तर तक खेप के ब्यौरे का पता लगा सकता है।

निम्नलिखित के लिए भी आपूर्ति श्रृंखला सूचना विनियम और प्रमाणन के लिए समान केन्द्रीयकृत राष्ट्रीय प्रणाली आरंभ की गई है:

- ✓ भारत से यूरोपीय संघ को ताजे अनार का निर्यात (अनारनेट)
- ✓ जैविक प्रमाणन एवं खोज (ट्रेसनेट)

वेबसाइट: [http://www.apeda.gov.in/apedawebsite/Grapenet/GrapeNet\\_new.htm](http://www.apeda.gov.in/apedawebsite/Grapenet/GrapeNet_new.htm)

निर्यात के लिए जोखिम प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) हाल में नवम्बर, 2013 में आरंभ यह प्रणाली भारतीय सीमाशुल्क कार्यालय द्वारा लागू एक प्रमुख व्यापार सरलीकरण पहल है। निर्यात माल के लिए सीमाशुल्क मंजूरी हेतु यह आईटी आधारित आरएमएस एक विश्वास आधारित प्रणाली है जो निर्यातकों द्वारा घोषणाओं के स्व-मूल्यांकन के आधार पर निकासी हेतु निम्न जोखिम खेपों को सक्षम बनाएगी।

निर्यात में आरएमएस के पूर्ण रूप से लागू हो जाने के साथ ही स्व-मूल्यांकन के नैमित्तिक सत्यापन और पोतलदान बिलों की जांच की वर्तमान प्रथा बन्द कर दी जाएगी और जोखिम प्रबंधन प्रणाली द्वारा चुने गए पोतलदान बिलों के गुणवत्ता मूल्यांकन, जांच तथा मंजूरी पश्चात लेखा परीक्षा (पीसीए) पर ध्यान केन्द्रित किया जाएगा। निर्यात में आरएमएस से रुकावट समय में काफी कमी आएगी क्योंकि यह कार्गो निकासी की प्रक्रिया में काफी तेजी लाएगी तथा व्यापार और उद्योग के



लिए सौदा लागत में कमी करके भारतीय निर्यात की वैश्विक प्रतिस्पर्धा को बढ़ावा देने में मदद करेगी।

निर्यात में आरएमएस आरंभ में प्रमुख सीमाशुल्क कार्यालयों जैसे बंगलौर, चेन्नई, दिल्ली, हैदराबाद, मुम्बई, पुणे और तुतीकोरीन में लागू की गई और बाद में इसे सभी ईडीआई सीमाशुल्क कार्यालयों में लागू किया जाएगा।

पत्तन समुदाय प्रणाली (पीसीएस) इसे व्यापार से जुड़े दस्तावेज/सूचना के इलेक्ट्रॉनिक प्रवाह को एकीकृत करने तथा भारतीय पत्तनों और अन्य हितधारकों के लिए केन्द्रीयकृत हब के रूप में कार्य करने हेतु लागू किया गया। इलेक्ट्रॉनिक डाटा अन्तर्विनिमय (ईडीआई) के एक भाग के रूप में केन्द्रीयकृत वेब आधारित पीसीएस इलेक्ट्रॉनिक संदेश सुरक्षित तरीके से आदान-प्रदान करने के लिए शिपिंग लाइनों/एजेंटों, सर्वेयर्स, स्टीवडोरों, बैंकों, कंटेनर फ्रेट स्टेशनों, कस्टम हाउस एजेंटों, आयातकों, निर्यातकों, रेल/कांकर, सरकारी विनियामक एजेंसियों आदि सहित विभिन्न स्टेकधारकों/एजेंसियों को एकीकृत करता है। भारत में पीसीएस के कार्यान्वयन का उद्देश्य कागजरहित व्यवस्था को लाकर भारतीय पत्तनों को प्राचीन पत्तनों से आधुनिक पत्तनों में परिवर्तित करना है। इससे भारतीय निर्यात-आयात व्यापार के लिए सौदा में लगने वाले समय और लागत में कमी आती है।



### मुख्य लाभ

- ✓ एकल खिड़की प्रणाली
- ✓ विविध एजेंसियों को सामान्य सूचना
- ✓ पत्तन क्षेत्र में कागज रहित व्यवस्था
- ✓ आदान प्रदान की गई सूचना का मानकीकरण
- ✓ सुविधाजनक 24 X 7 प्रस्तुतीकरण
- ✓ सेवाओं के लिए आनलाइन अनुरोध एवं भुगतान
- ✓ रिपोर्टिंग के लिए प्रबंधन सूचना प्रणाली
- ✓ अनुसंधान और विश्लेषण के लिए आंकड़ा संग्रह

## 5. कार्यदल द्वारा पहचान किए गए मुख्य 10 मुद्दे

इस खण्ड में उन 10 मुद्दों पर विचार-विमर्श किया गया है जो निर्यातकों की बड़ी संख्या को प्रभावित करते हैं और इसलिए उनपर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। अच्छी खबर यह है कि अधिकांश मुद्दों का समाधान प्रक्रिया संबंधी और ईडीआई स्तर पर परिवर्तनों के माध्यम से किया जा सकता है। कार्यान्वित किए जाने पर ये व्यापार की परिस्थिति में प्रमुख व्यवस्थित परिवर्तनों के द्योतक होंगे।

उद्योगजगत, विनियामक निकायों के हितधारकों, विशेषज्ञों से तथा कार्यदल के सदस्यों के क्षेत्र दौरों के गहन विचार-विमर्श से प्राप्त शेष मुद्दों के बारे में खण्ड-6 में विचार-विमर्श किया गया है।

मुद्दा I	आईटीसी (एचएस) पुस्तक में निर्यात और आयात से संबंधित अनापत्ति प्रमाणपत्र की शर्तों को सूचीबद्ध करना
वर्तमान स्थिति	<p>निर्यात या आयात के समय फर्म को अनेक शर्तों को पूरा करना होता है। ये उत्पाद विशिष्ट हैं और इन्हें विभिन्न प्रशासनिक मंत्रालयों और विदेश व्यापार महानिदेशालय द्वारा निर्धारित किया जाता है। मंत्रालय से जुड़ी शर्तों में अनापत्ति प्रमाणपत्र (एनओसी)/परमिट, निर्यात/ आयात के लिए नमूना लेना, मानक से जुड़ी शर्तें शामिल हैं। अनेक उत्पादों के लिए प्रत्यायन जांच एजेंसी द्वारा प्राप्त किए जाने वाले नमूने और जांच की आवश्यकता होती है। यदि उत्पाद आयात या निर्यात की प्रतिबंधित सूची में सूचीबद्ध है तो माल की निकासी होने से पहले विदेश व्यापार महानिदेशालय से प्राधिकार पत्र लेना आवश्यक होगा।</p> <p>उपर्युक्त सूचना एक स्थान पर उत्पाद वार (आईटीसी एचएस कोड) उपलब्ध नहीं है और कई बार आयातक या निर्यातक को शर्तों के बारे में अन्तिम समय में पता चलता है। इससे निकासी में देरी हो जाती है और लागत बढ़ जाती है।</p> <p>निर्यात और आयात से संबंधित शर्तों को विनिर्दिष्ट करते हुए कोई सूचना उपलब्ध नहीं है कि किस उत्पाद के लिए अनिवार्य रूप से नमूना लिया जाना और प्रयोगशाला जांच (एचएस कोड) आवश्यक है।</p> <p>ऐसा कोई स्पष्ट दिशानिर्देश नहीं है जो निम्नलिखित को परिभाषित करता है कि किन उत्पादों की किन एजेंसियों (जो उक्त एचएस कोड के लिए जिम्मेवार प्रमुख एजेंसी हैं) द्वारा जांच (एचएस कोड) की जानी है।</p>
सिफारिश	<p>निर्यात और आयात के लिए सभी शर्तों की उत्पाद वार (आईटीसी एचएस) सूची बनाना, जिम्मेवार एजेंसी और प्रक्रियात्मक ब्यौरा निर्यातकों/आयातकों के लिए पहली आवश्यकता है।</p> <p>विदेश व्यापार महानिदेशालय द्वारा प्रकाशित आईटीसी (एचएस) पुस्तक में लाइसेंसिंग की शर्तों से संबंधित सभी जानकारी होती है किन्तु प्रशासनिक मंत्रालयों/सीमाशुल्क की शर्तों की कवरेज अपूर्ण है। कार्यदल ने सिफारिश की है कि:</p>

	<p><input type="checkbox"/> विदेश व्यापार महानिदेशालय को यह दर्शाने के लिए निर्यात या आयात के समय सीमाशुल्क कार्यालयों द्वारा प्रयोग की जानी वाली सभी सूचना (शुल्क से संबंधित को छोड़कर सभी) शामिल करनी चाहिए कि किसी उत्पाद को अनापत्ति प्रमाणपत्र/ लाइसेंस/ नमूना एकत्रीकरण/ कोई अन्य प्रमाणपत्र की आवश्यकता है या नहीं।</p> <p><input type="checkbox"/> प्रत्येक प्रशासनिक मंत्रालय/विभाग को अपने अधीन उत्पादों के लिए आईटीसी एचएस कोडवार आयात/निर्यात मंजूरी की शर्तों को प्रकाशित करना चाहिए तथा उन्हें विदेश व्यापार महानिदेशालय के साथ साझा करना चाहिए।</p> <p><input type="checkbox"/> उन सभी शर्तों को विदेश व्यापार महानिदेशालय की आईटीसी (एचएस) पुस्तक में प्रकाशित किया जाना चाहिए जो एकल बिन्दु जन संसाधन के रूप में कार्य करें।</p>
संबंधित विभाग	विदेश व्यापार महानिदेशालय, सीमाशुल्क कार्यालय, एडीसी <sup>3</sup> (स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय), एफएसएसएआई <sup>4</sup> (उपभोक्ता मामले मंत्रालय), वस्त्र समिति (वस्त्र मंत्रालय), डब्ल्यूएलआरओ <sup>5</sup> (पर्यावरण एवं वन मंत्रालय), पौध संगरोध (कृषि मंत्रालय)

<sup>3</sup> सहायक औषध नियंत्रक (एडीसी), केन्द्रीय औषध मानक नियंत्रण संगठन, स्वास्थ्य सेवा महानिदेशालय, स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार

<sup>4</sup> स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा प्रशासित भारतीय खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई)

<sup>5</sup> वन्यजीव क्षेत्रीय कार्यालय (डब्ल्यूएलआरओ)

मुद्दा II	आनलाइन प्रोसेसिंग का उपयोग करके स्वतः अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी होना।
वर्तमान स्थिति	अनापत्ति प्रमाणपत्र की मौजूदा (आवक और जावक दोनों) विशिष्ट अनापत्ति प्रमाणपत्र के लिए जिम्मेवार संबंधित एजेंसी को एयरपोर्ट/ पोर्ट पर पहुंचने के पश्चात दस्तावेज (एजेंसी द्वारा यथा सूचीबद्ध) को वास्तविक रूप में प्रस्तुत करना शामिल है। इन दस्तावेजों को प्रक्रियाबद्ध करने के बाद यदि एजेंसी के लिए आवश्यक हो नमूने लिए जा सकते हैं। यदि नमूने नहीं लिए जाते हैं तो अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी कर दिया जाता है। यदि नमूने लिए जाते हैं तो प्रयोगशाला जांच के विश्लेषण के परिणाम के बाद अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी किया जाता है। दोनों में से किसी भी मामले में किसी एयरपोर्ट/पोर्ट पर जनशक्ति की कमी के कारण कभी-कभी काफी विलम्ब हो जाता है और कई मामलों में संबंधित एजेंसी के पास मांग की गई प्रयोगशाला की रिपोर्टों और जांचों की संख्या कम करने के लिए पोर्ट/एयरपोर्ट में सुविधा भी नहीं होती है।
सिफारिश	<p>विचार किए जाने योग्य वैकल्पिक प्रक्रिया निम्नवत है:</p> <p>उपाय 1: <u>दस्तावेजों को अग्रिम में आनलाइन जमा करना</u>: चूंकि एजेंसियों द्वारा प्रारंभिक जांच दस्तावेज पर आधारित है इसलिए ऐसे सभी दस्तावेजों को आनलाइन जमा करने का प्रावधान होना चाहिए। मूल दस्तावेजों के स्कैन किए गए पीडीएफ मूलपाठ (जैसे दवा लेबल, लाइसेंस की प्रति आदि) को संबंधित एजेंसी को ईमेल से भेजा जाना चाहिए। चूंकि सभी प्रलेखन जांच आनलाइन होगी इसलिए यह विभिन्न एजेंसियों द्वारा पोर्टों और एयरपोर्टों में बड़ी मात्रा में जनशक्ति की तैनाती को समाप्त करेगा। इस सुपुर्दगी में खेप के लिए ईडीआई फाइल से परस्पर संदर्भ शामिल होगा।</p> <p>उपाय 2: <u>ईडीआई के साथ संदेश आदान-प्रदान पर आधारित मंजूरी</u>: अपलोड किए गए दस्तावेजों के आधार पर संबंधित एजेंसी या तो अनापत्ति प्रमाणपत्र (निम्न जोखिम) जारी कर सकती है या फिर नमूना एकत्रित करने की मांग कर सकती है। यह स्थिति स्वतः ही ईडीआई को प्रेषित हो जाएगी। लदान के पोर्ट/एयरपोर्ट पहुंचने पर, संबंधित एजेंसी से ईडीआई को भेजे गए संदेश के आधार पर सीमाशुल्क अधिकारी लदान की निकासी कर सकते हैं या जांच हेतु नमूना ले सकते हैं।</p> <p>उपाय 3: <u>न्यूनतम सेवा मानक</u>: भारत के कम से कम 6 शीर्ष समुद्री पत्तनों और शीर्ष 4 वायुपत्तनों पर जांच परिणामों के विवरण के संदर्भ में कुछ न्यूनतम एकरूप कार्यनिष्पादन/सेवा मानक होना चाहिए। एजेंसियों को ऐसे पत्तनों और वायुपत्तनों (नमूनों के त्वरित संग्रहण के लिए) पर पर्याप्त रूप में वास्तविक जनशक्ति बनाए रखने के लिए तथा जांचों के लिए शीघ्र प्रतिवर्तन काल सुनिश्चित करने के लिए अनुमोदित प्रयोगशाला सुविधाओं की संख्या में वृद्धि करने हेतु निजी क्षेत्र के साथ काम करने के लिए अनुरोध किया जाना चाहिए। अधिकतम 48 घंटे का समय (नमूना एकत्रित करने के समय से) का सुझाव दिया गया है। संबंधित एजेंसियां निजी क्षेत्र में प्रयोगशाला की पहचान करते हेतु सीएसआईआर के साथ मिलकर कार्य कर सकती हैं जिन्हें ऐसी जांच और रिपोर्ट उपलब्ध कराने के लिए लाइसेंस दिया जा सकता है।</p>
संबंधित विभाग	केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी), एडीसी (स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय), एफएसएसएआई <sup>6</sup> (उपभोक्ता मामले मंत्रालय), वस्त्र समिति

	(वस्त्र मंत्रालय), डब्ल्यूएलआरओ <sup>7</sup> (पर्यावरण एवं वन मंत्रालय), पौध संगरोध (कृषि मंत्रालय)
--	---

मुद्दा III	डिजिटल रूप से हस्ताक्षरित दस्तावेजों को स्वीकार करने के लिए सीमाशुल्क ईडीआई को समर्थ बनाना
वर्तमान स्थिति	मौजूदा प्रक्रिया में दस्तावेजों (वाणिज्यिक बीजक, पैकिंग सूची, जांच रिपोर्ट, उत्पाद शुल्क बीजक, एआरई-1) पर मैनुअल हस्ताक्षर करना आवश्यक है। 'पीडीएफ' प्रतिरूपों की अस्वीकार्यता और सीमाशुल्क कार्यालयों में डिजिटल हस्ताक्षर के व्यापक उपयोग के कार्यान्वयन नहीं होने के कारण कागजात का अनुलिपीकरण और उपयोग होता है। इससे कागजात पहुंचाने/प्राप्त करने/प्रक्रिया करने हेतु अतिरिक्त कर्मचारी लगने के कारण सौदा लागत बढ़ जाती है और कागजात की श्रृंखला बन जाती है जिसके कारण विलम्ब हो जाता है। 'पीडीएफ' दस्तावेजों/प्रतिरूपों की स्वीकृति एक प्रभावी एकल खिड़की और कागज रहित वातावरण के लिए एक महत्वपूर्ण पहला कदम होगा।
सिफारिश	सीमाशुल्क की ईडीआई को लाइसेंसों, प्रविष्टि बिल (बीओई), एयरवे बिल, शिपिंग बिल आदि के पीडीएफ प्रतिरूपों की स्वीकृति हेतु सक्षम बनाया जाना चाहिए ताकि ऐसे वास्तविक दस्तावेजों की प्रतिलिपि की आवश्यकता समाप्त की जा सके। ऐसे दस्तावेजों की कानूनी वैधता सुनिश्चित करने के उद्देश्य से सीमाशुल्क कार्यालय इस पर बल दे कि विशिष्ट दस्तावेज को प्रस्तुत करने वाले पक्ष के औपचारिक डिजिटल हस्ताक्षर का उपयोग हो सके। सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम, 2000 की धारा 5 में डिजिटल हस्ताक्षर की कानूनी मान्यता का प्रावधान है तथा इस अधिनियम की धारा 15 में सुरक्षित डिजिटल हस्ताक्षर के लिए मान्यताप्राप्त प्रणाली का प्रावधान है।

6 स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा प्रशासित भारतीय खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई)

7 वन्यजीव क्षेत्रीय कार्यालय (डब्ल्यूएलआरओ)

	<p>सीमाशुल्क कार्यालय अनापत्ति प्रमाण-पत्रों की साफ्ट प्रतियों (डिजिटल हस्ताक्षर सहित) की स्वीकृति आरंभ करने हेतु प्रमुख सम्बद्ध एजेंसियों (इनमें एडीसी, एफएसएसएआई, वस्त्र समिति, डब्ल्यूएलआरओ और पौधा संगरोध) के साथ कार्य कर सकता है।</p> <p>आरएमएस उपाय के रूप में, सीमाशुल्क कार्यालय निर्यातकों और आयातकों से यादृच्छिक रूप से वास्तविक दस्तावेजों की मांग कर सकता है तथा किसी भी ऐसे मामले में जिसमें पीडीएफ स्कैन वाले दस्तावेज मूल हार्ड कापी से भिन्न हैं, दंड लगा सकता है। किसी भी मामले में, ई-कामर्स कार्य के अनुसार डिजिटल हस्ताक्षर वाले दस्तावेज का वास्तविक हस्ताक्षर वाले वास्तविक दस्तावेज के समान जटिलताएं हैं, इसलिए डिजिटल हस्ताक्षर के साथ तथ्यों या दस्तावेजों का ऑनलाइन गलत प्रस्तुतीकरण वास्तविक हस्ताक्षर के साथ वास्तविक प्रति के पाठ के रूप में समान कानूनी दंडों के अधीन होगा।</p>
--	---

	यदि चुनौती यह है कि ईडीआई के सभी प्रयोक्ताओं के पास पीडीएफ स्कैनिंग क्षमता नहीं है, तो इसका उल्लेख किया जाना आवश्यक है कि आज के संसार में निर्यात या आयात कार्यकलाप में लगे अत्यन्त कम संगठनों के पास पीडीएफ स्कैनिंग जैसी मूलभूत आईटी सेवाएं नहीं होंगी। किन्तु इस चिन्ता को दूर करने के लिए प्रतियों को वास्तविक रूप में प्रस्तुत करने के विकल्प को संक्रमण अवधि के रूप में संक्षिप्त अन्तराल के लिए खुला रखा जा सकता है।
संबंधित विभाग	केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमा-शुल्क बोर्ड (सीबीईसी)

खण्ड 7 में एक प्रस्तावित कागजमुक्त पद्धति पर विस्तृत विवरण दिया गया है जो निर्यात-आयात प्रक्रिया में शामिल सभी विनियामक हितधारकों को समेकित करता है।

मुद्दा IV	सामान्य आईटी प्लेटफार्म में माल के निर्यात पर उत्पाद शुल्क में रियायत हेतु उत्पाद और सीमा शुल्क प्रक्रियाओं को एकीकृत करना।
वर्तमान स्थिति	<p>एआरई-1 प्रपत्र निर्यात के लिए उत्पाद शुल्क योग्य माल को हटाने के लिए आवेदन पत्र है। केन्द्रीय उत्पादशुल्क नियमावली, 2002 के नियम 18 के अंतर्गत वर्तमान एआरई-1 प्रक्रिया जटिल है, अत्यधिक प्रलेखन की आवश्यकता होती है और निहित प्रक्रियाओं में अनुलिपीकरण है। सीमाशुल्क और उत्पाद शुल्क को एकल ईडीआई प्लेटफार्म पर लाकर मौजूदा प्रक्रियाएं आसानी से प्रतिस्थापित की जा सकती हैं। इससे बड़ी संख्या में निर्यातकों को लाभ मिलेगा।</p> <p>निर्यात से पहले निर्यातकों को एआरई-1 फार्म तैयार करना होता है और 24 घंटे के भीतर (हार्डकापी) केन्द्रीय उत्पादशुल्क प्राधिकारियों को सौंपना होता है। इन दस्तावेजों को तैयार करने में अतिरिक्त लागत लगती है (6 प्रतियां)। उत्पाद शुल्क रियायत का दावा करने के लिए निर्यात पश्चात प्रक्रिया में सीमाशुल्क कार्यालय से एआरई-1 और ईपी प्रतियां प्राप्त करना शामिल है। एलईओ (अनुमत निर्यात आदेश) जारी किए जाने तथा वाहक द्वारा ईजीएम प्रस्तुत किए जाने के बाद ही ईपी की प्रति प्राप्त की जा सकती है।</p> <p>इसके अलावा, निर्यातकों को ईपी की प्रतिलिपि प्राप्त करने के लिए अलग से कर्मचारी की तैनाती करनी होती है। ऐसा इस कारण से है कि ईजीएम प्रस्तुत करने तथा ईपी का प्रिन्ट लेने के बाद ही पोतलदान बिल मंजूरी हेतु ईडीआई पद्धति में ड्राइव क्यू में स्वतः ही आनलाइन पहुंच जाते हैं। यह उल्लेखनीय है कि जबतक ईजीएम प्रस्तुत नहीं किया जाता है और ईपी कापी का प्रिन्ट नहीं लिया जाता है तबतक पोतलदान बिल आनलाइन ड्राइव क्यू में नहीं पहुंचता है और ऐसे दावों का शुल्क वापसी हेतु विभाग के पास लम्बित नहीं कहा जा सकता है। इस समय ईपी की प्रतिलिपि दो या तीन दिनों के बाद जारी की जाती है। इसका कारण यह है कि वाहक द्वारा कार्गो को वायुयान में लदान करने के बाद निर्यात मालसूची तैयार की जाती है। ईपी की प्रतिलिपि उस दिन भी जारी की जा सकती है जब निर्यातक एयरलाइन/कार्गो के संरक्षक</p>

	<p>को कार्गो सौंपता है क्योंकि माल को घिरे परिसर में ले जाया जाता है।</p> <p>कई बार निर्यातक को निर्यात का प्रमाणपत्र प्राप्त करने के लिए केन्द्रीय उत्पादशुल्क प्राधिकारियों के मौखिक अनुरोध पर दस्तावेजों की प्रतियां पुनः प्रस्तुत करनी होती है।</p>
सिफारिश	<p>यह सुझाव है कि एआरई-1 की वास्तविक प्रतियां प्रस्तुत करने की आवश्यकता समाप्त करते हुए एआरई-1 प्रणाली को ईडीआई के तहत लाना चाहिए तथा उत्पादशुल्क आईटी प्लेटफार्म के साथ एकीकृत करना चाहिए। इस एकीकृत ईडीआई को उस तरीके से विकसित किया जाना चाहिए कि पोतलदान बिल उत्पाद शुल्क विभाग को भी दिखाई दे और इसलिए यह सीमाशुल्क से सम्बद्ध हो।</p> <p>इसके अलावा, भुगतान पर शीघ्र कार्रवाई करने के लिए एलईओ के आधार पर उत्पाद शुल्क रियायत दी जानी चाहिए क्योंकि 99.9 प्रतिशत पोतलदान का वास्तव में एलईओ के बाद निर्यात किया जाता है तथा एकीकृत ईडीआई प्रणाली में वाहक द्वारा प्रस्तुत किए जाने के बाद ईजीएम के आधार पर बाद में लेखापरीक्षा की जाए।</p> <p>ईजीएम प्रस्तुत किए जाने के बाद इलेक्ट्रानिक ईपी की प्रतिलिपि जारी की जानी चाहिए। इस इलेक्ट्रानिक प्रतिलिपि (उचित अधिकारी द्वारा वास्तविक पृष्ठांकन की आवश्यकता के बिना) का उपयोग निर्यात के प्रमाण के रूप में सभी एजेंसियों द्वारा किया जा सकता है और इस इलेक्ट्रानिक प्रतिलिपि को बैंकों को प्रस्तुत करने के लिए पर्याप्त माना जाना चाहिए।</p>
संबंधित विभाग	केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमा-शुल्क बोर्ड (सीबीईसी)

मुद्दा V	उद्गम प्रमाण पत्रों (सीओओ) के स्व-प्रमाणन की अनुमति देना
वर्तमान स्थिति	<p>कई बार निर्यातकों को अधिमानी (एफटीए भागीदार देशों में शुल्क लाभ की अनुमति देते हुए) और गैर-अधिमानी(उद्गम देश को प्रमाणित करते हुए) उद्गम प्रमाण पत्र (सीओओ) प्राप्त करने की आवश्यकता होती है। हालांकि निर्यातकों को बिना सीमाशुल्क और उत्पाद शुल्क अधिकारियों से स्वीकृति के लिए ही कंटेनर को खुद सील करने की अनुमति है, लेकिन वे स्वघोषित उद्गम प्रमाणपत्र जारी करने हेतु अधिकृत नहीं हैं।</p> <p>चूंकि अधिकांश फैक्टरियां मुख्य शहरों से काफी दूरी पर स्थित होती हैं, जबकि सीओओ जारी करने हेतु अधिकृत सभी सरकारी एजेंसियां अथवा वाणिज्य मंडल इन शहरों में स्थित होते हैं, अतः निर्यातक को प्रत्येक निर्यात खेप के लिए इन एजेंसियों के पास जाने में बहुत अधिक समय लगाना पड़ता है। कुछ मामलों में यह समय एक दिन से भी अधिक हो सकता है।</p>
सिफारिश	सीओओ जारी करने की प्रक्रिया को शीघ्रता से पूरा करने के लिए, कार्यदल सिफारिश करता है कि निर्यातकों को गैर-अधिमानी एवं अधिमानी सीओओ

	<p>दोनों को स्वप्रमाणित करने की अनुमति दी जानी चाहिए। आरंभ में, सभी स्तर धारक विनिर्माता निर्यातकों को अधिमानी उद्गम प्रमाण पत्र को स्व-प्रमाणित करने की अनुमति दी जानी चाहिए तथा भारत द्वारा हस्ताक्षरित एफटीए/सीईसीए/सीईपीए पर स्व-प्रमाणन के प्रावधानों को प्रतिबिम्बित करने के लिए समुचित रूप से पुनः बातचीत की जानी चाहिए। ऐसे सभी सीओओ तत्काल ही एक सरकार द्वारा शासित/मानीटर किए जाने वाले पोर्टल के जरिए अधिमान व्यापार करार/एफटीए/सीईसीए/सीईपीए के तहत विनिर्दिष्ट फॉर्मेट में जारी किए जाने चाहिए। स्व-प्रमाणन उपबंध के कार्यान्वयन से पूर्व, लेखा-परीक्षा उपरांत, जुर्माना, अपील/विवाद, समाधान संबंधी अन्य उपबंधों को तदनुसार हिसाब में लिया जाना चाहिए।</p>
संबंधित विभाग	वाणिज्य विभाग



मुद्दा VI

मुद्दा VI	अनुमत निर्यात आदेश जारी करने की प्रक्रिया को सरल बनाना
वर्तमान स्थिति	<p>अनुमत निर्यात आदेश जारी करना एक बहु-चरण प्रक्रिया है। जब कोई निर्यातक सीमाशुल्क की ईडीआई प्रणाली के तहत पोतलदान बिल दायर करता है, तो एक जांच-सूची सृजित हो जाती है। इस जांच-सूची के आधार पर, कंटेनर्स को पत्तन में प्रवेश कराया जाता है और निवारक अधिकारी केंद्रीय उत्पाद शुल्क द्वारा लगाई गई सील तथा एक और सील जो पोतलदान कंपनी द्वारा उपलब्ध कराई जाती की भी जांच करता है। निवारक अधिकारी द्वारा मूल दस्तावेजों (बीजक, केंद्रीय उत्पाद शुल्क जांच रिपोर्ट तथा एआरई-1 फार्म) को पृष्ठांकित किया जाता है जिसे ट्रक ड्राइवर ले जाता है या पत्तन के गेट पर सीएचए द्वारा प्रस्तुत किया जाता है। पोतलदान बिल के निर्धारण तथा एलईओ (अनुमत निर्यात आदेश) देने हेतु ये पृष्ठांकित दस्तावेज सीमाशुल्क अधिकारी को प्रस्तुत किए जाते हैं।</p> <p>उपर्युक्त औपचारिकताएं पत्तन प्राधिकारियों द्वारा घोषित जहाज की अंतिम समय-सीमा से पहले विशेष इन्डेन्ट जहाज के लिए पूरी की जानी होती हैं तथा दस्तावेजों की अंतिम समय-सीमा से पहले उन्हें पोतलदान कंपनी को सौंपा जाना होता है।</p> <p>यदि किसी भी कारण से ये प्रक्रियाएं समय पर पूरी नहीं की जाती हैं, जैसे कि ईडीआई प्रणाली रूकी हो या सीमाशुल्क अधिकारी उपलब्ध न हो, तो निर्यातक वीआईए शुल्कों/एसएसआर प्रभारों (विशेष सेवा अनुरोध) के तहत कंटेनर को लोड करने हेतु पोतलदान कंपनी से अनुरोध करता है और उन्हें रोक प्रभार/वीआईए प्रभार देना होता है। 20 फुट के कंटेनर के लिए प्रभार 45 अमेरिकी डालर + सेवा कर और 40 फुट के कंटेनर के लिए 67.50 अमेरिकी डालर + सेवा कर है।</p>
सिफारिश	यह सुझाव दिया जाता है कि जब कंटेनर गेट के भीतर प्रवेश कर जाता है तो उपर्युक्त प्रभारों तथा झंझट से बचने के लिए एलईओ दे दिया जाना चाहिए, जब तक कि ऐसा न करने का विशिष्ट कारण न हो।
संबंधित विभाग	केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी)

