

أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات على الإيرادات الضريبية العامة
لدولة فلسطين خلال الفترة (2010-2014م)

إعداد
نعيمه فوزي عبد الفتاح مساعيد

إشراف
د. غسان دعاس

قدمت هذه الأطروحة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في برنامج المنازعات
الضريبية بكلية الدراسات العليا، في جامعة النجاح الوطنية، نابلس - فلسطين.

2015

أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات على الإيرادات الضريبية العامة لدولة
فلسطين خلال الفترة (2010-2014م)

إعداد

نعيمه فوزي عبد الفتاح مساعيد

نوقشت هذه الأطروحة بتاريخ 2015/7/30 م، وأجيزت.

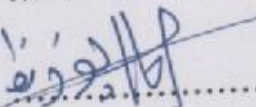
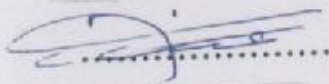
أعضاء لجنة المناقشة

- د. غسان دعاس / مشرفاً ورئيساً

- د. مفيد أبو زنت / ممتحناً خارجياً

- أ. د. طارق الحاج / ممتحناً داخلياً

التوقيع



الإهداء

إلى وطني الذي يحمل قناديله شبابًا بعمر الزهور
إلى الشهداء الذين حاولوا رسم البسمة على شفاه الوطن...بعد أن رووا ثراه بدمائهم وأصبحوا
قناديل تضئ أرضه...وشاهدا على عشق الوطن وحروفا مضيئة في ذاكرة الزمن
إلى القناديل التي تقف على أسوار الوطن
إلى روح الشهيدان أولاد عمي "كمال، أمجد"
إلى الروح التي اشتقنا لها وهي تحت التراب عمي الغالي وأبي الثاني "أبو كمال"
إلى بهجة القلب والنجمة التي تلمع في ليل همي...الملاك الساهر التي تحنو علي بأنفاس
العبير.....وتقف على باب فردوسي...التي علمتني فلسفة الدنيا تبنى على التضحيات و
الفداء....نبع الحنان.....والمحبة والعطاء...أمي الحنونة
إلى سندي الحنون الغالي وأغلى من أحببت...الذي رطب أذني بترتيل القرآن فأشعرني أن
كل.....الكون آذان... وعلمني ما كنت أجهله ولم تدونه في صفحاتها الكتب... ونتيجته الإرشاد
والنجاح...أزهاني... به ومنه تعلمت تصحيح أخطائي..وبعذب كلماته زاد من طرف اللسان
حلاوة يا من....منحني الرعاية والمتابعة خلال مشواري الطويل في الوصول إلى أعلى
المراتب العلمية ... أبا الطيب
إلى شركائي في العطاء والمثابرة للوصول إلى أهدافي العلمية ... إخوتي
إلى من كانت إشرافتهن واهتمامهن الدائم بي وبتحصيلي العلمي ... أخواتي
إلى من تابعن مشواري في الحياة العلمية والعملية ... وبقين إلى أن وصلت إلى شاطئ الهدف
.....صديقاتي
إلى الأشخاص والأماكن والأفكار التي دفعت للمضي قدما...و جميع من ساهم بتطوير أي
معلومة لدي علميًا وعمليًا ... وزرع فيّ التحدي والمثابرة للوصول إلى هدفي...وكل من وقف
معي وبجانبي للوصول إلى تألقي العلمي....أهدي هذا الإنجاز المتواضع.

الشكر والتقدير

أتقدم بوافر الشكر والتقدير لأستاذي الدكتور غسان دعاس، الذي شرفني بقبوله الإشراف على رسالتي، فأعطاني من جهده ووقته الكثير، والذي كان لأرائه وتوجيهاته الأثر الكبير في إنجاز هذا العمل.

كما وأشكر الأستاذ الدكتور طارق الحاج، والدكتور مفيد أبو زنط الذين لم يتوانوا عن تقديم النصيح والمساعدة حتى خرجت هذه الرسالة إلى حيز الوجود.

كما أتقدم بالشكر والتقدير إلى من قدم لي المساعدة لإخراج هذه الرسالة

الباحثة

الإقرار

أنا الموقعة أدناه مقدمة الرسالة التي تحمل العنوان :

أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات على الإيرادات الضريبية العامة لدولة
فلسطين خلال الفترة (2010-2014م)

أقر بأن ما اشتملت عليه هذه الرسالة إنما هو نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه
حيثما ورد، وأن هذه الرسالة ككل، أو أي جزء منها لم يقدم من قبل لنيل أية درجة علمية أو
بحث علمي لدى أي مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.

Declaration

The work provided in this thesis, unless otherwise referenced is the
researcher's own work, and has not been submitted elsewhere for any other
degree or qualification

Student's Name :

اسم الطالبة: نغمه فوزي عبد الفتاح مساعد

Signature:

التوقيع: نغمه فوزي

Date :

التاريخ: ٢٠١٥ / ١٢ / ٣٠

فهرس المحتويات

الرقم	الموضوع	الصفحة
	قرار لجنة المناقشة	ب
	الإهداء	ت
	الشكر والتقدير	ث
	الإقرار	ج
	فهرس الجداول	ذ
	فهرس الأشكال	ر
	قائمة المصطلحات	ز
	المخلص	ض
	الفصل الأول: مدخل إلى الدراسة	1
1.1	مقدمة الدراسة	2
1.2	مبررات الدراسة	4
1.3	مشكلة الدراسة	4
1.4	أهداف الدراسة	5
1.5	أهمية الدراسة	5
1.6	منهجية الدراسة	6
1.7	أسئلة الدراسة	7
1.8	حدود الدراسة	7
1.9	محددات الدراسة	7
1.10	متغيرات الدراسة	8
	الفصل الثاني : الإطار النظري للدراسة	9
	المبحث الأول :الضرائب الجمركية	10
2.1	المقدمة	10
2.2.1	تعريف الضريبة الجمركية والواقعة المنشأة لها وأهدافها	11
2.2.2	خصائص الضرائب الجمركية	13
2.2.3	علاقة الرسوم الجمركية بالضريبة	14
2.2.4	الصفة التشريعية للرسوم الجمركية	15

16	أهمية التشريع الجمركي وخصائصه	2.2.5
16	أقسام وأنواع الضريبة الجمركية	2.2.6
20	أهمية الرسوم الجمركية ودورها	2.2.7
20	التعرفة الجمركية أنواعها وقواعدها ومحتوياتها	2.2.8
22	التعرفة الجمركية في المناطق الفلسطينية	2.2.9
23	عناصر الوعاء الضريبي الجمركي وكيفية تحصيله	2.2.10
28	دائرة الجمارك وأهدافها وآلية عملها والصعوبات التي تواجهها	2.2.11
31	المبحث الثاني: قطاع المركبات في فلسطين	2.3
31	المقدمة	
33	إجراءات استيراد المركبات بشكل مباشر	2.2.1
34	إجراءات استيراد المركبات المستعملة	2.2.2
35	إجراءات عمليات استيراد أصناف المحركات	2.2.3
35	إجراءات نقل مركبات والمعدات الثقيلة من إسرائيل	2.2.4
38	إجراءات الإعفاءات الجمركية للمركبات	2.2.5
46	الدراسات السابقة	
53	الفصل الثالث: الطريقة والإجراءات	
54	المبحث الأول: التحليل الإحصائي	
54	المقدمة	3.1
54	منهجية الدراسة	3.2
54	مجتمع الدراسة	3.3
58	أداة الدراسة	3.4
59	صدق الأداة	3.5
59	ثبات الأداة	3.6
59	إجراءات الدراسة الميدانية	3.7
60	متغيرات الدراسة	3.8
61	المبحث الثاني: التحليل المالي للإيرادات الضريبية	
74	الفصل الرابع : تحليل أسئلة الدراسة ومناقشتها	
75	تحليل النتائج المتعلقة بالاجابة على اسئلة الدراسة	4.1

88	المعالجة الإحصائية	4.2
96	نتائج الدراسة	
100	توصيات الدراسة	
102	قائمة المصادر والمراجع	
108	الملاحق	
b	Abstract	

فهرس الجداول

الرقم	الجدول	الصفحة
1	توزيع مجتمع الدراسة حسب المؤهل العلمي	55
2	توزيع مجتمع الدراسة حسب التخصص	55
3	توزيع مجتمع الدراسة حسب المسمى الوظيفي	56
4	توزيع مجتمع الدراسة حسب عدد سنوات الخبرة	56
5	توزيع مجتمع الدراسة حسب الجنس	57
6	توزيع مجتمع الدراسة حسب العمر	57
7	توزيع مجتمع الدراسة حسب الدورات التدريبية	58
8	قيمه الإيرادات الضريبية للمركبات حسب نوعها "2010-2014"	62
9	أعداد المركبات التي تم استيراد خلال أعوام 2010-2014	64
10	الإيرادات الضريبية حسب نوع المركبة	65
11	أعداد المركبات المستوردة حسب نوعها خلال أعوام 2010-2014	67
12	إيرادات المركبات حسب بلد المنشأ خلال أعوام 2010-2014	69
13	أعداد المركبات حسب بلد المنشأ خلال أعوام 2010-2014	70
14	إيرادات المركبات حسب استخدام المركبة خلال أعوام 2010-2014	71
15	قيمة الإعفاءات وأنواعها وأعداد المركبات التي تم منحها الإعفاء 2010-2014	72
16	نسبة إيرادات الضريبية حسب نوع المركبة إلى الإيراد العام للمركبات خلال أعوام (2010-2014)	76
17	نسبة إيرادات المركبات حسب بلد المنشأ إلى الإيراد الكلي للمركبات	78
18	نسبة إيرادات المركبات حسب استخدام إلى الإيراد الكلي للمركبات	80
19	نسبة إعفاءات المركبات إلى الإيراد الكلي للمركبات	82
20	نسبة إيرادات المركبات إلى الإيراد العام الجمركي	85
21	نسبة الإعفاءات إلى الإيرادات العامة للدولة	87
22	رتبة درجة الاستجابة	88
23	درجة تقييم الاستبيان	89
24	متوسط إجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية لإجراءات التخليص الجمركي	90
25	متوسط إجابات أفراد عينة الدراسة والانحرافات المعيارية متابعة استخدام المركبات	93

فهرس الأشكال

الرقم	الشكل	الصفحة
1	أعداد المركبات المستوردة والضرائب الجمركية المتأتية منها	63
2	التمثيل البياني لنسب إيرادات المركبات حسب بلد المنشأ	78
3	التمثيل البياني لنسب إيرادات المركبات حسب استخدام المركبة	80
4	التمثيل البياني لنسبة إعفاءات المركبات إلى الإيراد الكلي للمركبات	83
5	التمثيل البياني لنسبة إيرادات المركبات إلى الإيراد العام الجمركي	85
6	التمثيل البياني لنسبة إعفاءات المركبات إلى الإيراد العام الجمركي	88

فهرس الملاحق

اسم الملحق	الصفحة
ملحق (1) استبانة الدراسة	109
ملحق (2) قائمة بأسماء المحكمين	114
ملحق رقم (3) نماذج الدراسة	115

مصطلحات الدراسة

1. **الضرائب الجمركية:** تفرض على السلع عند اجتيازها لحدود الدولة عند تصديرها أو استيرادها أكثرها انتشاراً ضرائب الواردات التي تعتبر كنوع من ضرائب الاستهلاك تفرض لسببان: تحقيق إيراد مالي للدولة، وحماية المنتجات الوطنية . (الكردي، 2007)

2. **اتفاق باريس الاقتصادي:** (البروتوكول الاقتصادي) وقعت منظمة التحرير الفلسطينية، وحكومة الجانب الإسرائيلي، بروتوكولا حول العلاقات الاقتصادية بينها عام 1994 في القاهرة، وأطلق عليه اسم اتفاقية باريس الاقتصادية، حيث أن المفاوضات التي أفضت إلى هذا الاتفاق جرت في العاصمة الفرنسية باريس، وينص على أن الأراضي الفلسطينية وإسرائيل تقع ضمن غلاف جمركي واحد، باستثناء قوائم سلعية يسمح للسلطة الفلسطينية باستيرادها من مصر والأردن وغيرها من الدول العربية خارج إطار التعرفة الجمركية والمواصفات الإسرائيلية وضمن حصص محدودة يعاد النظر فيها كل ستة أشهر وفقاً لاحتياجات السوق الفلسطينية، إلا أن إسرائيل رفضت إعادة النظر في هذه القوائم طوال العشر سنوات الماضية. (اتفاقية باريس الاقتصادية)

3. **شهادة المنشأ :** هي شهادة تصدر عن الغرفة التجارية للبلد المصدر تبين مكان صنع أو إنتاج البضاعة المراد تصديرها. تعتبر وثيقة ضرورية للتعرف على جنسية البضاعة بغية تقدير نسب الرسوم التي ستفرض عليها أو المعاملات التفضيلية التي ستمنح لها. تمكن شهادة المنشأ من التحكم في منع دخول السلع المقاطعة اقتصادياً أو الممنوعة .