मुद्दा VII	बैंक प्रभावों की तर्कसंगतता
वर्तमान स्थिति	<p>अधिकांश भारतीय बैंक प्रथम बार के बैंक प्रसंस्करण प्रभार के तौर पर कुल स्वीकृत क्रेडिट सीमा का 1 प्रतिशत तक प्रभार लेते हैं। इस सीमा के बाद में किए जाने वाले नवीकरणों/वृद्धियों पर भी अधिक राशि प्रभारित की जाती है।</p> <p>यह शुल्क, जिसकी भारत में बैंकों द्वारा विभिन्न शीर्षों के तहत कारोबारी समुदायों से उगाही की जाती है, बहुत अधिक है। भारतीय निर्यातकों पर लगाई जाने वाली कुल ऊंची सौदा लागतों में इस प्रकार के बैंक प्रभारों का प्रमुख योगदान है। यह विशेषकर बड़े निर्यात उद्यमियों के मामले में सत्य है, जिसकी क्रेडिट सीमा उच्च होती है। उदाहरण के लिए, 10 करोड़ रूपए की निर्यात क्रेडिट सीमा का नवीकरण कराने के लिए, बैंक प्रभार 10 लाख रूपए</p>

	<p>तक का हो सकता है। कंसोर्शियम के मामले में, ये प्रभार लीड बैंक शुल्क के रूप में उगाहे जाते हैं।</p> <p>इन बढ़े हुए बैंक प्रभारों का आवेदन के नवीकरण के वास्तविक प्रसंस्करण तथा कागजी कार्य पर कोई प्रभाव नहीं है। इसके अलावा, किसी भी आवेदन के संबंध में बैंक का कागजी कार्य और प्रक्रिया उतनी ही होगी, चाहे क्रेडिट सीमा की राशि बड़ी हो या छोटी। अतः प्रभावी तौर पर निर्यातक 10 लाख रूपए का अतिरिक्त भुगतान करता है यह विशुद्ध तौर पर सौदा लागत है।</p>
सिफारिश	<p>विदेशी प्रतिस्पर्धात्मक बाजारों में (भारतीय निर्यातकों के लिए) देखी जानी वाली श्रेष्ठ प्रथा यह है कि बैंक सामान्यतः आवेदन और प्रसंस्करण के लिए केवल प्रथम बार ही प्रभार लेते हैं, तथा ये प्रभार 0.5 प्रतिशत से लेकर 1 प्रतिशत तक के मध्य ही होते हैं। स्वीकृत क्रेडिट सीमा के नवीकरण हेतु कोई प्रभार नहीं लिए जाते हैं। आरबीआई तथा वित्तीय सेवा विभाग, वित्त मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए मिलकर काम करना होगा कि यह प्रथा बंद कर दी जाए तथा स्थापित कारोबारों को अपना व्यापार दक्षतापूर्वक चलाने के लिए आवश्यक वैध बड़ी क्रेडिट सीमाओं के लिए उन्हें दंडित न किया जाए।</p>
संबंधित विभाग	<p>आरबीआई, वित्त मंत्रालय, वित्तीय सेवा विभाग तथा भारतीय बैंक एसोसिएशन (आईबीए)।</p>

मुद्दा VIII	<p>निर्यात संवर्धन पूंजीगत माल (ईपीसीजी) योजना के लिए निर्यात दायित्व पूरा करने की प्रक्रिया को स्वचालित बनाना</p>
वर्तमान स्थिति	<p>यद्यपि विदेश व्यापार महानिदेशालय द्वारा ईपीसीजी प्राधिकार-पत्र जारी करने की वर्तमान प्रक्रिया इलेक्ट्रॉनिक है (ईपीसीजी प्राधिकार-पत्र पाने का इच्छुक निर्यातक अपने डिजिटल हस्ताक्षरों का प्रयोग कर विदेश व्यापार महानिदेशालय में ऑनलाइन आवेदन करता है) फिर भी मामले को औपचारिक तौर पर बंद करने की औपचारिकताएं पूरी करने की प्रक्रिया मैनुअल ही है। इस प्रक्रिया में (जिसे निर्यात दायित्व का निर्वहन कहा जाता है), निर्यातक को एक मैनुअल आवेदन फार्म के साथ, निर्यात का विस्तृत विवरण प्रस्तुत करना होता है। इससे निर्यातक तथा विदेश व्यापार महानिदेशालय पर सौदा लागत आती है।</p>
सिफारिश	<p>यह प्रस्ताव किया जाता है कि इस प्रक्रिया को स्वचालित बना दिया जाए, जिसमें विदेश व्यापार महानिदेशालय ऐसे मामलों पर कार्रवाई के लिए सीमाशुल्क तथा बैंकों से प्राप्त आंकड़ों का उपयोग करेगा।</p> <p>इस कदम से निर्यातकों द्वारा मैनुअल तरीके से आवेदन दायर करने एवं ऐसे आवेदनों पर विदेश व्यापार महानिदेशालय के कर्मचारियों द्वारा कार्रवाई का अनुत्पादक कार्य खत्म हो जाएगा। स्वचालन से दस्तावेजों की जालसाजी की संभावना भी कम हो जाएगी तथा पारदर्शिता आएगी। इसके फलस्वरूप, निर्यात दायित्व निर्वहन प्रमाण-पत्र (ईओडीसी) को जारी करने में लगने वाला समय भी काफी कम हो जाएगा और इस मद में निर्यातकों को राहत मिलेगी। विदेश व्यापार महानिदेशालय ने अग्रिम प्राधिकार-पत्रों के लिए आनलाइन ईओडीसी जारी करने की प्रक्रिया पहले ही पूरी कर दी है।</p>
संबंधित विभाग	<p>विदेश व्यापार महानिदेशालय (डीजीएफटी)</p>

मुद्दा IX	निर्यात एवं आयात स्वीकृति शीघ्रता से प्रदान करने हेतु शक्तियों का प्रत्यायोजन
वर्तमान स्थिति	निर्धारण के स्तर पर विलंब होते हैं जहां निर्धारण योग्य मूल्य 1 लाख रुपए से अधिक होने या प्रथम जांच आदेश जरूरी होने या ऐसे ही अन्य मामलों के कारण सहायक/उपायुक्त के प्रतिहस्ताक्षर आवश्यक होते हैं। यह विलंब अधिकारियों की कमी के कारण होता है और सहायक/उपायुक्त द्वारा अनेक कार्य किए जाने अपेक्षित होते हैं।
सिफारिश	<p>उत्पादों तथा विनिमय दरों के बढ़ते मूल्य तथा निर्यात और आयात की बढ़ती मात्रा को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित परिवर्तनों पर विचार किया जाए</p> <p><u>आयात के लिए:</u> निर्धारण अधिकारी/कार्याधिकारी: 5 लाख रुपए से कम मूल्य एसी/डीसी: कोई सीमा नहीं</p> <p><u>निर्यात के लिए (निशुल्क पोतलदान बिल, कोई विदेशी मुद्रा शामिल नहीं):</u> निर्धारण अधिकारी/कार्याधिकारी: 10 लाख रुपए से कम मूल्य एसी/डीसी: कोई सीमा नहीं</p> <p><u>निर्यात के लिए (शुल्क वापसी पोत लदान बिल):</u> निर्धारण अधिकारी/कार्याधिकारी: 1 लाख रुपए से कम शुल्क वापसी मूल्य एसी/डीसी: कोई सीमा नहीं</p>
संबंधित विभाग	केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी)

मुद्दा X	बी2सी ई-कामर्स निर्यातों के लिए कूरियर विधि के जरिए निर्यात वाणिज्यिक शिपमेंट की अनुमति देना।
वर्तमान स्थिति	<p>वैश्विक तौर पर, ई-कामर्स शिपमेंट छोटी खेप होती हैं, जिनके लिए निश्चित समय में डिलीवरी देनी होती है। तथापि, भारत में निर्यातकों के लिए कूरियर या एक्सप्रेस लाजिस्टिक्स का विकल्प उपलब्ध नहीं है क्योंकि वर्तमान में केवल निम्नलिखित श्रेणियों को ही कूरियर विधि से अनुमति है:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ निशुल्क उपहार – 25,000 रुपए मूल्य तक के</li> <li>✓ नमूने – 50,000 रुपए मूल्य तक के (जहां कोई विदेशी मुद्रा का प्रत्यावर्तन शामिल नहीं हो)</li> </ul> <p>ई-कामर्स द्वारा निर्यात किया जाना एसएनई निर्यातकों के लिए एक अत्यधिक लोकप्रिय विकल्प है। वस्त्रों, हस्तशिल्प और चमड़े की वस्तुओं के उल्लेखनीय निर्यातक ई-कामर्स विधि का उपयोग कर रहे हैं। एक्सप्रेस कंपनियों के पास इन अनेक छोटी खेपों को आईसीईएस ईडीआई (अर्थात नियमित विधि) के माध्यम से स्वीकृत कराने का विकल्प होता है। अनेक छोटी खेपों को स्वीकृत कराने की लागत में कई चरण शामिल हैं क्योंकि खेप को पहले कार्गो टर्मिनल को भेजा जाता है, तत्पश्चात इसे एक्सप्रेस टर्मिनलों को भेजा जाता है (जिससे निर्यातकों की सौदा लागत में वृद्धि होती है)। अतः यदि खेपों को नियमित विधि से सीमाशुल्क विभाग से स्वीकृत कराया जाता है तो इससे कई चरणों की</p>

	लागत की बाधा होती है तथा इससे स्वीकृति संबंधित विलंब के कारण ट्रांजिट समय पर भी प्रभाव पड़ता है।
सिफारिश	संवाहक विधि से वैश्विक सर्वोत्तम वाणिज्यिक निर्यात पद्धति को अनुमत किया जाए। चूंकि कूरियर स्वीकृति बारंबार मैनुअल विधि से की जाती है और ईडीआई रोल आउट में लगने वाली समय-सीमा अभी अनिश्चित है अतः स्टॉप गैप उपाय के रूप में निर्यात के मुक्त पोतलदान बिलों को मैनुअल तरीके से स्वीकृत किया जाए। ईडीआई की कार्यविधि में भी तीव्रता लानी चाहिए ताकि ई-कामर्स निर्यात को देय प्रोत्साहन प्राप्त हो सके।
संबंधित विभाग	राजस्व विभाग

## 6. मंत्रालय-वार सिफारिशें

### कृषि मंत्रालय

मुद्दा 1	भारत की खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई) से अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) प्राप्त करने की प्रक्रिया को सुचारु किया जाना
वर्तमान स्थिति	<p>एफएसएसएआई से एनओसी प्राप्त करने की वर्तमान प्रक्रिया अत्यंत जटिल है और इसे सीमाशुल्क विभाग की ईडीआई से जोड़ा नहीं गया है। वर्तमान प्रक्रिया की परिभाषा निम्नानुसार है:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. खेप के आने पर सीमाशुल्क विभाग से टीटी एनओसी प्राप्त करने की आवश्यकता को चिन्हित करना</li> <li>2. एफएसएसएआई की एक आन लाइन खाद्य आयात स्वीकृति प्रणाली (एफआईसीएस) है। इसमें विवरण को आन लाइन प्रस्तुत किया जा सकता है (एफआईसीएस के स्क्रीन शॉटस हेतु अनुलग्नक- 3 देखें)</li> <li>3. एफआईसीएस प्रस्तुतिकरण के आधार पर एफएसएसएआई या तो (क) अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करे या (ख) वास्तविक जांच अथवा प्रयोगशाला परीक्षण किए जाने की आवश्यकता का उल्लेख करे</li> <li>4. परीक्षणों के मामले में, एफआईसीएस में आनलाइन नमूना संग्रहण किए जाने के अनुरोध का उल्लेख करने को अनुमति दी जाती है</li> <li>5. परीक्षणों के लिए धनराशि आन लाइन दी जाती है (यदि परीक्षणों की आवश्यकता हो)</li> <li>6. परीक्षण रिपोर्ट प्रयोगशाला/निकटतम एफएसएसएआई कार्यालय (वास्तविक जांच के मामले में) में तैयार की जाती है</li> <li>7. वास्तविक हस्ताक्षर और मुहर सहित वास्तविक परीक्षण रिपोर्ट निकटतम एफएसएसएआई प्रयोगशाला/कार्यालय से प्राप्त करके सीमाशुल्क विभाग के क्षेत्रीय कार्यालय को प्रस्तुत की जाती है</li> <li>8. खेप को स्वीकृत किया जाता है</li> </ol>
सिफारिश	<p>यह सुझाव दिया गया है कि वर्तमान प्रक्रिया को सुचारु किया जाए तथा इसे सीमाशुल्क विभाग के ईडीआई से जोड़ा जाए। सिफारिश की गई प्रक्रिया का विवरण निम्नानुसार है।</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. आयातकर्ता सीमाशुल्क ईडीआई से दायर करके अग्रिम बीओई प्राप्त करें</li> <li>2. सीमाशुल्क विभाग के ईडीआई से अग्रिम बीओई प्राप्त करने हेतु दस्तावेज प्रस्तुत करने का संदर्भ लेते हुए आयातकर्ता एफएस- एसएआई से अग्रिम अनापत्ति प्रमाण पत्र (एनओसी) प्राप्त करने लिए दस्तावेज प्रस्तुत करते हैं। अग्रिम बीओई प्राप्त करने हेतु दस्तावेज की इलेक्ट्रॉनिक प्रति को एडीसी को डिजिटल हस्ताक्षर सहित भेजे जाने की अनुमति प्रदान की जाए</li> <li>3. यदि एफआईसीएस को प्रस्तुत की गई सूचना के आधार पर एनओसी दिया जाता है तो इस संदेश को सीधा सीमाशुल्क विभाग के ईडीआई को भेजा जाए तथा खेप को सीमाशुल्क दिए जाने तथा अन्य संबंधित प्रक्रियाओं के पूरा होते ही तुरंत स्वीकृत किया</li> </ol>

जाए

4. यदि परीक्षण/जांच किया जाना अपेक्षित हो तो वर्तमान 4 और 5 में उल्लिखित कदम उठाए जाने चाहिए
5. परीक्षण रिपोर्ट तथा एनओसी को रिपोर्ट के वास्तविक संग्रहण किए जाने तथा सीमाशुल्क विभाग की क्षेत्रीय इकाई को प्रस्तुत किए बिना सीधा सीमाशुल्क विभाग के ईडीआई (डिजिटल सिग्नेचर सहित) भेजा जाए
6. खेप को स्वीकृत किया जाए

(कृषि मंत्रालय, पशुपालन, उपभोक्ता मामले और विदेश व्यापार महानिदेशालय के लिए कार्रवाई बिंदु)

# नागर विमानन मंत्रालय

नागर विमानन मंत्रालय, सीमाशुल्क

मुद्दा 1	एसएलयू को तोड़े बिना निर्यात एसएलयू की निकासी
वर्तमान स्थिति	<p>नागर विमानन सुरक्षा ब्यूरो (बीसीएएस) के परिपत्र के अनुसार, 01.01.2004 से, बीसीएएस प्रमाणित स्क्रीनरों द्वारा समस्त कार्गो की स्क्रीनिंग की जाती है। इसे शिपर के लोड किए गए इकाई लोड उपकरणों (एसएलयू) सहित कार्गो टर्मिनल पर प्रस्तुत सभी शिपमेंट्स के लिए अनिवार्य कर दिया गया था। इसके अलावा, सीमाशुल्क द्वारा भी जांच हेतु शिपर के लोड किए गए यूएलडी (एसएलयू) को भी खोला जा सकता है। उपर्युक्त कार्यकलाप शिपर्स द्वारा कार्गो की इकाई भार पैकेजिंग (यूनिटाइजेशन) के प्रयोजन को निष्फल कर देते हैं।</p> <p>इस तथ्य से और भी चुनौतियां खड़ी होती हैं कि बीसीएएस द्वारा अनुमोदित बड़े आकार की स्क्रीनिंग मशीनों की अनुपस्थिति में, इस समय एसएलयू की स्क्रीनिंग संभव नहीं है। इस प्रकार एसएलयू से सभी पैकेज उतारे जाते हैं और फिर एक्स-रे से उनकी स्क्रीनिंग की जाती है जिसके लिए कई बार हैंडलिंग करनी पड़ती है और अतिरिक्त श्रमबल की आवश्यकता होती है। अनेक बार हैंडलिंग की वजह से उपर्युक्त स्थिति में श्रमशक्ति की बहुत बरबादी होती है और अंततः निकासी प्रक्रिया में विलंब होता है।</p>
सिफारिश	<p>नागर विमानन मंत्रालय की सिफारिशें</p> <p>बीसीएएस ने अपने दिनांक 10.09.2008 के परिपत्र सं. 08/2008 के जरिए कार्गो, एक्सप्रेस कार्गो, डाक तथा कूरियर थैलों के संबंध में विस्तृत सुरक्षा प्रक्रिया नामक एक नई नीति की शुरुआत करके, हवाई अड्डे पर निर्यात कार्गो की 100 प्रतिशत स्क्रीनिंग के कारण होने वाली बाधाओं को दूर करने का प्रयास किया है। यह नीति निम्नलिखित चार श्रेणियों के लिए तैयार की गई थी:-</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- खाता ग्राहक सुरक्षा उपाय-फ्रेटर श्रेणी के कार्गो के लिए</li><li>- ज्ञात-परिप्रेषक (कन्साइनर) सुरक्षा उपाय</li><li>- विनियमित हवाई कार्गो एजेंट द्वारा सुरक्षा उपाय</li><li>- एयरलाइन सुरक्षा उपाय</li></ul> <p>इस नई नीति को अपनाए जाने से खाता ग्राहक, ज्ञात कन्साइनर तथा विनियमित एजेंट से बाहर जाने वाली शिपमेंट के लिए हवाई अड्डे पर किसी एक्स-रे स्क्रीनिंग की आवश्यकता नहीं होगी। लेकिन, वे हवाई जहाज और यात्रियों की सलामती व सुरक्षा बनाए रखने के लिए बीसीएएस की समस्त अपेक्षाओं को पूरा करके जिम्मेदारी साझा करेंगे। उपर्युक्त नई नीति के श्रेष्ठ इरादों के बावजूद, विगत 6 वर्षों से कार्गो/एक्सप्रेस टर्मिनल आपरेटरों (सीएससी, डीएचएल) के तौर पर एक या दो विनियमित एजेंटों के सिवाए</p>

उद्योग से कोई आगे नहीं आया है।

उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए, निम्नलिखित की सिफारिश की जाती है:-

- उपयोगकर्तानुकूल नीति से निर्यात कार्गो पर अधिक तीव्र कार्रवाई करने तथा शिपर्स के प्रत्यायन पर जोर देकर विलंब को कम करने में सहायता मिलेगी।
- बड़े आकार की अनुमोदित एक्स-रे मशीनों के अभाव में, स्निफर कुत्तों को सुरक्षा निकासी के लिए पर्याप्त माना जाना चाहिए। इन एजेंटों अथवा शिपर्स के परिप्रेक्ष्य में एक्स-रे मशीन में निवेश तथा किसी प्रशिक्षित बीसीएएस कर्मचारी को तैनात करना एक बड़ा निवेश है, अतः बीसीएएस को शिपर या एजेंट की सुविधा पर कार्गो का लदान किए जाने से पहले किसी मान्यता प्राप्त एजेंसी से स्निफर कुत्तों की अनुमति देने पर विचार करना चाहिए।

एग्जिम व्यापार को सुविधाजनक बनाने के लिए अंतर्राष्ट्रीय श्रेष्ठ प्रथाओं को अपनाया जाना चाहिए। उदाहरण के लिए, यूरोपीय संसद के विनियम (ईसी) सं. 300/2008 के अनुसार तथा नागर विमानन के क्षेत्र में सामान्य नियमों तथा इसके कार्यान्वयन अधिनियमों के अनुसार, सरकारी एजेंसी द्वारा ज्ञात कंसाइनर पर विचार करने हेतु शिपर्स के सत्यापन और अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी करने के लिए सरकार द्वारा खुद एयरलाइन सहित प्रमाणित सत्यापनकर्ता नियुक्त किए जाते हैं। इसी प्रकार, शिपर्स तथा फ्रेट अग्रेसकों को ज्ञात शिपर्स/कंसाइनर्स के तौर पर प्रमाणित करने के लिए बीसीएएस द्वारा भी एयरलाइनों सहित सत्यापनकर्ता नियुक्त किए जा सकते हैं।

इससे उपयोगकर्ताओं के बीच बीसीएएस नीति को बढ़ावा मिलेगा।

सीमाशुल्क विभाग के लिए सिफारिशें

निर्यात में आरएमएस की शुरुआत के साथ, सीमाशुल्क को हवाई अड्डे पर निर्यात कार्गो की जांच एवं निरीक्षण के बिना ही एसएलयू की निकासी की अनुमति देनी चाहिए। इस तरीके से, ज्ञात शिपर्स/ कंसाइनर्स का निर्यात कार्गो सीधे ही कार्गो टर्मिनल के दोषमुक्त/ बान्डेड क्षेत्र में चला जाएगा।

(नागर विमानन मंत्रालय और सीमाशुल्क के लिए कार्रवाई बिंदु)



## वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय

### वाणिज्य विभाग/विदेश व्यापार महानिदेशालय

मुद्दा 1	सीमाशुल्क ईडीआई सक्षम पत्तनों से किए जाने वाले निर्यातों के लिए विदेश व्यापार नीति की स्कीमों के तहत लाभों का दावा करने के मामलों में पोतलदान बिल प्रस्तुत करने की अपेक्षा को वापस लेना
वर्तमान स्थिति	वर्तमान में, निर्यातकों को पोतलदान बिलों की भौतिक प्रतियां प्रस्तुत करनी होती हैं, यहां तक कि उन मामलों में भी जहां विदेश व्यापार महानिदेशालय को सीमाशुल्क से ईडीआई पोतलदान बिल प्राप्त होते हैं, जिससे पोतलदान बिलों की मैनुअल प्रतियां जारी करने से जुड़ा खर्च बढ़ता है।
सिफारिश	चूंकि विदेश व्यापार महानिदेशालय को सीमाशुल्क से ईडीआई पोतलदान बिल प्राप्त होते हैं, अतः यह सुझाव दिया जाता है कि विदेश व्यापार नीति के तहत किसी भी लाभ के लिए पोतलदान बिल की भौतिक प्रति प्रस्तुत करने की अपेक्षा को समाप्त कर दिया जाए।

मुद्दा 2	प्रत्येक कानूनी हस्ती (एन्टिटी) के लिए भारत भर में एसटीपीआई इकाइयों के लिए एक ही एलओपी (अनुमति/अनुमोदन-पत्र) की अनुमति देना
वर्तमान स्थिति	वर्तमान में एसटीपीआई इकाइयों के लिए एकल एलओपी की अनुमति केवल स्तर धारकों के लिए दी जाती है। इसके अलावा संपूर्ण भारत में प्रत्येक कानूनी एन्टिटी हेतु सभी एसटीपीआई इकाइयों के लिए एकल एलओपी लागू करने से सौदा लागत में भारी कमी आएगी और प्रक्रियाओं में एकरूपता आएगी।
सिफारिश	संपूर्ण भारत में प्रत्येक कानूनी एन्टिटी हेतु विभिन्न एसटीपीआई इकाइयों के लिए एकल एलओपी की अनुमति दी जाए।

मुद्दा 3	लेखापरीक्षा की एक समय-सीमा होनी चाहिए
वर्तमान स्थिति	चूंकि वाणिज्य और उद्योग मंत्रालय/भारत सरकार की लेखापरीक्षाएं समयबद्ध रूप से नहीं चलाई जाती हैं, अतः आयातकों को 8 वर्षों तक या कभी-कभी इससे भी अधिक समय के लिए मंजूरी-पश्चात जांच हेतु सभी अपेक्षित दस्तावेजों को रखना होता है। इससे सौदा लागतों में बढ़ोतरी ही होती है और इसका समाधान किए जाने की आवश्यकता है।
सिफारिश	कार्यदल की सिफारिश है कि क्योंकि विदेश व्यापार महानिदेशालय की अधिकांश स्कीमों का कार्यान्वयन ईडीआई विधि से होता है, अतः हर हाल में सहवर्ती लेखा-परीक्षा की सुविधा आरंभ की जानी चाहिए। इसे अन्य सभी लेखा-परीक्षाओं का स्थान लेना चाहिए।

मुद्दा 4	विदेश व्यापार नीति के अध्याय 3 के तहत लाभों का दावा करने के लिए अवतरण प्रमाणपत्र की अपेक्षा समाप्त करना।
वर्तमान स्थिति	वर्तमान में निर्यातकों को एफएमएस के तहत लाभों का दावा करने के लिए, विनिर्दिष्ट अवतरण का प्रमाण प्राप्त करना होता है, जो कठिन और समय लेने वाला कार्य है। विदेश व्यापार नीति के अध्याय 3 के तहत लाभों का दावा करने के लिए अवतरण प्रमाणपत्र की अपेक्षा कठिनाइयां पैदा कर रही है तथा सौदा लागतों के लाभों को प्राप्त करने के समय खर्च में वृद्धि कर रही है।
सिफारिश	कार्यदल का प्रस्ताव है कि लाभों का दावा करने के लिए अवतरण प्रमाणपत्र की अपेक्षा को समाप्त किया जाए क्योंकि संयुक्त बी/एल को खुद ही निर्यात के देश हेतु पर्याप्त प्रमाण माना जाना चाहिए। यदि आवश्यक हो, तो चार्टरित लेखाकार से प्रमाणपत्र प्रस्तुत किया जाए।

मुद्दा 5	मशीनरी की स्थापना के प्रमाणन हेतु स्व-घोषणा अथवा चार्टरित लेखाकार प्रमाण-पत्र
वर्तमान स्थिति	विदेश व्यापार महानिदेशालय/क्षेत्रीय लाइसेंस प्राधिकरण द्वारा क्षेत्राधिकार वाले केन्द्रीय उत्पाद शुल्क रेंज से स्थापन प्रमाण-पत्र की वर्तमान अपेक्षा के लिए जोर दिए जाने से अत्यधिक सौदा लागत आती है तथा समय खर्च होता है।
सिफारिश	कार्यदल की सिफारिश है कि संयंत्र के लिए मशीनरी की स्थापना की पुष्टि के लिए, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क प्राधिकरणों में पंजीकृत संयंत्रों के लिए, स्वघोषित अथवा चार्टरित लेखाकार प्रमाणपत्र को माना जाए।

मुद्दा 6	स्थानीय प्राधिकृत डीलर को खराब उपकरण लौटाना
वर्तमान स्थिति	विदेश व्यापार नीति के पैरा 6.17 (ग) के तहत मौजूदा उपबंध आयातित/देशी तौर पर खरीदे गए माल को बदलने/मरम्मत करने से संबंधित है। इसमें उल्लेख है कि यदि आयातित अथवा देशी तौर पर खरीदा गया तथा दोषयुक्त पाया गया अथवा उपयोग हेतु अन्यथा अनुपयुक्त माल लौटाया जा सकता है और उसके बदले माल बदला जा सकता है या उसे नष्ट किया जा सकता है।  बदले जाने की दशा में, विदेशी आपूर्तिकर्ताओं अथवा भारत में उनके अधिकृत एजेंटों अथवा घरेलू आपूर्तिकर्ताओं से माल वापस मंगवाया जा सकता है। भारत में विदेशी आपूर्तिकर्ताओं के अधिकृत एजेंटों से इकाई निशुल्क प्रतिस्थापन (शुल्क प्रदत्त) करवा सकती है, बशर्ते दोषयुक्त हिस्से को बदला जाए या नष्ट किया जाए। चूंकि दोषयुक्त उपकरण स्थानीय अधिकृत डीलर को नहीं लौटाया जा सकता, अतः इससे कुल लागत में वृद्धि होती है।
सिफारिश	कार्यदल की सिफारिश है कि वर्तमान उपबंध में इस प्रकार संशोधन किया

	जाना चाहिए कि शुल्क मुक्त या शुल्कदत्त हिस्सों के प्रतिस्थापन के प्रति मूल आपूर्तिकर्ता से सहमति लेने के पश्चात दोषयुक्त उपकरण को स्थानीय अधिकृत डीलरों को लौटाने की अनुमति हो।
--	---