تتنوع شهادات المنشأ بحسب البلد أو مصدر البضاعة:

الدول العربية

- الدول العربية التي تمنح السلطة الوطنية الفلسطينية PNA معاملة تفضيلية لبعض السلع فيما يخص الرسوم الجمركية. شهادة المنشأ الموحدة COO (وتقتضي هذه الاتفاقية تسهيل و تنمية التبادل التجاري بين الدول العربية).

- الدول العربية التي لا تمنح السلطة الوطنية الفلسطينية PNA إمتيازات تفضيلية فيما يتعلق بالرسوم الجمركية: شهادة المنشأ ثنائية الجانب COO.

دول الإتحاد الأوروبي وتسمى شهادة المنشأ بـ يورو 1 (EUR 1) و تندرج هذه الشهادة تحت الإتفاقية المشتركة بين بلدان الإتحاد الأوروبي .

ج.أما فيما يتعلق ببقية دول العالم، تقوم الغرفة التجارية بإصدار نموذج خاص،(الدول الإسلامية و الدول الأوروبية الغير عضو في الإتحاد الأوروبي و أمريكا الجنوبية و كندا و الصين). تقوم الغرفة التجارية بإصدار جميع شهادات المنشأ الخاصة بجميع الدول باستثناء دول الإتحاد الأوروبي. و يتم ذلك خلال يوم واحد و بتكلفة 0.02% من قيمة الفاتورة التجارية شريطة أن لا تقل عن 5 دينار أردني و لا تتجاوز تكلفتها 30 دينار أردني. في حين أن شهادة المنشأ الخاصة بالإتحاد الأوروبي يورو 1 أو EUR 1 تصدرها وزارة المالية الفلسطينية مجاناً و بدون رسوم. و تصادق وزارة الاقتصاد الوطني على شهادة المنشأ و يكون إصدارها مجاناً.(قانون الجمارك الأردني)

4. شهادة المنشأ الخاصة بالتصدير للاتحاد الأوروبي: EUR 1 تنص اتفاقية التجارة الحرة الموقعة بين منظمة التحرير الفلسطينية والاتحاد الأوروبي على أن البضائع التي تحمل شهادة منشأ ستستفيد من العبور بدون رسوم جمركية، وتسمى شهادة المنشأ يورو 1 وهي إثبات على أن السلع مسموح لها بان تعامل بدون رسوم جمركية لأنها تستوفي قواعد المنشأ الأوروبية ومجموعة الايفتا والتي تضم كلاً من سويسرا و النرويج وايسلندا. ويتم الحصول على هذه الوثيقة من دائرة الجمارك و وزارة المالية و الغرفة التجارية. حيث تضع الغرفة التجارية رسوما بمعدل 0.002% من قيمة الفاتورة التجارية، و تطبع هذه الشهادة باللغة الإنجليزية ويجب ان تتضمن توقيع المُصدر و ختمه. وحتى يتم اعتمادها يجب أن تُختم من دائرة الجمارك و وزارة المالية و يكون هذا الختم بناءً على ما جاء في يورو 1. وتعتبر كل من دائرة الجمارك و وزارة المالية مخولة بالتحقق من مصدر البضائع في الشركة قبل ختم يورو 1. ويتم ذلك بدون رسوم من قبل دائرة الجمارك و وزارة المالية. ويُستخدم نموذج يورو 1 للتصدير لدول ايفتا

تحت نفس الاجراءات. وللحصول على معاملة بدون رسوم جمركية تُرفق الفاتورة التجارية و قائمة التعبئة بشهادة المنشأ يورو1. (قانون الجمارك الأردني)

5. نظام التحكم في ائزان السيارة (ESP) ، وهو تطور لنظام منع غلق العجلات (ABS) ونظام منع انزلاق العجلات (TCS) والنظام مصمم لاكتشاف الفرق بين مدخلان التحكم من السائق ورد الفعل الحاصل من السيارة، فعندما يكتشف أن هناك فرق يقوم النظام بالتدخل عن طريق تفعيل الفرملة للعجلة التي عن طريقها يتم تصحيح مسار السيارة . وهذا النظام مصمم لتحسين ائزان السيارة خصوصا في المنعطفات الحادة وعلى الطرق ذات الأسطح الزلقة والتلاصق الضئيل وجعل التوجيه سليما كما يريد السائق. ويستخدم النظام العديد من الحساسات ووحدة تحكم (كمبيوتر) ويمكن لوحدة التحكم العمل للحيلولة دون وقوع توجيه زائد أو ناقص للسيارة عن طريق تقليل القدرة عن المحرك أو تطبيق الفرامل.نظام التحكم بالسيارة ESP يعتمد على نظام البريك بالسيارة كوسيلة لتوجيه السيارة . فالتدخل عن طريق الفرامل وهو توجيه الفرملة إلى احد العجلات (مثل العجلة الخلفية اليسرى للتغلب على مشكلة التوجيه الناقص أو العجلة الأمامية اليمنى خلال التوجيه الزائد) للوصول إلى الهدف الأمثل للائزان لا يقوم النظام فقط باستخدام الفرامل ولكن يمكنه أيضا التدخل من ناحية المحرك لتعجيل العجلات غير المفرملة. (<http://www.thecartech.com>)

أجزاء هذا النظام

_أجزاء نظام الفرامل التقليدي بالسيارة ESP

_ أجزاء نظام أل ABS

_حساس عجلة القيادة (الستيرنج)

_حساس حركة السيارة حول محورها الرأسي مع حساس لقياس التعجيل الجانبي.

6. **البيان الجمركي:** وثيقة رسمية يعدها وكلاء تخليص معتمدون يقومون بتخمين واحتساب الرسوم الجمركية والضرائب التي ستقوم بجبايتها السلطات الجمركية. ويجب إعداد البيان الجمركي بشكل دقيق ومطابق لبيان حمولة الباكسة الذي يتم تقديمه من قبل شركة النقل للسلطات الجمركية تقاديا لغرامات جمركية. (فليفله، 2010).

7. **فاتورة تجارية:** فاتورة تبين كمية وقيمة البضائع المرسلية ومواصفاتها وشرط التسليم المقترن بالسعر وتصدر عن المصدر وتصدق من قبل الغرف التجارية. (فليفله، 2010).

8. **بوليصة شحن:** وثيقة تصدرها الشركة الناقلة وهي عبارة عن عقد نقل بين المصدر والشركة الناقلة وتبين ميناء الشحن وميناء الوصول ووسيلة النقل وأجرة الشحن وكيفية دفعها. وتعتبر بوليصة الشحن تأكيدا من قبل الشركة الناقلة باستلام البضاعة في عنابر السفينة، وهي أيضا عقد تملك للجهة المصدرة إليها حيث تصف البوليصة البضاعة والجهة المرسلية إليها. (حافظ، 2005).

9. قائمة تعبئة

وثيقة يصدرها المصدر وتبين محتويات كل طرد ورقمه، وزن الشحنة، اسم المستورد، ورقم الفاتورة التجارية، وتصف المنتجات ومواصفاتها بدقه . (الخالدي، 2003) .

أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات على الإيرادات الضريبية العامة لدولة فلسطين خلال الفترة (2010-2014م)

إعداد

نعيمه مساعيد

إشراف

د. غسان دعاس

الملخص

إن الإيرادات الضريبية تمثل موردًا أساسيًا للخرينة العامة سواء أكانت ضرائب مباشرة كضريبة الدخل أو ضرائب غير مباشرة كالضرائب على الاستهلاك ومن أهمها الضريبة الجمركية على المركبات التي تمثل جزء مهم من مصادر الإيرادات الضريبية للدولة .

وتهدف هذه الدراسة للتعرف على الضرائب الجمركية المفروضة على المركبات، وآلية عمل دائرة الجمارك قطاع المركبات، ومدى فعالية إجراءات العمل والمتابعة في دائرة جمارك المركبات التعرف على التشريعات والقوانين الفلسطينية حول ضريبة الجمركية وخاصة المفروضة على المركبات، و التعرف على أبعاد اتفاق باريس الاقتصادي وأثره على آلية جباية الضريبة، وما هي النسبة التي تشكلها إيرادات قطاع المركبات من حجم الإيرادات الجمركية للدولة.

ومن أجل تحقيق أهداف الدراسة و الإجابة عن أسئلتها قامت الباحثة بإتباع المنهج الوصفي التحليلي، وتم الحصول على المعلومات والبيانات الأولية عن طريق الاستبانة التي تم تصميمها لهذا الغرض، وتم توزيع 32 استبانة والتي تمثل مجتمع الدراسة بالكامل، بمعنى أنه تم عمل مسح شامل لمجتمع الدراسة والذي تمثل ب موظفي ضريبة الجمارك قطاع المركبات والذين لهم علاقة وصلة بالمركبات في (رام الله ونابلس وجنين) وتم استعادة 32 استبانة أي بنسبة (100%)، كما تم الحصول على البيانات من دائرة القيمة المضافة والجمارك والمكوس في رام الله من عام (2010-2014) للتحقق من أهمية إيرادات المركبات ودورها في تمويل خزانة الدولة وتم تحليل هذه البيانات المالية واستخراج النسب والمقارنة بينها .

بالإضافة إلى ذلك تم جمع البيانات اللازمة من المصادر الثانوية وهي الكتب والمراجع وسجلات.

وقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها :

- عدم وجود قانون ضريبي ينظم العمل بقطاع المركبات حيث يخضع هذا القطاع إلى عدة قوانين ضريبية منها قانون الجمارك 1963، دليل الإجراءات مكتب الجمارك والمكوس، قانون المرور، قانون تشجيع الاستثمار، قانون حقوق ذوي الاحتياجات الخاصة، القرارات الداخلية الصادرة من مكاتب الجمارك خاصة بذلك القطاع .

- تعتبر ضريبة الشراء المفروضة على المركبات مرتفعة جدا مقارنة بالوضع الاقتصادي الفلسطيني مما تشكل عبئا على كاهل المستهلك الفلسطيني حيث تصل قيمة المركبة في النهاية إلى ضعفي أو ثلاثة أضعاف قيمتها في بلد المنشأ .

- شكلت الإيرادات المتأتية من قطاع المركبات من عام (2010-2014) ما نسبة (17%-31%) من حجم الإيراد العام الجمركي وهذا يدل على أهمية قطاع المركبات بالنسبة للإيرادات العامة للدولة.

- في الآونة الأخيرة تم اكتشاف تجاوزات من قبل المنتفعين بالإعفاءات حيث تم ضبط أكثر من مركبة تحمل رقم (31) الممنوحة لذوي الاحتياجات الخاصة يقودها أشخاص معافين تماما مقابل مبالغ مالية أو يتم شراءها بموجب وكالات خاصة ،حيث تم ضبط بعض المركبات وسحب الإعفاء منهم ومصادرة المركبة.

وقد خلصت الدراسة إلى مجموعة من التوصيات أهمها:-

- يجب توفر قانون ضريبي خاص بقطاع المركبات المستوردة والضرائب المباشرة والغير مباشرة والقيمة المضافة.

- المطالبة بوجود نظام محوسب بين مختلف الوزارات المسؤولة عن عملية منح الإعفاءات لتفادي حدوث ازدواجية في قرارات بين الجهات المختصة "إي وجود قاعدة بيانات موحدة

- العمل على تخفيض ضريبة الشراء على المركبات المستوردة

- وجود عقوبات صارمة ضد المخالفين للتعليمات واللوائح التنفيذية .

الفصل الأول

مدخل إلى الدراسة

- 1.1 مقدمة الدراسة
- 1.2 مبررات الدراسة
- 1.3 مشكلة الدراسة
- 1.4 أهداف الدراسة
- 1.5 أهمية الدراسة
- 1.6 منهجية الدراسة
- 1.7 أسئلة الدراسة
- 1.8 حدود الدراسة
- 1.9 محددات الدراسة
- 1.10 متغيرات الدراسة

1.1 المقدمة

تمثل الإيرادات الضريبية مورداً أساسياً للخزينة العامة لكل دولة فهي تعطي للسلطة العامة أو الحكومة الفرصة للقيام بدورها المطلوب في الحياة الاقتصادية والاجتماعية، على هذا أصبحت الضريبة من أهم الموارد العامة في الدولة الحديثة لما تؤديه من وضع جانب من نشاط الفرد في خدمة المجتمع بطريقة تتحرى العدالة، ومن دون أن تلحق ضرراً قد يؤدي إلى التأثير السلبي على الناتج القومي، ولكي تؤتي الالتزامات الضريبية أكلها وتصبح حقيقية تمكن الحكومة من القيام بمهامها فلا بد أن تتجح الأجهزة الرسمية الحكومية في تأدية واجباتها في مجال الجباية والتحصيل، كما أن وزارة المالية بينت واجبات الممول بطريقة واضحة لكي تمنعه من التهرب الضريبي. (العمر، 2002)

ولقد بدأت السلطة الوطنية الفلسطينية بإدارة الأنظمة الضريبية في المناطق التابعة لها وفق الاتفاقية أوسلو واستندت أيضاً إلى اتفاقية باريس الاقتصادية منذ عام 1994، وقد استندت أيضاً بإدارتها الضريبية إلى القوانين والأنظمة والأوامر العسكرية التي كانت مطبقة من قبل الاحتلال الإسرائيلي قبل هذا التاريخ.