मुद्दा 7	घरेलू खरीद तथा डीटीए बिक्री पर एसईजेड इकाइयों के लिए वैट छूट
वर्तमान स्थिति	महाराष्ट्र राज्य में एसईजेड के डेवलपर्स तथा इकाइयों को प्राधिकृत परिचालनों की घरेलू खरीद पर तथा तैयार माल की स्थानीय बिक्री पर वैट देने को मजबूर किया जाता है, जबकि कई अन्य राज्यों में खरीद पर तथा डीटीए को की गई बिक्री पर वैट से छूट है।
सिफारिश	कार्यदल की सिफारिश है कि महाराष्ट्र राज्य में वैट के भुगतान से छूट प्रदान करने हेतु यह मामला महाराष्ट्र सरकार के साथ उठाया जाना चाहिए।

मुद्दा 8	अनापत्ति प्रमाणपत्र की शर्त से बल्क औषधों की निर्यात खेपों को छूट देना
वर्तमान स्थिति	विदेश व्यापार महानिदेशालय के परिपत्र (दिनांक 15.04.1999 का नीति परिपत्र सं.1 (आरई-99)/99-2000) के अनुसार, भारतीय औषध संग्रह (आईपी) में उल्लिखित बल्क औषधों के लिए तथा भारतीय औषध महानियंत्रक द्वारा अनुमोदित औषधों के लिए भी, इस बात पर ध्यान न देते हुए कि यह बात भारतीय औषध संग्रह में उल्लिखित है या नहीं, विभिन्न पत्तनों पर स्थित औषध नियंत्रक अधिकारियों द्वारा किसी प्रमाणन पर जोर नहीं दिया जाना चाहिए।  यद्यपि ऊपर उल्लिखित परिपत्र बल्क औषधों के निर्यातकों की सुविधा हेतु बहुत पहले निकाला गया था, फिर भी आज भी बल्क औषधों की निर्यात खेपों पर प्रायः प्रमाणन मांगा जा रहा है और खेपों को प्रमाणन हेतु सीमाशुल्क कार्यालयों पर स्थित औषध नियंत्रक अधिकारियों के पास भेजा जा रहा है, जिसकी परिणति विलंब तथा उच्च सौदा लागतों के रूप में होती है।
सिफारिश	कार्यबल का सुझाव है कि उक्त नीति परिपत्र के बारे में जानकारी सभी सीमाशुल्क फील्ड कार्यालयों में व्यापक रूप से फैलाई जानी चाहिए तथा यदि आवश्यक हो, तो इसे पुनः जारी किया जाना चाहिए।

मुद्दा 9	मेले/प्रदर्शनियों के लिए आयात/निर्यात प्रदर्शन की वस्तुएं (एचबीपी खंड 1 पैरा 2.29)
वर्तमान स्थिति	मौजूदा उपबंध में यह अपेक्षा है कि मेलों/प्रदर्शनियों के लिए प्रदर्शन की वस्तुओं का आयात छह माह के लिए सीमाशुल्क को बांड प्रस्तुत कर बिना प्राधिकार-पत्र के किया जा सकता है, बशर्ते वाणिज्य विभाग/विदेश व्यापार महानिदेशालय/आईटीपीओ से यह प्रमाण पत्र प्रस्तुत कर निर्यात/पुनः आयात किया जाए कि वाणिज्य विभाग/ आईटीपीओ द्वारा मेला/प्रदर्शनी को अनुमोदित/प्रायोजित किया गया है और वह जनहित में आयोजित किया जा

	रहा है।
सिफारिश	वाणिज्य विभाग/विदेश व्यापार महानिदेशालय/आईटीपीओ से प्रमाण पत्र की अपेक्षा को समाप्त कर दिया जाना चाहिए तथा सीमाशुल्क बांड/जमानत अथवा एटीए कार्नेट प्रस्तुत करने पर मेलों/प्रदर्शनियों के लिए प्रदर्शन की वस्तुओं के आयात/निर्यात की अनुमति दी जानी चाहिए। दिनांक 9.1.1989 की अधिसूचना 3/89-सीमा तथा 28.3.1990 की अधिसूचना 157/90-सीमा में तदनुसार परिणामी संशोधन किए जाएं।
मुद्दा 10	मानित निर्यातों के तहत भुगतान किए गए शुल्क का दावा करने की जटिल प्रक्रिया
वर्तमान स्थिति	मानित निर्यात के तहत, वास्तव में भुगतान किए गए शुल्क दस्तावेजों के आधार पर शुल्क वापसी की ब्रांड दर निर्धारण के तौर पर निविष्टियों पर प्रदत्त प्राथमिक सीमाशुल्क की वापसी का दावा करने की प्रक्रिया जटिल है और इसमें बहुत सा कागजी कार्य शामिल होता है।
सिफारिश	शुल्क वापसी का सीमाशुल्क घटक, राजस्व विभाग की अखिल उद्योग शुल्क वापसी अनुसूची दर के आधार पर प्रदान किया जाए।

मुद्दा 11	निर्यातक देश में स्थित विदेश व्यापार महानिदेशालय द्वारा अनुमोदित प्रयोगशालाओं के परीक्षण परिणामों की स्वीकार्यता
वर्तमान स्थिति	परीक्षणों की पुनरावृत्ति की जाती है जिसके कारण आयातित घटकों की लागत में वृद्धि होती है। इसके कारण निर्यातक (जो मध्यवर्ती आयातित घटकों का प्रयोग करते हैं) अथवा उपभोक्ता द्वारा सीधे वहन की जाने वाली लागत में वृद्धि होती है।
सिफारिश	विदेश व्यापार महानिदेशालय ने प्रमुख व्यापार साझेदारों के यहां मान्यताप्राप्त प्रयोगशालाओं की सूची अधिसूचित की है। ऐसी प्रयोगशालाओं के परीक्षण परिणाम तथा प्रमाणपत्रों को मान्यता दी जानी चाहिए, और उन्हें जोखिम प्रबंधन प्रणाली में एकीकृत किया जाना चाहिए। विदेशों में स्थित ऐसी प्रयोगशालाओं के प्रमाणनों तथा परीक्षण परिणामों के साथ जो खेप आती हैं उन्हें यहां पहुंचने पर ऐसे प्रमाणनों के आधार पर निकासी दी जानी चाहिए, जिसमें एकसमानता सुनिश्चित करने के लिए आवधिक रूप से यादृच्छिक रूप से नमूने लिए जाने चाहिए। यदि कोई उल्लंघन पाया जाता है, तो विदेश में ऐसा प्रमाणन प्रदान करने वाली प्रयोगशाला की मान्यता वापस लेने हेतु कदम उठाए जाने चाहिए।

## पर्यावरण और वन मंत्रालय

### डब्ल्यूएलआरओ और सीमाशुल्क

मुद्दा	डब्ल्यूएलआरओ अनापत्ति प्रमाणपत्र की प्रक्रिया को दुरुस्त करना
वर्तमान स्थिति	<p>डब्ल्यूएलआरओ (वन्य जीव क्षेत्रीय कार्यालय) की अनापत्ति प्रमाणपत्र की मौजूदा प्रक्रिया अत्यधिक जटिल है, और यह सीमाशुल्क के ईडीआई में एकीकृत नहीं है। वर्तमान प्रक्रिया निम्न प्रकार से परिभाषित है:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. खेप का पहुंचना तथा सीमाशुल्क द्वारा डब्ल्यूएलआरओ अनापत्ति प्रमाणपत्र की आवश्यकता इंगित करना</li><li>2. नमूना लेना (सीमाशुल्क अधिकारियों की मौजूदगी में, और सीमाशुल्क की सील के साथ)</li><li>3. नमूने निकटतम डब्ल्यूएलआरओ सुविधा पर ले जाया जाना (सामान्यतः किसी एजेंट या लॉजिस्टिक्स सेवादाता द्वारा)। डब्ल्यूएलआरओ अधिकारी यह जांच करने के बाद कि सीमाशुल्क की सील सम्पूर्ण है, नमूने की प्रविष्टि करता है</li><li>4. परीक्षण रिपोर्ट और अनापत्ति प्रमाणपत्र बनाया जाता है (अनुलग्नक 2 देखें)</li><li>5. आयातक एजेंट/लॉजिस्टिक्स सेवादाता द्वारा परीक्षण रिपोर्ट की भौतिक प्रति ली जाती है और फिर सीमाशुल्क के फील्ड कार्यालय को प्रस्तुत की जाती है।</li><li>6. खेप को निकासी दी जाती है</li></ol>
सिफारिश	<p>यह सिफारिश की जाती है कि वर्तमान प्रक्रिया को दुरुस्त किया जाए और सीमाशुल्क ईडीआई के साथ एकीकृत कर दिया जाए। अनुशंसित प्रक्रिया नीचे विनिर्दिष्ट की जाती है।</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. चमड़ा उत्पादों के लिए आरएमएस पर विचार किया जा सकता है, जहां केवल बेतरतीब भौतिक निरीक्षण जांच लागू हैं (5 प्रतिशत खेपों पर) न कि सभी के लिए।</li><li>2. गैर-चमड़ा उत्पादों के लिए, चूंकि प्रयोगशाला जांचें पूर्व-अपेक्षा है, अतः मौजूदा प्रक्रिया के चरण 1 से 5 वैसे ही रहेंगे।</li><li>3. लेकिन, बिना भौतिक रूप से लेने तथा सीमाशुल्क क्षेत्रीय कार्यालय को प्रस्तुत करने की आवश्यकता के, डब्ल्यूएलआरओ की परीक्षण रिपोर्ट सीधे ही इलेक्ट्रॉनिक रूप से सीमाशुल्क ईडीआई को पारेषित कर दी जानी चाहिए।</li></ol>

## वित्त मंत्रालय

## वित्तीय सेवा विभाग

मुद्दा 1	ई-बीआरसी शुल्कों को वापस लेना
वर्तमान स्थिति	बहुत से बैंक ई-बीआरसी को विदेश व्यापार महानिदेशालय के सर्वर पर अपलोड करते समय प्रत्येक निर्यात बीजक पर 150/- रुपए की दर से ई-बीआरसी शुल्क जमा सेवा कर ले रहे हैं। ई-बीआरसी की शुरुआत के बाद बहुत से बैंकों ने ई-बीआरसी प्रसंस्करण शुल्क लेना बंद कर दिया है, लेकिन बहुत से बैंक अभी भी ई-बीआरसी शुल्क ले रहे हैं। ई-बीआरसी शुल्क नहीं ले रहे बैंकों की सूची <a href="http://dgft.gov.in/eBRCbanks.htm">http://dgft.gov.in/eBRCbanks.htm</a> पर उपलब्ध है।
सिफारिश	ई-बीआरसी की शुरुआत ने अनुत्पादक मैनुअल प्रसंस्करण को हटाकर, बैंकों को लाभ पहुंचाया है। यह सुझाव दिया जाता है कि बैंकों द्वारा ई-बीआरसी शुल्क न लिया जाए।

मुद्दा 2	निर्यात/आयात हेतु अपेक्षित सेवाओं के लिए उच्च बैंक प्रभार
वर्तमान स्थिति	बैंकों द्वारा (विशेषकर भारत में विदेशी बैंकों द्वारा) एलसी परामर्श, दस्तावेजीकरण, फारवर्ड बुकिंग, ईईएफसी हस्तांतरण तथा रूपांतरण और विनिमय मार्जिन, अर्थात्, निर्यातकों द्वारा प्राप्त राशि का कीमत- लागत अंतर पर बहुत अधिक राशि प्रभारित की जाती है।
सिफारिश	भारत में तथा तुलनात्मक बाजारों में ऐसी दरों के संबंध में आरबीआई को एक अध्ययन करना चाहिए। विकल्पतः, इस प्रकार के अध्ययन को निधियां वित्त मंत्रालय द्वारा दी जानी चाहिए तथा अध्ययन की सिफारिशें/निष्कर्ष औपचारिक तौर पर मंत्रालय को प्रस्तुत किए जाने चाहिए।

मुद्दा 3	निर्यात ऋण तक एसएमई (लघु और मध्यम उद्यमों) की पहुंच
वर्तमान स्थिति	<p>एसएमई निर्यातकों को जिन मुख्य चुनौतियों का सामना करना पड़ता है, उनमें से एक है बैंकों द्वारा ली जाने वाली ब्याज दर, ऋण प्राप्त करने में प्रक्रिया संबंधी झंझट तथा संबंधित समय-सीमा। एक और चुनौती है कि निर्यात ऋण केवल प्रतिभूति के प्रति दिया जाता है। ऐसे ऋण का कागजी कार्य बहुत मेहनत भरा होता है तथा निर्णय में बहुत अधिक समय लगता है, उस समय तक आमतौर पर निर्यात आर्डर का समय बीत जाता है।</p> <p>अधिकांश एसएमई निर्यातकों पर उनकी नकद ऋण/निधि आधारित उधारों के लिए 13.5 प्रतिशत से लेकर 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष का प्रभार लिया जाता है। बहुत से वाणिज्यिक बैंक अपने पास एफसीवाई निधियों की अल्पता के कारण एसएमई उधारकर्ताओं को विदेशी मुद्रा में निर्यात ऋण नहीं देते।</p>
सिफारिश	<p>एग्जिम बैंक प्रतिस्पर्धात्मक दरों पर विदेशी मुद्रा में वाणिज्यिक बैंकों को पुनः वित्तपोषण दे सकते हैं और सभी बैंकों द्वारा इसे अपनाया जा सकता है। सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय को वित्त मंत्रालय के संयोजन से लघु तथा मध्यम उद्यमों के लिए एक ऋण रेटिंग प्रणाली तैयार करने तथा उसे सभी बैंकों को उपलब्ध कराने पर विचार करना चाहिए। इससे बैंक लघु तथा मध्यम उद्यमों को पहचान सकेंगे तथा अच्छे ऋण इतिहास वाले व बेहतर कार्यनिष्पादन दिखाने वाले लघु और मध्यम उद्यमों के लिए प्रतिभूति की आवश्यकता को समाप्त किया जा सकेगा और साथ ही वे तुलनात्मक रूप से कम दरों पर निर्यात ऋण मांग सकेंगे।</p>



## वित्त मंत्रालय

### सामान्य उत्पादशुल्क मुद्दे

मुद्दा 1	सीटी-1 प्रपत्रों के आवेदन करने और जारी करने की कठिन प्रक्रिया।
वर्तमान स्थिति	व्यापारी निर्यातक को विनिर्माता से शुल्क-मुक्त माल प्राप्त करने के लिए सीटी-1 प्रपत्र प्राप्त करने के लिए बी1 बांड प्रस्तुत करना होगा। इससे सीटी-1 प्रपत्र प्राप्त करने के लिए औसतन 3 से 5 कार्यकारी दिन लगते हैं। इससे पोतलदान में देरी होती है और अन्य संभार-तंत्र संबंधी दिक्कतें आती हैं।
सिफारिश	सीटी-1 प्रपत्र का आवेदन करने और जारी करने की प्रक्रिया को ऑनलाइन किया जाना चाहिए ताकि न्यूनतम समय और लागत लगे।

मुद्दा 2	सैनवेट क्रेडिट का उपयोग
वर्तमान स्थिति	10 प्रतिशत से 20 प्रतिशत के बीच में मूल्य वृद्धि वाले विनिर्माता प्रापणों पर अदा किए गए एसएडी के क्रेडिट को पूर्ण रूप से उपयोग करने में असमर्थ हैं जिससे सैनवेट क्रेडिट बढ़ता जाता है। सैनवेट क्रेडिट नियमावली, 2004 में विनिर्माता के पास संचित सैनवेट क्रेडिट की वापसी के लिए कोई प्रावधान नहीं है। तदनुसार, ऐसा संचित सैनवेट क्रेडिट तंत्र के लिए एक अपूर्ण लागत बन जाता है। इससे स्वदेशी रूप से विनिर्मित उत्पाद आयातित उत्पादों से अधिक कीमती हो जाते हैं।
सिफारिश	यह सुझाव दिया जाता है कि ऐसी परिस्थितियों में संचित सैनवेट क्रेडिट का भुगतान नकद रूप से किया जाए।

मुद्दा 3	एसईजैड को आपूर्तियों के लिए प्राप्त लाभ
वर्तमान स्थिति	घरेलू प्रशुल्क क्षेत्र (डीटीए) से वास्तविक निर्यातों पर लागू केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क नियमावली को एसईजैड नियमावली के माध्यम से विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजैड) पर लागू कर दिया गया है। तथापि, उत्पाद-शुल्क विभाग इस आधार पर ऐसे लाभों के लिए मना कर रहा है कि केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क अधिनियम अथवा नियमावली में ऐसे कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं हैं कि ऐसे लाभों को एसईजैड आपूर्तियों पर लागू किया जाए और एसईजैड अधिनियम अथवा नियमावली के प्रावधान केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क नियमावली का उल्लंघन नहीं कर रहे हैं। परिणामस्वरूप घरेलू प्रशुल्क क्षेत्र (डीटीए) यूनिटों को सैनवेट नियमावली के नियम 5 के तहत वापसी के लाभों के लिए मना किया जा रहा है जो कि वास्तविक निर्यातों पर लागू होते हैं। केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क और सीमा-शुल्क विभाग द्वारा जारी किए गए परिपत्रों की आयुक्तों द्वारा अनुपालना नहीं की जा रही है। विभाग ने इस मामले पर सीमा-शुल्क, उत्पादशुल्क और सेवा कर अपीलीय प्राधिकरण (सीईएसटीएटी) के पास भी अपील दायर की है।

	<p>जिस पर सहमति दी जा चुकी है परंतु निर्णय पर माननीय मुंबई उच्च न्यायालय द्वारा रोक लगा दी गई है।</p>
सिफारिश	<p>सरकार को इस विषय पर अपना पक्ष रखना चाहिए ताकि आपूर्तिकर्ता एसईजैड पर अपनी व्यापार योजना बना सकें। यदि केन्द्रीय उत्पादशुल्क अधिनियम के तहत वास्तविक निर्यातों पर लागू सभी लाभों को एसईजैड आपूर्तियों तक बढ़ाए जाने का विचार है तो इस विषय के मुकद्दमे को समाप्त करने के लिए उसे केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क नियमावमली में संशोधन करके क्रियान्वित किया जा सकता है।</p>

## वित्त मंत्रालय

### सामान्य सीमाशुल्क मुद्दे

मुद्दा 1	वास्तविक रिकार्ड का रख-रखाव
वर्तमान स्थिति	सीएचएएलआर (सीमा शुल्क हाउस एजेंट लाइसेंसिंग विनियमन) 2004 के भाग 18 के अनुसार, सीएचए द्वारा रिकार्ड की देखभाल एक अनिवार्य आवश्यकता है। इससे वास्तविक रिकार्ड जैसे प्रविष्टि बिल, पोतलदान बिल, अंतः पोत परिवहन आवेदन आदि के रखरखाव की आवश्यकता और उसके व्यापार से संबंधित सभी पत्राचारों और अन्य कागजातों की प्रतियों की आवश्यकता होगी जैसे कि सीमा-शुल्क हाउस एजेंट 5 वर्ष पीछे चला गया हो। इससे कार्यालयों में फाइलों का अंबार लग जाता है और उनका रख-रखाव तथा रिकार्ड रखने में अतिरिक्त लागत लगती है।
सिफारिश	रिकार्ड के वास्तविक रख रखाव की आवश्यकता को समाप्त किया जाना चाहिए। ऐसे सभी संबंधित दस्तावेज पोतलदान बिल/प्रविष्टि बिल को तैयार करने के काम आते हैं और एसबी/बीओई से संबंधित डाटा फाइल को इलैक्ट्रॉनिक माध्यम का प्रयोग करते हुए अपलोड किया जा रहा है। ऐसे अधिकतर कागजी कार्य को स्कैन किया जाता है और इलैक्ट्रॉनिक फॉर्मेट में रखा जाता है। माइक्रो फिल्म, स्कैन कॉपी आदि जैसी सॉफ्ट प्रतियों में स्टोर किए गए ऐसे दस्तावेज का प्रिंट लिया जा सकता है और सीमा-शुल्क विभाग को उनके द्वारा कभी भी मांगे जाने पर सीएचए के शपथ-पत्र पर यह दर्शाते हुए सौंपा जा सकता है कि किसी मामले की जांच के लिए सौंपे गए दस्तावेज मूल दस्तावेजों की सही प्रतियां हैं। ऐसा डाटा/रिकार्ड को सीमा-शुल्क विभाग को उनके द्वारा कभी भी मांगे जाने पर ऑडिट योग्य इलैक्ट्रॉनिक सॉफ्ट फॉर्मेट में ऑडिट उद्देश्य के लिए सौंपा जा सकता है।
मुद्दा 2	सीमाशुल्क विभाग के कार्यालयों द्वारा बीआरसी की मूल प्रति देने का आग्रह
वर्तमान स्थिति	सीमाशुल्क विभाग और केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क प्राधिकारियों के कई क्षेत्रीय कार्यालय निर्यातकों के लिए शुल्क-वापसी दावों के सामंजस्य के लिए बैंक प्राप्ति प्रमाण-पत्र प्रस्तुत करने पर जोर दे रहे हैं। बैंकों ने पहले ही बीआरसी जारी करना बंद कर दिया है और वे केवल ई- बीआरसी को डीजीएफटी सर्वर पर अपलोड करते हैं।
सिफारिश	ई-बीआरसी को डीजीएफटी और कई राज्य सरकारों के विभागों द्वारा प्रयोग किया जाता है। यह सुझाव दिया जाता है कि सीमा-शुल्क विभाग क्षेत्रीय कार्यालयों को यह स्पष्ट करते हुए पत्र लिखे कि बीआरसी की मूल प्रति को आवश्यकता नहीं है और ईबीआरसी पर्याप्त होंगे क्योंकि वे बैंक प्राप्ति सूचना की सुरक्षित ऑनलाइन पुष्टि प्रदान करते हैं।

मुद्दा 3	नाशवान माल की सीमाशुल्क निकासी
वर्तमान स्थिति	नाशवान माल की सीमाशुल्क निकासी 'प्रत्यक्ष सुपुर्दगी' के आधार पर अनुमत की जाती है। तथापि, निर्यातोन्मुखी इकाइयां नाशवान माल की प्रत्यक्ष सुपुर्दगी लेने के लिए प्रविष्टि के लिए 'कच्चा बिल' को दायर करने में कठिनाइयों का सामना कर रही हैं क्योंकि आईसीईएस (ईडीआई प्रणाली) में निर्यातोन्मुखी इकाइयों के लिए प्रविष्टि के कच्चे बिल की कोई सुविधा नहीं है। ऐसी सुविधा के अभाव में, उन्हें प्रविष्टि के लिए मैनुअल कच्चा बिल दायर करने के लिए सीमाशुल्क आयुक्त के पास जाना होगा जिससे प्रक्रिया पूरी होने में 4-5 दिन लग सकते हैं।
सिफारिश	इसलिए, यह सुझाव दिया जाता है कि नाशवान माल के लिए प्रविष्टि हेतु कच्चा बिल दायर करने के लिए ईओयू हेतु आईसीईएस (ईडीआई प्रणाली) में आवश्यक प्रावधान किए जाएं।

मुद्दा 4	आयात बिल्ट-अप-पैलेट (बीयूपी) खेपों की दक्षतापूर्ण निकासी
वर्तमान स्थिति	बहुत से देशों में, पैकेजों के विवरण के बारे में न पूछकर, बीयूपी की संख्या एयर वे बीजकों पर उल्लिखित करनी आवश्यक होती है। तथापि, भारत में, सीमाशुल्क विभाग बीयूपी की संख्या के बारे में पूछने के बजाय एयर वे बिल (एडब्ल्यूबी) पैकेज की संख्या रखने पर जोर देता है। इससे बीयूपी से पैकेजों की ऑफलोडिंग हो जाती है और पैकेज अलग हो जाते हैं। इससे पैकेजों का बहु-संचालन हो जाता है और भंडारण में और खेप प्राप्तकर्ता को कार्गो जारी करने में देरी हो जाती है।
सिफारिश	अल्पकालिक समाधान यह हो सकता है कि एयरलाइन्स द्वारा बताए गए आयात कार्गो तथा साथ ही एडब्ल्यूबी पर रिकार्ड किए गए (लोड किए गए पैकेजों की संख्या.....बीयूपी की सं०.....) पर इसके पैलेट/कंटेनर के साथ विधिवत रूप से रिकार्ड किए गए बीयूपी सं. को एक मास्टर और एक हाउस एयर वे बिल (एक के बाद एक) खेप अथवा उसी आयातक द्वारा बहु हाउस एयर वे बिल (एचएडब्ल्यूबी) के साथ एक मास्टर के साथ कम से कम खेप के लिए सीमाशुल्क निकासी के लिए पैकेजों की संख्या माना जाना चाहिए। इससे पैकेजों की तीव्र निकासी और न्यून संचालन में मदद मिलेगी।  दीर्घावधि समाधान यह है कि सीमाशुल्क विभाग की अधिसूचना 30/ 1986 के अनुसार कार्गो टर्मिनल विशेष रूप से अभिरक्षक, अर्थात् अभिरक्षक द्वारा आयात कार्गो को अलग करने के संबंध में विभिन्न स्तरधारकों की भूमिका और उत्तरदायित्व को परिभाषित करते हुए, एक फार्मेट निर्धारित किया गया है जिसे अभिरक्षक द्वारा आयात कार्गो के अलग किए जाने के बाद भरा जाना/प्रयोग किया जाना होता है। इस फार्मेट के अनुसार, अभिरक्षक को बताए गए पैकेजों की सं. और प्राप्त किए गए पैकेजों की सं. दर्शानी होगी। यह सुझाव दिया जाता है कि सीमाशुल्क विभाग पैकेजों के अलावा बीयूपी की सं. दर्शाने के बारे

	में अधिसूचना के माध्यम से संशोधन जारी कर सकता है।
मुद्दा 5	आयात सुपुर्दगी गेट पर सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिकारी की अवस्थिति की व्यवस्था करना
वर्तमान स्थिति	<p>आईसीईएस प्रणाली से इलेक्ट्रॉनिक रूप से आउट ऑफ चार्ज प्राप्त सीमाशुल्क पावती के बाद अभिरक्षा द्वार पास जारी किया जाता है। इससे सीमाशुल्क विभाग से स्वीकृत कार्गो में देरी होती है क्योंकि द्वार अधिकारी 24x7 कार्य नहीं करता है। सीमा शुल्क अधिकारियों की वास्तविक नियुक्ति, सुपुर्दगी के लिए सीमा शुल्क विभाग द्वारा पहले ही निपटाए गए आयात कार्गो के सुचारु प्रवाह/संचालन में दिक्कतें पैदा करती है।</p> <p>सीमाशुल्क विभाग के द्वार अधिकारी के लिए सुपुर्दगी की जांच करने की कोई आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह अभिरक्षक का कार्य है।</p>
सिफारिश	<p>हम सिफारिश करते हैं कि सीमाशुल्क द्वार अधिकारी की नियुक्ति की आवश्यकता को समाप्त कर दिया जाना चाहिए।</p> <p>कस्टम आउट ऑफ चार्ज की अभिरक्षक प्रति में पृष्ठांकन होता है जिसमें 'द्वार अधिकारी के लिए दिशा-निर्देश' होता है। हम समझते हैं कि यह आयात द्वार पर सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिकारी की नियुक्ति का एक कारण हो सकता है।</p> <p>सीमाशुल्क विभाग कस्टम आउट ऑफ चार्ज की अभिरक्षक प्रति में से इस टिप्पणी को हटा सकता है और तदनुसार सीमाशुल्क द्वार अधिकारी की नियुक्ति को वापस लेने के लिए दिशा-निर्देश जारी कर सकता है। ऐसा करके सीमाशुल्क विभाग अभिरक्षक के साथ-साथ आयातकों/ सीएचए को तीव्र निकासी और आयात कार्गो की डिलीवरी के लिए अबाधित प्रक्रिया प्रदान कर महत्वपूर्ण राहत प्रदान करेगा।</p>

उत्पादशुल्क एवं सीमाशुल्क मुद्दे (प्रणाली एकीकरण)