وبناء على الوضع الجغرافي والحدودي للسلطة الفلسطينية عقب اتفاقية أوسلو فقد استندت بالتعامل في السياسة الخارجية إلى بنود اتفاقية باريس الاقتصادية والتي حددت أهم الأسس ما بين السلطة الفلسطينية والعالم الخارجي من جهة والجانب الإسرائيلي من جهة أخرى. (حميض، 2006)

وتصنف الضرائب بشكل عام كإحدى مصادر تمويل الموازنة العامة للدولة إلى صنفين الضرائب المباشرة، وضرائب الغير مباشرة والتي تشكل الجزء المهم والأكبر من هذه الإيرادات، ومن أهم الضرائب غير المباشرة الإيرادات الجمركية لقطاع المركبات.

تحتل ضرائب الجمارك أهمية خاصة في الوقت الراهن، ومن أهم الجهود الدولية التي ترمي إلى استكمال حلقات النظام التجاري الدولي متعدد الأطراف وتكمن هذه الأهمية من خلال عدة عناصر وهي : (الرحالة، 2012) .

1. للجمارك دور مهم في التجارة الدولية، فكل عملية تجارية لها مدخلين جمركيين، أحدهما عند مرحلة التصدير، والآخر عند عملية الاستيراد، حيث أن الطريقة التي تدار بها الجمارك ذات تأثير ملموس على حركة تدفق السلع والخدمات عبر الحدود الدولية والسياسية لدول العالم المختلفة (المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2006) .

2. تعتبر الجمارك مؤسسة حكومية تقوم بالعديد من الوظائف وتأتي في مقدمتها تنفيذ السياسة الحكومية، وتشكل الجمارك في الدول النامية مصدرا هاما من مصادر توليد الموارد العامة لموازنة الدولة، وتسهيل ومراقبة حركة انسياب السلع والنقد من وإلى داخل الدولة، وحماية اقتصاديات البلاد، وحماية إيراداتها المالية، ومكافحة التهريب بأشكاله المختلفة، والإدارة الرئيسية لتطبيق سياساتها التجارية بأدواتها وأهدافها المختلفة. (فليفل، 2010) .

3. يقع على الجمارك عدة مسؤوليات جديدة، ومنها الاعتماد عليها في تطبيق قوانين حماية الملكية الفكرية، ومراقبة إدخال النفايات السامة، والمواد الخطرة، ومصدر لإقرار العديد من المعطيات والقيود غير جمركية. (الرحالة، 2012) .

وتعرف الرسوم الجمركية: بأنها ضرائب تفرض على السلع المستوردة، وقد تأخذ الرسوم شكل ضرائب قيمية تقدر بنسبة مئوية من قيمة السلعة، أو شكل مبلغ ثابت يفرض على السلعة مهما كانت قيمتها وتعرف هذه باسم الضرائب النوعية، والغرض من الرسوم الجمركية هو جمع الإيرادات للحكومة وحماية المنتجين المحليين من المنافسة الأجنبية.

(أبو صلاح، 2013)

وتتعدد الضرائب الجمركية التي تفرض على الواردات بتعدد أغراضها، وأسسها التشريعية، وأسعارها، وبعدها الزمني، غير أنها تتفق جميعاً من حيث وجودها ضمن السياسة الجمركية المتكاملة الأهداف في ظل الإستراتيجية العامة للدولة. (فليفل، 2010)

ومن أهم الضرائب الجمركية التي تعمل على تمويل الموازنة العامة للدولة هي الرسوم الجمركية المفروضة على قطاع المركبات في دولة فلسطين، حيث تحتل المرتبة الثالثة من حيث الأهمية النسبية مقارنة بالضرائب الأخرى وتأتي في المقدمة الضرائب المفروضة على المحروقات و التبغ. حيث أن الإيرادات المتأتية من قطاع المركبات هي محور هذه الرسالة لما تشكله من أهمية كبيرة في تمويل موازنة الدولة وتحقيق أهدافها المختلفة .

1.2 مبررات الدراسة

تم اختيار هذه الدراسة لمبررات عدة منها :

1. ندرة بحوث والدراسات التي تناولت موضوع الدراسة خاصة في مجال جمارك المركبات.

2. ضرورة معرفة مدى مساهمة وأثر الإيرادات المتأتية من قطاع جمارك المركبات على الإيرادات العامة لدولة فلسطين ومدى مساهمتها في تمويل المالية العامة للدولة.

3. قد تساهم هذه الدراسة بنتائجها وتوصياتها في العمل على الاستفادة من الإيرادات الجمارك المتأتية من قطاع المركبات في العمل على تنفيذ الدولة لسياساتها الضريبية وتحقيق أهدافها المتعددة.

1.3 مشكلة الدراسة

تعاني الخزينة الفلسطينية من انخفاض حجم إيراداتها الضريبية وخاصة في الآونة الأخيرة، ومن ضمن هذه الإيرادات الضريبية ضريبة الجمارك على قطاع المركبات، وقد ركزت الباحثة على الإيرادات الجمركية الخاصة بالمركبات لما لها من تأثير إيجابي ومباشر على الموازنة العامة للدولة، يمكن صياغة مشكلة الدراسة بالسؤال الرئيسي التالي :

هل يوجد تأثيرا إيجابيا للإيرادات الجمركية الخاصة بقطاع المركبات على الموازنة العامة لدولة فلسطين خلال الفترة (2010-2014 م)؟

1.4 أهداف الدراسة

من خلال هذه الدراسة تسعى الباحثة لتحقيق عدة أهداف منها :-

1. التعرف على ضريبة الجمارك وما هي وأنواعها وأقسامها.
2. التعرف على القوانين والسياسات الجمركية المطبقة في فلسطين الخاصة بضرائب المركبات.
3. التعرف على كيفية احتساب الضريبة على قطاع جمارك المركبات .
4. التعرف على مدى فعالية إجراءات العمل المتبعة في دائرة ضريبة الجمارك في قطاع المركبات .
5. التعرف على أبعاد اتفاق باريس الاقتصادي وأثره على آلية جباية الضريبة الخاصة بالمركبات
6. التعرف على أهم الإعفاءات الضريبية الممنوحة في ضريبة جمارك قطاع المركبات، ومن هي الفئات المستفيدة من الإعفاء؟ ومتى يجب سحب الإعفاء وإلغاءه؟
7. التعرف على حجم الإيرادات الضريبية المتأتية من قطاع جمارك المركبات خلال فترة 2010-2014 م .
8. التوصل إلى عدد نتائج وتوصيات للمساعدة في حل هذه المشكلة .

1.5 أهمية الدراسة

لقد احتلت الضرائب بشكل عام، مركزا مميزا في الدراسات المالية فالضريبة كانت ولم تزال الوسيلة الرئيسية والمهمة التي تحقق أهداف الدولة، ليس فقط على اعتبارها إحدى المصادر الرئيسية للتمويل، وإنما أيضا وسيلة فاعلة تمكن الدولة من التدخل في الحياة الاقتصادية والاجتماعية والعمل على تحقيق أهدافها، وكذلك أيضا في دولة فلسطين حيث تحتل الإيرادات الضريبية مركز الصدارة في رفد خزانة الدولة بالأموال اللازمة لتغطية أعبائها ونفقاتها المالية ومن أهم هذه الإيرادات هي ضريبة الجمارك وخاصة قطاع المركبات حيث

تشكل نسبة مرتفعة من حصيله إيرادات الدولة وتأتي في المرتبة الثالثة بعد الإيرادات المتأتية من سلعة المحروقات والتبغ "الدخان" في تمويل الخزانه العامة للدولة، حيث أصبحت المركبة من السلع الضرورية في المجتمع ولا يمكن الاستغناء عنها.

1.6 منهجية الدراسة

حتى يتسنى للباحثة عرض مشكلة الدراسة وتحقيق أهدافها المتعلقة بمدى تأثير إيرادات جمارك المركبات على الإيرادات الضريبية، ولما لهذا الموضوع من أهمية تتبع من اعتماد الخزينة الفلسطينية على إيرادات هذا النوع من الضرائب، ولحساسية البيانات والإحصاءات المتعلقة بالأنواع المختلفة من الضرائب غير المباشرة خاصة جمارك المركبات، اعتمدت هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وتم الاعتماد على نوعين من المصادر :-

1. المصادر الثانوية: حيث سيتم جمع البيانات والمعلومات من المراجع العلمية والأدبيات ذات العلاقة، إضافة إلى القوانين والأنظمة السارية والاتفاقيات والمقابلات التي تتصل بموضوع الدراسة، والتي تشكل الجزء النظري من الدراسة .
2. المصادر الأولية: تم الحصول عليها من خلال التحليل المالي لأرقام الضرائب المفروضة على قطاع المركبات المتوفرة لدى ضريبة القيمة المضافة والجمارك والمكوس في رام الله خلال أعوام (2010-2014)، بإضافة إلى تصميم استبيان الذي تم توزيعه على موظفي قطاع المركبات في كل من (رام الله ونابلس وجنين) وتم إجراء تحليل إحصائي ملائم باستخدام برامج تحليل متخصصة في هذا المجال.

1.7 أسئلة الدراسة

تسعى هذه الدراسة للإجابة عن الأسئلة التالية :

1. هل نوعية المركبات دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟
2. هل لبلد منشأ المركبة دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟
3. هل للهدف العام من استخدام المركبة دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟
4. هل الإعفاءات الممنوحة للمركبات تؤثر على الإيرادات الضريبية لقطاع جمارك المركبات زيادة أو نقصاناً؟
5. هل الإيرادات الضريبية للجمارك لها مساهمة فاعلة في إيرادات الدولة العامة؟
6. هل إجراءات تخليص المركبات لها دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟
7. هل متابعة استخدام المركبات لها دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟

1:8 حدود الدراسة

1. الحدود الزمانيه: حيث اقتصرت الدراسة على تحليل الإيرادات المتأتية من قطاع جمارك المركبات خلال الفترة (2010-2014).
2. الحدود المكانية: حيث اقتصرت الدراسة على ضريبة الجمارك قطاع المركبات في الضفة الغربية فقط وخاصة (رام الله، جنين، نابلس).
3. الحدود البشرية: حيث اقتصرت الدراسة على موظفي قسم الجمارك قطاع المركبات.

1:9 محددات الدراسة

1. صعوبات في الحصول على المعلومات المالية من دائرة ضريبة القيمة المضافة والجمارك والمكوس في رام الله "سبب أنها معلومات سرية ولا يجوز الاطلاع عليها".

1:10 متغيرات الدراسة

المتغيرات المستقلة

- أ- نوعية المركبة: الشكل المميز للمركبة الذي يحدد استعمالها مثل (حافلة).
- ب- بلد المنشأ: ويقصد به الدول التي قامت بإنتاج المركبة وصناعتها دولة عربية أو دولة أوروبية ويوجد لكل دولة رمز مميز يدل عليها .
- ت- الغرض من استخدام المركبة (خاص، عام، شحن): هل يتم استخدام المركبة شخصي أو عام "مركبات النقل العام" .
- ث- إجراءات التخليص: هي معاملات والشكليات التي تتضمن دفع الرسوم وإبراز الوثائق والمستندات الجمركية اللازمة لتخليص البضاعة المستوردة بعد إنزالها في نقطة التفتيش الجمركية جوية أو بحرية أو برية .
- ث- متابعة الاستخدام: قيام الجهات المختصة بمتابعة المركبات بعد تسليمها لأصحابها هل تم استخدامها للغرض المخصصة من أجله أم لا .
- ج- الإعفاءات: عدم خضوع المركبة لرسوم الجمركية ويتم منحها لبعض الفئات في المجتمع مثل (ذوي الاحتياجات الخاصة، والاستثمار، والسلطة).
- المتغير التابع: أثر إيرادات الجمارك من قطاع المركبات على حجم العائدات الضريبية للدولة .

الفصل الثاني

الإطار النظري

- 2.1 المقدمة
- 2.2 المبحث الأول: الضرائب الجمركية
 - 2.2.1 تعريف الضريبة الجمركية وواقعة المنشأة لها وأهدافها
 - 2.2.2 خصائص الضرائب الجمركية
 - 2.2.3 علاقة الرسوم الجمركية بالضريبة
 - 2.2.4 الصفة التشريعية للضرائب الجمركية
 - 2.2.5 أهمية التشريع الجمركي وخصائصه
 - 2.2.6 أقسام الضريبة الجمركية وأنواعها
 - 2.2.7 أهمية الرسوم الجمركية
 - 2.2.8 التعرف على الجمركية أنواعها وقواعدها ومحتوياتها
 - 2.2.9 التعرف على الجمركية في المناطق الفلسطينية
 - 2.2.10 عناصر الوعاء الضريبي الجمركي وكيفية تحصيله
 - 2.2.11 دائرة الجمارك أهدافها إليه عملها والصعوبات التي تواجهها
- 2.3 المبحث الثاني: قطاع المركبات في فلسطين
 - 2.3.1 إجراءات استيراد المركبات بشكل مباشر
 - 2.3.2 إجراءات استيراد المركبات المستعملة والقطع
 - 2.3.3 إجراءات استيراد أصناف المحركات
 - 2.3.4 إجراءات نقل المركبات والمعدات الثقيلة من إسرائيل
 - 2.3.5 إجراءات الإعفاءات الجمركية للمركبات
 - الدراسات السابقة

المبحث الأول الضرائب الجمركية

2:1 المقدمة

قد ادخل الاحتلال الإسرائيلي الضرائب الجمركية سنة 1967، وفرضت بموجب قانون الضرائب على المنتجات المحلية لسنة 1963 رقم 16 وقانون الجمارك والضرائب سنة 1962 وتفرض على قيمة الواردات وبموجب اتفاق باريس الاقتصادي ويسمح للسلطة الوطنية أن تعدل النسب على السلع المدرجة في قائمتين تم تحديدهما في البروتوكول الاقتصادي في الاتفاقية الموقعة مع إسرائيل، ومنذ أن قامت إسرائيل باحتلال الضفة الغربية في سنة 1967 تم ضمها في اتحاد جمركي بشكل قسري وبصورة جزئية معها، بحيث كانت التعريفات الجمركية المفروضة في إسرائيل هي نفسها التي تطبق في فلسطين المحتلة، إلا أنه لم يكن يسمح بتسويق المنتجات الفلسطينية إلى إسرائيل أو العالم الخارجي بسهولة وفي الوقت الذي كانت إسرائيل تضع العراقيل أمام المنتجات الفلسطينية كانت تروج المنتجات الإسرائيلية بدون قيود في الأراضي الفلسطينية، وفي عام 1994، بعد توقيع بروتوكول باريس الاقتصادي بين منظمة التحرير الفلسطينية وإسرائيل جرى تعديل بسيط على هذا الوضع، حيث أصبح نظام التبادل التجاري بين فلسطين وإسرائيل مزيجاً بين الاتحاد الجمركي والمنطقة الحرة، فالاتفاق أعطى السلطة الحرة في تحديد التعريفات الجمركية لبعض الأصناف يتم استيرادها من الأردن ومصر ودول عربية أخرى وهذه الأصناف تم تحديدها مسبقاً وتحتوي هذه القوائم على سلع ضرورية لبرامج التنمية والأعمار وأن هذه السلع تستورد من دول لها علاقة خاصة مع فلسطين، وما يزيد عن الكميات المحددة في هذه القوائم تخضع للنسب وفقاً للمعدلات الإسرائيلية وما يطرأ عليها من تعديلات. (الخطيب، 2006).

وباستثناء تلك الأصناف المحددة، سيتم إتباع التعريفات الإسرائيلية المعمول فيها في إسرائيل. وبموجب الاتفاق فإن الجمارك والضريبة المضافة المفروضة على السلع التي تدخل البلاد ومقصدتها أراضي دولة فلسطين مكان الاستهلاك تؤول إليها دولة الفلسطينية، وطالما أن نقطة الاستهلاك هي التي تحدد من له الحق في الجمارك المدفوعة، إذن حتى لو كان المستورد إسرائيلي ومقصد البضاعة أراضي دولة فلسطين فإن الجمارك تكون من حق دولة فلسطين،

ولكن إذا قام تاجر فلسطيني بشراء بضاعة مستورده ولم يحدد مصبها النهائي من تاجر إسرائيلي بموجب فاتورة مقاصة عادية فإن السلطة تفقد الحق في الحصول على الرسوم الجمركية، وأن مثل هذه الممارسات تفقد دولة مبالغ طائلة لها حق فيها طالما أن البضاعة استهلكت في أراضي الفلسطينية وتفرض الرسوم الجمركية على السلع المستوردة بما في ذلك رسوم التأمين والشحن والتي تمر من خلال المعابر التي جميعها تحت السيطرة الإسرائيلية، ويجري تحصيلها من قبلهم وفقا للمعدلات السارية في إسرائيل ويتم بعد ذلك تحويل الجباية الجمركية لدولة فلسطين، وتمتاز هذه الرسوم بوفرة حصيلتها خاصة في فلسطين وذلك لضخامة المواد المستوردة وهي تشكل نسبة مرتفعة من الإيرادات الضريبية، وتحكم إسرائيل بشكل مطلق في حركة مرور البضائع، وتجبرها لخدمة أهدافها واقتصادها دون أي مراعاة للجانب الفلسطيني وفي سبيل ذلك لا تتوانى عن تكبيد التجار الفلسطينيين خسائر مادية فادحة واحتجاز البضائع المستوردة من الخارج في الموانئ الإسرائيلية، فالمستورد الفلسطيني يواجه عدة مشاكل عند استيراد السلع لا يواجهها المستورد الإسرائيلي ويمكن إجمالي هذه المشاكل فيما يلي:

- الإجراءات الأمنية المطولة التي تزيد من التكلفة.

- تكلفة النقل المرتفعة بحيث لا يسمح للشاحنات الفلسطينية دخول الموانئ الإسرائيلية مما يضطر المستورد اللجوء إلى نقل السلع المستوردة بواسطة شاحنات إسرائيلية تحمل لوحة صفراء بتكلفه مرتفعه.

- لا يستطيع المستورد الفلسطيني اللجوء إلى مخلص فلسطيني لتخليص البضاعة المستوردة من الموانئ مما يدفعه إلى اللجوء إلى مخلصين إسرائيليين مما يزيد من التكلفة التي يتحملها المستورد الفلسطيني .(منشورات جامعة القدس المفتوحة، 1998)

2.2.1 تعريف الضرائب الجمركية والواقعة المنشأ لها وأهدافها

تعتبر الضرائب غير المباشرة مؤشر لقياس المقدرة التكاليفيه للمكلف، إي أن الإنفاق يجب أن يتناسب مع دخل المكلف، ويعتبر مؤشرا عن مقدار الدخل، الضرائب غير المباشرة

تصيب مظاهر الثروة وتداولها في صور الإنفاق، وحيث أنه يجب التمييز بين الإنفاق الاستهلاكي والاستثماري وحيث يعتبر الإنفاق الاستهلاكي من ضمن الضرائب على الإنفاق أما الاستثماري فيعتبر من ضمن الضرائب على رأس المال، وتعتبر الضرائب الجمركية من أنواع الضرائب على الاستهلاك وتعرف بأنها: الضريبة إلزامية نقدية التي تفرض على السلع عند استيرادها أو تصديرها وتخضع هذه الضريبة لسياسة الاستيراد والتصدير التي تتبعها الدولة وتقسّم إلى الضرائب على الواردات والضرائب على الصادرات . (الكردي، 2007)

الواقعة المنشأة للضرائب الجمركية

يقصد بالواقعة المنشأة للضريبة وهو الحدث التي تستحق عليه الضريبة، وبالنسبة للضرائب الجمركية يتمثل في اجتياز البضائع المستوردة أو المصدرة لحدود الدولة، ويقصد بذلك أن الضريبة الجمركية على البضائع المستوردة تستحق عند ورود البضاعة واجتيازها الخط الجمركي للدولة، ولكنها لا تحصل إلا عند الإفراج عن هذه السلع والبضائع من الدائرة الجمركية لميناء الوصول، وأيضاً عند تصدير البضائع واجتيازها الخط الجمركي للدولة تفرض الضريبة على الصادرات في حالة خضوعها للضريبة . (حماد، لا يوجد تاريخ)

أهداف ودوافع فرض الضرائب الجمركية

لماذا تلجأ الدول إلى فرض الضرائب الجمركية على الواردات القادمة أو الصادرات ؟ هل هناك أسباب اقتصادية أو غير اقتصادية تدفع هذه الدول لفرض هذه الضرائب والتضحية بالمكاسب والأرباح التي يمكن تحقيقها من حرفة التجارة؟ يوجد عدد من مبررات والأهداف تحتم على الدول فرض تلك القيود ووضع هذا النوع من الضرائب هي :

1. تسهيل حركة التجارة بين الدول .
2. مراقبة حركة السلع والخدمات ووسائل النقل .

3. مكافحة التهريب بمنع الاتجار غير المشروع والذي يؤثر على التجارة الشرعية كما يؤثر على خزينة الدولة .

4. المساهمة في حماية المجتمع المحلي والبيئة من الأخطار المختلفة مثل "المخدرات والأسلحة والمواد الملوثة للبيئة " .

5. المساهمة في منع النشاطات غير المشروعة من خلال التعليمات والقوانين .
(الرشدان، 2010)

6. هدف اجتماعي: حيث تفرض ضرائب مرتفعة على بعض السلع الضارة بالمجتمع أو الترفيهية مثل "السجائر، والمشروبات الروحية، والمركبات" مما يؤدي ذلك إلى تخفيض الاستهلاك من هذه السلع ، واستخدام حصيلة الضريبة إلى توفير الخدمات العامة والأساسية للمواطنين من جهة أخرى، وإعفاء السلع الأساسية للمواطنين من رسوم جمركية أو تخفيضها ليستطيع المواطن شراءها من مختلف طبقات المجتمع .

7. هدف اقتصادي "حمائي": ويقصد به أن تقوم الدولة بفرض الضرائب بغرض حماية صناعاتها الوطنية الناشئة عن طريق فرض ضريبة مرتفعة على ما يقابلها من السلع ، أو تشجيع الاستثمار في المناطق النائية عن طريق منحها الإعفاءات الخاصة .

8. هدف مالي "تمويلي": ويطلق عليه الهدف التاريخي للضريبة، حيث أن الدولة تقوم بفرض الضريبة للحصول على الإيرادات لتمويل نفقاتها وتوفير الخدمات العامة ولأغراض التنمية، ولكن هذا الهدف قد تراجعت أهميته في السنوات الأخيرة في دول النامية والمتقدمة على حد سواء. (عثمان، 2008)

2.2.2 خصائص الضريبة الجمركية

تتميز الضرائب الجمركية بعدة خصائص وسمات منها :

1. ضريبة غير مباشرة: وهي الضريبة التي يمكن نقل عبئها إلى الآخرين (حيث يحمل المستورد قيمة الضريبة للسلع عند بيعها للآخرين) . (الهدد، 2010)

2. **ضريبة عينية وليست شخصية:** أي أن الضريبة الجمركية تفرض على العنصر الخاضع للضريبة بأكمله "السلع المستوردة من الخارج وبعض السلع المصدرة من الداخل " ومهما بلغت قيمته، ويقوم المستهلك بدفعها دون مراعاة للأحوال الشخصية والعائلية ومراعاة القدرة ألتكليفه له، ولا تخصم منها إي إعفاء إلا بوجود نص قانوني وبشكل استثنائي. (عثمان، 2000)
3. **ضريبة غير سنوية:** حيث تفرض الضريبة عند عبور السلع المستوردة إلى داخل البلاد في إي وقت من أوقات السنة ومهما تعددت وتكررت مرات العبور أثناء السنة المالية، ولا ترتبط الضريبة بانتهاء السنة المالية للممول. (عثمان، 2007)
4. **ضريبة قيمية ونوعية:** حيث يفرض الضريبة بنسبة مئوية من قيمة السلعة وفقا لجدول التعرف الجمركية، نوعية إي تفرض على السلع حسب نوعها وحجمها ووزنها. (مرجع سابق)
5. **ضريبة اقتصادية سهلة التحصيل:** حيث يتم تحصيل الضريبة عند دخول السلع الحدود الجمركية للدولة ولذلك يتم استيفاء رسومها بشكل أسرع وتتسم حصيلتها بالوفرة، كمان أنها لا تحتاج إلى وقت وجهد كبير لتحصيلها لذلك تتصف بالضريبة الاقتصادية. (مرجع سابق)

2.2.3 علاقة الرسوم الجمركية بالضريبة

الرسوم الجمركية هي: عبارة عن ضرائب تفرض على بعض السلع عند اجتيازها الحدود الإقليمية، وتفرض هذه الضرائب إما بمناسبة عبور السلع الأجنبية الحدود إلى داخل الدولة ويطلق عليها في هذه الحالة "ضريبة الواردات"، أو تفرض بمناسبة عبور السلع الوطنية الحدود إلى خارج الدولة، ويطلق عليها في هذه الحالة ضريبة الصادرات (حافظ، 1997)، والضريبة الجمركية تعتبر ضريبة غير مباشرة أو من ضرائب الإنفاق فهي ضريبة بمعنى الكلمة تفرض بمجرد إقرارها وفقاً للقواعد الدستورية، وتختلف البلدان في تسمية هذه الضرائب فقد يطلق عليها لفظ رسوم أو ضرائب، ولكن هنا الاختلاف في المسمى وليس في المضمون. (عشماوي، 2007)

وتعتبر الرسوم الجمركية التي تفرضها الدولة ذات أهمية للموارد المالية المكونة للموازنة وبخاصة في الدول النامية، (فالتعرفة الجمركية) الرسوم الجمركية وسيلة من الوسائل لحصول

الدولة على إيراداتها دون أن يشعر المستهلك بعبء هذه الرسوم عليه وذلك لكونها ضريبة غير المباشرة (شحاته، 2006)

و تختلف الضرائب الجمركية عن الضرائب الأخرى بما يأتي: (فلفيله، 1997)

- 1- وجود إعفاءات خاصة تخص الرسوم الجمركية دون غيرها من الضرائب الأخرى.
- 2- تتأثر الرسوم الجمركية بالاتفاقيات الدولية، فهي تزيد أو تنقص حسب نص الاتفاق الموقع بين الدول، في حين أن حرية الدولة تبقى غير مقيدة أن أرادت زيادة بعض الضرائب أو تخفيضها.
- 3- قاعدة توزيع الضرائب وفقًا للمقدرة التكلفة للمكلف لا يمكن تطبيقها في الرسوم الجمركية.
- 4- تعلق جباية الرسوم الجمركية عن بعض البضائع في بعض الأحيان لغاية إعادة تصديرها وهذا النظام غير معروف في الضرائب الأخرى.