मुद्दा 1	निर्यातों के लिए सीमा-शुल्क (पत्तन/वायुपत्तन पर) निकासी प्रक्रियाओं के साथ केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क से संबंधित फैक्टरी निकासियों को समेकित करना और निर्यात गतिविधि को तीव्रगामी बनाने के लिए इस समेकित प्रणाली के लिए एक आरएमएस विकसित करना।
वर्तमान स्थिति	फिलहाल केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क और सीमा-शुल्क विभाग एक सांझी ईडीआई प्रणाली के माध्यम से जुड़े हुए नहीं हैं जिससे फैक्टरी स्टफ्ट निर्यात खेपों की निकासी की प्रक्रियाओं में दोहराव की स्थिति उत्पन्न हो जाती है।
सिफारिश	<p>उत्पादशुल्क अधिकारियों की उपस्थिति में फैक्टरी स्टफिंग के मामले में, सीमाशुल्क विभाग की ईडीआई को ऑनलाइन प्रस्तुत किया गया समेकित दस्तावेज अंतिम सीमाशुल्क निकासी दस्तावेज के रूप में पर्याप्त रहेगा। इसका तात्पर्य होगा कि फैक्टरी से क्लीयर किए गए एक ऐसे सीमा-शुल्क पोतलदान के लिए पत्तन/वायुपत्तन/आईसीडी सीमा-शुल्क और गेटवे पत्तन/वायुपत्तन/आईसीडी प्रक्रियाओं पर पुनः किसी दस्तावेज को सौंपने की आवश्यकता नहीं होगी। (केवल यह देखने करने के लिए जांच की जाएगी कि सीलें टूटी न हों।) एक आरएमएस वास्तविक निरीक्षण के लिए किसी विशेष पोतलदान को रोक सकता है परंतु आरएमएस के मापदंड प्रत्येक पोतलदान की प्रतिशतता के आधार पर न होकर कुछ एकल पोतलदानों की क्रम रहित जांच पर आधारित होने चाहिए चूंकि इससे प्रत्येक पोतलदान के किसी हिस्से की वास्तविक जांच की आवश्यकता होगी। ऐसे पोतलदान को सीधे ही अभिरक्षक/पोतलदान लाइन को सुपुर्द कर दिया जाएगा और पोतलदान लाइन/अभिरक्षक को सुपुर्दगी की पुष्टि के आधार पर अनुमत निर्यात आदेश को ऑनलाइन शुरू किया जाएगा।</p> <p>इस सुविधा का विस्तार बांड/विधिक वचनबद्धता के तहत निर्यात किए गए फैक्टरी स्टफ्ड सैल्फ-सील्ड कंटेनर्स पर किया जाना चाहिए। क्योंकि सैल्फ-सीलिंग और संचरण का विस्तार एक चुने हुए समूह तक ही किया जाता है और यह विश्वास पर आधारित होता है इसलिए इसका विस्तार तार्किक होना चाहिए। विनिर्माताओं पर बड़ी दण्डराशि और उन्हें काली सूची में डाल देने की प्रक्रिया अपनायी जानी चाहिए जिससे उनमें गलत कार्य न करने का भय हो और एक प्रभावकारी आरएमएस (ऊपर यथा वर्णित) से प्रणाली में पर्याप्त जांच की जा सकती है।</p>
मुद्दा 2	कार्गो की फैक्टरी स्टफिंग को प्रोत्साहित करना
वर्तमान स्थिति	सीमाशुल्क विभाग के तहत जारी सार्वजनिक सूचना सं. 20/2002 दिनांक 11/06/2002 (सीमाशुल्क अधिकारियों के विनियमन, 1998 द्वारा सेवाएं प्रदान करने के लिए शुल्क) के अनुसार, कोई निर्यातक जो निर्यात कार्गो को फैक्टरी स्टफिंग के लिए चुनता है, को सीमाशुल्क विभाग की तरफ

मुद्दा 1	निर्यातों के लिए सीमा-शुल्क (पत्तन/वायुपत्तन पर) निकासी प्रक्रियाओं के साथ केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क से संबंधित फैक्टरी निकासियों को समेकित करना और निर्यात गतिविधि को तीव्रगामी बनाने के लिए इस समेकित प्रणाली के लिए एक आरएमएस विकसित करना।
	से फैक्टरी स्टफिंग के निरीक्षण के लिए केन्द्रीय उत्पादशुल्क विभाग को सेवाएं प्रदान करने के लिए समयोपरि शुल्क अदा करना होगा। प्रति घंटे की दरें हैं निरीक्षक-85.00 रु. प्रति घंटा सोमवार से शुक्रवार और रु. 140 प्रति घंटा शनिवार/रविवार और अवकाश के दिन के लिए इंस्पेक्टर-75.00 रु. प्रति घंटा सोमवार से शुक्रवार और 100 रु. प्रति घंटा शनिवार/रविवार और अवकाश के दिनों के लिए। इसलिए निर्यातक द्वारा फैक्टरी स्टफिंग चार्ज के लिए 1000 रु. प्रति कंटेनर की राशि वहन करनी होगी।
सिफारिश	सरकार को कार्गो की फैक्टरी स्टफिंग को प्रोत्साहित करना चाहिए जिससे पत्तनों पर दस्तावेजों को प्रक्रियाबद्ध करने में कम समय लगेगा। विनिर्माता निर्यातक के लिए लाभदायक ऐसी सेवाएं लेना आवश्यक किया जाना चाहिए।

मुद्दा 3	फैक्टरी स्टफिंग अनुमति का नवीकरण
वर्तमान स्थिति	सीमाशुल्क विभाग द्वारा जारी की गई फैक्टरी स्टफिंग अनुमति स्थायी है परंतु ईडीआई प्रणाली के अनुसार इसका प्रति वर्ष नवीकरण करना होता है।
सिफारिश	पांच वर्षों के पश्चात नवीकरण करने के लिए कहा जा सकता है।

मुद्दा 4	सीमाशुल्क विभाग सहायता की आवश्यकता को समाप्त करना
वर्तमान स्थिति	सीमाशुल्क विभाग के कुछ क्षेत्रीय कार्यालयों/सेज प्राधिकरण अभी भी पत्तन प्रविष्टि और सेज/एफटीडब्ल्यू जैड के बीच ट्रक संचालन के लिए सीमाशुल्क विभाग की सहायता लेने पर जोर देते हैं। इससे लागत बढ़ जाती है। (और साथ में अधिकारियों की कमी की वजह से देरी भी होती है।)
सिफारिश	यह सुझाव दिया जाता है कि ऐसी आवश्यकताओं को समाप्त कर दिया जाना चाहिए। इसकी बजाय, सीमाशुल्क विभाग कुछ समय पश्चात् इस बात पर जोर दे सकता है कि सीलबंद माल (सीलबंद कंटेनर, सीलबंद पैकेज) ले जाने वाले ट्रकों को सीसीटीवी की पहुंच में इस प्रावधान के साथ लाया जाए कि मांगे जाने पर सीसीटीवी फुटेज को देखा जा सके।
मुद्दा 5	सेज/एफटीडब्ल्यूजैड के लिए आयातों को सीसीटीवी लगे ट्रकों का प्रयोग करते हुए आगमन सुविधा पर स्वीकृत करना।
वर्तमान स्थिति	एसईजेड/एफटीडब्ल्यूजैड में जाने वाले कार्गो के वास्तविक निरीक्षण में दोहराव है। चूंकि ये निर्यात बढ़ाने के लिए मध्यवर्ती निविष्टियां हैं, ऐसे पोतलदानों का त्वरित संचालन न्यूनतम प्रक्रियात्मक देरी के साथ आवश्यक है।  सेज ऑनलाइन और सीमाशुल्क ईडीआई प्रणालियों के बीच सामंजस्य की कमी को पूरा करने के लिए अभी भी ऐसे पोतलदानों पर वास्तविक कागजी कार्य करने और विविध पृष्ठांकन किए जाने की आवश्यकता है।

सिफारिश	<p>सेज/एफटीडब्ल्यूजेड इकाइयों द्वारा किए गए सभी आयातों की प्रवेश बिंदु (पत्तन अथवा वायुपत्तन) पर वास्तविक निरीक्षण अथवा जांच की आवश्यकता के बगैर पूर्ण घोषणा के आधार पर निकासी की जानी चाहिए। सीमाशुल्क आइसगेट में एक मूल संदेश विनिमय प्रणाली की इस सूचना को सेज ऑन लाइन में भेजने की क्षमता होनी चाहिए।</p> <p>यह सुनिश्चित करने के लिए कि मार्ग में कार्गो का सेज सुविधा के लिए कोई संदूषण नहीं है, आगमन पर निकाले गए ऐसे पोतलदानों के लिए प्रविष्टि पत्तन और एसईजेड/एफटीडब्ल्यूजेडके बीच संचालन ट्रकों के माध्यम से होगा जो सीसीटीवी की पहुंच में हैं। सीसीटीवी को इस प्रकार निर्देशित किया जा सकता है कि हर समय ट्रक का दरवाजा खुलते समय और ट्रक के रूकने के समय की फुटेज को पकड़ सके।</p>
---------	---

मुद्दा 6	सीमा-शुल्क विभाग और एसईजेड प्रणालियों का समेकन।
वर्तमान स्थिति	<p>वाणिज्य मंत्रालय ने आयात के लिए प्रविष्टि बिल और निर्यात के लिए पोतलदान बिल सहित अन्य दस्तावेजों को दायर करने के लिए सभी एसईजेड के लिए एनएसडीएल ऑनलाइन प्रणाली का प्रयोग करना आवश्यक बना दिया है। तथापि, गेटवे पत्तनों पर चूंकि एनएसडीएल प्रणाली आईसीईएस (ईडीआई प्रणाली) के साथ समेकित नहीं है, प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा प्रविष्टि बिल और पोतलदान बिल के आकलन के पश्चात् सेज यूनितों/विकास कर्त्ताओं को ऐसे दस्तावेजों की हार्ड प्रति को प्राधिकृत अधिकारी के पास हस्तलिखित हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत करना होगा ताकि उन्हें माल के आयात/निर्यात के लिए गेटवे पत्तनों पर भिजवाया जा सके।</p> <p>इन दस्तावेजों को प्रक्रियाबद्ध करने के शुल्क सीमा-शुल्क विभाग द्वारा लगाए गए शुल्कों की तुलना में एनएसडीएल द्वारा लगाए गए शुल्क काफी अधिक है रु. 200/- प्रति लेनदेन जबकि सीमा-शुल्क विभाग का शुल्क रु. 66/- प्रति लेनदेन है।</p>
सिफारिश	कार्य में इस दोहराव को रोकने के लिए और उच्च सौदा-लागत से बचने के लिए, सेज को आईसीईएस के साथ समेकित किया जाना चाहिए। वैकल्पिक रूप से, एनएसडीएल प्रणाली को आईसीईएस के साथ समेकित किया जाना चाहिए।

मुद्दा 7	उत्पाद-शुल्क की वापसी/छूट की अदायगी में देरी और दावों के निपटान के लिए देरी के कारण चुकाया गया ब्याज।
वर्तमान स्थिति	केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क अधिनियम, 1944 की धारा 11ख ख के अनुसार, छूट दावे के सौंपने की तिथि से तीन माह की अवधि के बाद संस्तुत किसी शुल्क वापसी अथवा छूट के लिए 6 प्रतिशत प्रति वर्ष ब्याज की अदायगी स्वतः लागू हो जाएगी। क्षेत्राधिकारी केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क अधिकारियों को किन्हीं वरिष्ठ अधिकारियों से दिशा-निर्देश लेने के लिए प्रतीक्षारत नहीं रहना पड़ेगा अथवा ब्याज (परिपत्र सं. 670/61/ 2002-सीएक्स, दिनांक 1.10.2002 फाइल सं. 268/51/2002 सीएक्स- 8) प्रदान करने के लिए उच्चतर अपीलीय प्राधिकारी के आदेशों में दिशा-निर्देशों को देखने की आवश्यकता नहीं होगी।



इसी प्रकार, ब्याज स्वतः देय होगा जब उच्चतर अपीलीय अथवा पुनरीक्षा प्राधिकारी द्वारा अपीलीय कार्यवाहियों में छूट की कोई राशि अनुमत की जाती है और ऐसे प्राधिकारी द्वारा पास किए गए आदेश को शुल्क वापसी आदेश माना जाएगा। निर्यातक को अपीलीय आदेश के लाभ प्राप्त करने के लिए एक नया शुल्क वापसी दावा दायर करने की आवश्यकता नहीं होगी।

तथापि, वास्तविक रूप में, कई बार निर्धारित समय से निर्यातक को आपत्तियां अथवा कमियां नहीं बतायी जाती हैं जिससे कि राशि की अदायगी में विलम्ब हो जाता है। निर्यातक पर देरी का दोष मढ़ने के लिए छूट दावा दायर करने की तिथि से तीन महीने की अवधि की समाप्ति से पहले सतही आपत्तियां उठाई जाती है अथवा कारण बताओ नोटिस जारी किए जाते हैं। जब छूट दावे को प्रक्रियाबद्ध करने में देरी होती है तो छूट के दावों को तुच्छ आधारों पर निरस्त कर दिया जाता है और ब्याज की देयता निश्चित हो जाती है। तीन महीने से अधिक की अवधि के बाद यदि छूट की अदायगी की जाती है तो कोई ब्याज अदा नहीं किया जाएगा और ब्याज की गैर-अदायगी के लिए आदेश में कोई कारण नहीं दिया जाता है अथवा देरी के लिए निर्यातक पर दोष मढ़ दिया जाता है। सामान्यतया, अपीलीय कार्यवाहियों में निर्यातक को राहत प्रदान नहीं की जाती है। निर्यातक को पुनरीक्षा प्राधिकारी अथवा सीमा-शुल्क विभाग अथवा उत्पाद-शुल्क विभाग अथवा सेवा कर अपीलीय ट्रिब्यूनल में आदेश की एक स्वच्छ प्रति प्राप्त करने के लिए जाना पड़ सकता है।

विभाग निर्यातक को दूसरा शुल्क वापसी का दावा दायर करने का निदेश दे सकता है जब अपीलीय अथवा पुनरीक्षा प्राधिकारी द्वारा अपीलीय कार्यवाहियों में छूट अनुमत की जाती है।

उस राशि पर ब्याज की कोई अदायगी नहीं की जाती है जो कि अपील अथवा पुनरीक्षा कार्यवाहियों में अनुमत छूट के रूप में अदा की जाती है। निर्यातकों के छूट के दावों जो कि अपीलीय अथवा पुनरीक्षा कार्यवाहियों से आते हैं, को रोक लिया जाता है और इस शर्त पर जारी किया जाता है कि वह इस राशि पर किसी ब्याज का दावा नहीं करेगा उन्हें लिखित विवरण जिसमें उन्हें अपने ब्याज के दावे को छोड़ देने के लिए कहा जाता है, के बारे में लिखित विवरण देने के लिए दबाव बनाया जाता है। आयुक्त (अपील) द्वारा अनुमत किए गए निर्यातकों के छूट दावों को इस आधार पर रोक लिया जाता है कि विभाग ने आयुक्त (अपीलीय) के आदेशों पर स्थगन लगाने के लिए आवेदन-पत्र के साथ भारत सरकार के पास पुनरीक्षा आवेदन-पत्र दाखिल किया है जबकि केन्द्रीय उत्पाद-शुल्क अधिनियम में ऐसी कार्यवाहियों के संचालन पर रोक प्रदान करने का कोई प्रावधान नहीं है। निर्यातक केवल उन मामलों में ब्याज का दावा करने के लिए अपीलें दायर करते हैं जहां पर ब्याज बहुत अधिक है जिससे वाद की लागत स्थिर हो जाती है।

सिफारिश

छूट के दावों को एक कम्प्यूटरीकृत प्रणाली के माध्यम से प्रक्रियाबद्ध किया जाना चाहिए और यदि कोई आपत्तियां हैं तो उन्हें कम्प्यूटरीकृत प्रणाली के माध्यम से दर्ज किया जाना चाहिए। प्रणाली को ब्याज की अदायगी की कम्प्यूटरीकृत प्रणाली के लिए काम करना चाहिए यदि छूट को निर्धारित समय के बाद चुकाया जाता है।

	<input type="checkbox"/> आयुक्त कार्यालयों में यह सुनिश्चित करने के लिए एक उपयुक्त निगरानी तंत्र स्थापित किया जा सकता है कि ब्याज की अदायगी विभाग द्वारा स्वतः ही कर दी गई है जब शुल्क वापसी को निर्धारित अवधि के बाद चुकाया गया है अथवा अपील या पुनरीक्षा कार्यवाहियों में अनुमत किया गया है।
--	--

मुद्दा 8	सैनवैट छूट दावों को मैनुअल प्रस्तुत करने से सौदा लागत का समय बढ़ जाता है
वर्तमान स्थिति	सैनवैट छूट दावों को मैनुअल प्रस्तुत करना अपेक्षित होता है। इससे दावों के निपटान में देरी होती है और सौदा लागत/समय में बढ़ोतरी होती है।
सिफारिश	मासिक उत्पाद-शुल्क वापसी को ई-फाइलिंग के प्रावधान के अनुसरण में छूट दावों को प्रस्तुत करने के प्रावधान को इलेक्ट्रॉनिक रूप से प्रस्तुत करने के लिए अनुमत किया जाना चाहिए। दस्तावेजों जैसे पोतलदान बिलों, एआरई-1 की हार्ड कॉपी को सीमाशुल्क विभाग आदि से विधिवत हस्ताक्षर करवाकर मैनुअल रूप से प्रस्तुत किया जा सकता है। यदि संभव हो, सैनवैट छूट दावों को निर्यातकों के खातों में चैक से अदायगी की बजाय इलेक्ट्रॉनिक रूप से अदा किया जा सकता है। शुल्क-वापसी की समयावधि कम करके एक माह की जा सकती है।

मुद्दा 9	शुल्क वापसी दावा प्रक्रियाएँ
वर्तमान स्थिति	<p><b>शुल्क वापसी की समग्र उद्योग दर:</b> समग्र उद्योग शुल्कवापसी दावों का भुगतान अनुमत निर्यात आदेश के 30 से 90 दिनों के भीतर किया जा रहा है। तथापि, अनुमत निर्यात आदेश जारी करने की तारीख से 30 दिन की अवधि के बाद जब भुगतान किया जा रहा हो, तो ब्याज का भुगतान स्वचालित ढंग से किए जाने के विधिक अधिदेश के बावजूद सीमाशुल्क विभाग द्वारा किसी ब्याज का भुगतान नहीं किया जा रहा है।</p> <p><b>शुल्क वापसी की ब्रांड दर:</b> जब समग्र उद्योग दर विनिर्दिष्ट सीमा के नीचे हो अथवा अधिसूचित न हो, तो ऐसे माल जिसे निर्यात किया जाता है, के विनिर्माण में इस्तेमाल होने वाली आयातित सामग्री पर शुल्कवापसी ब्रांड दर पर की जाती है। ब्रांड दर का निर्धारण केन्द्रीय उत्पाद शुल्क विभाग के आयुक्त कार्यालय द्वारा किया जाता है, जिसका क्षेत्राधिकार विनिर्माता के कारखाने पर होता है और तत्पश्चात् इस बात की सूचना उस सीमाशुल्क आयुक्त को कर दी जाती है जिसका क्षेत्राधिकार उस पत्तन पर हो जहाँ माल का निर्यात किया गया है। सीमाशुल्क विभाग कम्प्यूटर प्रणाली में दर की प्रविष्टि करता है और शुल्क वापसी राशि का आकलन किया जाता है तथा यह राशि निर्यातक के बैंक खाते में अंतरित कर दी जाती है। इस प्रक्रिया में काफी अधिक समय लगता है और अत्यधिक विलम्ब होता है और मानव अंतरापृष्ठ की आवश्यकता पड़ती है। राशि के भुगतान में एक वर्ष से अधिक विलम्ब होने के बाद भी सीमाशुल्क विभाग द्वारा किसी ब्याज का भुगतान नहीं किया जाता है।</p>

सिफारिश	<p><u>समग्र उद्योग दर</u></p> <p>अक्टूबर 2012 से मार्च 2014 की अवधि के दौरान शुल्क वापसी के विलम्बित भुगतान पर भुगतान किए गए ब्याज की राशि का पता लगाने के लिए सीमाशुल्क विभाग की कम्प्यूटर प्रणाली से आँकड़ों को संकलन किया जाए जिससे कि विलम्ब का परिमाण और विधि के अनुसार ऐसे विलम्ब ब्याज के रूप में भुगतान की गई राशि का पता लगाया जा सके।</p> <p>निर्यातक को देय ब्याज का आकलन समग्र वित्तीय वर्ष 2012-2013 और 2013-14 के लिए किया जाए और उनके खाते में क्रेडिट किया जाए। कम्प्यूटर सॉफ्टवेयर को इस प्रकार कम्प्यूटरीकृत किया जाए जिससे कि जब निर्यातक के खाते में शुल्क वापसी की राशि क्रेडिट करने में विलम्ब हो तो निर्यातक के खाते में ब्याज की राशि स्वचालित ढंग से क्रेडिट हो जाए।</p> <p><u>ब्रांड दर</u></p> <p>विलम्ब अवधि हेतु ब्याज की राशि निर्यातक के खाते में स्वचालित ढंग से क्रेडिट कर दी जानी चाहिए। चूंकि उत्पाद शुल्क अधिकारी शुल्कवापसी संबंधी प्रावधानों से अनभिज्ञ होते हैं अतः विभिन्न क्षेत्रों में आवधिक प्रशिक्षण सत्रों का संचालन किया जाए। अनावश्यक कार्यकलापों में कटौती करने के लिए ब्रांड दर निर्धारित करने हेतु संरचित प्रक्रिया विहित की जाए।</p>
---------	---

मुद्दा 10	बैंक गारंटी के अधीन निकासी पश्च लेखा परीक्षा पर आधारित एनओसी।
वर्तमान स्थिति	<p>प्रयोगशालाओं की अपर्याप्त संख्या और परीक्षण रिपोर्टों के आधार पर स्वास्थ्य/गुणवत्ता/सुरक्षा संबंधी एनओसी प्रदान करने हेतु उत्तरदायी विभिन्न संबद्ध एजेंसियों के पास उपलब्ध पर्याप्त श्रमबल की कमी को देखते हुए ऐसी खेप जिन्हें एनओसी की आवश्यकता होती है, की निकासी में विलम्ब होता है। विलम्ब 15 से 20 दिन का हो सकता है जो उत्पाद अथवा प्रवेशद्वार पत्तन अथवा वायुपत्तन के स्थान पर निर्भर करता है। (जैसा कि सभी स्थानों में अपेक्षित प्रयोगशाला सुविधाएँ उपलब्ध नहीं हैं और निकटतम परीक्षण सुविधा केन्द्र तक नमूने भेजने हेतु लम्बी दूरी की यात्रा करनी पड़ती है)।</p>
सिफारिश	<p>ऐसा सुझाव है कि सभी संबद्ध एजेंसियाँ बैंक गारंटी के अधीन निकासी पर विचार करती हैं। इस प्रक्रिया के तहत, परीक्षण हेतु नमूने लिए जाएंगे (यदि आवश्यक समझा जाए), परन्तु खेप की निकासी बैंक गारंटी (अथवा कोई अन्य गारंटी जो सरकार द्वारा उचित समझी जाए) और आयातक द्वारा लिखित घोषणा के तहत की जाएगी। गंभीर उल्लंघन पाए जाने की स्थिति में आयातक पर कठोर दंड अधिरोपित किया जाएगा।</p>

## स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय

### एडीसी और सीमाशुल्क विभाग

मुद्दा 1	भेषज निर्यात संबंधी प्रक्रियात्मक जटिलताएँ
वर्तमान स्थिति	वर्तमान प्रक्रिया में यह अपेक्षित होता है कि सीमाशुल्क विभाग परीक्षण रिपोर्ट के अभाव में भेषज संबंधी पोतलदान बिलों का निर्धारण अनंतिम आधार पर करें।
सिफारिश	निर्यात खेप की जाँच/लिए गए नमूने प्रमुख व्यापारिक घरानों द्वारा निर्यातित भेषज उत्पादों के लिए अथवा प्रत्यक्ष रूप से भेषज उत्पादों के लाइसेंस प्राप्त विनिर्माताओं के लिए छोड़ दिए जाने चाहिए।

मुद्दा 2	एडीसी की एनओसी प्रक्रिया को ठीक करना
वर्तमान स्थिति	<p>एडीसी की वर्तमान एनओसी प्रक्रिया अत्यधिक बोझिल है और सीमाशुल्क की ईडीआई में सम्मिलित नहीं की गई है। वर्तमान प्रक्रिया को इस प्रकार परिभाषित किया गया है:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. खेप के पहुंचने और खेप की निकासी हेतु एडीसी के एनओसी की आवश्यकता के लिए सीमाशुल्क विभाग द्वारा फ्लैग लगाया जाना।</li><li>2. एडीसी पत्रक प्राप्त (आयातक के वास्तविक हस्ताक्षर और मुहर के साथ) एडीसी की वास्तविक प्रति प्रदान करने हेतु आयातक को सूचित करना।</li></ol>

	<ol style="list-style-type: none"><li>3. अपेक्षित फॉर्मों की हस्ताक्षरित और मुहर लगी प्रति प्राप्त करना (विनिर्माता के लिए फॉर्म 10, परीक्षण के लिए फॉर्म 11 और कार्मिक के लिए फॉर्म 12ख (फॉर्म 12 घोषणा है न कि लाइसेंस)।</li><li>4. बिंदु 3 और 4 में सूचीबद्ध दस्तावेजों के साथ प्रविष्टि बिल की वास्तविक प्रति संलग्न करना।</li><li>5. इस प्रति को निकटतम एडीसी कार्यालय में प्रस्तुत करना</li><li>6. एडीसी शीट, फॉर्म और प्रविष्टि बिल में प्रदत्त सूचना के आधार पर एडीसी या तो (क) एनओसी देगा अथवा (ख) और परीक्षणों की आवश्यकता होगी।</li></ol> <p>6क. एनओसी की वास्तविक प्रति निकटतम एडीसी कार्यालय से प्राप्त करनी होगी और सीमाशुल्क विभाग को देनी होगी</p>
--	--

	<p>6ख. नमूना संग्रहण (एडीसी कर्मचारी द्वारा) और i) वास्तविक जाँच, अथवा (ख) प्रयोगशाला जाँच कराई जाएगी, जिसके बाद एनओसी दिया जाएगा या एनओसी निकटतम प्रयोगशाला से प्राप्त किया जाएगा (अथवा मात्र वास्तविक जाँच की स्थिति में निकटतम एनडीसी कार्यालय से) ।</p>
सिफारिश	<p>ऐसा सुझाव है कि वर्तमान प्रक्रिया को ठीक किया जाएगा और सीमाशुल्क विभाग की एडीआई में सम्मिलित किया जाएगा। सिफारिश की गई प्रक्रिया नीचे दी गई है।</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. आयातक सीमाशुल्क ईडीआई में प्रविष्टि बिल अग्रिम में फाइल करें और प्राप्त करें।</li> <li>2. ऑन लाइन एडीसी प्रणाली में एडीसी शीट (डिजिटल हस्ताक्षर सहित), स्कैन की हुई (डिजिटल हस्ताक्षर सहित) और फार्मों (फार्म 10, फार्म 11, फार्म 12 ख) की प्रतियाँ अग्रिम में प्रस्तुत करने की अनुमति है। इसे ईडीआई के साथ फाइल किए गए प्रविष्टि बिल के साथ नत्थी किया जाए। अग्रिम में फाइल किए गए प्रविष्टि बिल की इलेक्ट्रॉनिक प्रति एडीसी को डिजिटल हस्ताक्षर के साथ प्रेषित करने की अनुमति हो।</li> </ol>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. फाइल किए गए ऑनलाइन दस्तावेजों के आधार पर, एडीसी या तो (क) एनओसी प्रदान करें अथवा (ख) वास्तविक जाँच अथवा प्रयोगशाला परीक्षणों का अनुरोध करें।</li> <li>4.(क) (अर्थात् एनओसी दिया गया है) की स्थिति में इस संदेश को सीधा सीमाशुल्क विभाग की ईडीआई में प्रेषित किया जाए और शुल्क और अन्य सीमाशुल्क संबंधी प्रक्रियाओं के पूरा होते ही खेप की तत्काल निकासी की जाए।</li> <li>5.(ख) (अर्थात् जाँच अथवा परीक्षण अपेक्षित) की स्थिति में, चूंकि कि एडीसी खेप के आगमन से अवगत है, अतः नमूनों का संग्रहण अधिक कुशलता से किया जा सकता है (नमूनों के संग्रहण और परीक्षणों के लिए योजना बनाने और संसाधनों को अधिक कुशलतापूर्वक नियोजित किया जा सकेगा)।</li> <li>6. वास्तविक जाँच/परीक्षणों के पूरा होते ही एनओसी सीमाशुल्क प्रणाली को इलेक्ट्रॉनिक रूप में पुनः प्रेषित किया जाए (निकटतम एडीसी कार्यालय अथवा प्रयोगशाला से एनओसी की वास्तविक प्रति प्राप्त करने की कोई आवश्यकता नहीं है।</li> </ol>

एडीसी, एफएसएसएआई8 और सीमाशुल्क विभाग

मुद्दा 3	परीक्षण एवं अनुसंधान हेतु सामग्री को व्यापारिक रूप से सुकर बनाना
वर्तमान स्थिति	<p>प्रयोगशाला परीक्षण चाहे मानव स्वास्थ्य, पादप और जीव विज्ञानी प्रक्रियाओं के लिए हो अथवा अनुसंधान एवं विकास के लिए हो सेवा संबंधी एक विशाल उद्योग है। इस उद्योग का वैश्विक आकार लगभग 30 बिलियन अमरीकी डॉलर का है। निर्यात आदेश प्राप्त करने, परीक्षण अथवा अनुसंधान के प्रयोजन हेतु भारतीय फर्मों द्वारा अत्यावश्यक आधार पर नमूना खेपों का आयात किया जाता है।</p> <p>प्रक्रिया पुस्तक खण्ड-1 पैरा 2.27 के तहत वास्तविक तकनीकी और व्यापारिक नमूनों के लिए एनओसी की आवश्यकता के संबंध में छूट प्राप्त है। इसे औषध एवं सौंदर्य प्रसाधन अधिनियम के तहत भी निर्दिष्ट किया गया है।</p> <p>उपर्युक्त के बावजूद इन आयातों को परीक्षण हेतु चिन्हित किया जाता है। मौजूदा विधि के संदर्भ में ऐसा कोई स्पष्ट दिशानिर्देश नहीं है कि क्यों इन खेपों को अनापत्ति प्रमाणपत्र के लिए चिन्हित किया जा रहा है।</p>
सिफारिश	स्वास्थ्य मंत्रालय को उन सभी परीक्षण और नैदानिक कम्पनियों को विशेष प्राधिकार पत्र जारी करने पर विचार करना चाहिए, जो कतिपय सुपरिभाषित मानदंडों को पूरा करती हो जिससे उनके उन सभी आयात, जो केवल परीक्षण और अनुसंधान प्रयोजनों के लिए ही स्व-घोषित हों, के संबंध में एनओसी की आवश्यकता नहीं होगी। इस प्राधिकार पत्र को आवधिक लेखापरीक्षाओं के अधीन बनाया जाना चाहिए।

8 स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा प्रशासित भारतीय खाद्य सुरक्षा और मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई)।