ولرسم سياسة الضرائب الجمركية في الدول النامية أهمية خاصة، وذلك لأن الضرائب الجمركية

في هذه الدول لها دور فعال في تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية، فضل عن إمكانية استخدامها . لتصحيح العجز في ميزان المدفوعات . (حياري، 1997)

2.2.4 الصفة التشريعية للرسوم الجمركية

إن المصاعب الفنية والسياسية والإدارية التي تقف حاجزًا أمام الضرائب المباشرة بشكل واضح تتعدى أمام الضرائب غير المباشرة، بما في ذلك الرسوم الجمركية، حيث ساهم ذلك في بقاء دور مالي مهم للرسوم الجمركية، ونظرًا لاعتماد الدول النامية على الضرائب غير المباشرة وذلك لحاجتها إلى الأموال من أجل تغطية نفقاتها، حيث وجدت في هذه الضرائب موردًا ملائمًا خزينتها، الأمر الذي أدى إلى إعطاء الرسوم الجمركية دورًا ماليًا كبيرًا. (الهدد، 2010) .

2.2.5 أهمية التشريع الجمركي وخصائصه

اعتنت غالبية الدول بتضمين دساتيرها مبادئ وأسسًا تتعلق بالضرائب، إذ نصت الدساتير أن فرض ضريبة أو إلغائها أو تعديلها، لا يكون إلا بقانون. وذلك لأن الضرائب لها آثارها على الدولة من ناحية الإيرادات، والاقتصاد، وتأثيرها على المكلفين بأعبائها. (فلقة، 1997)

فالتشريعات الجمركية ذات أهمية عالية في مكافحة التهرب الجمركي، وذلك لأن للمستوردين دورًا كبيرًا في تغذية خزينة الدولة بالموارد المالية، من أجل قيام الدولة بدورها الاقتصادي والسياسي والتنموي وغيره، والتعرفة الجمركية السليمة تساعد في عوامل النمو، وتدعم الناتج القومي من خلال التعرفة التي تفرض السلع والخدمات التي تستورد أو تصدر فتدفع النظام الاقتصادي للدولة إلى الأمام، مما يعمل على رفع مستوى المعيشة للفرد في الدولة. (الحياري، 1997)

الخصائص العامة للتشريع الجمركي

يتميز التشريع الجمركي باحتوائه على مجموعة من النصوص القانونية الواجب مراعاتها تحت طائلة العقاب، فهو يحدد السبل الواجب احترامها في نقل البضائع عبر الحدود في الاستيراد كما في التصدير، تسهيلًا لجباية الرسوم الجمركية المستوجبة، وتطبيق تدابير الحظر المقرر، هذا ويحتوي التشريع الجمركي على التعرفة الجمركية من جهة، وعلى قانون الجمارك من جهة أخرى (فرحات، 1997)

2.2.6 أقسام الضريبة الجمركية وأنواعها (عثمان، 2007)

تنقسم الضرائب الجمركية إلى عدة أنواع رئيسية وذلك حسب معايير ثلاثة معايير وهما :

المعيار الأول: وفقا لطريقة حسابها والكيفية التي من خلالها تقدر القيمة الاسمية لهذه الضريبة وتنقسم إلى ثلاثة أقسام :

أ- الضريبة الجمركية القيمة

ب-الضريبة الجمركية النوعية

ت-الضريبة الجمركية المركبة

المعيار الثاني: وفقا لتحيزها أو عدم تحيزها للدول المتعاملة معها تجاريا أو التي فرضت الضريبة إلى:

أ - الضريبة الجمركية التجارية

ب- الضريبة الجمركية التفضيلية

ث-الضريبة الجمركية الإضافية

المعيار الثالث: حسب درجة تميزها أو عدم تميزها بين الفئات المختلفة للسلع المستوردة او المصدرة إلى :

أ- الضريبة الجمركية ذات العمود الواحد .

ب-ضريبة الجمركية ذات العمودين .

ت-الضريبة الجمركية ذات ثلاثة أعمدة .

فيما يلي شرح تفصيلي عن هذه الأصناف والأنواع :

أ- الضريبة الجمركية "القيمة": هي تلك الضريبة التي يتم تحديدها وحساب قيمتها وفقا لقيمة السلعة المصدرة أو المستوردة ، وذلك حسب نسبة مئوية من قيمة تلك السلعة .

مثال :- إذا كانت قيمة السلعة مليون دولار ونسبة الضريبة (20%) فإن قيمة الضريبة

= مليون * 20% = 200 ألف دولار .

وتتميز هذه الضريبة بعدة مزايا وهي :-

✓ سهولة في حسابها وتقديرها .

✓ غزارة الحصيلة الجمركية وزيادة قيمة هذه الضرائب في حالة السلع ذات قيمه مرتفعة .

أما سلبياتها فهي :

○ صعوبة في تقدير قيمة الضريبة وذلك بسبب صعوبة في تقدير قيمة السلعة .

ب- الضريبة الجمركية "النوعية" : هي الضريبة التي يتم تحديدها وحسابها حسب نوعية السلعة المستوردة أو المصدرة، أي الحساب على أساس مبلغ معين ثابت ومحدد على كل وحدة سواء وزناً أو كيلاً أو مقاساً.

حيث تتميز هذه الضريبة بعدة ميزات منها :-

▪ سهولة التحصيل ووضوحها .

▪ الثبات النسبي في حصيلة الضرائب .

أما سلبيات هذه الضريبة فهي :-

❖ عدم تفرقتها بين السلع القديمة والسلع الجديدة .

❖ عدم تجانس الضريبة مع الاختلاف في الجودة والصنع في السلع .

ث- الضريبة الجمركية المركبة: ويطلق عليها اسم آخر وهو الضريبة الجمركية المركبة ويتم تطبيق هذا النوع من الضرائب عن طريق مزج ضريبتين الضريبة الجمركية النوعية والقيمية في حسابها وتقدير قيمتها .

حيث تميز هذا النوع من الضرائب :-

✓ الجمع بين مزايا الضرائب الجمركية النوعية والقيمية، ويتجاهل عيوب كلا منهما .

✓ توفر مرونة أكثر لمواجهة التباين الكبير للسلع والخدمات المتعامل دولياً .

- المعيار الثاني "درجة تميزها أو عدم تميزها بين الفئات المختلفة لتلك السلع المستوردة والمصدرة "

أ- الضريبة الجمركية ذات العمود الواحد: يحدد هذا النوع من الضريبة تعرفه واحدة من السلع دون تمييز بين المصدر الذي أتت منه السلعة، ويتم تطبيق هذا النوع من الضرائب في كل من "الولايات المتحدة الأمريكية ".

ب- الضريبة الجمركية ذات العمودين: ويقوم هذا النوع من الضريبة بتحديد فئتين للتعرفه الجمركية لكل سلعة وفقا لمصدرها، حيث يتم تحديد تعرفه تشمل الحد الأدنى والأعلى والتي تطبيقها بصفة عامة، أما الحد الأدنى فيتم تطبيقها في حالات خاصة، ويطلق عليها اسم الضريبة "الاتفاقيات الدولية" .

مثال :- يمكن للأردن تحدد ضريبة جمركية واحدة على المركبات (100%) من قيمة السلعة "المركبة" وتحدد تعرفه جمركية ذات الحد الأدنى (50%) على المركبات القادمة من تركيا أو ماليزيا.

ج- الضريبة الجمركية ذات ثلاثة أعمدة: يطلق على هذا النوع من الضرائب ذات الفئات المتعددة، إضافة إلى الضريبة ذات العمودين يتم إضافة فئة ثالثة لبعض الدول التي يجمعها التعاون السياسي أو الجغرافي أو الروابط الاستثمارية وتنظيمات واتحادات سياسية .
مثال على ذلك :ضريبة الجمركية التفضيلية التي كانت تعطيها الولايات المتحدة لكوبا، وضريبة الجمركية التي التفضيلية التي كانت تعطيها انجلترا لمستعمراتها .

- المعيار الثالث: وفقا لتحيزها أو عدم تحيزها للدول الأخرى المتعاملة تجاريا وهي :-
🚩 **الضريبة الجمركية التجارية:** وهي الضريبة التي يتم فرضها على جميع السلع الداخلة إلى حدود الدولة أو القادمة من أي دولة من دول العالم، دون تحيز أو تمييز لأي من السلع، ويفرض هذا النوع من الضرائب في الأحوال العادية .

🚩 **الضريبة الجمركية التفضيلية:** وهي الضريبة التي تطبق على الدولة أو مجموعة من الدول بهدف إعطاءها مزايا تفضيلية وذلك بهدف تنشيط التبادل التجاري أو التعاون الاقتصادي بينهم .
مثال: قيام الأردن بإعطاء ضريبة جمركية تفضيلية منخفضة للدول العربية في ظل تكوين منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى .

🚩 **الضريبة الجمركية الإضافية:** وهي الضرائب التي تطبق كرد فعل لبعض الممارسات التجارية الضارة التي تتبعها الدول الأخرى في مواجهة تجارة تلك الدول الخارجية مع هذه الدولة .

مثال: قيام بعض الدول بممارسة الإغراق أو منح الدعم والإعانات لصادراتها، وتطبق كثير من الدول العالم هذه التعرفة الإضافية.

مثال: فرض رسوم مكافحة الإغراق .

2.2.7 أهمية الرسوم الجمركية ودورها

يتلخص الدور الاقتصادي للرسوم الجمركية في الحماية التي توفرها لتثبيت دعائم الاقتصاد الوطني، حيث طبقت الدول الصناعية الكبرى هذه الحماية في بادئ الأمر، وذلك قبل المناداة برفع الحواجز الجمركية، وعدم إعاقة حرية التداول التجارية بين الدول، فالرسوم الجمركية تعتبر وسيلة لحماية الاقتصاد، فهي عندما تفرض على البضائع المستوردة تهدف إلى زيادة قيمة هذه البضائع أمام المزاومة الأجنبية في السوق الداخلية . (مرجع سابق)

2.2.8 التعرف الجمركية أنواعها، قواعدها، محتوياتها

تقوم التعرف الجمركية بشكل عام على تصنيف السلع المتداولة عالميا وفقا لنظام كامل التجدد والتطور حسب الأحداث السياسية والاقتصادية والاجتماعية، حيث لا يمكن أن يقف عند حد معين ينتهي إلى الجمود، حيث أن جدول التعرف الجمركية يساير ويواكب التغيرات العلمية والتكنولوجية بالنسبة للأصناف المتداولة عالميا (البسيوني، 1986).

ويطلق اسم التعرف الجمركية على مجموعة الأحكام المنظمة للضرائب الجمركية في بلد ما. (عوض الله، 2003)

ويمكن تعريف التعرف الجمركية: بأنها جداول تتضمن قوائم السلع المفروضة عليها الضريبة عند تصديرها أو استيرادها، وبالرسوم الواجب جبايتها عليها.

ومن هنا نلاحظ أن التعرف الجمركية أساس السياسة الجمركية للدولة التي تتبعها في إطار التبادل التجاري، وتهدف إلى تبسيط عمليات التجارة الخارجية، وتسهيل الإحصاءات التجارية المستخدمة في رسم السياسات المالية والاقتصادية، وظهرت التعرف الجمركية لأول مرة عام 1930م وكانت مبنية على أسس الدليل الذي أعدته الأمم المتحدة 1927، وعرفت آنذاك بتعرفة جنيف. (السوداني، 1996)

أنواع التعرفة الجمركية

تمثل التعرفة جدول الرسوم المطبق على منتجات جميع الدول، حيث تهدف إلى توفير الحماية التي تحتاجها المنتجات الوطنية، ويتم تحديد معدل الرسم بناءً على درجة الحماية التي يحتاجها الصنف

أو نسبة الضريبة المناسبة، لما لها من أهمية وتأثير على النظام المالي والاقتصادي للدول لذلك اعتمدت معظم الدول نظام التعريفات المتعددة التي تختلف رسومها باختلاف منشأ البضاعة، وكذلك بحسب نوع التعرفة التي قد تكون كالاتي:

1. **التعرفة العامة:** وهي التي تسري على جميع أنواع السلع بالنسبة لجميع الدول .

(الغرياني، 1971)

2. **التعرفة الخاصة:** وهي التعرفة التي تسري على دولة معينة أو بالنسبة لسلعة معينة وتقسم إلى

أ. **تعرفة القصاص:** وتستخدم من أجل الضغط السياسي والاقتصادي .

ب. **التعرفة الأفضلية:** لتفضيل دولة على أخرى .

ج. **التعرفة الجماعية:** وهي الموقعة مع جامعة الدول العربية وفقاً لاتفاقيات تسهيل التبادل التجاري، وتنظيم تجارة الترانزيت بين دول الجامعة العربية . (مرجع سابق)

د. **التعرفة الثنائية:** وهي الموقعة بين فلسطين ومصر والأردن والعراق وسوريا .

(السريتي، 2009)

القواعد التي تتبع في وضع التعرفة الجمركية

1. تحديد الغرض من وجود التعرفة الجمركية "مالي، اقتصادي، حماية الإنتاج القومي "

2. أن لا تكون سبباً في إيجاد الغلاء أو زيادته .

3. العمل على إيجاد تفرقة بين المواد الخام والمواد المصنعة والمواد النصف مصنعة .

4. التفرقة بين السلع الكمالية والضريبة حيث تكون مرتفعة على الأولى ومنخفضة على الثانية

5. مراعاة ظروف الدولة الاقتصادية والاجتماعية عند فرضها .

6. العمل على تحقيق التوازن في الميزان التجاري . (فليفل، 2010)

محتويات جدول التعرفة الجمركية (فرحات، 1997)

✓ تسمية البضائع بحسب مفهومها الجمركي .

✓ شكل الرسوم الجمركية .

✓ معدل الرسوم الجمركية .

أ- تسمية البضائع بحسب مفهومها الجمركي

من أجل تسهيل فرض الرسوم الجمركية على البضائع المنتجة أو التي يمكن انتاجها في العالم لجأت معظم الدول إلى وضع جدول مفصل لها .

ب- شكل الرسوم الجمركية

يختلف شكل الرسوم الجمركية باختلاف الزمان والمكان، ويرتبط بالوضع الاقتصادي السائد في كل بلد، ويتم تقدير الرسوم الجمركية اما على أساس قيمي أو على أساس نوعي .

ت- معدل الرسوم الجمركية

يتمثل دور الرسوم الجمركية في درجة الحماية التي توفرها للإنتاج الوطني ليتمكن من المنافسة والصمود أمام البضائع المستوردة.

2.2.9 التعرفة الجمركية في المناطق الفلسطينية (أبو صلاح، 2013)

تخضع فلسطين وإسرائيل إلى غلاف جمركي واحد، ويكون مستوى الجمارك للاستيراد الفلسطيني مساويا أو زائدا عند مستوى الاستيراد للجمارك الإسرائيلية، حيث تعتبر سياسة الاستيراد بما فيها من مقاييس وعلامة تجارية وترخيص والبلدان الممنوعة، مطابقة للسياسة المتبعة في إسرائيل، وبنص اتفاق باريس الاقتصادي على المجالات الخاصة بالاستيراد :-

أولاً: اللائحة (A1) وتشمل البضائع المصنعة في البلدان العربية بشكل عام والأردن بشكل خاص، حيث يمكن لدولة فلسطين تحديد الرسوم الجمركية لهذه السلع دون أن تسري عليها قوانين شرعية الاستيراد الإسرائيلية، مثل (السكر، الأرز، الخضار المجفف....) .

ثانياً: اللائحة (A2) تشتمل على البضائع التي يمكن استيرادها من كافة الدول العالم مثل (القهوة، الشاي، الخراف، القطن، القمح، الذرة.....) .

ثالثاً: اللائحة (B) تشمل بضائع مثل "الآلات، وأدوات الصناعة والحرف ومواد الخام " التي تستطيع دولة فلسطين أن تحدد الرسوم الجمركية وضريبة الشراء بشكل مستقل ولكن شرعية الاستيراد تكون حسب ما هو محدد في إسرائيل . (اتفاقية باريس الاقتصادية . 1994، مادة 3)

أن حصر مجالات الاستيراد في هذا القوائم واللوائح لا يتناسب مع التنمية الاقتصادية حيث يرتفع الطلب على السلعة المدرجة ضمن هذه القوائم وأما السلع الأخرى يكون الطلب عليها منخفض وجعل من الصعوبة على دولة فلسطين بوضع تعرفه جمركية خاصة بها

2.2.10 عناصر الوعاء الضريبي في المادة الجمركية وكيفية تحصيلها

أ- عناصر الوعاء الضريبي

ان نظام الجباية في الجمارك وهو نظام إقرارى، ويقصد به أن جميع عمليات استيراد وتصدير البضائع تخضع بصفة وجوية للتصريح لدى مصلحة الجمارك ويتضمن هذا التصريح مجموعة من المعطيات والمعلومات التي تمكن من تحديد مبالغ و رسوم الجمارك والمكوس المفروضة وهي ما يصطلح على تسميتها " عناصر الوعاء الضريبي " وهي :-

1. عناصر نوعية : وتشمل " الصنف والمنشأ " .

2. عناصر قابلة للقياس: وتشمل " الوزن والحجم والعدد القيمة والوزن والمساحة "

(ناصرى، 2006)

ب- تحصيل الضرائب الجمركية

أ. تحصيل بيانات "الرسوم الجمركية " تبدأ مرحلة إعداد البيان الجمركي مبدئياً "لا يمكن التخليص على البضائع إلا بعد وصولها" ويعد هذا البيان بمثابة تصريح يقدم إلى الجمارك

الإسرائيلية والذي يتضمن العناصر المميزة والمصرح عنها وكمياتها بالتفصيل، ويقوم المخلص الجمركي بإعداد البيان بتفريغ المعلومات الواردة في وثائق البضاعة واحتساب الرسوم الجمركية، وتتم هذه العملية باستخدام برامج إلكترونية فإذا كان البيان صحيحا يتم تسجيله والدفع الضرائب المستحقة وهي : (موسى، 2005)

1. الضريبة الجمركية

2. ضريبة القيمة المضافة

3. ضريبة الشراء

الضريبة الجمركية: وهي الضريبة التي تفرضها الدول على بعض السلع عند عبورها الحدود الجمركية "الإقليمية" وتسمى بضريبة الوارد تفرض على السلع الأجنبية عند عبورها، أو ضريبة الصادر عند عبور السلع الوطنية إلى الخارج. (حافظ، 2005)

وتعتبر الضريبة الجمركية من أقدم الضرائب غير المباشرة ، وقديما كان يأخذ جزء من البضائع مقابل الرسوم الجمركية المفروضة عليها، أما الآن فهي تفرض بإحدى الطرق الآتية "نسبة مئوية، مبلغ مقطوع، اثنان معا "

ضريبة القيمة المضافة: تسمى ضريبة القيمة المضافة (V.A.T) Value Added Tax وهي ضريبة تفرض على بيع السلعة والخدمة في كافة المراحل سواء تصنيع، أو إنتاج بحيث تفرض على مدخلات الإنتاج، وكذلك على مخرجات الإنتاج والقيمة المضافة هي الفرق بين عائدات البيع لتلك السلع أو الخدمات ومشترياتها من مدخلات الإنتاج . (علاونة، 1992)

وقد استحدثتها إسرائيل في المناطق المحتلة في تموز عام 1976 وذلك استنادًا إلى الأمر العسكري رقم 658 والمتعلق بالرسوم على المكوس والمنتجات المحلية، وقد تم إدخال هذه الضريبة من خلال إجراء تعديل على القانون الأردني الخاص آنذاك بالرسوم على المنتجات المحلية رقم 16 لسنة 1963 . (صبري، 1998)

فهذا التعديل قد شكل إجراءً ماليًا جديدًا، وذلك انه بموجب القانون الأساسي للرسوم قبل التعديل كانت الرسوم تفرض على المنتج ولمرة واحدة فقط، وذلك من خلال إما نسبة مئوية من السعر الإجمالي أو من خلال مبلغ ثابت أو من كليهما، أما بعد التعديل فتكون الضريبة في كافة المراحل وليس لمرة واحدة، وبنسبة ثابتة لكافة المراحل ولكافة الأصناف. (البسطامي، 2006)

واعتمادًا على ذلك أصبحت الضريبة على الإنتاج أو الرسوم على الإنتاج والتي كانت تدفع لمرة واحدة أصبحت ضريبة على القيمة المضافة والتي تدفع لمرات عديدة حتى وصول المنتج للمستهلك النهائي، وذلك من خلال أي إضافة أو قيمة تضاف لهذا المنتج وبناء عليه أصبحت الضريبة على القيمة المضافة تفرض على كافة المراحل سواء من خلال الإنتاج، والتصنيع والتعبئة، والتغليف والبيع لتاجر الجملة، ومن ثم لتاجر المفرق وفي النهاية للمستهلك النهائي .

وتحتوي ضريبة القيمة المضافة على عناصر عدة منها :

1. أنها فريضة مالية إجبارية.
2. تفرض وتحصل من المستهلك النهائي.
3. تفرض وتحصل بدون مقابل محدد.
4. هدفها تمويل الإنفاق العام.
5. أن الجهة الوحيدة المخولة بفرض الضريبة هي الدولة. (عبد الرؤوف، 1998)

ضريبة الشراء: هي ضريبة غير مباشرة يدفعها المنتج الذي يقوم بإنتاج هذه السلعة مرة واحدة، وتقع على المستخدم النهائي لهذه السلعة، فهي بذلك جزء من التعرفة الجمركية، وتختلف عن غيرها وعن الرسوم والضرائب الموجودة في التعرفة الجمركية في أنها تفرض على المنتجات المحلية والمستوردة في نفس الوقت، في حين أن الرسوم والضرائب الأخرى الموجودة في التعرفة تفرض فقط على السلع المستوردة، وتفرض ضريبة الشراء بنسب عالية على السلع المستوردة والهدف من ذلك حماية المنتجات المحلية وهي بذلك تختلف عن ضريبة القيمة المضافة لأن نسبتها متفاوتة من سلعة إلى أخرى، وهي تفرض مرة واحدة عند البيع الذي يقوم بها التاجر الجملة أو المنتج عند بيع منتجاته، فهذا ما يجعلها تختلف عن ضريبة القيمة المضافة

فهي تفرض بشكل متتالي في كل مرحلة تنتقل ملكية السلعة من شخص إلى آخر ومن هنا نلاحظ أن رسوم التعرف الجمركية تفرض فقط على السلع المستوردة، أما الرسوم والضرائب الأخرى تفرض على السلع المحلية والمستوردة .

وفي الوقت الراهن طالب مدير عام الجمارك والمكوس كافة مكاتب الجمارك والمكوس والقيمة المضافة الالتزام والتقييد بالإجراءات المعمول بها للتخليص على المركبات والتعريف الجمركية النافذة والمستندة إلى قرار مجلس الوزراء على المركبات الخاصة المستوردة والتي تعمل بالوقود.

هذه الإجراءات كالتالي :

1. رسوم جمركية بنسبة 7%، وتعفى منها المركبات المستوردة من الدول المرتبطة باتفاقيات تجارية مع دولة فلسطين (الاتحاد الأوروبي، الولايات المتحدة الأميركية، تركيا، دول الميركسور عدد من دول أميركا الجنوبية).

2. ضريبة شراء بنسبة 50% على المركبات التي سعة محركها يساوي 2000 cc أو أقل، و75% على المركبات التي سعة محركها يزيد عن 2000 cc.

3. ضريبة قيمة مضافة بنسبة 16 %.

4. تختص دائرة جمارك السيارات في الإدارة العامة للجمارك والمكوس/ رام الله فقط بالتخليص على المركبات المستوردة المستعملة، وتحصل أية رسوم وضرائب في حساب جمارك السيارات بنك فلسطين المحدود.

5. تصدر دائرة جمارك السيارات كتاب عدم ممانعة بترخيص المركبات، بعد أن يتم إنهاء إجراءات التخليص عليها إلى سلطة الترخيص في وزارة النقل والمواصلات، لغايات تسجيلها وترخيصها. (وكالة وفاء للأنباء، 2014/6/23)

الهدف من فرض ضريبة الشراء

تفرض ضريبة الشراء بنسب عالية على السلع ذات الأثر السلبي على البيئة سواء أكانت سلع معمرة مثل السيارات وقطع الغيار والمكيفات والأجهزة الكهربائية، أو السلع الكمالية والسجائر والكحول وأدوات التجميل، أما إسرائيل فتقوم بفرض هذه الضريبة بنسب عالية، ليس فقط لحماية البيئة بل تهدف من وراءها حماية منتجاتها المحلية بالدرجة الأولى. (ابو صلاح، 2010)

آلية تطبيق ضريبة الشراء واحتسابها

تفرض ضريبة الشراء على مرحله واحد على بعض المنتجات المحلية والمستوردة، وتستحق الدفع في حالة الإنتاج المحلي عند البيع، وفي حالة إدخال البضاعة بموجب البيان الجمركي الذي يحتوي على تفاصيل كاملة عن المستحقات الجمركية والقيمة المضافة وحجم ضريبة الشراء الواجب دفعها والرسوم الأخرى، ويتم تحديد نسبة وحجم ضريبة الشراء والسلع الخاضعة لها بناء على كتاب التعرفة الجمركية والتعديلات اللاحقة عليه. (مرجع سابق)

مثال (1) احتساب عائد ضريبي لمركبة قيمتها دفترية (100.000) شيقل

- تفرض رسوم جمركية (7%) بواقع $(100.000 * 7\%) = 107000$ للمركبات الغير معفاة
- تفرض ضريبة شراء (50%) بواقع $(100.000 * 50\%) = 53.500$
- تضاف الرسوم الجمركية وضريبة الشراء على القيمة الدفترية للمركبة لحساب ضريبة القيمة المضافة (16%) على النحو التالي :

$(106500 * 16\% = 25680)$ ليكون العائد الضريبي (86180) وهو الفرق بين القيمة

الدفترية للمركبة وسعرها بعد احتساب الضرائب =

$(100000 - 186180 = 25680 + 53500 + 1070000)$

احتساب الضرائب مجتمعة

بما أن جميع هذه الضرائب تنصب على سلعة معينة أو خدمة ليصبح هناك ما يعرف بتشابك الضريبي فإنه يتم احتساب هذه الضرائب كالتالي :

1. سعر الاستيراد+ المصاريف
2. نسبة الجمارك من سعر الاستيراد
3. نسبة الدفعات النقدية أن وجدت على سعر الاستيراد+ الجمارك مهما بلغت
4. نسبة التعلية إذا كانت الأسعار مخفضة وتؤثر على المنتجات المحلية حيث ترفع الأسعار بنسبة مئوية أي تعلية الأسعار، ولا تعتبر ضريبة إنما لتعلية ضريبة المشتريات .
5. تحسب على المبالغ الإجمالية نسبة ضريبة المشتريات .
6. وتحسب ضريبة القيمة المضافة على البضائع المدفوعة فعلا دون مبلغ نسبة التعلية.