## रेल मंत्रालय

मुद्दा 1	<p><u>कंटेनर माल ढुलाई प्रभार में कटौती</u></p> <p>भारत का कंटेनर प्रभार विश्व में अधिकतम है, जो मुख्यतया भारतीय कंटेनर निगम (कॉन्कॉर) की लगभग एकाधिकार की स्थिति और कुछ अन्य निजी आपरेटरों के कारण है। भारतीय रेल द्वारा थोक स्थान का आवंटन कॉन्कॉर जैसे ऑपरेटरों को निर्धारित कीमत पर न कि मुक्त टेंडर प्रक्रिया जिससे सभी संभार तंत्र संचालकों को समान स्तर का मंच प्रदान किया जा सकता था, के माध्यम से किया जाता है। ये ऑपरेटर निर्यातकों से ट्रक संबंधी लागतों के साथ प्रभारित कीमतों का निर्धारण करते हैं। इस प्रकार जहाँ वे भारतीय रेल से कंटेनर ट्रक संबंधी लागतों के लगभग 35-40 प्रतिशत पर प्राप्त करते हैं, वहीं वे वास्तविक प्रयोक्ताओं को लगभग ट्रक लागतों पर बेचते हैं और इस प्रक्रिया में 150 प्रतिशत लाभ मार्जिन अर्जित करते हैं।</p>
----------	--

सिफारिश	<p>कार्यदल का सुझाव है रेलवे द्वारा कंटेनर क्षमताओं की बिक्री केवल वास्तविक प्रयोक्ताओं अथवा सेवा प्रदाताओं को लगभग खुदरा कीमतों पर उसी प्रकार की जानी चाहिए जैसे यात्री टिकटों की जाती है। अधिकांश निर्यातक अत्यधिक ढुलाई प्रभारों की वजह से रेल के बजाए सड़क मार्ग द्वारा माल भेजना पसंद करते हैं। रेल ढुलाई प्रभार का परिवहन की अन्य पद्धतियों के बराबर यौक्तिकीकरण किया जाए जिससे निर्यातकों की सौदा लागत में कमी आए।</p>
---------	---

## पोत परिवहन मंत्रालय

मुद्दा 1	<p>पत्तनों द्वारा लिए जाने वाले उच्च घाट शुल्क में कमी</p>
	<p>इस शुल्क को क्रमिक रूप से 0.30 प्रतिशत (2002-2008) से 0.35 प्रतिशत (2008-2011) और वर्तमान स्तर तक किया गया है। वहीं दूसरी ओर अंतरराष्ट्रीय दरें 0.05 प्रतिशत से 0.2 प्रतिशत के बीच हैं।</p>
वर्तमान स्थिति	<p>ऑटो/सीबीयू की स्थिति में चाहे ये खेप "तीव्रगामी कार्गो" की श्रेणी में भी आती हो, प्रभारित घाट शुल्क अन्य थोक माल, जैसे कोयला, दाल और इस्पात के बराबर होता है।</p>
सिफारिश	<p>कार्यदल का सुझाव है कि घाट शुल्क का पुनरीक्षण कर इसे अंतरराष्ट्रीय पत्तनों के बराबर लाया जाए जिससे कि प्रतिस्पर्धात्मकता का अपेक्षाकृत उच्च स्तर हासिल किया जा सके।</p>

मुद्दा 2	पोत परिवहन कंपनियों द्वारा अधिरोपित उच्च प्रभारों का यौक्तिकीकरण करना।
वर्तमान स्थिति	<p>पोत परिवहन कम्पनियाँ निर्यातकों/आयातकों से अत्यधिक राशि वसूल करती है जिससे वैश्विक बाजार में भारतीय निर्यातकों की प्रतिस्पर्धात्मकता पर प्रभाव पड़ता है। पोत परिवहन कम्पनियों द्वारा अधिरोपित व्यस्त अवधि अधिभार (पीएसएस) और सामान्य दर बढ़ोत्तरी (जीआरआई) जैसी विभिन्न अतिरिक्त लागतों के कारण वर्तमान दुलाई लागत अत्यधिक उच्च और अस्थिर हो जाती है। विनियामक के अभाव में विभिन्न सेवा प्रदाताओं द्वारा लगाए जाने वाले महासागर दुलाई भाड़े पर कोई नियंत्रण नहीं है।</p> <p>भारत के कुछ प्रमुख निर्यात जैसे इंजीनियरिंग माल के लिए दुलाई भाड़ा दर अत्यधिक उच्च है, जिससे हमारा निर्यात अप्रतिस्पर्धी हो जाता है। इसके अतिरिक्त, पोत परिवहन कम्पनियों के प्रभारों पर किसी नियंत्रण के अभाव में निर्यातकों पर कंटेनर धुलाई प्रभार, सर्वेक्षण प्रभार आदि के रूप में कुछ अतिरिक्त प्रभार लगाए जाते हैं।</p>
सिफारिश	कार्यदल का सुझाव है कि पोत परिवहन कम्पनियों के प्रभारों का यौक्तिकीकरण, विभिन्न सेवा प्रदाताओं जैसे पोत परिवहन, निकासी/अग्रेषण एजेंटों द्वारा लगाए जाने वाले अनधिकृत और अन्धाधुंध प्रभारों का विनियमन और बोझिल कार्गो निकासी प्रक्रियाओं को ठीक किया जाए।

मुद्दा 3	अधिक कार्गो टर्मिनल ऑपरेटरों (सीटीओ) को अनुमति।
वर्तमान स्थिति	कार्गो टर्मिनल ऑपरेटरों की अपर्याप्त संख्या की वजह से खेपों की निकासी में विलम्ब होता है।
सिफारिश	कार्यदल यह सिफारिश करता है कि अधिक कार्गो टर्मिनल ऑपरेटरों को शामिल किया जाए और निर्यात को सुकर बनाने हेतु निर्यात और आयात कंटेनर आवागमन के लिए पृथक रेलवे ट्रैक की व्यवस्था की जाए।

मुद्दा 4	घरेलू तटवर्ती परिवहन में भाग लेने हेतु विदेशी जलपोतों को अनुमति देने के लिए अनुत्तट व्यापार कानूनों में छूट।
वर्तमान स्थिति	<p>भारत में एक लम्बी तट रेखा है जिसके साथ काफी भारतीय विनिर्माण कार्यकलाप होते हैं, परन्तु तटवर्ती मार्ग के जरिए जाने वाले कार्गो का प्रतिशत अत्यधिक कम है। इसका मुख्य कारण ट्रक द्वारा दुलाई की उच्च कीमत, जो भारतीय पोत परिवहन निगम जैसे तटवर्ती कार्गो ऑपरेटरों द्वारा वसूल की जाती है जिसकी वजह से निर्यातक सड़क द्वारा आवागमन जैसे सस्ते विकल्पों का उपयोग करने के लिए बाध्य होते हैं।</p> <p>उच्च कीमत वसूल करने के लिए तटवर्ती कार्गो ऑपरेटर निम्न ट्रैफिक उपलब्धता और वापसी कार्गो की अनुपलब्धता बताते हैं जो पूर्णतः सत्य नहीं है क्योंकि ट्रैफिक का सड़क द्वारा दोनों दिशाओं में आवागमन होता</p>



	है।
सिफारिश	कार्यदल अनुसूचित कानूनों में छूट का सुझाव देता है जिससे कि विदेशी पोतपरिवहन कम्पनियों को घरेलू कार्गो को सीमित अवधि के लिए ढोने की अनुमति दी जा सके। जैसे ही घरेलू प्रतिस्पर्धात्मकता में वृद्धि होती है और लोग तटवर्ती पोतपरिवहन अपनाते हैं तो विदेशी जहाजों का पुनः निषेध किया जा सकता है।

मुद्दा 5	पत्तनों पर ट्रैफिक प्रबंधन प्रणाली
वर्तमान स्थिति	<p>ट्रैफिक प्रबंधन हेतु स्पष्ट दिशानिर्देश जिसके अनुसार जलपोतों को लंगर डालने में प्राथमिकता दी जानी चाहिए, का अभाव है। इसके फलस्वरूप जलपोतों के लंगर डालने में पारदर्शिता और निश्चितता का अभाव हो जाता है और निर्यातकों को विलम्ब शुल्क में काफी नुकसान उठाना पड़ता है।</p> <p>साथ ही, समुचित ट्रैकिंग तंत्र के अभाव में कभी-कभी निर्यात हेतु नए कंटेनर पहले से निर्यात हेतु निकासी किए गए कंटेनरों के साथ मिल जाते हैं। इसके कारण कंटेनरों की स्थिति का पता नहीं लगाया जा सकता है और अनावश्यक विलम्ब होता है और लागत-वृद्धि होती है।</p>

सिफारिश	कार्यबल सभी भारतीय पत्तनों पर व्यवस्थित ट्रैफिक प्रबंधन शुरू करने की सिफारिश करता है।
---------	---

मुद्दा 6	पत्तनों पर पृष्ठांकन/सीएफएस प्रभार
वर्तमान स्थिति	वर्तमान में सभी निर्यात बक्सों को निर्यात/सीमाशुल्क औपचारिकताओं के लिए सीएफएस में प्रवेश कराना होता है। केवल पट्टादान निर्यात आदेश के साथ कंटेनरों को पत्तन में प्रवेश कराया जा सकता है। निर्यातकों को प्रत्येक बक्से के लिए प्रारंभिक समय में बढ़ोत्तरी के अलावा सीएफएस प्रवेश फाटक और निकास फाटक 600/-रुपये से 1,000/-रुपये की अतिरिक्त लागत आएगी। यह लगभग 450 रुपये के सीएफएस प्रभार कइससे सौदा लागत के अतिरिक्त है।
सिफारिश	<p>सुझाव है कि पत्तन द्वारा कारखाने में सील बंद बक्सों को सीएफएस लागत से बचने हेतु सीधे प्रवेश की अनुमति दी जाए जिससे 8 से 10 घन्टों और अतिरिक्त सीएफएस लागत की बचत होगी।</p> <p>सीमाशुल्क विभाग और पोत परिवहन मंत्रालय तथा पत्तन (टर्मिनल में कारखाने में सीलबंद बक्सों के सीधे प्रवेश की अनुमति के लिए स्पेस तथा संगठन को पोत परिवहन मंत्रालय की सहायता की आवश्यकता पड़ सकती है)।</p>

## वस्त्र मंत्रालय

### वस्त्र समिति और सीमाशुल्क विभाग

मुद्दा 1	वस्त्र समिति की एनओसी प्रक्रिया को ठीक करना
वर्तमान स्थिति	<p>वस्त्र समिति की वर्तमान एनओसी प्रक्रिया अत्यधिक बोझिल है और इसे सीमाशुल्क ईडीआई के साथ नहीं जोड़ा गया है। वर्तमान प्रक्रिया को इस प्रकार परिभाषित किया गया है:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. खेप का आगमन और सीमाशुल्क विभाग द्वारा टीटीएनओसी की आवश्यकता का पलैग लगाया जाना।</li><li>2. नमूने का संग्रहण (सीमाशुल्क कर्मचारी की उपस्थिति में और सीमाशुल्क विभाग द्वारा सीलबंद)</li><li>3. निकटतम टीटी सुविधा केन्द्र में नमूने को ले जाना (प्रतीकात्मक रूप में किसी एजेंट अथवा संभार तंत्र सेवा प्रदाता द्वारा) टीटी कर्मचारी यह जाँच करने के पश्चात् कि सीमाशुल्क विभाग की सील लगी हुई है, नमूने की प्रविष्टि करेगा।</li><li>4. परीक्षण हेतु राशि का भुगतान टीटी को परीक्षणों के लिए (बैंक डीडी के माध्यम से) किया गया है।</li><li>5. प्रयोगशाला परीक्षण किया गया है (सामान्यतः एजोडाइड की मौजूदगी के लिए)</li><li>6. जाँच रिपोर्ट और एनओसी तैयार की गई है (देखें अनुबंध 2)</li><li>7. जाँच रिपोर्ट की वास्तविक प्रति आयातक/एजेंट/संभारतंत्र सेवा प्रदाता द्वारा प्राप्त कर ली गई है और सीमाशुल्क क्षेत्रीय कार्यालय निर्माण को प्रस्तुत कर दी गई है।</li><li>8. खेप की निकासी कर दी गई है।</li></ol>
सिफारिश	<p>सुझाव है कि वर्तमान प्रक्रिया को ठीक कर लिया जाए और सीमाशुल्क ईडीआई के साथ जोड़ लिया जाए। सिफारिश की गई प्रक्रिया को नीचे विनिर्दिष्ट किया गया है।</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. आरएमएस पर विचार किया जा सकता है (जहाँ आयात ऐसे देशों से किया जा रहा है जिनके पास निषिद्ध एजोडाइज है, को आरएमएस आधार पर परीक्षण की आवश्यकता से छूट प्रदान की जाए)।</li><li>2. एजोडाइज परीक्षण से भिन्न आवश्यकताओं के लिए प्रयोगशाला परीक्षण पूर्व-आवश्यकता रहेगी और वर्तमान प्रक्रिया में 5 के जरिए चरण 1 समान रहेगा (चरण 4 को छोड़कर)।</li><li>3. चरण 4 के लिए अर्थात् परीक्षणों के लिए वस्त्र समिति को भुगतान, इलेक्ट्रॉनिक भुगतान) के लिए अनुमति (डेबिट कार्ड, क्रेडिट कार्ड, अथवा डेबिट सुविधा)</li><li>4. टीटी द्वारा जाँच रिपोर्ट सीधा सीमाशुल्क ईडीआई को सीमाशुल्क क्षेत्रीय कार्यालय निर्माण में वास्तविक संग्रहण और प्रस्तुति की आवश्यकता के बिना प्रेषित की जाए।</li></ol>

## सीमा पार मुद्दे

मुख्य रूप से सीमाशुल्क विभाग, परन्तु गृह मंत्रालय, वाणिज्य मंत्रालय, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय भी ।

मुद्दा-1 बेनापोले-पेट्रापोले भू-सीमा के जरिए बांग्लादेश में निर्यात में चुनौतियाँ।

वर्तमान स्थिति	पेट्रापोले भू-पत्तन के जरिए बांग्लादेश को निर्यात कर रहे निर्यातकों को पर्याप्त निकासी क्षमता के अभाव के कारण उन्हें नियमित रूप से निकासी हेतु विलम्ब का सामना करना पड़ता है। इसके फलस्वरूप उन पर काफी अधिक परिवहन रोक प्रभार लगाया जाता है, जो पूरी खेप के लिए 6,500 रुपये से 8,000 रुपये हो सकता है।
सिफारिश	इसका समाधान अनवरत भू पत्तन सुविधा प्रदान कर निकल सकता है और इसका उन्नयन किए जाने की आवश्यकता है।
मुद्दा-2	आईसीडी (बीरगंज-रक्सौल, सनौली और जोगबनी) के जरिए नेपाल में निर्यात संबंधी चुनौतियाँ।
वर्तमान स्थिति	नेपाल में आईसीडी बीरगंज-रक्सौल एनौली और जोगबनी के जरिए सड़क मार्ग से खेप भेजने हेतु सीमाशुल्क प्राधिकारी निर्यात बिल की प्रक्रिया के दौरान एआरई1 प्रस्तुत करने पर दबाव डालते हैं और निर्यात बिलों पर प्रक्रिया की अनुमति तभी दी जाती है जब सामग्री वास्तविक रूप से सीमापार भेज दी जाती है।
सिफारिश	ऐसा सुझाव है कि पूरे देश में जैसी कि प्रथा है निर्यात बिल पर प्रक्रिया की अनुमति सामग्री के वास्तविक रूप से आ जाने के पहले दी जाए क्योंकि निर्यात बिल 15 दिनों के लिए वैध होता है और निर्यात बिल के समय और प्रक्रिया के दौरान एआरई1 प्रस्तुत करने का दबाव नहीं दिया जाना चाहिए।
मुद्दा 3	भारत और बांग्लादेश के बीच प्रभावी भू-मार्गों और बहु-मॉडल भू-वायु अर्थात् समुद्री-वायु खेपों के संबंध में चुनौतियाँ।
वर्तमान स्थिति	भारत-बांग्लादेश भू-सीमापार मुद्दे अक्षम रहे हैं और परिणाम स्वरूप भारतीय निर्यातकों को अधिक मंहगे विकल्पों (उदाहरणार्थ वायुमार्ग) का चुनाव करना पड़ता है विशेषकर अत्यावश्यक डिलीवरी के समय (उदाहरणार्थ के लिए ईद जैसे त्यौहारों संबंधी माँग चक्र अथवा बांग्लादेश में आर एम जी उत्पादन हेतु धागों के लिए अत्यावश्यक आदेश के निष्पादन के संबंध में)
	साथ ही, बांग्लादेशी निर्यातक कोलकाता से सस्ता हवाई माल भाड़ा अथवा विजाग से बेहतर जलमार्ग माल भाड़ा दर हासिल कर सकते हैं। तथापि,

वर्तमान स्थिति	<p>पेट्रापोले भू-पत्तन के जरिए बांग्लादेश को निर्यात कर रहे निर्यातकों को पर्याप्त निकासी क्षमता के अभाव के कारण उन्हें नियमित रूप से निकासी हेतु विलम्ब का सामना करना पड़ता है। इसके फलस्वरूप उन पर काफी अधिक परिवहन रोक प्रभार लगाया जाता है, जो पूरी खेप के लिए 6,500 रुपये से 8,000 रुपये हो सकता है।</p>
	<p>प्रभावी स्थल-हवाई अथवा स्थल समुद्री संभार-तंत्र उत्पाद (जो भारत के लिए सेवा निर्यात होगा) का विकास भारत और बांग्लादेश के बीच भू-सीमा में अपनाई जा रही वर्तमान प्रक्रियाओं में कतिपय चुनौतियों के कारण नहीं किया जा रहा है। मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- बेनापोले-पेट्रापोले में धीमी निकासी प्रक्रिया के कारण लगने वाला समय</li> <li>- द्विपक्षीय मोटर वाहन करार का अभाव जिससे भारतीय अथवा बांग्लादेशी ट्रक सीमा पर कार्गो की गाड़ी बदलने के बजाए सड़क आवागमन के पूरे सफर की अनुमति मिलेगी।</li> <li>- भारतीय और बांग्लादेशी सीमाशुल्क विभागों के बीच ईडीआई संदेश के आदान-प्रदान का अभाव, और दो सीमाशुल्क प्रशासनों के बीच डिजिटल हस्ताक्षरों के उपयोग की सुविधा का अभाव जिसमें वास्तविक दस्तावेजों का एक दूसरे के सीमाशुल्क विभाग में पहुंचना आवश्यक है।</li> <li>- भारतीय निर्यातक के लिए लाभ (अर्थात् उसे समझौता दस्तावेजों के रूप में दस्तावेज वापस लेने की आवश्यकता होती है) का दावा करने के उद्देश्य से बांग्लादेशी सीमाशुल्क विभाग को प्रस्तुत दस्तावेजों के वास्तविक पृष्ठांकन की आवश्यकता है।</li> <li>- दोनों तरफ कार्गो के वास्तविक निरीक्षण का दोहरीकरण</li> <li>- माल भेजने का वाहन (अर्थात्-थल-वायु अथवा थल-समुद्री समाधान) की स्थिति में सीमाशुल्क द्वारा सीलबंद बॉण्डर ट्रकों (दोनों ओर से मार्गरक्षण हेतु सीमाशुल्क मार्गरक्षी उपलब्ध नहीं हो सकते हैं जिसके फलस्वरूप अत्यधिक विलम्ब हो सकता है) के लिए सीमाशुल्क मार्गरक्षी की आवश्यकता।</li> </ul>
सिफारिश	<p>निम्नलिखित सुझावों से सीमा पर कार्यकुशलता में अत्यधिक सुधार हो सकता है:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- बेनापोले-पेट्रापोले में निकासी क्षमता का विस्तार</li> <li>- भारतीय और बांग्लादेश सीमाशुल्क विभागों द्वारा संयुक्त साझा सीमाशुल्क निरीक्षण स्टेशन (द्विपक्षीय करार के तहत) का विकास, जिससे प्रत्यक्ष निरीक्षण करने के दोहरेपन से बचा जा सकेगा।</li> <li>- प्रस्तावित द्विपक्षीय मोटर वाहन करार जिसके तहत भारतीय ट्रकों को बांग्लादेश में 96 घंटों के लिए प्रवेश और इसके विपरीत अनुमति दी जाएगी, में तेजी लाना। दूसरा सर्वोत्तम विकल्प समान कंटेनर को सीमापार जाने की अनुमति और ऊपर सुझाए गए साझा निरीक्षण स्टेशन पर ट्रकों</li> </ul>

वर्तमान स्थिति	पेट्रापोले भू-पत्तन के जरिए बांग्लादेश को निर्यात कर रहे निर्यातकों को पर्याप्त निकासी क्षमता के अभाव के कारण उन्हें नियमित रूप से निकासी हेतु विलम्ब का सामना करना पड़ता है। इसके फलस्वरूप उन पर काफी अधिक परिवहन रोक प्रभार लगाया जाता है, जो पूरी खेप के लिए 6,500 रुपये से 8,000 रुपये हो सकता है।
	और ट्रेलरों को अलग करने और विसंबंधन की अनुमति देना होगा।

	<p>– भारत और बांग्लादेशी सीमाशुल्क विभाग के बीच ईडीआई संदेश का आदान-प्रदान और डिजिटल हस्ताक्षरों को मान्यता जिससे वास्तविक दस्तावेजों और पृष्ठांकनों की आवश्यकता में कमी आएगी।</p> <p>– बॉण्डेड ट्रकों के लिए सीमाशुल्क मार्गरक्षी की आवश्यकता को समाप्त करना (अर्थात् तीसरे देश को बर्हिगामी) और कार्गो का वाहन बदलने की अनुमति देकर न्यूनतम जाँच (जाँच करना कि सीमाशुल्क सील यथावत है या नहीं) के साथ थल-सीमा पार करना। विशेष इलेक्ट्रॉनिक सील अधिदेशित की जा सकती है। साथ ही, मार्ग में कार्गो में कोई संदूषण न हो यह सुनिश्चित करने के लिए वाहन के बदले जाने हेतु सीसीटीवी से लैस सुरक्षित ट्रक अधिदेशित किए जा सकते हैं।</p>
--	---

### विविध मुद्दे

मुद्दा-1	डीजीएफटी और सीमाशुल्क विभाग में ईडीआई कनेक्टिविटी के होने से आयात पत्तन में स्क्रिपों/प्राधिकार-पत्रों के पंजीकरण करने की जरूरत नहीं होती है।
वर्तमान स्थिति	आयात पत्तन में स्क्रिपों/प्राधिकार-पत्रों के पंजीकरण किए जाने की आवश्यकता से अनुचित कठिनाईयाँ होती हैं और सौदा लागत/समय में वृद्धि होती है।
सिफारिश	वर्तमान में डीजीएफटी और सीमाशुल्क विभाग ईडीआई प्रणाली से जुड़ गए हैं। पंजीकरण की आवश्यकता की छूट से सौदा लागत/समय की बचत होगी क्योंकि स्क्रिपों/प्राधिकार पत्रों से संबंधित विवरण पहले ही सीमाशुल्क विभाग और डीजीएफटी प्रणालियों में उपलब्ध है।

मुद्दा -2	<b>निर्यात उत्पादन हेतु निविष्टियों की अधिप्राप्ति पर लगने वाले केन्द्रीय बिक्री कर में छूट</b>
वर्तमान स्थिति	प्राधिकार पत्र/स्क्रिपों के विरुद्ध घरेलू रूप से अधिप्राप्त की गयी निविष्टियों/कच्चे माल पर अदा किए गए केन्द्रीय बिक्री कर (सीएसटी) की प्रतिपूर्ति नहीं की जाती है जिससे घरेलू अधिप्राप्ति को आयात की तुलना में कम तरजीह दी जाती है। प्राधिकार पत्र/स्क्रिपों के विरुद्ध अधिप्राप्त की गयी निविष्टियों/कच्चे माल पर अदा किए जाने वाले

	<p>सीएसटी की प्रतिपूर्ति हेतु एक प्रक्रिया तैयार की जानी चाहिए।</p> <p>सभी राज्य सरकारें निर्यात उत्पादन के लिए प्रयुक्त निविष्टियों पर वेट प्राप्त किए जाने के मामलों में छूट देती हैं। तथापि, सीएसटी ऐसा कर है जो केन्द्र सरकार द्वारा लगाया जाता है परन्तु राज्य सरकारों द्वारा संग्रहित किया जाता है जिसमें विशेष आर्थिक क्षेत्र (एसईजेड) के लिए की गई आपूर्तियों को छोड़कर निर्यात उत्पादन हेतु निविष्टियों पर लगाए गए कर में छूट देने के लिए कोई प्रक्रिया निर्धारित नहीं की गयी है। निर्यातोन्मुखी एकक में निर्यात माल के विनिर्माण में उपयोग में प्रयुक्त निविष्टियों पर अदा किए गए सीएसटी की वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। सीएसटी को घरेलू टैरिफ क्षेत्र से किए जाने वाले निर्यात हेतु विनिर्मित वस्तुओं की लागत में शामिल किया जाता है।</p> <p>निर्यात उत्पादन हेतु निविष्टियों की अधिप्राप्ति पर लगाया गया केन्द्रीय बिक्री कर अग्रिम प्राधिकार पत्र को रद्द करके घरेलू बाजार से प्राप्ति में बाधा उत्पन्न करता है जिसके परिणामस्वरूप अनावश्यक आयात किया जाता है। कर प्रणाली में विसंगति के परिणामस्वरूप घरेलू उत्पादकता क्षमता की उपयोगिता में कमी होती है तथा निर्यात उत्पादों का संवर्धन मूल्य कम होता है।</p>
सिफारिश	कार्यदल ने सुझाव दिया है कि सीएसटी के भुगतान से निर्यात माल के विनिर्माण हेतु निविष्टियों की खरीद को छूट प्रदान करने के लिए केन्द्रीय बिक्री कर अधिनियम, 1956 में समुचित संशोधन किया जाना चाहिए। करों में प्रस्तावित छूट दिए जाने के परिणामस्वरूप विदेश विनिमय की बचत तथा घरेलू विनिर्माण क्षमता की उपयोगिता में बढ़ोतरी होगी।

मुद्दा-3	विशेष आर्थिक क्षेत्र परिसरों को एककों को पट्टे पर देने के लिए स्टैम्प ड्यूटी में छूट
मौजूदा स्थिति	स्टैम्प अधीक्षक, मुम्बई द्वारा जारी निदेशों के अनुसार समुद्र और वायु के माध्यम से किए जाने वाले आयात पर जारी डिलीवरी आर्डर पर वर्तमान में सीआईएफ मूल्य का 0.1 प्रतिशत स्टैम्प शुल्क प्राप्त किया जाता है। इसी तरह महाराष्ट्र सरकार के नियमों के अंतर्गत स्टैम्प ड्यूटी की छूट केवल भूमि पर प्रथम सौदे के लिए ही दिए जाने के आधार पर महाराष्ट्र में भूमि विकासकर्ता/ सह-विकासकर्ता द्वारा कंपनियों को उनकी इकाईयों को स्थापित करने के लिए एस ई जेड परिसरों को पट्टे पर देते समय स्टैम्प ड्यूटी में छूट नहीं दी जाती है।
सिफारिश	कार्यदल ने सुझाव दिया है कि अधिसूचना में विसंगति दूर की जाए तथा इकाईयों को एस ई जेड परिसरों को पट्टे पर देते समय स्टैम्प ड्यूटी में छूट दी जानी चाहिए।

मुद्दा-4	अंतर्राज्यीय खरीदों पर सीएसटी में छूट दिया जाना।
मौजूदा स्थिति	विभिन्न निर्यात संवर्धन स्कीमों जैसे अग्रिम प्राधिकार पत्र प्रदान करने के अंतर्गत विनिर्माता निर्यातकों को कच्चे माल का शुल्क मुक्त आयात करने

	<p>की अनुमति है। निर्यात के उद्देश्य हेतु वस्तुओं के निर्यातकों को प्रस्तावित स्थानीय निकाय कर (एलबीटी) में छूट प्रदान करने का भी एक प्रावधान है।</p> <p>तथापि, अंतर्राज्यीय आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त समस्त कच्ची सामग्रियों के लिए विनिर्माताओं को 2 प्रतिशत सीएसटी देना होगा। विनिर्माता निर्यातकों द्वारा कच्चे माल की खरीद पर दिए गए सीएसटी की छूट नहीं दी जाती है और इसे विनिर्माता निर्यातकों की अतिरिक्त लागत में जोड़ा जाता है।</p>
सिफारिश	कार्यदल सिफारिश करता है कि विनिर्माता निर्यातकों पर सीएसटी का बोझ नहीं डालना चाहिए तथा ऐसे करों में छूट दी जानी चाहिए।

## 7. भारत में एक दक्ष व्यापार सुगमता तंत्र हेतु रूपरेखा

जबकि अध्याय 6 और 7 में विशिष्ट सौदा लागत से संबंधित मुद्दों का विस्तृत वर्णन किया गया है, तथापि सौदा लागतों को घटाने तथा भारत की व्यापार प्रतिस्पर्धा में वृद्धि करने के लिए वर्तमान प्रक्रियाओं/प्रणाली को दुरुस्त किए जाने की आवश्यकता है।

तदनुसार, भारत में एक दक्ष व्यापार सुगमता तंत्र हेतु इस अध्याय में एक व्यापक रूपरेखा तैयार करने का प्रस्ताव किया गया है। इसके तत्व निम्नानुसार हैं:-