2.2.11 دائرة الجمارك وأهدافها وآلية عملها والصعوبات التي تواجهها

أ-دائرة الجمارك: تعرف وتسمى مكتب الجمارك والمكوس أو دائرة ضريبة القيمة المضافة، وهي دائرة حكومية تتبع وزارة المالية بحيث كانت تسمى سابقا بدائرة الجمارك والمكوس ولا زالت تسمى بذلك عرفاً لدى المواطن، وتشتمل مهامها الرئيسية على كامل أعمال ضريبة القيمة المضافة إضافة إلى مهام أخرى كالجمارك وضريبة الشراء وغير ذلك من المهام .

(عبد العزيز، 2007)

وبعد أن تسلمت السلطة الفلسطينية الصلاحيات الضريبية وفقاً لاتفاق باريس الاقتصادي عام ١٩٩٤ ، وبعد ذلك أصبحت دائرة الجمارك و المكوس تلعب دوراً أكثر أهمية بسبب التعقيدات الناشئة عن تطبيق الاتفاقيات الاقتصادية خاصة فيما يتعلق بمقاصة إيرادات الضرائب غير المباشرة الناشئة عن ضرائب الاستيراد وضريبة القيمة المضافة وضريبة الشراء فترتب عليها مهام وأهداف عديدة .(الشنة، 2005) .

ب-أهداف دائرة الجمارك

ويمكن تلخيص أهم مهام دائرة الجمارك و المكوس كالتالي :

أ . إدارة و متابعة تحصيل ضريبة القيمة المضافة في المناطق الفلسطينية كافة.

ب . الرقابة على إجراءات الاستيراد و التصدير وتحصيل الإيرادات العامة المتعلقة بها عبر

عملية المقاصة مع إسرائيل.

ت . متابعة دخول البضائع عبر المعابر الفلسطينية ومكافحة التهريب الضريبي.

ث . جمع المعلومات المتعلقة بالتجارة الخارجية و تنظيمها بأغراض إحصائية.

ج . الرقابة على العمليات التجارية وعلى شهادات المنشأ. (عبد الرازق والآخرون ،2004)

أما أهداف دائرة الجمارك و المكوس تتلخص في النقاط التالية:

أ . رفد خزينة السلطة بالإيرادات المحلية من خلال تحصيل الحقوق المالية الفلسطينية من

إسرائيل و غيرها.

ب . منع دخول البضائع والمواد الممنوعة و المهربة من أجل حماية المجتمع من الأخطار.

ت . توفير معلومات دقيقة عن التجارة الخارجية الفلسطينية.

ث . رفع كفاءة الموارد البشرية في الضرائب غير المباشرة. (الجعفري،2002)

ت-قسم الجمارك وآلية عمله

بعد إحكام إسرائيل سيطرتها على المعابر والحدود من خلال ما جاء في المادة الثالثة من

اتفاق باريس الاقتصادي والمتعلقة بسياسة الاستيراد التي ستتم بين فلسطين والدول الأخرى

بإغراق الأسواق الفلسطينية بمنتجاتها بسبب سيطرتها على المواني الفلسطينية والمعايير والجسور، بحيث يتم جباية الضرائب على هذه المستوردات من قبل الجانب الإسرائيلي وتحويلها للسلطة الفلسطينية، وبسبب عدم وجود نقاط جمارك على الحدود أدى وبشكل فعال إلى وجود الوسيط الإسرائيلي المنفرد بفرض وتحصيل الجمارك والضرائب غير المباشرة بما يراه مناسباً على البضائع المستوردة فلسطينياً وتحت حريته التامة. (الجعفري وآخرون، 2002)

يقوم الجانب الإسرائيلي شهرياً بتحويل هذه المبالغ التي هي في الأصل ضريبة إضافية وجمارك إضافة إلى ضريبة شراء إلى خزينة السلطة الفلسطينية، ويصدر البيان الجمركي للمكلف الفلسطيني الذي بدوره يقوم بتسجيل بياناته على نموذج خاص وتقديمه للمكتب الإقليمي في منطقة تسجيله والذي يعمل بدوره على ختمه واعتماده كمدخلات للمكلف لأغراض ضريبة القيمة المضافة، وبالتالي يتم التعامل مع البيان الجمركي كأية فاتورة مدخلات تخصم ضريبته من ضريبة مبيعات ذلك المكلف. بحيث يقوم قسم الجمارك في المكتب الإقليمي على فحص هذه البيانات وتدقيقها ودراستها والإطلاع على مبالغها وأسعار الوحدات المستوردة من أجل تحديد المبالغ الضريبية الصحيحة وأسعار البيع للوحدات المستوردة من المكلف. (عبد العزيز، 2007)

ث- الصعوبات والمشاكل التي تعاني منها دائرة الجمارك

تواجه دوائر ضريبة الجمارك في البلدان العربية وتغلب عليها أنها ذات طابع مشترك بينهم وهي:

1. إتباع نظام وإجراءات قديمة: لا تزال الإجراءات الجمركية المطبقة في كثير من الدول العربية لم تتغير منذ القدم، ولم تتطور لتتماشى مع التغيرات التي طرأت في مجالات مختلفة مثل النقل وإدارة أعمال وتكنولوجيا .

2. القصور في النواحي التشريعية: حيث يؤدي ذلك إلى حدوث تغيرات في السياسات التجارية والنواحي الإجرائية المترتبة عليه، مما يعوق إحداث أي تقدم في مجال تطوير الأعمال، كما يمكن أن تأخذه بعض الإدارات الجمركية كعذر للتأخير أو العزوف عن تطبيق النواحي المرتبطة بالتطوير.

3. الاعتقاد بان المكننه هي السبيل لحل المشكلات: لم تحظى القضايا المرتبطة بالحاسب الآلي بالقدر الكافي من الاهتمام والتعمق بها، مثل استخدام المعلومات التي يوفرها الحاسب الآلي في تنظيم ورفع كفاءة الأداء .

4. عدم إعطاء الاهتمام الكافي للهياكل التنظيمية في الإدارات الجمركية: إن سيادة النظم الحكومية في البلاد العربية في الإدارات الجمركية ذاتها تؤدي إلى أوضاع معقدة يصعب حلها.

5. عدم التفهم الكامل للحاجة إلى التنسيق والتعاون بين إدارة الجمارك ودوائر الأخرى.

6. الفساد الإداري: يعتبر هذا القصور أحد العقبات الأساسية في سبيل التطور الإداري مما لفقد الدولة لنسبة غير قليلة من الإيرادات وعدم المساواة وإعاقة النمو الاقتصادي للدولة . (المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2006)

المبحث الثاني: قطاع المركبات في فلسطين

المقدمة:

شهد قطاع المركبات تطورات جوهرية بعد تأسيس السلطة الوطنية الفلسطينية عام 1994 م، فقد تشكلت مرجعة قانونية جديدة بكل ما يتعلق بالمركبات وإجراءات استيرادها وتصديرها والاتجار بها في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية تمثلت باتفاق باريس الاقتصادي، وبموجب هذا الاتفاق نقلت جميع الصلاحيات باستيراد المركبات وتسجيلها وفرض الضرائب على استيرادها والشؤون المتعلقة بالمستوردين والوكلاء من السلطة الإسرائيلية إلى السلطة الفلسطينية، حيث منحت اتفاقية باريس الاقتصادية السلطة الفلسطينية صلاحية تحديد نسبة ضريبة الشراء المفروضة على المركبات المستوردة للمناطق الفلسطينية. (اتفاق باريس الاقتصادي، مادة 3، بند 11 أ) .

أما فيما يتعلق بتحديد نسبة الجمارك ضريبة القيمة المضافة أو الإعفاءات الجمركية، فلتزم السلطة الفلسطينية بالقوانين الإسرائيلية ذات العلاقة، يميز النظام الجمركي الإسرائيلي بين الدول المنتجة للمركبات فيما يتعلق بالجمارك المفروضة، فيما يتم إعفاء رسوم الجمارك للمركبات

المستوردة من الاتحاد الأوروبي، دول لافتا "ايسلندا ، نرويج، سويسرا" والولايات المتحدة الأمريكية وبعض دول أمريكا الجنوبية، تفرض إسرائيل رسوم جمركية بنسبة (7%) على المركبات المستورة من الدول الآسيوية كاليابان وكوريا . (فلاح، 2013)

يوجد ثلاثة مصادر رئيسية في الأراضي الفلسطينية وهي :

1. المركبات المستوردة من الخارج بواسطة مستوردين فلسطينيين (تجار مركبات مرخصون) والتي لا تزيد عمر إنتاجها عن 3 سنوات .
2. المركبات الجديدة التي يتم استيرادها بواسطة وكلاء معتمدون . ويصل كلا من النوعان السابقان إلى المناطق الفلسطينية عبر الأردن أو عبر الموانئ الإسرائيلية.
3. المركبات المشتراه من السوق الإسرائيلي للاستخدام في الضفة الغربية، وغالبا ما تكون قد استخدمت هذه المركبات داخل إسرائيل للنقل العام قبل بيعها في الضفة الغربية للعمل في نفس المجال أو المجالات المتشابهة مثل "تأجير المركبات". (فلاح، 2013)

قبل أن نتحدث عن إجراءات استيراد المركبات بشكل تفصيلي ويجب مراعاة وملاحظة ما يلي عند استيراد المركبات :

○ نسب الرسوم الجمركية الحالية التي تفرض على القيمة الجمركية سيف C.I.F للسيارات، حيث أن السيارات من منشأ الاتحاد الأوروبي والدول الافتا والماركسو وكندا وتركيا والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة (0%) ولباقي الدول بنسبة (7%) .

○ نسبة ضريبة الشراء الحالية تفرض على القيمة الجمركية للسيارات كالتالي :-

- السيارات التي تعمل على الوقود فقط (50%)

- السيارات التي تعمل على نظام الهجين (30%)

- السيارات التي تعمل على الكهرباء فقط (10%)

- نسبة ضريبة القيمة المضافة (15%) .

○ يتم احتساب ضريبة القيمة المضافة وفق المعادلة التالية =

القيمة المضافة * (القيمة + الرسوم + ضريبة الشراء)

○ يمنع بيع المركبات المستوردة قبل إنهاء إجراءات التخليص عليها ودفع كامل الرسوم الجمركية والضرائب المستحقة عنها .

2.2.1 إجراءات استيراد المركبات بشكل مباشر

يتم استيراد المركبات بواسطة تجار مركبات فلسطين إما أن يكون استيراد مباشر أو استيراد المركبات المستعملة والقطع والمحركات .

أ - إجراءات الاستيراد المباشر بواسطة وكلاء المركبات الفلسطينيين

يحدث الاستيراد المباشر عند شحن السيارات أو قطعها من الخارج ضمن خطوات متتالية على أن يتم تقديم الطلب خلال "45" يوم من تاريخ التخليص على البضاعة، وهذه الخطوات كالتالي:-

1. يقوم المستورد بتقديم نسخ عن الوثائق التالية بموجب طلب موقع منه أو من يفوضه أصولا، بشكل ملف مقبول وهي

أ. البيان الإسرائيلي الذي تم دفع الرسوم الجمركية بموجبه عن المركبة.

ب. الفاتورة وشهادة المنشأ وبوصلة الشحن التي تم استيراد المركبة بموجبها.

ت. نسخة عن إذن الاستيراد بالمركبات عند الطلب .

ث. شهادة إقرار المواصفات "الأمر الفني" التي توفرها الشركة المستوردة وتشمل

• رقم VIN.

• سنة الانتاج

• نوع المحرك.

• نوع الوقود/الدفع

• تفاصيل موديل المركبة (اسم ،نوع الموديل)

• الحوالة البنكية التي تم شراء بموجبها من بلد الاستيراد للتأكد من قيمة المركبة.