- निर्यात एवं आयात स्वीकृतियों के लिए एकीकृत ऑनलाइन सुविधा देना
- स्मार्ट गेटवे (पत्तन/हवाईअड्डों/भू सीमाओं/आईसीडी) का विकास करना
  - फ़ैक्ट्री में निर्यात दस्तावेज प्रदान करना और स्वीकृति देना
  - स्वीकृति के पश्चात फ़ैक्ट्री में जांच करना
  - वास्तविक जाँच की प्रतिशतता को कम करना
  - प्रत्यायित संस्थाओं हेतु मानदंडों का पुनः निर्धारण करना
- वर्गीकरण एवं टैरिफ सूचना से संबंधित पारदर्शिता उपाय करना

### निर्यात एवं आयात स्वीकृतियों हेतु एकीकृत ऑनलाइन सुविधा

निर्यात एवं आयात प्रक्रिया के लिए एक एकीकृत ऑनलाइन सुविधा प्रदान करने की संकल्पना के चार पहलू हैं।

- ▶ सभी सेवाओं की ऑनलाइन उपलब्धता अर्थात एक साझा सेवा प्लेटफार्म उपलब्ध कराना
  - ▶ एक एकल साझा दस्तावेज की शुरुआत
  - ▶ सभी अभिकरणों के स्वतंत्र प्लेटफार्मों के मध्य एक दक्ष संदेश विनिमय प्रणाली जिससे एकल साझा दस्तावेज हेतु सूचना प्राप्त की जा सकती है, अतः इससे एक कुशल एकल विन्डो सुविधा का सृजन होता है।
  - ▶ इनकी एक संपूर्ण डिजिटल सुविधा उपलब्ध कराने की क्षमता। अन्य शब्दों में किसी अधिकारी के सत्यापन के बगैर दस्तावेज की वास्तविक प्रतियां प्रदान करना अर्थात पूर्ण

स्वीकृति और डिजिटल सिग्नेचर और सभी सहायक दस्तावेजों की डिजिटल सिग्नेचर से सत्यापित की गई स्कैन्ड डिजिटल प्रतियाँ।

### साझा सेवा प्लेटफार्मः-

एक साझा सेवा प्लेटफार्म के लिए पहला कदम सभी मुख्य प्रक्रियात्मक सेवाओं को ऑनलाइन उपलब्ध कराना होगा। इसमें निम्नलिखित शामिल होंगे:-

<u>सीमाशुल्क विभाग</u>	<u>विदेश व्यापार महानिदेशालय</u>	<u>अन्य सरकारी अभिकरण</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ पोतलदान बिल, निर्यात विवरण बिल, प्रविष्टि विवरण बिल</li> <li>✓ सीमाशुल्क प्रक्रिया स्थिति (एलईओ,ईजीएम,आईजीएम) इत्यादि</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ आयातक निर्यातक आईईसी कोड</li> <li>✓ डीजीएफटी द्वारा जारी प्राधिकार-पत्र</li> <li>✓ ई-बी आर सी</li> <li>✓ निर्यात दायित्व निर्वहन प्रमाण-पत्र (ईओडीसी)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ अनापत्ति प्रमाणपत्र हेतु अपेक्षित सूचना का ऑनलाइन प्रस्तुतीकरण</li> <li>✓ अनापत्ति प्रमाण पत्र हेतु प्रक्रिया प्रवाह संबंधी सूचना</li> <li>✓ नमूना संग्रहीकरण/ ऑन लाइन वास्तविक जांच हेतु अनुरोध करना</li> <li>✓ अनापत्ति प्रमाण पत्र की स्थिति (और जहाँ लागू हो प्रयोगशाला परीक्षण करना)</li> </ul>
<p><b><u>पत्तन/हवाई अड्डे/आईसीडी</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ देश में अंदर और बाहर जाने वाले कार्गो, जहाजों, ट्रकों इत्यादि संबंधी पूर्व सूचना कंटेनरों, ट्रकों, स्टीमरों, फीडर शिपों के लदान, उतारने हेतु एक ऑनलाइन नियुक्ति प्रबंधन प्रणाली तैयार करना। बन्दरगाह में प्रवेश को नियुक्ति निदेशिका का उपयोग करके सख्ती से विनियमित किया जाए।</li> <li>✓ माल का स्थान एवं स्थिति</li> </ul>	<p><b><u>भंडारगृह</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ एक भौगोलिक क्षेत्र में सभी भंडारगृहों को समेकित करने हेतु एक प्रणाली विकसित की जाए। बन्दरगाहों और सीमाशुल्क सेवा प्लेटफार्म के माध्यम से आवाजाही, निकासी और निरीक्षण संबंधी कार्यकलाप किए जाएं।</li> </ul>	

सभी सेवाएं न्यूनतम 99 प्रतिशत उपरिकाल (अप टाइम) तथा प्रतिदिन 24 घण्टे (24x7) आधार पर उपलब्ध होनी चाहिए। सभी सेवा प्लेटफार्मों को एक आपदा से निजात पाने संबंधी साइट से समर्थित किया जाना चाहिए। साइट के अभिगमन-नियंत्रण और सुरक्षा की जिम्मेदारी संबंधित विभाग की होनी चाहिए। दो विभागों के बीच संदेश का आदान-प्रदान इस प्रयोजन के लिए तैयार किए गए विशिष्ट समझौता ज्ञापन के अनुसार इन सेवाओं के माध्यम से किया जाएगा।

ऐसे दृष्टिकोण से सभी हितधारियों को स्रोत से सीधा वास्तविक समय तथा सही कम्प्यूटर सुसंगत और प्रमाणीकृत आंकड़े उपलब्ध कराने का लाभ प्राप्त होगा। बन्दरगाहों/भंडारगृहों में स्वचालित नियुक्ति प्रणाली के कार्यान्वयन से यह सुनिश्चित होगा कि उनका क्षेत्र अवरुद्ध नहीं हो तथा सभी हितधारी अपने समय का कुशलता से उपयोग कर सकें।



एकल साझा दस्तावेज:- एक एकीकृत ऑन लाइन सुविधा को चालू करने के लिए दूसरा कदम एकल साझा दस्तावेज उपलब्ध कराना होगा जिसमें निर्यात और आयात प्रक्रिया के लिए अपेक्षित समस्त आवश्यक सूचना सम्मिलित होगी। इसका एक अच्छा उदाहरण एकल प्रशासनिक दस्तावेज (एसएडी) है जिसे यूरोपियन संघ में कार्यान्वित किया गया है जिसमें राजस्व विभाग को निर्यात प्रक्रिया के अंतर्गत वस्तुओं को शामिल करने की घोषणा की जाती है। एकल प्रशासनिक दस्तावेज (एसएडी) में वस्तुओं की संपूर्ण जानकारी तथा लदान संबंधी सूचना शामिल होती है। घोषणा में 54 खाने होते हैं परन्तु सभी को भरा जाना आवश्यक नहीं होता है। किस खाने को भरा जाना चाहिए और इसका कारण सीमाशुल्क विभाग द्वारा उपलब्ध कराई जाने वाली "ट्रेडर गाइड" में दी जाती है और यह ऑनलाइन भी उपलब्ध है।

भारत के मामले में भी एसएडी को लाया जाना कठिन नहीं होगा। एकिसम प्रक्रिया में शामिल मुख्य तीन विभाग अर्थात सीमाशुल्क विभाग, उत्पाद शुल्क विभाग तथा डीजीएफटी इलैक्ट्रॉनिक आंकड़ों के परस्पर अंतरण (ईडीआई) के अंतिम चरण में हैं तथा एक साझा दस्तावेज बनाना ही तार्किक होगा जिसमें प्रयासों का दोहराव किए बगैर इन अभिकरणों के लिए अपेक्षित संपूर्ण सूचना सम्मिलित हो। कुछ अन्य सरकारी अभिकरण (ओजीए अथवा संबद्ध अभिकरण) जैसे सहायक औषध नियंत्रक (एडीसी) भारत का खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण (एफएसएसएआई), वस्त्र समिति, वन्य जीवन क्षेत्रीय कार्यालय (डब्ल्यू एल आर ओ) और पौधा संगरोध में इडीआई विकास विभिन्न चरणों में है। तथापि, इन अभिकरणों में सूचना का काफी दोहरीकरण प्रस्तुत किया जाना अपेक्षित है तथा इन अभिकरणों की ईडीआई से क्षमता विकसित करके इन्हें एसएडी में समेकित किया जा सकता है। संवाहकों, बन्दरगाहों, हवाईअड्डों और आईसीडी को प्रस्तुत की जाने वाली सूचना आवश्यकताओं को भी एसएडी के दायरे में लाने की आवश्यकता है।

सभी हितधारियों के बीच प्रभावी संदेश विनिमय:- एसएडी का एकल प्रयास में प्रस्तुतीकरण करने का तंत्र होने जिसमें आगे दोहरा प्रयास करने की आवश्यकता न पड़ने के कारण सभी हितधारियों के पास एक प्रभावी संदेश विनिमय प्रणाली होने की जरूरत है जिसमें एक सांझे एसएडी में प्रस्तुत किए गए संबंधित आंकड़ों (विभागीय/अभिकरण की आवश्यकताओं से संबंधित) को प्राप्त किया जा सकता है। इसके लिए समस्त प्रणाली समेकन की आवश्यकता नहीं होगी अपितु केवल साझा ऑनलाइन दस्तावेज से आंकड़े प्राप्त करने की क्षमता की जरूरत होगी।

संदेश विनिमय प्रोटोकॉलों को सुविकसित होना चाहिए और इसमें बार-बार होने वाली तकनीकी त्रुटियाँ न हो जिससे आंकड़ों का पूर्ण और स्पष्ट विनिमय बाधित हो और जिससे प्रणाली की विश्वसनीयता कम हो।

### पूर्णतया डिजिटल सुविधा (कागज रहित)

दस्तावेजों की वास्तविक प्रतियों (बड़ी संख्या में सहायक दस्तावेज उदाहरणार्थ सीमाशुल्क विभाग को बीजक अथवा सहायक औषध नियंत्रक को औषध पंजीकरण लाइसेंस प्रस्तुत करना) की आवश्यकता तथा अधिकारियों द्वारा इनके वास्तविक पृष्ठांकन (हस्ताक्षर एवं मोहर) किए जाने की अपेक्षा से कतारों की भीड़, विलम्ब बढ़ेगा और इससे सौदा लागत (कागजी कार्रवाई के प्रबंधन हेतु कार्मिक को तैनात करने की वजह से) में उल्लेखनीय वृद्धि होगी। इससे संभवतः अपारदर्शी व्यवहार और भ्रष्ट एजेंटों और अधिकारियों के बीच मिलीभगत को बढ़ावा मिलेगा।

अतः मूल प्रतियों की स्कैन्ड प्रतियों पर उपयोगकर्ताओं के डिजिटल हस्ताक्षर सहित पृष्ठांकन को स्वीकृति देकर साझा सेवा प्लेटफार्म और एसएडी को बढ़ावा देने की आवश्यकता है। इसके फलस्वरूप, ऐसे दस्तावेजों का अधिकारियों द्वारा ऑनलाइन पृष्ठांकन किया जा सकता है। विभिन्न अभिकरण तथा अति महत्वपूर्ण सीमाशुल्क विभाग के ईडीआई का उन्नयन करने की आवश्यकता

होगी ताकि स्कैन्ड दस्तोवजों के डिजिटल हस्ताक्षर सहित पीडीएफ (अथवा अन्य रुपांतरों) को स्वीकृत किया जा सके और इन्हें परिणामतः ऑनलाइन पृष्ठांकित किया जा सके। ऐसे दस्तावेजों के पृष्ठांकन को सीमाशुल्क ईडीआई में पंजीकृत किया जाना चाहिए जिससे स्वीकृति देने की प्रक्रिया को पूर्णतया कागज रहित बनाया जा सके। यहाँ इंगित कुछ मुद्दों को उद्योगों द्वारा भी उठाया गया है तथा सिंगल विन्डों की प्रणाली को अपनाने हेतु ऐसी ही सिफारिशें की गई हैं।

स्मार्ट गेटवे (बन्दरगाह/हवाई अड्डों/भू सीमाओं/आईसीडी) का विकास

गेटवे (अर्थात बन्दरगाहों और हवाई अड्डों) पर कार्गो को स्वचालित करने तथा आवाजाही और प्रबंधन में सूचना एवं प्रौद्योगिकी का उपयोग ऐसे गेटवेज की प्रतिस्पर्धा की महत्वपूर्ण विशेषता को दर्शाता है जिससे उन्हें अपने स्थान और कार्गो प्रबंधन क्षमता का इष्टतम उपयोग करने में सहायता प्राप्त होती है। भारतीय परिप्रेक्ष्य में जेएनपीटी अथवा मुम्बई एयरकार्गो जैसे कुछ महत्वपूर्ण गेटवेज में क्षमता अवरोध के कारण यह सब बहुत आवश्यक है। स्मार्ट गेटवेज में दो महत्वपूर्ण कारक शामिल होते हैं

- ▶ ट्रेफिक प्रबंधन प्रणालियाँ एवं नियुक्ति प्रबंधन प्रणालियाँ
- ▶ साझा साफ्टवेयर

### स्वचालित ट्रेफिक प्रबंधन एवं नियुक्ति प्रबंधन प्रणालियाँ

जी पी एस ट्रेकिंग की शुरुआत करने से (एक्सिम कार्गो को ले जाने वाले ट्रकों के लिए इसे आवश्यक करने पर तथा रेलवे प्रणाली से इसे जोड़ने से पत्तनों/हवाई अड्डों तथा बंगलादेश सीमा पर) इससे भी बड़े और शक्तिशाली भू-बन्दरगाह जैसे पेट्रोपोल में ट्रेफिक के प्रवाह का पूर्वानुमान लगाने और नियंत्रण करने में सहायता प्राप्त होगी। ऐसी गेटवे ट्रेफिक प्रबंधन प्रणालियाँ पूर्व में वर्णन किए गए बड़े साझा सर्विस प्लेटफार्म का हिस्सा तथा सूचना एवं प्रौद्योगिकी नियुक्ति प्रबंधन प्रणाली के साथ जुड़ेंगी जिससे बंदरगाहों/हवाईअड्डों में ट्रकों, रेल मार्गों, सामग्री नियंत्रित करने वाले उपस्करों की प्राप्ति होगी ताकि संपत्तियों का इष्टतम उपयोग किया जा सकेगा।

ऐसी प्रणालियाँ बन्दरगाहों की क्षमता को बढ़ाएंगी तथा बंदरगाह/हवाई अड्डे पर प्रति इकाई सौदा लागत कम होगी। बंदरगाह में जटिल समय निर्धारण से जुड़ी समस्याओं का समाधान करने के लिए इष्टतम तकनीकों के कार्यान्वयन से सौदा लागत कम करते हुए बंदरगाह को कार्यनीतिक लाभ प्राप्त होगा और इससे अधिक संपर्कता पाने में सहायता मिलेगी क्योंकि अधिक पोतलदान लाइनों तथा एयरलाइनों से इन गेटवेज की लागत कम करने तथा दक्षता बढ़ाने में सहुलियत होगी। इसके फलस्वरूप अधिक संपर्कता से आगे इन गेटवेज के माध्यम से बाजारों में पहुंचाने की लागतों में कमी आएगी।

साझा साफ्टवेयर:- ऐसी परियोजनाओं के कार्यान्वयन के लिए पत्तनों तथा हवाई अड्डों हेतु एक साझा सूचना एवं प्रौद्योगिकी साफ्टवेयर का होना बहुत आवश्यक है। साझा साफ्टवेयर से बंदरगाह/हवाई अड्डे के गेटवेज के लिए पूर्व में वर्णन की गई एक्सिम आवाजाही हेतु वृहद समेकित सुविधा के साथ जुड़ना अधिक व्यवहार्य होगा तथा इससे विभिन्न हितधारियों के बीच कुशल संदेश विनिमय से एक साझा प्लेटफार्म के लिए अनुमत्य मानकीकृत प्रोटोकाल को विकसित करने में सहायता प्राप्त होगी। चूंकि समेकित ट्रेफिक एवं नियुक्ति प्रबंधन प्रणाली को विकसित करना महंगा होता है अतः कई प्रणालियों को विकसित करके इन्हें साझा सेवा प्लेटफार्मों से जोड़ना व्यवहार्य नहीं होगा।

गेटवेज हेतु साझा साफ्टवेयर के विकास की सफलता से इस तथ्य की पुष्टि होती है कि यूरोपियन संघ में बंदरगाहों की कुशलता के इंगित कारणों में से एक है वहाँ एक समान साफ्टवेयर

को अपनाया जाना है। भारतीय परिप्रेक्ष्य में, मुख्य बंदरगाहों में साझे साफ्टवेयर के साथ कार्य किया जा रहा है। तथापि, इसे लघु बंदरगाहों में अपनाया जाना चाहिए जो एक्सिम आवाजाही तथा मुख्य हवाई अड्डा गेटवेज के लिए भी अधिकाधिक महत्वपूर्ण है।

### फैक्ट्री में निर्यात प्रलेखन एवं स्वीकृति देना

बहुत सारी प्रक्रियात्मक जांच, दस्तावेज तथा बारंबार वास्तविक निरीक्षण इन सबसे सौदा लागत और विलंब में बढ़ोतरी होती है। एक जैसी प्रक्रियाओं को पर्याप्त जांच और पड़ताल के साथ जोड़ने का अवसर प्रायः उसी उद्देश्य को पूरा कर सकता है। ऐसे एकीकरण की स्वीकृति का एक बहुत अच्छा उदाहरण फैक्ट्री में निर्यात पोतलदान का होना होगा। वर्तमान में निर्यातकों को केन्द्रीय उत्पाद शुल्क प्राधिकरण के पर्यवेक्षण के अंतर्गत फैक्ट्री में माल भरने की सुविधा प्राप्त है परन्तु फैक्ट्री में समस्त निर्यात प्रलेखन का कार्य स्वयं नहीं किया जाता है। आगे बढ़कर इसमें फैक्ट्री में ही निर्यात को स्वीकृत करने की प्रक्रिया को अनुमति देना एक महत्वाकांक्षी कदम होगा ताकि बन्दरगाह/हवाई अड्डे पर सौदा लागत को न्यूनतम किया जा सके। ऐसी एकीकृत स्वीकृति प्रदान करने का एक सर्वोत्तम उदाहरण यूरोपियन संघ टैक्स प्राधिकरणों में मौजूद है जहाँ निर्यात के प्रलेखन और स्वीकृति को उत्पादन केन्द्र में ही पूरा किया जाता है। इससे फैक्ट्री से बंदरगाह के निकास द्वार तक निरंतर आवाजाही होती है जिससे बंदरगाहों में ले जाते समय सौदा लागत कम करने में सहायता प्राप्त होती है। ऐसी खेपों की जांच खुफिया सूचना के आधार पर ही की जाती है। निर्यात आवाजाही में तेजी लाने के लिए उत्पाद शुल्क और सीमाशुल्क विभाग की प्रक्रियाओं को आरएमएस के साथ जोड़ने की उद्योग जगत से मांग की गयी है और जिसे मुद्दों की सूची में शामिल किया गया है।

अतिरिक्त रक्षोपायों को निम्न रूप से शामिल किया जा सकता है (क) कार्गो की सुरक्षा हेतु विशेष रूप से तैयार मुहर लगाया जाना। (ख) ऐसे कार्गो को ले जाने वाले ट्रकों/वाहनों के लिए जीपीएस ट्रैकिंग की आवश्यकता पर जोर देना (ग) कंटेनरों के अन्दर सीसीटीवी कैमरों का उपयोग करना जो 2 मिनट से अधिक देर तक ट्रक/वाहन के रुकने पर इसके अंदर के कार्यकलापों की स्वतः रिकार्डिंग करें (ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि रास्ते में कार्गो माल में कोई वास्तविक संदूषण/छेड़छाड़ नहीं की गई है। इस प्रौद्योगिकी की लागत ज्यादा नहीं होती। ऐसे सुरक्षा उपायों का उदाहरण इनका मलेशिया, थाईलैंड और सिंगापुर जैसे दक्षिणी-पूर्वी एशियाई देशों में कार्यान्वयन किया जाना है।

**फैक्ट्री से निकासी के पश्चात की जांच करना**— जबकि आरएमएस को लाए जाने से आयातों की शीघ्र निकासी से उल्लेखनीय फायदा हुआ है लेकिन इसमें कुछ रुकावट अभी मौजूद हैं। आयातकों को निकासी के लिए फैक्ट्री में जांच कराने की शर्त सहित विकल्प दिया जा सकता है जिसका उद्देश्य बंदरगाह में भीड़ को कम करना तथा स्वीकृति प्राप्त करने में तेजी लाना होगा। इससे अल्प डिलीवरी अवधि वाले विनिर्माताओं को लाभ मिलेगा क्योंकि वे तुरंत आयात करके निविष्टियों को विनिर्माण में उपयोग कर सकेंगे। फैक्ट्री से निकासी के पश्चात लेखा परीक्षण के ऐसे प्रावधानों से यूरोपियन संघ में व्यापार बहुत सुविधाजनक हो गया है और जिससे वहाँ गेटवेज पर भीड़ कम हो गयी है।

यद्यपि निकासी के पश्चात ऑनसाइट लेखा परीक्षा की सुविधा भारत के निर्यातकों को उपलब्ध है, तथापि इसमें गति नहीं आयी है क्योंकि लेखा परीक्षा एक कठिन कार्य है जिसमें आमतौर पर विलंब होता है। उद्योग इस सुविधा को अपनाने के लिए तत्पर नहीं हैं क्योंकि इसमें बाद में कर प्राधिकरणों से मांग की जाती है निकासी से पहले बन्दरगाह पर मामले को निपटाना पसंद करते हैं। कई व्यवसायियों को अपनी फैक्ट्रियों में लेखा परीक्षा प्राधिकारियों के आने से

सख्त आपत्तियाँ हैं। व्यवस्था को उपभोक्ता अनुकूल (यूजर-फ्रेंडली) बनाया जाना चाहिए। उपभोक्ता अनुकूल

वास्तविक जाँच की प्रतिशतता कम करना:- भारत में अभी सामान्य कार्गो के लिए 10 प्रतिशत तथा सिंगापुर, हांगकांग और दुबई जैसे मुक्त बंदरगाहों को जाने वाले कार्गो के लिए 50 प्रतिशत जांच प्रतिशतता बहुत अधिक है। उत्पाद/कम्पनी विशिष्ट सूचना पर ध्यान केन्द्रित करते हुए हमें अपनी आरएमएस प्रणाली को वैश्विक पद्धतियों के अनुसार दुरुस्त करने की आवश्यकता है ताकि संवेदनशील उत्पादों/निर्यातकों पर लक्ष्य साधा जा सके तथा शेष के लिए विश्व के सर्वोत्तम देशों के अनुरूप वास्तविक जांच प्रतिशतता को कम किया जा सके।

इससे भी सहायता प्राप्त होगी क्योंकि सीमाशुल्क विभाग व्यापार की बढ़ती मात्रा के अनुसार श्रम शक्ति की जरूरत को पूरा न करने के कारण संतुलन बनाने में असमर्थ है जिससे विलंब होता है। जोखिम के सुपरिभाषित मानदण्डों को बनाने तथा वास्तविक जांच को कम करने पर दोनों में संतुलन स्थापित होगा। एकीकृत जोखिम मानदण्डों के आधार पर तैयार आरएमएस प्रणाली से यूरोपियन संघ जैसी अर्थव्यवस्थाओं को केवल 1.5 प्रतिशत औसत जांच प्रतिशतता लागू करने में सहायता प्राप्त हुई है।

प्रत्यायित संस्थाओं हेतु मानदण्डों का पुनः निर्धारण करना:- भारत में प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक (ईओ) और प्रत्यायित उपभोक्ता कार्यक्रम (एसीपी) स्कीमों ने सफलता प्राप्त नहीं की है। बिल्कुल हाल ही के ईओ कार्यक्रम में अनुमोदन प्रक्रिया की जटिलता और अस्पष्ट लाभों के कारण बहुत कम अनुप्रयोग हुए हैं। इसके अलावा विनिर्माता के व्यवसाय मॉडल एक मालभाड़ा अग्रेषक, बाध्यकारी गोदाम प्रबंधक अथवा त्वरित संभार तंत्र फर्म से भिन्न होते हैं तथा ऐसी विभिन्न संस्थाओं के ईओ बनने की अर्हता निर्धारित करने में प्रचालनात्मक तथ्यों और अन्तर को ध्यान में रखने की आवश्यकता है। ईओ कार्यक्रम को आकर्षक बनाने हेतु इन हितधारियों की विभिन्न प्राथमिकताओं को पूरा करने के लिए ईओ की अर्हता पूरी करने के लाभों को भी दुरुस्त करने की आवश्यकता है। चूंकि ईओ बने रहना निरंतर पात्रता की पुष्टि हेतु निगरानी करने पर निर्भर होता है, अतः यह भी महत्वपूर्ण है कि हितधारियों को यह महसूस न हो कि चालू निगरानी इतनी कठिन प्रक्रिया न बन जाए कि उन्हें इस अनुप्रयोग से ही अलग कर दिया जाए।

एसीपी स्कीम की भी वांछनीय स्तर की सफल शुरुआत नहीं हुई है। मार्च 2014 तक भारत में केवल 303 एसीपी हैं जो संख्या इतने बड़े देश के लिए बहुत कम है। इसमें प्रमुख रुकावट यह शर्त है कि एसीपी बनने हेतु अभ्यर्थी के विरुद्ध पिछले तीन वित्तीय वर्षों में सीमाशुल्क, केन्द्रीय उत्पाद शुल्क अथवा सेवा कर का कोई मामला दर्ज नहीं हुआ होना चाहिए तथा इसके अलावा उनके खिलाफ सीमाशुल्क विभाग द्वारा कार्यान्वित किसी संबद्ध अधिनियम के तहत भी कोई मुकदमा दर्ज नहीं हुआ होना चाहिए। वास्तव में गलत कृत्य के लिए दोषी पाए जाने की बजाए कोई मुकदमा दर्ज न हुए होने की शर्त पर जोर देने के कारण यह पता चलता है कि भारत जैसे बड़े देश में इस कारण एसीपी बनने के काबिल कई अभ्यर्थी वंचित रह जाते हैं क्योंकि तीन वित्तीय वर्षों की अवधि में अधिकांश बड़ी फर्मों के खिलाफ कुछ मुकदमे दर्ज होते हैं। इस मानदण्ड में छूट दिए जाने की जरूरत है तथा इसे वास्तविक गलत कृत्य और अनुपालन न करने से जोड़ा जाना चाहिए न कि केवल इल्जाम लगाने से इस तथ्य के उदाहरण के तौर पर अकेले एन्टवर्प बंदरगाह में 600 से अधिक ईओ हैं। अतः भारत में प्रमुख व्यापार सुविधा तंत्र जैसे ईओ और एसीपी की प्रक्रियाओं और मानदण्डों की तत्काल समीक्षा करने की आवश्यकता है।

वर्गीकरण एवं टैरिफ सूचना से संबंधित पारदर्शिता उपाय:- एक प्रभावी एवं पारदर्शी वस्तु कोड जो प्रयोगकर्ता समुदाय को आसानी से समझ में आए तथा संक्षिप्त टैरिफ सूचना से अनिश्चितता दूर

करने में सहायता प्राप्त होगी तथा गलत घोषणा करने के मामलों में कमी आएगी। इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए दो महत्वपूर्ण कारकों की आवश्यकता है:-

- ▶ सभी उत्पादों के लिए एक विशिष्ट 10 अंकों का वस्तु कोड
- ▶ अनिवार्य टैरिफ सूचना प्रणाली

**विशिष्ट 10 अंकों का वस्तु कोड:-** ऐसे व्यापक 10 अंकों का विशिष्ट वस्तु कोड का यूरोपियन संघ में पाया जाना एक बढ़िया उदाहरण है जहाँ सभी प्रकार की वस्तुओं को वस्तु कोड दिया गया है भले ही वे कितनी भी भिन्न अथवा अस्पष्ट हों। सभी सामान्य निर्यात घोषणाओं के लिए वस्तु कोड देना अपेक्षित है तथा इसे निर्यात की कतिपय सामान्य घोषणाओं में भी दिया जाना अपेक्षित हो सकता है। भारत में ऐसे 10 अंकों के वस्तु कोड के कार्यान्वयन से वर्गीकरण विवादों में कमी होगी क्योंकि कई बार उत्पादों को अन्य शीर्षक के अंतर्गत शामिल किया जाता है जिससे ऐसा विवाद होता है। 10 अंकों के वस्तु कोड से भारत सरकार को आंकड़ों के बेहतर प्रबन्धन में भी मदद मिलेगी जिससे नीति को दुरुस्त करने में सहायता प्राप्त होगी। पोत परिवहन, हवाई अड्डों, रेलवे, संभार तंत्र कंपनियों, ट्रांसपोर्टर्स, बीआईएस इत्यादि सहित सभी अभिकरणों द्वारा ऐसे कोड को अपनाए जाने की आवश्यकता है जिससे वस्तुओं के वर्गीकरण में कोई भ्रान्ति नहीं होगी तथा वास्तव में एकरूपता प्राप्त होगी।

#### **अनिवार्य टैरिफ सूचना बीटीआई :-**

टैरिफ से संबंधित कानूनी रूप से अनिवार्य निर्णय संबंधी सूचना की प्राप्ति से अस्पष्टता की गुंजाइश कम होगी। यूरोपियन संघ की अनिवार्य टैरिफ सूचना बीटीआई प्रणाली एक अच्छा उदाहरण है जिसमें व्यापार कर्त्ताओं पर टैरिफ वर्गीकरण निर्णय लागू होते हैं जो समस्त यूरोपियन संघ में कानूनी रूप से बाध्यकारी होते हैं। बीटीआई निर्णयों को विभिन्न सदस्य राज्यों में सीमाशुल्क विभाग के प्रशासकों द्वारा जारी किया जाता है। ऐसी बीटीआई प्रणाली अपनाने के महत्वपूर्ण लाभ निम्नानुसार हैं:-

- ▶ टैरिफ वर्गीकरण निर्णयों से संबंधित कानूनी निश्चितता
- ▶ समस्त यूरोपियन संघ में वर्गीकरण नियमों का एकरूपी अनुप्रयोग
- ▶ यदि उदाहरण के तौर पर यूरोपियन संघ में कानून में परिवर्तन के कारण बीटीआई के अमान्य होने पर व्यापारियों को छूट की अवधि दिए जाने की पात्रता हो जिससे इस बीटीआई के आधार पर किसी बाध्यकारी संविदा को पूरा किया जा सके।
- ▶ व्यापारियों को वर्गीकरण में होने वाले किसी परिवर्तन जिससे वे प्रभावित हों के बारे में सूचित किया जाएगा।

भारत में अग्रिम नियम के प्राधिकार है परन्तु ऐसी सुविधा भारतीय आयातकर्त्ताओं/निर्यातकर्त्ताओं को उपलब्ध नहीं है। बीटीआई के स्वरूप में वर्गीकरण को कानूनी आधार प्रदान करने की एकल सुविधा से बंदरगाहों/हवाईअड्डों पर शीघ्र निकासी की स्वीकृति प्रदान करते समय कोई विवाद न होने देने में सहायता करेगी।



**अनुलग्नक**

## अनुलग्नक-1

### कार्य दल के क्षेत्रीय दौरे एवं बैठकें

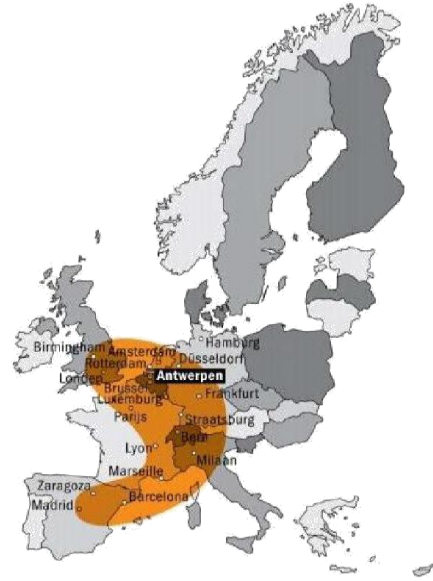
एंटरपर्व, जीब्रुग और हैम्बर्ग में कार्यबल का अंतर्राष्ट्रीय प्रतिनिधिमंडल (13 से 18 अक्टूबर 2013)

कार्य बल के निम्नलिखित सदस्यों ने अक्टूबर 2013 में 3 अंतर्राष्ट्रीय बंदरगाहों एंटरपर्व, जीब्रुग और हैम्बर्ग का दौरा किया:-

- श्री डी के सिंह, अपर महानिदेशक, विदेश व्यापार
- श्री ए के सिन्हा, वरिष्ठ तकनीकी निदेशक, एनआईसी
- श्री आर गोपालाकृष्णन, निदेशक (ट्रैफिक), रेल मंत्रालय
- श्री अजय सहाय, महानिदेशक, एफआईईओ

#### ● एंटरपर्व का बंदरगाह

- कुल क्षेत्र: 13,057 हे०
- घाट की लंबाई: 163 कि.मी.
- रेलवे: 1,061 कि.मी.
- सड़क: 409 कि.मी.
- आवृत भंडारण स्थान: 556 हे०
- बंदरगाह क्षमता: 3,500 कटेनर प्रति दिन
- बंदरगाह में कार्यरत निजी कंपनियां: 900
- यूरोपियन संघ की 60 प्रतिशत क्रय शक्ति एंटरपर्व के 500 कि.मी. के अन्दर हैं।
- यूरोपियन संघ का 60 प्रतिशत उत्पादन और खपत एक क्षेत्र में होती है जो केले के आकार का है तथा यहाँ संभार तंत्र के उच्च स्तर का विकास होता है जिसमें अर्थव्यवस्था की आवश्यकताएं पूरी होती हैं।



#### एंटरपर्व के बंदरगाह प्राधिकरण के साथ बैठक का आयोजन

दल ने (i) बंदरगाह एवं सीमाशुल्क इन्टरफेस तथा (ii) एंटरपर्व का बंदरगाह के रूप में विकास विषयों पर अधिकारियों के साथ दो बैठकें की। दल ने निम्नलिखित अधिकारियों से मुलाकात की:-

- ✓ श्री बार्ट वेन मोल, व्यापार सरलीकरण
- ✓ श्री क्रिस हूरनेर्ट, बंदरगाह राजदूत
- ✓ श्री निकोलस पीटर्स, व्यापार सरलीकरण

प्रमुख बिन्दु— यूरोपियन संघ के समरूपी सीमाशुल्क विनियमन और शुल्क हैं तथा बंदरगाहों में बड़े प्रतिस्पर्धात्मक माहौल में काम होता है।

निर्यातकों को वेट से छूट प्राप्त है। केवल जब निर्यातक 90 दिनों की निर्धारित समयावधि के अन्दर यह सूचित करके पुष्टि नहीं करते हैं कि माल यूरोपियन संघ से निकल गया है, तब उन्हें



वेट का भुगतान करना होगा। यह भारत की पद्धति के विपरीत है जहाँ वेट की वापसी की जाती है यदि माल का निर्यात किया गया हो।

एंटरप्राइज ने निर्यात नियंत्रण प्रणाली (ईसीएस) विकसित की है जो बन्दरगाह और सीमाशुल्क प्राधिकरण के बीच एक संचार प्लेटफार्म का कार्य करती है। उन्होंने एक आवाजाही संदर्भ संख्या की संकल्पना विकसित की है जो एक 16 अंकों का अक्षरांकीय संख्या होती है तथा जुलाई, 2011 से यह इलेक्ट्रॉनिक प्रणाली के प्रबंधन में सहायक है। उन्होंने कंटेनर आवाजाही की एक प्रणाली भी विकसित की है जिसमें निर्यातक इलेक्ट्रॉनिक रूप से अपनी बुकिंग करके आवाजाही निर्धारित कर सकते हैं।

बेल्जियम और नीदरलैंड देशों के बीच विभाजन के समय अंतर्राष्ट्रीय सीमा को किनारों पर नहीं अपितु नदी रेखा के पार चुना गया था। यह एंटरप्राइज के लिए बड़ा महत्वपूर्ण है क्योंकि इससे जलमार्गों को कायम रखने और झगड़ों से बचने में सहायता मिली है।

### ● जीब्रुग बंदरगाह



- जहाजों की संख्या (2012) 7,797
- कुल कार्गो ट्रैफिक/प्रवाह क्षमता 44 मिलियन टन
- कंटेनर ट्रैफिक: 1,953,170 टीईयू
- बंदरगाह के जहाज और ट्रेन हैं
- जीब्रुग का मुख्य व्यवसाय में इकाई लोड (सोरो मालभाड़ा एवं कंटेनर) प्रवाह क्षमता है।
- एक्स-रे सुविधा की उपलब्धता 1.5 प्रतिशत कंटेनरों में आयातित माल का एक्स-रे किया जाता है जबकि 1.1% निर्यात का एक्स-रे किया जाता है।
- सीमाशुल्क विभाग का कार्य समय: 0600 घण्टे से 2200 घण्टे (यह पोत परिवहन कर्मचारियों की उपलब्धता तक सीमित है)

### जीब्रुग बंदरगाह प्राधिकरण का दौरा:-

दल ने निम्नलिखित प्रमुख अधिकारियों से मुलाकात की

- ✓ श्री विसेंट डी सडीलीर, उपाध्यक्ष
- ✓ श्री ग्वीडो काकहीट, जीएम सीमाशुल्क एवं उत्पाद शुल्क विभाग
- ✓ श्री डायनेविंट सलाहकार, सीमाशुल्क एवं उत्पाद शुल्क विभाग

जीब्रुग बंदरगाह ने पिछले 10 वर्षों के दौरान ग्राहक अवधारणा को अपनाया है तथा सीमाशुल्क विभाग इसमें सुविधा प्रदान करने की भूमिका निभाता है। कार्गो की आवाजाही अत्यधिक आसान होती है क्योंकि सीमाशुल्क विभाग विश्वास के आधार पर कार्य करता है तथा चैक पोस्ट पर किसी वाहन को नहीं रोकता है। बर्मिंघम में लोड हुआ वाहन कार्गो लेकर जीब्रुग से गुजरकर जर्मनी पहुंच कर वापस जीब्रुग बंदरगाह 24 घण्टे के अन्दर आ सकता है। वास्तव में यहाँ कोई रुकावट अथवा जाँच नहीं होती है।

संदेह होने के मामले में प्राधिकारी फ़ैक्ट्री का दौरा कर सकते हैं इसके बाद जांच कर सकते हैं। सीमाशुल्क विभाग से संबंधित औपचारिकताएं कंटेनर की आवाजाही के प्रथम बिन्दु पर पूरी की जाती हैं। बन्दरगाह में प्रवेश करते समय दस्तावेज सौंप दिए जाते हैं ताकि सीमा-चौकी पर समय की बर्बादी को रोका जा सके।

यूरोपियन संघ ने प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक (एईओ) की अवधारणा की शुरुआत की है जिससे यूरोपियन सदस्यों के लिए माल की निर्बाध आवाजाही को अनुमत किया जाता है। चूंकि प्रणाली अत्यधिक स्वचालित होती है, अतः माल की आवाजाही का इलैक्ट्रॉनिक रूप से पता लगाया जा सकता है। इसके अलावा उन्होंने एक आभासी गोदाम की भी प्रणाली तैयार की है। जिसके द्वारा कम्पनियाँ विभिन्न देशों के विभिन्न गोदामों के अंतर्गत कार्य कर सकती है तथा माल की आवाजाही का इलैक्ट्रॉनिक रूप से पता लगाया जा सकता है। विभिन्न आर्थिक प्रचालकों को अभिज्ञात करना दस्तावेजी प्रमाण पर आधारित होता है तथा यह प्रक्रिया 3 माह में पूरी की जा सकती है। एईओ अतिरिक्त लाभ प्राप्त करते हैं जिससे निम्नलिखित सुविधाएं प्रदान करके माल की आवाजाही की जाती है:-

- ✓ दस्तावेजों को तदुपरांत 24 घंटों के अंदर इलैक्ट्रॉनिक रूप से फाइल किया जा सकता है भले ही माल को भेज दिया गया हो।
- ✓ कम प्रत्यक्ष नियंत्रण
- ✓ समय और लागत की बचत
- ✓ सीमाशुल्क विभाग को कम सतर्कता राशि देनी होती है।

कंपनियों और सीमाशुल्क विभाग के बीच एक समझौता ज्ञापन हस्ताक्षर किया जाता है तथा यह कंपनियों का कर्तव्य है कि किसी अनियमित कार्यकलाप/आयात होने पर वह सीमाशुल्क विभाग को सूचित करें।

एंटरपर्व में विश्व डायमंड ट्रेड सेंटर का दौरा

दल ने निम्नलिखित मुख्य अधिकारियों से मुलाकात की:

- ✓ सुश्री फरीदा कूसमैस
- ✓ श्री ग्युईडो काक्वेट

अधिकारियों ने कार्य दल को हीरे की खेप के निर्यात और आयात की प्रक्रिया के बारे में अवगत कराया। सीमाशुल्क विभाग द्वारा केवल 10 प्रतिशत मामलों में प्रत्यक्ष सत्यापन किया जाता है। तथापि महानिदेशक आर्थिक क्षमता द्वारा निर्यात की 100 प्रतिशत खेप का प्रत्यक्ष सत्यापन किया जाता है। 100 प्रतिशत खेप के सत्यापन का उद्देश्य काले धन और झूठी घोषणा किए जाने को रोकना है। वे किंबरले प्रमाण पत्र का भी सत्यापन करते हैं। प्रत्येक स्तर पर पूरे प्रचालन की अलग से वीडियो रिकार्डिंग की जाती है।

#### ● हैम्बर्ग बंदरगाह

- बंदरगाह का सतही भाग 7200 हेक्टेयर
- हैम्बर्ग बंदरगाह जर्मनी के अंतर्देशीय बंदरगाहों में तीसरा सबसे बड़ा बंदरगाह है।
- कुल सड़क नेटवर्क: 140 कि.मी.
- हैम्बर्ग बंदरगाह के पास 304 कि.मी. रेलवे का स्वामित्व है।
- निपटाया गया कुल कार्गो (2011):132.2 मिलियन टन
- प्रतिदिन 5000 ट्रक के साथ 200 से अधिक मालगाड़ियों के साथ हैम्बर्ग यूरोप का सबसे बड़ा रेल बंदरगाह और विश्व का दूसरा सबसे बड़ा बंदरगाह है।



## हैम्बर्ग बन्दरगाह प्राधिकरण का दौरा

दल का श्री एलेकजेंडर रेक, रेफ्रेट लाजिस्टिक द्वारा मार्गदर्शन किया गया था जिन्होंने दल के प्रतिनिधियों को बंदरगाह के विकास तथा हैम्बर्ग की कार्य नीतिक स्थिति के बारे में सूचित किया जिसमें केन्द्रीय एशिया तथा पूर्वी यूरोप के आंतरिक इलाके शामिल हैं।

हैम्बर्ग बंदरगाह प्राधिकरण (एचपीए) ने बंदरगाह नदी सूचना प्रणाली (प्राईस) को विकसित किया, जो एक सूचना का मंच है जिसमें जहाज के आने और जाने की मौजूदा सूचना का संयोजन किया जाता है तथा वर्तमान में यह प्राधिकृत प्रतिभागियों—टर्मिनलों, टग-बोट्स, पायलटों और घाट लाइनों तथा एचपीए का भी प्रेषण करता है। अतः जहाज के आने और जाने की समय सीमा निर्धारण की सुविधा प्राप्त होती है तथा अल्प कालीन घटनाओं से निपटने की संभावनाओं में सुधार हुआ है। एचपीए प्रति सप्ताह 1200 माल भाड़ा ट्रेनों का प्रबंधन करती है तथा इसकी 304 कि.मी. लम्बी रेलवे लाइन तथा 880 सिग्नल प्वाइंट्स है। बड़े जहाजों का 24 घन्टे से कम समय में आना जाना होता है। बन्दरगाह पूर्णतः कम्प्यूटरीकृत है तथा इसके स्वचालित मार्गदर्शी वाहन (एजीवी)/बिना चालक के वाहन है जो एक समय में कंटेनरों तक ले जा सकते हैं। उन्होंने बन्दरगाह सड़क प्रबंधन केन्द्र भी विकसित किया है।

हैम्बर्ग चैम्बर आफ कामर्स: हैम्बर्ग के लगभग 4000 प्राधिकृत आर्थिक प्रचालक हैं जो चैम्बर में पंजीकृत हैं। चैम्बर ने दल को सूचित किया कि उन्होंने पिछले वर्ष मूल देश से संबंधित लगभग 70,000 दस्तावेजों को जारी किया है। वे प्रत्येक दो वर्ष में एक "व्यापार प्रक्रिया पुस्तक" भी प्रकाशित करते हैं। यहाँ लगभग 900 कंपनियाँ अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में सम्मिलित हैं जिनमें से केवल 10 प्रतिशत निर्माता और 90 प्रतिशत व्यापारी हैं। 14 प्रतिशत प्रमाण पत्र मूल नियमों से संबंधित हैं जिन्हें इलैक्ट्रॉनिक रूप में जारी किया जाता है तथा इन्हें प्रकाशित करने की केवल एक बार सुविधा दी जाती है।

हैम्बर्गर हेफन एण्ड लाजिस्टिक एजी (एचएचएलए) का दौरा:- श्री थामस लूटजे एचएचएलए के प्रबंध निदेशक हैं जहाँ टर्मिनल प्रचालनों का प्रबंधन किया जाता है उन्होंने कार्य बल के अधिकारियों से मुलाकात की और उन्हें कंपनी के प्रचालनों के बारे में सूचित किया। उनकी कंपनी में 600 लोग हैं। उनके पास बोगियाँ, लोकोमोटिव और ट्रेन के चालक हैं। उनके पास 100 एजीवी हैं तथा यहाँ एक बड़े जहाज को आने और जाने में लगभग 20 घन्टे लगते हैं। उनके सीमाशुल्क विभाग के साथ अच्छे संबंध स्थापित किए हैं जिससे इनकी दक्षता में वृद्धि हुई है। बन्दरगाह प्रतिदिन 6000 कंटेनरों का प्रबंधन करता है तथा सीमाशुल्क विभाग से संबंधित प्रक्रिया को पूरा करने में यहाँ 28 मिनट का समय लगता है। बन्दरगाह पर एक कंटेनर के लिए केवल 5 घन्टों का समय लगता है। क्रेन प्रचालक औसतन प्रति मिनट 1 कंटेनर का प्रबंधन कर सकता है। किसी भी परिस्थिति में टर्मिनल पर एक कंटेनर को 4-5 दिन से ज्यादा खड़ा करने की जरूरत नहीं पड़ती है। यहाँ 124 हे0 क्षेत्र उनके नियंत्रण में है।

कार्य बल बैठकों/घरेलू क्षेत्रीय दौरों/प्रस्तुतीकरणों का विवरण:-

❖ एयर कार्गो काम्पलेक्स, मुम्बई के संबंध में प्रस्तुतीकरण

- सीआईआई ने एक प्रस्तुतीकरण दिया जिसमें एयर कार्गो काम्पलेक्स मुम्बई में दक्षता को बढ़ाने का सुझाव दिया गया मुख्य बिन्दु:

✓ सूचना एवं प्रौद्योगिकी को अधिकाधिक उपयोग करके सीमाशुल्क विभाग की प्रक्रिया में लगने वाले समय को कम करके आधा किया जाए।

✓ अपनाए जाने वाले उपाय:- इडीआई को पीडीएफ स्केन्ड दस्तावेजों को स्वीकार करने की अनुमति दी जाए, अभिरक्षक द्वारा बार-कोडिंग का इस्तेमाल किया जाए, दस्तावेज आधारित आकलन और प्रत्यक्ष जांच कार्यों को अलग करना।

❖ सीमाशुल्क विभाग की आयात/निर्यात प्रक्रियाओं का सिंहावलोकन संबंधी प्रस्तुतीकरण:

- संयुक्त सचिव (सीमाशुल्क विभाग) द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु:
  - ✓ 24प्रतिशत निर्यात मुक्त पोतलदान बिल के अंतर्गत किया जाना।
  - ✓ 76प्रतिशत निर्यात का प्रोत्साहन आधारित पोतलदान बिल से संबंधित होना।
  - ✓ सीमाशुल्क विभाग द्वारा जोखिम प्रबंधन प्रणाली (आरएमएस) को एक बड़े व्यापार सुगमता कारक के रूप में शुरू करना (चुनिन्दा बंदरगाहों पर दिनांक 15.7.2013 से प्रारंभ)
  - ✓ आरएमएस का देश भर में प्रसार किया जाना (शुरुआत की तिथि से 2 मास की अवधि के भीतर)
  - ✓ सीमाशुल्क विभाग की ईडीआई की वर्तमान प्रणाली में पीडीएफ फार्मेट में स्कैन्ड दस्तावेज स्वीकृत नहीं किए जाते हैं जो एक साफ्टवेयर से संबंधित चुनौती हो सकती है।

इससे पहले ही यह स्पष्ट किया गया था कि मुम्बई में एयर कार्गो दोपहर 1 बजे शुरू होता है। संयुक्त सचिव ने जवाब दिया कि इस ऐसे समय के पीछे का कारण सीमाशुल्क से संबंधित न होकर राज्य सरकार द्वारा लगाए गए यातायात नियम हैं जैसे 'एक खास समय के दौरान भारी वाहनों का कोई प्रवेश नहीं' है। 'निर्यात के लिए माल' यह होर्डिंग स्पष्ट रूप से दर्शाने वाले ट्रकों को संबंधित राज्य सरकारों द्वारा सुविधा दी जा सकती है। उन्होंने यह भी कहा कि सीमाशुल्क भारत सरकार के 52 अन्य विधानों को कार्यान्वित कर रहा है। अनापत्ति प्रमाण पत्र को विभिन्न स्रोतों से प्राप्त किया जाना होता है। एफएसएआई, वस्त्र समिति जैसी कुछ एजेंसियों भी नमूने लेती है और इन मामलों में अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त करने में समय लग सकता है। आयात के बारे में उन्होंने कहा कि 70 प्रतिशत खेपों को मैनुअल मूल्यांकन या जांच किए बिना निकाला जा रहा है। जाँच करने के लिए एक सुझाव था कि क्या जनरल इम्पोर्ट मेनिफेस्ट (आईजीएम) जिसे वाहक द्वारा दायर किया जाता है पोत के आने से 24 घंटे पहले अग्रिम रूप से पूरा किया जा सकता है। उन्होंने यह भी बताया कि अभिरक्षक एवं वाहक द्वारा निर्यात दस्तावेज प्रक्रिया को पूरा करने के लिए अधिकतम समय 1 घंटा 15 मिनट है। विलम्ब शुल्क मुक्त समयावधि को 3 दिन से कम करके 1 दिन करने का उन्होंने सुझाव दिया था।

\* ईईपीसी इंडिया द्वारा प्रस्तुतीकरण

◆ श्री बी. सरकार, कार्यकारी निदेशक, श्री सुरंजन गुप्ता, अपर कार्यकारी निदेशक, ईईपीसी इंडिया और श्री विश्वजीत मित्रा, टाटा स्टील के नेतृत्व में एक दल द्वारा इंजीनियरिंग निर्यात संवर्धन परिषद की ओर से निर्यात प्रस्तुतीकरण दिया गया। मुख्य बिन्दु:

◆ सीमाशुल्क द्वारा पोतलदान बिलों को निकालने में अत्यधिक विलम्ब

- ✓ सीएचएस के साथ इलेक्ट्रॉनिक डाटा को जोड़ने की तात्कालिक आवश्यकता
- ✓ केन्द्रीय मालगोदाम निगम का निकाय सीमाशुल्क के साथ जुड़ा न होने के कारण सभी प्रविष्टियाँ हस्तचालित विधि द्वारा ही पूरी की जानी होती हैं।
- ✓ सूचना को सीडब्ल्यूसी से सीमाशुल्क तक प्रवाहित होने देने के लिए दोनों प्रणालियों को इलेक्ट्रॉनिक रूप से जोड़ने का सुझाव दिया गया।
- ✓ भार में विभिन्नता के कारण प्रलेखीकरण में कठिनाई बताई गयी जहाँ भार में किसी भी भूल सुधार में सभी क्रियाविधियों की पुनरावृत्ति की जरूरत होती है। उन्होंने यह सुझाव दिया कि कंटेनर (डिब्बे) को भरने के लिए स्कैनर को रखा जाए।

\* भारतीय डाक पर प्रस्तुतीकरण

◆ सुश्री स्मिता कुमार महाप्रबंधक, व्यापार विकास द्वारा भारतीय डाक की ओर से एक प्रस्तुतिकरण दिया गया था। उन्होंने सूचित किया कि डाक विभाग में चल रहे निम्नलिखित विकास कार्यों से डाक चैनल के माध्यम से निर्यात में सहायता मिलेगी।

✓ डाक विभाग द्वारा हाथ में ली गई एक प्रमुख आधुनिकीकरण परियोजना का परिणाम कागज रहित कार्यों एवं प्रभावी कस्टमर केयर के रूप में सामने आएगा। प्रक्रिया इंजीनियरिंग एवं तकनीकी उन्नयन को अंतरराष्ट्रीय डाक सॉफ्टवेयर से जोड़ा जाएगा जिससे उन्नत निगरानी और खोज कार्य किए जा सकेंगे।

✓ 12वीं पंचवर्षीय योजना के अन्तर्गत पार्सल, संभारतंत्र और भंडारण केन्द्रों की स्थापना से डाक संबंधी माध्यमों से एम.एस.एम.ई. क्षेत्र के निर्यात को सुविधा मिलेगी।

✓ सीमाशुल्क घोषणा पद्धति विकसित की गई है जो डाक मदों के लिए सीमाशुल्क निकासी प्रस्तुत करने, अग्रेषण करने और उसकी समीक्षा करने के लिए डाक और सीमाशुल्क द्वारा उपयोग में लाई जा सकती है।

✓ डाक द्वारा निर्यातों की खोज खबर रखने के लिए, विभाग उस प्रक्रिया को अंतिम रूप दे रहा है जिसमें एयरलाइन्स सहभागियों के लिए यह आवश्यक किया गया है कि वे ईडीआई प्रणाली के माध्यम से यह सुनिश्चित करने के लिए अपेक्षित संदेश प्रदान करें कि वस्तुओं को एयरलाइन्स के द्वारा स्वीकार कर लिया गया और गन्तव्य स्थल पर हैडलिंग सुविधा को सुर्पुद कर दिया गया है।

✓ निर्यात को डाक माध्यमों से बढ़ावा देने के लिए वैश्विक सर्वोत्तम डाक व्यवहार, विशेषतः जो सेवाएं ब्राजील डाक सेवा द्वारा प्रदान की जाती हैं, का अध्ययन करने का सुझाव दिया।

✓ डाक के माध्यम से एमएसएमई के निर्यात को बढ़ावा देने के लिए सीमाशुल्क प्रक्रिया और कार्यविधि के सरलीकरण का पता लगाया जाना चाहिए। कुछ देशों में यह कार्य सीमाशुल्क एवं डाक प्राधिकारियों के समन्वयन से पूर्ण किया जा रहा है।

❖ विविध वायुपत्तनों (मुम्बई, दिल्ली और चेन्नई) एवं समुद्रीपत्तन (चेन्नई) पर निर्यातकों द्वारा सामना किए जा रहे विशेष मुद्दों पर प्रस्तुतीकरण

◆ सुश्री अंजुला सोलंकी, सीआईआई ने वायुपत्तनों एवं समुद्रपत्तनों पर निर्यातकों द्वारा सामना किए जा रहे निम्नलिखित महत्वपूर्ण मुद्दों पर प्रकाश डाला है।

- ✓ मालवाहक निकासी हेतु अपराहन 3.00 बजे के यातायात से बचने के लिए निर्यात मालवाहक ट्रकों के प्रवेश को 24x7 आधार पर अनुमति दी जानी चाहिए।
- ✓ प्रत्येक निर्यात खेप के लिए विशिष्ट पहचान संख्या लागू की जाए: इस समय प्रत्येक निर्यात खेप के लिए अनेकानेक पहचान संख्या दी गई हैं जैसे कि एडब्ल्यूबी, एमएडब्ल्यूबी, और कुछ के उल्लेख के लिए कार्टिंग एप्लीकेशन।
- ✓ निकासी के लिए एकल खिडकी: मौजूदा स्थिति में निर्यातकों को कस्टोडियन, सीएफए और डीजीएफटी के लिए एक समान तथ्य अलग-अलग भरने पड़ रहे हैं। सम्पूर्ण नेटवर्क सिस्टम के एकीकरण द्वारा इसे टाला जा सकता है।
- ✓ 30% से ज्यादा निर्यात खेपों की पत्तनों पर जांच की जाती है। यह आंकड़े बहुत ज्यादा हैं और इनमें कमी लाने की आवश्यकता है जो आरएमएस के जरिए किया जा सकता है। सदस्य समझते हैं कि मुख्य ध्यान, कार्य को समय पर पूरा करने पर केन्द्रित होना चाहिए।
- ✓ कभी-कभी पोत परिवहन द्वारा निर्यातकों से कोई भी वाहन शुल्क नहीं वसूला जाता है। फिर भी सिस्टम 'शून्य' मूल्य को स्वीकार नहीं करता एवं पोत-परिवहन बिल को तैयार नहीं किया जाता है।

## 0 पेट्रापोल सीमाशुल्क पत्तन का दौरा

डॉ० अनूप के. पुजारी, महानिदेशक, विदेश व्यापार ने पेट्रापोल सीमाशुल्क पत्तन का दौरा किया और उनके साथ सुश्री अंजुला सोलंकी, सीआईआई, श्री आलोक अग्रवाल, विशेष कार्य अधिकारी (सीमाशुल्क) सीबीईसी और, श्री पी टी श्रीनाथ, संयुक्त निदेशक, एफआईईओ, कोलकाता भी उपस्थित थे।

### मुख्य मुद्दे

- ✓ अनावश्यक दस्तावेज: ऐसे दस्तावेज जो यह घोषणा की जाती है कि फेमा विनियम के अनुसार विदेशी मुद्रा छः माह के भीतर अर्जित की जाएगी। इस दस्तावेज की आवश्यकता नहीं है क्योंकि प्रत्येक निर्यातक भारतीय रिजर्व बैंक और फेमा के अनुदेश का पालन करने हेतु कर्तव्यनिष्ठ हैं।
- ✓ सौदा अवधि: सीमाशुल्क विभाग में भू-निर्यात आदेश प्रदान करने की सामान्य सौदा अवधि लगभग 20 मिनट की होती है। तथापि, केन्द्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) प्रवेश से भू-निर्यात आदेश तक लगने वाला समय लगभग 18 घण्टे का होता है। यदि इसकी निकासी शनिवार (चूंकि शुक्रवार को छुट्टी होती है) अथवा रविवार को की जाती है, तो समय अधिक लग सकता है।
- ✓ संयंत्र संगरोध: संयंत्र संगरोध कार्यालय ने कहा कि ऑनलाइन आवेदन आयातक एवं निर्यातक द्वारा किया जाता है। पूछे जाने पर उन्होंने कहा कि संयंत्र संगरोध मुद्दे के अभाव में कोई भी खेप वापस नहीं हुई है और न अस्वीकार की गई है और बीजों के मामले में विस्तृत जाँच पड़ताल की गई है। मुख्यतः सुपारी और कपास हेतु प्रमाणपत्रों पर जोर दिया गया है।
- ✓ ईडीआई मुद्दा: आयात हेतु ईडीआई कार्य नहीं कर रहा था। इस साफ्टवेयर में वाहन संख्या को शामिल करने हेतु बदलाव किया गया है और इस साफ्टवेयर का परीक्षण महानिदेशालय (तंत्र) में किया जा रहा है।
- ✓ अन्य महत्वपूर्ण मुद्दे: निर्यात एवं आयात कंटेनरों के जरिए नहीं किया जाता है तथा खेप बांग्लादेश जाने वाले ट्रकों में रखी जाती है। बांग्लादेश में प्रविष्टि बिल की प्रविष्टि और फाइलिंग

के पश्चात् माल को अन्य ट्रक में स्थानांतरित कर दिया जाता है जो अधिक समय लगने वाली प्रक्रिया है। इस कार्य में चावल और गेहूँ के मामले में कुछ घंटों से लेकर एक अथवा दो दिन का समय लग सकता है। स्थानीय मंडी में बिक्री की दर निर्धारित हो जाने पर स्टॉक की बिक्री हो जाती है और माल उतार लिया जाता है। कम समय लगने के उद्देश्य से ऐसा सुझाव है कि भारतीय ट्रकों को बांग्लादेश में माल उतारने के अंतिम स्थल अर्थात् ढाका तक अनुमति दी जाए। इसी प्रकार, बांग्लादेश के ट्रकों को माल उतारने हेतु भारतीय भूभाग के भीतर कोलकाता तक आने की अनुमति दी जाए। इससे ट्रकों की आवाजाही के समय में अत्यधिक कमी आएगी। ऐसे वाहनों को संबंधित देश में 24 माह के भीतर वापस आ जाना चाहिए।

जेएनपीटी पत्तन— नावा शेवा, नवी मुम्बई



नावा सेवा में हड़ताल के दौरान प्राप्त फीडबैक को निम्नलिखित रूप से दर्शाया गया है:

प्रमुख प्रचालनात्मक बाधाओं के कारण सीएफएस से आयात/वहाँ से निर्यात के आवागमन में गंभीर संकट उत्पन्न होता है।

- ✓ पत्तन की ओर जाने वाली सड़कों पर भीड़भाड़—हाल ही में उसकी कतार 20 किलोमीटर से ज्यादा लम्बी हो गई, जो राष्ट्रीय राजमार्ग 4बी. पर टोल नाके के पार चली जाती है।
- ✓ टर्मिनलों द्वारा दरवाजे आकस्मिक रूप से बंद किए जाना और निर्यात कंटेनरों का पत्तन दरवाजे से अनौपचारिक वापसी हो जाना।
- ✓ जी.टी.आई. टर्मिनल द्वारा सड़क मार्ग निर्यात लदान की बहुत सीमित क्षमता है। इस समय निर्यात लदान हेतु दरवाजा सिर्फ एक पोत के लिए खुला हुआ है।
- ✓ निर्यात कंटेनर वाले वाहनों की कतार 24 घन्टे से अधिक समय से लगी होने के कारण आयात कंटेनरों के आवागमन की गुंजाइश बहुत कम रह जाती है।

\* पौध संगरोध से संबंधित निर्यात एवं आयात प्रक्रियाओं पर प्रस्तुतीकरण:—

◆ डॉ. जे. पी. सिंह, संयुक्त निदेशक, पौध संरक्षण, संगरोध एवं भंडारण निदेशालय, कृषि एवं सहकारिता विभाग ने पौध संगरोध से संबंधित मुद्दों पर प्रस्तुतीकरण दिया और सदस्यों को यह सूचित किया कि विभाग में कृषि एवं बागवानी उत्पादों के लिए पादप स्वच्छता प्रमाणपत्र जारी करने हेतु आवेदनों पर कार्रवाई करने के प्रयोजनार्थ ऑनलाइन प्रणाली है।

\* पशु संगरोध एवं प्रमाणन सेवाओं पर (ए.क्यू.सी.एस.) से संबंधित निर्यात—आयात प्रक्रिया पर प्रस्तुतीकरण

◆ डॉ विजय कुमार तेवतिया, क्षेत्रीय अधिकारी (उत्तरी क्षेत्र), पशुपालन, डेयरी एवं मात्स्यिकी विभाग, कृषि मंत्रालय ने सदस्यों को विभाग के मुख्य उद्देश्य के बारे में सूचित किया है, जो भारतीय पशुओं एवं मानवों को आयात पर प्रभावी तरीके से रोक लगाकर विदेशी बीमारियों से सुरक्षित करना एवं गुणवत्ता पूर्ण निर्यात को सुनिश्चित करना है। इसके लिए विभाग निम्नलिखित प्रमाणपत्र जारी करता है:-

✓ पशुओं के आयात हेतु अनापत्ति प्रमाणपत्र: पशुधन एवं पशुधन उत्पाद की आयात खेपों को पशु संगरोध प्रमाणपत्र सेवा (ए.क्यू.सी.एस.) की निकासी हेतु सीमाशुल्क अधिकारी द्वारा संदर्भित किया जाता है। आयातित पशुधन एवं पशुधन उत्पादों के नमूनों को निर्धारित परीक्षण हेतु निर्दिष्ट प्रयोगशालाओं में भेजा जाता है।

प्रस्तुतीकरण में कुछ उत्पाद समूहों में गलत-घोषणा पर प्रभावी कार्रवाई करने की जरूरत पर बल दिया गया है। उदाहरणार्थ कभी-कभी आयातक पशु मूल की सामग्री को मिश्रित कर देते हैं जो प्रतिबंधित या निषिद्ध है एवं पशु चारे की गैर पशु मूल की स्थिति के संबंध में झूठी घोषणा भी देते हैं। इसकी रोकथाम के लिए खेप के जारी करने से पहले इसका समुचित तकनीकी परीक्षण करना आवश्यक हो जाता है। इसके लिए वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय द्वारा अधिसूचनाओं एवं आईटीसी (एचएस) आयात नीति के जरिए विधिक स्वीकृति देने की आवश्यकता है। इन अधिसूचनाओं में आयात के लिए पशु संगरोध निकासी (एक्यू) को अनिवार्य बनाया जाता है।

✓ निर्यात उपयुक्तता/स्वास्थ्य प्रमाणपत्र: इसे अन्तर्राष्ट्रीय अपेक्षाओं [ओ आई ई (आफिस इंटरनेशनल डि एपीजूटीज)] के अनुसार निर्गमित करना चाहिए। निर्यात किए जाने वाले पशुधन एवं पशुधन उत्पादों के नमूनों को निर्धारित परीक्षण हेतु निर्दिष्ट प्रयोगशालाओं में भेजा जाता है। कार्यदल के सदस्यों ने प्रतिनिधि से अनुरोध किया कि वह निर्यातकों एवं आयातकों के लिए वेबसाइट स्थापित करने की संभावनाएं खोजे। इस वेबसाइट से निर्यातक ऑनलाइन आवेदन करने में सक्षम हो जाएंगे तथा ऐसे तीसरे देश की वेबसाइटों के लिए लिंक भी उपलब्ध होंगे जो विभिन्न देशों की आयात उत्पाद अपेक्षाओं को विनिर्दिष्ट करते हैं।

\* औषध नियंत्रक से संबंधित निर्यात/आयात मुद्दों पर प्रस्तुतीकरण

◆ श्री सुनील एम जोशी, सहायक औषध नियंत्रक (आई) डीजीएचएस, सीडीएससीओ ने अपने प्रस्तुतीकरण में स्पष्ट किया कि औषध नियंत्रक सीमाशुल्क का एक सलाहकार निकाय है जो औषध उत्पाद के आयातों की देख-रेख करता है। इसके अलावा, सभी आयातित औषधों को भारतीय औषध महानियंत्रक, पंजीकृत करता है। विदेशी विनिर्माताओं को अपने विनिर्माण परिसरों तथा आयात किए जाने वाले अलग-अलग औषधों के लिए पंजीकरण प्रमाण-पत्र हेतु आवेदन करना होता है। यह गुणवत्ता संबंधी व्यापक निगरानी और निरीक्षण भी करता है।

\* कॉफी निर्यात में सौदा लागत पर प्रस्तुतीकरण:

◆ डॉ डी. आर. बाबु रेड्डी, भारतीय कॉफी बोर्ड, बंगलौर ने कॉफी निर्यात में सौदा लागत एवं अनुज्ञा फार्म और प्रमाणपत्रों, सीमाशुल्क पत्तनों, संभार-तंत्र एवं अवसंरचना के बारे में कार्यबल को सूचित किया है। विएतनाम के एक कम लागत वाले उत्पादक एवं आपूर्तिकर्ता देश के रूप में उभरने से संबंधित मामलों पर चर्चा की गई।



## अनुलग्नक-2

ई-कामर्स को सुविधाजनक बनाना:-

पेपाल और नाईलसेन कम्पनी द्वारा 2013<sup>10</sup>, में करवाए गए एक सर्वेक्षण के अनुसार, सीमा-पार व्यापार-सह-उपभोक्ता (बी2सी) ई-कामर्स व्यापार 105 बिलियन यूएस डॉलर रहा। यह 2018 तक 310 बिलियन यूएस डॉलर रह सकता है। ई-कामर्स प्लेटफार्म का भारतीय निर्यातकों द्वारा अधिकाधिक रूप से प्रयोग किया जा रहा है, विशेष रूप से एमएसएमई निर्यातकों द्वारा प्रयोग किया जा रहा है ताकि वे वैश्विक बाजारों और उपभोक्ताओं तक अपनी पहुंच बना सकें।

सीमा-पार निर्यातों के संदर्भ में बी2सी ई-कामर्स के समक्ष कई विशिष्ट चुनौतियाँ हैं जिससे महत्वपूर्ण सौदा लागत बढ़ जाती है। कुछ महत्वपूर्ण चुनौतियाँ निम्नानुसार हैं:-

○ बी2सी ई-कामर्स में एकल बड़ी खेप की बजाय कई छोटी खेपों को भेजना अपेक्षित होता है। परिणामस्वरूप, सीमाशुल्क प्रक्रियाओं के कारण ई-कामर्स निर्यातकों के लिए व्यय की गई लागतें बढ़ जाती है। चूंकि कई ई-कामर्स निर्यातक प्रायः एमएसएमई होते हैं अथवा अपने उन प्रबंधकों के साथ व्यापार शुरू करते हैं जिनके पास सीमित संसाधन होते हैं अथवा व्यापार से संबंधित विनियामक प्रक्रियाओं अथवा सीमा-शुल्क विभाग से सामना होता है, लागत से संबंधित ऐसी बाध्यताएं आगे जाकर बढ़ जाती हैं।

○ अपने प्रारूप में ही बी2सी ई-कामर्स में लाभ का एक महत्वपूर्ण हिस्सा शामिल होता है। लाभ कुछ पोत-लदानों के 25% से 30% तक हो सकते हैं। यदि प्रक्रियाएं और लागतें अथवा सीमा-शुल्क के माध्यम से वापस किए गए पोतलदान को भेजना अनावश्यक रूप से बोझिल हो, इससे सौदा-लागत काफी बढ़ जाती है। यदि सीमाशुल्क विभाग ऐसे पोतलदानों को स्वीकार करने से मना कर देता है, उन्हें वापस कर दिया जाता है, और सीमाशुल्क विभाग उन्हें नया आयात मानते हुए सीमाशुल्क लगाकर प्रक्रियाबद्ध करता है तो इससे आगे चलकर बी2सी ई-कामर्स निर्यात व्यापार करने की लागत बढ़ जाती है।

○ ग्राहक एक बार पोतलदानों को ऑनलाइन खरीद लेने के बाद पोतलदानों का अपने घर पर आने के लिए लंबा इंतजार नहीं करना चाहते। इसका तात्पर्य है कि बी2सी ई-कामर्स निर्यातक को अपने ग्राहक तक अपना उत्पाद पहुंचाने के लिए अपेक्षाकृत कम समय में तरीके तलाश करने होंगे, एक बार जब 'आर्डर' पूरा कर लिया गया है, अपने ग्राहकों को इस बात के लिए आश्वस्त करने हेतु कि उनका पोतलदान पहुंचने वाला है और ग्राहक के घर तक सुपुर्दगी सुनिश्चित करने के लिए 'खोज' करने और 'पता लगाने' का तंत्र विशेष रूप से प्रदान करना चाहिए। केवल एक्सप्रेस संभार तंत्र वाली कंपनियाँ इन एक्सप्रेस सेवाओं को वैश्विक रूप से प्रदान कर सकती हैं। इस प्रकार एक्सप्रेस संभार-तंत्र वाली कंपनियों पर उनके द्वारा भेजे जाने वाले पोतलदानों के स्वरूप के अनुसरण में लगाया गया कोई प्रतिबंध ई-कामर्स बी2सी निर्यातों के लिए काफी बाधाएं खड़ी कर सकता है। बी2सी ई-कामर्स निर्यातकों द्वारा सामना की जा रही उपरोक्त उल्लिखित विशेष चुनौतियों के आलोक में, कार्यबल द्वारा निम्नलिखित सौदा लागत मुद्दे और संबंधित सिफारिशें चिन्हित की गई हैं।

संबंधित विभाग

सीमा-शुल्क एवं विदेश व्यापार महानिदेशालय

मुद्दा	ई-कामर्स निर्यातों की वापसी
वर्तमान स्थिति	ऑन लाइन बेचे गए माल को वापस करने की प्रक्रिया अति बोझिल है। सीमा-शुल्क विभाग आयातकों से उस मद की पहचान करने के लिए कहेगा अर्थात् प्रमाणित कीजिए कि यह वही मद है जिसका निर्यात किया

	<p>गया था। ऐसा करने के लिए, मद की एक विशिष्ट पहचान सं. (अर्थात् क्र०सं०), स्थायी चिन्ह अथवा उभार अवश्य होना चाहिए। जबकि कुछ ही इलेक्ट्रॉनिक, इंजीनियरिंग और मशीनरी मदों पर ऐसे चिन्ह होते हैं, भारत से बाहर निर्यात की जाने वाली अधिकतर विशिष्ट ई-कामर्स उदाहरणतया कपड़े, चमड़े की वस्तुएं, हस्तशिल्प वस्तुएं, कालीन, कृत्रिम आभूषण आदि पर ऐसे निशान नहीं होते हैं। (और ऐसा करना उस मद को खराब किए बगैर संभव नहीं है।) अधिकतर मामलों में, निर्यातक को या तो वापसी के पोतलदान पर आयात-शुल्क देना पड़ता है अथवा गन्तव्य देश में पोतलदान को निपटाने के लिए तरीके तलाशने के रूप में जटिलताओं का सामना करना पड़ता है। दोनों ही मामलों में ई-कामर्स व्यापार में लाभों की उच्च प्रतिशतता के कारण लागत जटिलताएं काफी महत्वपूर्ण हैं।</p>
सिफारिश	<p>यह एक जटिल मुद्दा है क्योंकि सीमाशुल्क विभाग की चिंताएं उपयुक्त होती हैं कि एक समग्र प्रणाली न होने की वजह से माल आयात करने की शुल्क-मुक्त सुविधा का धोखाधड़ी पूर्ण अथवा अन्य गैर-अनुपालन व्यवहार का प्रयोग हो सकता है। तथापि, ई-कॉमर्स के वापसी के पोतलदान के लिए एक सरल प्रणाली इस प्रकार के व्यापार के बढ़ते महत्व के आलोक में विकसित किए जाने की आवश्यकता है। सीमाशुल्क विभाग के साथ आरएमएस और ऑडिट प्रणाली के किसी रूप के साथ बड़े ई-कॉमर्स प्लेटफार्म को समेकित करते हुए समाधान खोजे जा सकते हैं। यह सिफारिश की जाती है कि भारतीय शर्तों के लिए उपयुक्त सर्वोत्तम संभाव्य समाधानों को खोजने के लिए बड़े ई-कॉमर्स निर्यातकों, पोर्टल, व्यापारिक संघों, सीमा-शुल्क विभाग और विदेश व्यापार महानिदेशालय के साथ एक कार्य समूह की स्थापना की जाए।</p>

संबंधित विभाग:- उत्पाद-शुल्क एवं राज्य सरकारें

मुद्दा	ई-कामर्स निर्यातों की शून्य रेटिंग
वर्तमान स्थिति	इस तथ्य के बावजूद कि विनियमन निर्यातों की शून्य रेटिंग को अनुमत करते हैं ई-कॉमर्स निर्यातकों से वैट वसूला जा रहा है
सिफारिश	ई-रिटेलिंग को उचित पहचान दी जानी चाहिए क्योंकि, यह विदेशों में ग्राहकों को निर्यातों के रूप में बेचे गए माल से संबंधित है और वैट और अन्य अप्रत्यक्ष करों की शुल्क-वापसी के लिए उचित प्रणाली का पता लगाया जाना चाहिए। ऐसी उपयुक्त प्रणाली ऐसे निर्यातों के लिए वैट से छूट का दावा करने के लिए उपयुक्त एक मान्यता प्राप्त ऑन-लाइन अदायगी पोर्टल, और एक ई-बीजक जो कि एक पंजीकृत ई-कॉमर्स पोर्टल द्वारा शुरू किए गए हों, के माध्यम से अदायगी का प्रमाण प्रस्तुत करने के लिए प्रयोग किया जा सकता है।

**अनुलग्नक-3: निर्यात/आयात के समय सीमाशुल्क अधिकारियों द्वारा कार्यान्वित अधिनियमों की सूची**

क्रम सं०	प्राधिकरण	सम्बद्ध उपबन्ध	निर्यात/आयात
1.	वायुयान अधिनियम, 1934	* वायुयान, वायुयान में प्रयोग हेतु कलपुर्जों और उपस्करों के मदों के आयात/निर्यात हेतु वायुयान अधिनियम की धारा 5 के	आयात और निर्यात

क्रम सं०	प्राधिकरण	सम्बद्ध उपबन्ध	निर्यात/आयात
		तहत जारी अधिसूचना	
2.	पुरावशेष तथा बहुमूल्य कलाकृति अधिनियम, 1972	* धारा 3 के अन्तर्गत निषेधों का कार्यान्वयन जिसके तहत केन्द्र सरकार और केन्द्र सरकार द्वारा प्राधिकृत किसी व्यक्ति को छोड़कर किसी अन्य व्यक्ति को किसी पुरावशेष अथवा बहुमूल्य कलाकृति का निर्यात करने की अनुमति नहीं है।	आयात और निर्यात
3.	एपीडा (कृषि और प्रसंस्कृत खाद्य उत्पाद निर्यात विकास प्राधिकरण) अधिनियम, 1985	* एपीडा अधिनियम की धारा 19	आयात और निर्यात
4.	आयुद्ध अधिनियम 1959	* धारा 3 से 11 के तहत लाइसेंसिंग और निषेध से संबंधित उपबन्धों का कार्यान्वयन * आयात-निर्यात नीति का उपबन्ध	आयात और निर्यात
5.	परमाणु ऊर्जा अधिनियम 1962	* दिए गए माल के पकड़े जाने पर सक्षम प्राधिकारी को सूचित करना * धारा 14, 16 इत्यादि के तहत किसी सम्बद्ध सामग्री, पदार्थ, सयंत्र, उपकरण आदि के बारे में उपबन्ध का कार्यान्वयन * विदेश व्यापार महानिदेशालय की अधिसूचनाएं/परिपत्र जिनमें एक स्कोमेट मदों के लिए अधिसूचना/ परिपत्र भी शामिल हैं।	आयात और निर्यात
6.	भारतीय मानक ब्यूरो अधिनियम 1986 तथा नियम 1987	* भारतीय मानक ब्यूरो और केन्द्रीय उत्पाद शुल्क बोर्ड द्वारा अधिसूचनाओं, परिपत्रों का कार्यान्वयन * निर्यात आयात नीति की सामान्य टिप्पणियों की टिप्पणी 2 के अनुसार भारतीय मानक ब्यूरो के अनिवार्य भारतीय मानक	आयात

7.	सिगरेट और अन्य तम्बाकू उत्पाद (व्यापार और वाणिज्य, उत्पादन, आपूर्ति और वितरण के विज्ञापन और विनियमन का निषेध) अधिनियम 2003	* धारा 7 से 10 के तहत सांविधिक स्वास्थ्य चेतावनी के बारे में उपबन्धों का कार्यान्वयन	आयात
		* धारा 11 के तहत निकोटीन और टार की मात्रा के सम्बन्ध में उपबन्धों का कार्यान्वयन	
8.	चलचित्र अधिनियम 1952	* फिल्म का आयातक इस हेतु प्रमाण पत्र लेगा	आयात
9.	कॉफी अधिनियम	* निर्यात के लिए धारा 20	निर्यात और आयात
		* आयात के लिए धारा 21	
10.	डिजाइन अधिनियम, 2000	* आयात करने के लिए पंजीकृत प्रोपराइटर, अभ्यर्पिणी और प्राधिकृत व्यक्ति के अधिकारों और संरक्षित माल की सुरक्षा हेतु विभिन्न उपबन्धों का प्रवर्तन।	आयात
11.	नाशक कीट और नाशक जीव अधिनियम 1914	* धारा 3 के अन्तर्गत जारी पौध संगरोध आदेश (भारत में आयात विनियमन) 2003	आयात
		* धारा 3 के अन्तर्गत जारी पौध, फल एवं बीज (भारत में आयात विनियमन) आदेश, 1989	
12.	औषध एवं ऋङ्गार प्रसाधन अधिनियम, 1945	* अन्य बातों के साथ-साथ संबंधित उपबन्ध	आयात और निर्यात
		* आयात हेतु धारा 8 से धारा 15 (अध्याय 3)	
		* निर्यात हेतु अधिनियमों की धारा 12 (2) और औषध एवं ऋङ्गार प्रसाधन अधिनियम, 1945 का नियम 94	
13.	पर्यावरण संरक्षण अधिनियम 1986	* खतरनाक रसायनों का विनिर्माण, भण्डारण और आयात नियमावली, 1989 का नियम 18 और खतरनाक अपशिष्ट (प्रबन्धन एवं प्रहस्तन) नियमावली, 2001 का नियम 11,12,13,14 और 15	आयात और निर्यात

14.	आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1958	* धारा 3 के उपबन्ध	आयात और निर्यात
		* डीजीएफटी अधिसूचना एवं परिपत्र	
15.	विस्फोटक पदार्थ अधिनियम, 1984, नियमावली 1983	* विस्फोटक पदार्थ नियमावली 1983 का नियम 21, 22, 30, 31	आयात और निर्यात
16.	खाद्य सुरक्षा एवं मानक अधिनियम, 2006	* धारा 25 के प्राधिकार के साथ समस्त संगत उपबन्ध और धारा 67 के अनुसार जुर्माना लगाना	आयात
17.	विदेश मुद्रा प्रबन्धन अधिनियम 1999	* आन्तरिक एवं बाह्य यात्रा के समय विदेशी मुद्रा ले जाने के लिए धारा 46 और उसके अन्तर्गत बनाए गए नियम	आयात और निर्यात
18.	विदेश व्यापार (विकास एवं विनियमन) अधिनियम 1992	* समस्त संगत उपबन्ध और निर्यात आयात नीति	आयात और निर्यात
19.	भारतीय प्रति लिप्याधिकार अधिनियम, 1957	* संरक्षित कार्य की प्रतियों का आयात करने के लिए पंजीकृत प्रोपराइटर तथा प्राधिकृत व्यक्ति के अधिकारों की सुरक्षा हेतु विभिन्न उपबन्धों का प्रवर्तन	आयात
20.	भारतीय डाक अधिनियम, 1898	* डाक प्राधिकारियों से डाक की वस्तुओं को प्राप्त करने हेतु धारा 24क	आयात और निर्यात
		* यदि माल निर्यात योग्य है तो उसके रुकी हुई एवं संदिग्ध आयात का पता लगाने के लिए धारा 25	
21.	भारतीय बेतार तारयांत्रिकी अधिनियम, 1933	भारतीय बेतार तारयांत्रिकी अधिनियम, 1933 की धारा 5 के अनुसार संचार उपकरणों के आयात की अनुमति केवल संचार एवं सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय की डब्ल्यू पी सी स्कंध द्वारा जारी किए जाने वाले लाइसेंस पर ही प्रदान की जाती है।	आयात
22.	सूचना प्रौद्योगिकी अधिनियम, 2000	किसी कम्प्यूटर, कम्प्यूटर प्रणाली, फ्लॉपी, कम्पैक्ट डिस्क, टेप ड्राइवर्स या आईटी अधिनियम के किसी उपबन्ध का उल्लंघन करने वाली सामग्री से युक्त किसी अन्य सहायक सामग्री की जब्ती	आयात
23.	कीट नाशक अधिनियम, 1968	धारा 9, धारा 13 और धारा 17 के अन्तर्गत पंजीकरणों, लाइसेंस और निषेधों का अनुपालन	आयात

24.	विधिक माप पद्धति अधिनियम, 2009	खुदरा पैकेजिंग और एम आर पी से संबंधित उपबन्ध	आयात
25.	पशुधन आयात अधिनियम, 1898 यथासंशोधित	आयात हेतु धारा 3 और 3-क	आयात
26.	मोटर वाहन अधिनियम, 1988	किसी वाहन पर लागू होने वाले उपबन्ध और नियम	आयात
		निर्यात-आयात नीति की शर्तें	
27.	स्वापक औषध एवं मनः मादक अधिनियम, 1985	स्वापक आयुक्तालय द्वारा खेती आदि से संबंधित उपबन्धों का प्रशासन	आयात और निर्यात
		विभिन्न अनुसूचियों के अन्तर्गत विभिन्न प्रतिबन्धों और निषेधों का कार्यान्वयन	
		निर्यात आयात नीति का उपबन्ध	
28.	पेटेंट अधिनियम, 1970 और नियमावली 1972	पेटेंट शुदा माल के आयात हेतु पंजीकृत प्रोपराइटर, अभ्यर्पिणी और प्राधिकृत व्यक्तियों के अधिकारों की सुरक्षा हेतु विभिन्न उपबन्धों का प्रवर्तन	आयात
29.	पशुओं के प्रति क्रूरता निवारण अधिनियम, 1960	पशुओं के प्रति क्रूरता निवारण अधिनियम, 1960 की धारा 14,15 और 19	आयात और निर्यात
30.	रबड अधिनियम, 1947	धारा 11 के अन्तर्गत रबड के आयात या निर्यात पर किसी निषेध का कार्यान्वयन	आयात और निर्यात
		आयात के समय धारा 12 के अन्तर्गत किसी उपकर की वसूली	
31.	बीज अधिनियम, 1966	धारा 6 के तहत न्यूनतम अकुंरण, शुद्धता और लेबलिंग के बारे में धारा 17 के अन्तर्गत निषेध का कार्यान्वयन	आयात और निर्यात
32.	चाय अधिनियम, 1953	निर्यात हेतु धारा 17 और 18	आयात और निर्यात
		आयात हेतु धारा 24	
33.	व्यापार चिन्ह अधिनियम, 1999	व्यापार चिन्ह अधिनियम 1999 की धारा 139 और धारा 140	आयात
34.	वन्य जीव (संरक्षण) अधिनियम, 1972	ट्रॉफियों, पशु वस्तुओं आदि के व्यापार अथवा वाणिज्य के निषेध से संबंधित धारा 40, धारा 48क और धारा 49	आयात और निर्यात

सीमाशुल्क के पी. एन. 12-2006 में उल्लिखित अतिरिक्त अधिनियम/अभिसमय

<http://www.jawaharcustoms.gov.in/jnch/pn/pn2006/PN-12-2006.htm>

- \* सीआईटीईएस – (वन्य जीवों और जन्तुओं की संकटापन्न प्रजातियों के अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार संबंधी सम्मेलन)।
- \* पौध, फल एवं बीज (भारत में आयात का विनियमन) आदेश, 1989
- \* खाद्य अपमिश्रण निवारण अधिनियम 1954 और नियमावली 1955
- \* मातृत्व दुग्ध स्थानापन्न (विज्ञापन एवं लेबलिंग) अधिनियम 1982
- \* भार एवं माप मानक अधिनियम 1976
- \* कॉपी राइट अधिनियम, 1957 और नियमावली 1958
- \* गैस सिलेंडर नियमावली, 1981 और एस एण्ड एम पी वी (अप्रज्वलित) नियमावली 1981
- \* डीजीएफटी अधिसूचना 44 (आरई) 2000 दिनांक 24.11.2000 के अनुसार प्रयोज्य बी. आई.एस.

## संदर्भ ग्रंथ सूची

- वर्ल्डबैंक "डूइंग बिजनेस" 2014 रिपोर्ट
- वर्ल्डबैंक "संभारतंत्र निष्पादन सूचकांक" 2014
- वेबसाइट, वाणिज्य विभाग–<http://commerce.gov.in/>
- वेबसाइट, वाणिज्यिक आसूचना एवं सांख्यिकी महानिदेशालय (डीजीसीआई एंड एस) – <http://www.dgciskol.nic.in/>
- वेबसाइट केन्द्रीय उत्पादशुल्क एवं सीमाशुल्क बोर्ड (सीबीईसी) – [www.cbec.gov.in](http://www.cbec.gov.in)
- अंतर्राष्ट्रीय व्यापार सांख्यिकी, विश्व व्यापार संगठन (डब्ल्यूटीओ)
- रिजर्व बैंक ऑफ इण्डिया के प्रकाशन