ثانيا: يقوم المستورد بتقديم الملف مع التصريح إلى شعبة الإدخال في المكتب الجمركي الإقليمي

التابع له المستورد لتسجيل البيان .

ثالثاً: يقوم موظف المكتب باستلام الملف وتسجيل البيان الفلسطيني على نظام التواصل ويعطيه رقماً متسلسلاً دون طباعة .

رابعاً: وبعد ذلك يتم تحويل الملف مع المرفقات إلى مدير المكتب وذلك بهدف

✓ فحص كافة الوثائق وفق المستندات المقدمة للتأكد من مطابقتها والتأكد من صحة الإدخال.

✓ التأكد من فحص التفاصيل الواردة في شهادة الإقرار بالمواصفات المقدمة من شركة المستورد.

✓ التأكد من أن تصنيف المركبة وفق بند التعرّف الصحيح على البيان الجمركي .

خامساً: على المستورد أن يقوم بترتيب معاينة المركبة إذا تم الطلب ذلك من دائرة القيمة.

سادساً: يتم إصدار البيان الجمركي الفلسطيني أصولي والمصادقة عليه من المكتب الجمركي وتسليمه للمستورد ولاحفاظ بنسخة البيان مع المستندات بمكتب الجمارك. (دليل إجراءات

مكتب الجمارك والمكوس ، 2011)

2.2.2 إجراءات استيراد المركبات المستعملة

1. يتم إتباع الإجراءات السابقة في استيراد المركبات المستعملة والقطع، بالإضافة إلى إبراز نسخ عن الوثائق الإضافية التالية: إذن استيراد الصادر عن وزارة المواصلات "مصدق عليه من وزارتي المواصلات الإسرائيلية والفلسطينية نموذج C6 .

2. يتم فحص عن القيمة المصرح بها للمركبة عن طريق المكتب الجمركي ومقارنتها مع القيم المقبولة لدى الجمارك حسب القوائم المعتمدة من دائرة القيمة حسب برنامج قيم السيارات المحتمل لإغراض استيفاء الرسم الجمركي بعد التعديل .

3. احتساب قيمة وإضافة إي فورات

■ الإضافات التي تؤثر بالزيادة للقيمة : "قرش الجلد، حساسات، جنط المغنيسيوم، نظام الملاحة، فتحة السقف" .

■ الخصميات التي تؤثر فقط على ضريبة الشراء

- أ. ثلاثة Air Bag تنزل أو تعفي من 600 شيقل .
ب. أكثر م أربعة Air Bag تنزل من 800 شيقل .
ت. ESP ثبات الالكتروني أو التعليق الخلفي تنزل مبلغ 2.400 شيقل .
ث. الحد الأقصى للخصم 3.200 شيقل .

رابعاً: بعد إجراء الخطوات السابقة يتم إصدار إشعار الدفع النقدي وتسليمه للمستورد.

خامساً: ب عد استلام إشعار الدفع النقدي من البنك وإبرازه لدائرة الترخيص لإتمام إجراءات الترخيص وإصدار شهادة عدم الممانعة .

سادساً: يتم إصدار بيان الجمركي فلسطيني وفق الأصول والمصادقة عليه من المكتب الإقليمي وتسليمه للمستورد والاحتفاظ نسخة البيان مع المستندات بمكتب الجمارك. (تعليمات مدير الجمارك والمكوس ،2001)

2.2.3 إجراءات عمليات استيراد أصناف المحركات

يتم استيراد محركات المركبات عن طريق :-

- أ- استيراد مباشر أو غير مباشر .
ب- مستورد ورا د من إسرائيل .
ت- موجود على سيارة محلية .

الفرع الأول: إجراءات التخليص على استيراد المحرك في حالة الاستيراد المباشر أو غير المباشر

- i. إبراز بيان جمركي يبين مصدر المحرك .
ii. في حال كان المستورد تاجر محلي يتم تخمين المحرك واستيفاء فرق الرسوم.
iii. إبراز كتاب من الشؤون الفنية من وزارة النقل والمواصلات بأرقام المحركات المستوردة.
iv. إذا تم شراء المحرك من تاجر إسرائيلي ولم يتم إبراز البيان الإسرائيلي يبرز الوثائق التالية عوضاً عنه "سند البيع المحرك من الجانب الآخر، فاتورة المقاصة"

الفرع الثاني: إجراءات التخليص على استيراد المحرك في حالة كان المحرك وارد من إسرائيل
إبراز الوثائق التالية :

- (1) سند بيع المحرك الإسرائيلي أو رخصة شطب المركبة
- (2) فاتورة المقاصة الإسرائيلية
- (3) سند بيع المحرك من تاجر فلسطيني
- (4) تعهد من التاجر الفلسطيني بمسؤوليته القانونية على المحرك
- (5) تعبئة البيان الفلسطيني بمواصفات المحرك الفنية وقيمة المحرك ووزنه حسب القيم المعتمدة من مدير عام مكتب الجمارك. حيث يتم إدخال بيانات المحرك واعتماد رمز البند للمحركات حسب نظام تواصل (987312000) والمخلص الجمركي (0001) .
- (6) طباعة إشعار الدفع ليقوم المكلف بالدفع وتثبيت الدفعة .
- (7) طباعة عدم الممانعة لاستكمال باقي إجراءات الترخيص .

الفرع الثالث: إجراءات التخليص على استيراد المحرك في حالة كان المحرك موجود على
سيارة محلية إبراز الوثائق التالية :

- أ- رخصة السيارة
- ب- سند بيع مختوم من وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية.
- ت- إصدار شهادة عدم ممانعة للترخيص المباشر واستكمال باقي الإجراءات .
- ث- استيراد المعدات الثقيلة والمستعملة
- ج- يتم تطبيق عليها الإجراءات استيراد السيارات المستعملة بالإضافة إلى الوثائق السابقة يتم إبراز شهادة وموافقة دائرة المعدات الهندسية في وزارة النقل والمواصلات. (تعليمات مدير الجمارك والمكوس ، 2001)

يتم إتباع الإجراءات الآلية لاستيراد السيارة للعرض وتعليق دفع الرسوم والضرائب ولغايات العرض والإعادة وهي :

1. تقديم طلب تصريح من المستورد أو من يفوضه أصولاً ونسخ عن الوثائق التالية بشكل ملف.

أ. أرقام الشاصي واسم البوندد المخزنة في إسرائيل .

ب. فواتير بضاعة المستورد

ت. شهادة المنشأ الخاصة بالبضائع

ث. قائمة التعبئة

ج. بوليصة الشحن المتعلقة بالاستيراد .

ح. الضمان البنكي بقيمة "35%" من الرسوم الجمركية والضرائب المصادق عليها من البنك لصالح دائرة الجمارك .

خ. إبراز الشيك البنكي لصالح الجمارك بقيمة "65%" من الرسوم الجمركية والضرائب تأمينا لمركبات العرض .

2. يتم إعادة شيك الضمان بعد إبراز ما يثبت إعادة تصدير المركبات وإبراز البيان الجمركي أو التخليص عليه حسب الأصول .

3. يتم تسيل الضمان البنكي وتحصيل الشيك إذا تم التخليص على المركبة أو إعادة التصدير خلال سنة من تقديم الضمان . (تعليمات مدير عام الجمارك والمكوس ، 2011)

2.2.4 إجراءات نقل السيارات والمعدات الثقيلة من إسرائيل

تشمل هذه الإجراءات الآليات والسيارات الآتية :-

الفرع الأول: سيارات الأجرة فقط "من عمومي - عمومي " وفق بند التصنيف 8703 وتتطلب

أ. كتاب استيفاء الرسوم من دائرة النقل على الطرق من وزارة النقل والمواصلات.

ب. استمارة المقاصة الإسرائيلية .

ت. رخصة تنزيل السيارة .

ث. الرخصة المؤقتة لحين إتمام معاملة الترخيص .

الفرع الثاني: الحافلات التي تصنف وفق بند التعرف (8702) ذات استيعاب الركاب أكثر من

11 راكبا والسائق وتتطلب ما يلي :

- i. كتاب استيفاء الرسوم من دائرة النقل على الطرق من وزارة النقل والمواصلات
- ii. استمارة المقاصة الإسرائيلية
- iii. رخصة تنزيل السيارة
- iv. الرخصة المؤقتة لحين إتمام معاملة الترخيص .

الفرع الثالث: الشاحنات المستعملة التي تزن أكثر من 3.4 طن وتتطلب

- i. كتاب استيفاء الرسوم من دائرة النقل على الطرق من وزارة النقل والمواصلات
- ii. استمارة المقاصة الإسرائيلية
- iii. رخصة تنزيل السيارة
- iv. الرخصة المؤقتة لحين إتمام معاملة الترخيص .

الفرع الرابع: المعدات الثقيلة (البواخر، مداخل، جرافات، تراكتورات، عربات الجر...)
وتتطلب:

- i. كتاب استيفاء الرسوم من دائرة النقل على الطرق من وزارة النقل والمواصلات.
- ii. استمارة المقاصة الإسرائيلية .
- iii. رخصة تنزيل السيارة . (تعليمات مدير عام الجمارك ، 2011)

2.2.5 إجراءات الإعفاءات الجمركية للمركبات

يمنح قانون الجمارك والمكوس الفلسطيني عدد من الإعفاءات الخاصة بقطاع المركبات وسوف نقوم بالتحدث عنها بشكل بتفصيلي.

الفرع الأول: إجراءات إعفاء تشجيع الاستثمار "المركبات"

على المستورد الذي يرغب بالحصول على الإعفاء من الرسوم الجمركية وضريبة الشراء وفق لقانون تشجيع الاستثمار أتباع الإجراءات السابقة في استيراد السيارات بالإضافة إلى إبراز الوثائق التالية :

- ❖ براءة ذمة من الضرائب للمستفيد من الإعفاء.
- ❖ تعهد عدلي أصلي في حالة السيارات المستعملة وصورة للوكالات .
- ❖ فاتورة بيع المركبة .
- ❖ البيان الجمركي وكافة وثائق حسب إجراءات استيراد السيارات المعتاد.

أما عند تنفيذ الإجراء فيتم :

- اصدر بيان ضريبة فلسطيني صفر يتضمن ضريبة القيمة المضافة .
- إصدار وصل دفع للسيارات المستعملة يتضمن (القيمة+ ضريبة الشراء) يتم ترصيد المبلغ في برنامج تواصل لصالح المستورد لاحتسابها في سيارة أخرى.
- إصدار كتاب عدم ممانعة الترخيص .
- لسيارات الوكالات يتم الاسترداد من الخزينة عن طريق طلب الإعادة . (قانون تشجيع الاستثمار رقم 1، 1998)

الفرع الثاني: إجراءات إعفاءات الدبلوماسيين من الرسوم الجمركية

لغايات منح الإعفاءات للدبلوماسيين يتم تقديم طلب خطي للإدارة العامة للجمارك والمكوس من الجهة المتلقية للمنحة ويرفق مع الطلب ما يلي :

- أ- خطاب الجهة المانحة الذي يوضح اسم المستفيد قيمة المنحة والغاية منها ومواصفات البضائع المعنية بالإعفاء من حيث "النوع، الوزن، المنشأ" .
- ب- في حال كون الجهة المستفيدة من المنحة من غير مؤسسات السلطة يجب إبراز كتاب المؤسسات الحكومية المشرفة عليها وحسب الاختصاص .

- ت- إبراز التراخيص المطلوبة من الوزارات ذات علاقة .
- ث- فحص المستندات والوثائق المطلوبة للمنحة وفي حال استكمالها يتم رفعها للمدير العام للموافقة على ادخل البضائع المعفاة .
- ج- استعداد مستقبل المنحة أو المانح لأي متطلبات يحتاجها ملف الإعفاء لاستكمال الإجراءات من دائرة الإعفاء والمنح .

تنفيذ البيان الجمركي

- 1- يتم إعداد بيان جمركي أولى بالبضائع المعفاة.
- 2- إعلام مستقبل المنحة بالموافقة من أجل متابعة إجراءات التخليص على البضائع المعفاة.
- 3- بعد التخليص على البضائع يجب إبلاغ الجهات المسؤولة لمعاينة المنحة ومطابقتها مع الوثائق وبيان الاستيراد الأصلي .
- 4- إغلاق البيان الجمركي الأولي وإجراء التعديلات اللازمة ليصبح بيان المنح والمساعدات النهائي واستكمال باقي الإجراءات المعتادة . (قانون الجمارك، 79+80+81)

الفرع الثالث: إجراءات إعفاء المغتربين خارج الوطن

الفئات المستفيدة من الإعفاء والذين يسمح لهم الاستفادة من الاستيراد الشخصي المعفي من الرسوم:

1. مواطن حاصل على هوية وأقام خارج البلاد لمدة تزيد عن 7 سنوات وعائد للبلاد للإقامة بشكل نهائي .
2. طالب أكاديمي أمضى 3 سنوات دراسية أكاديمية خارج البلاد وحصل على لقب "أكاديمي" درجة تعليمية معترف بها من وزارة التربية والتعليم العالي ولدية هوية وطنية.

شروط منح الإعفاء

- أ. أن لا يقل عمر المتقدم عن 18 عام .
- ب. أن يكون لديه هوية "مواطن" .

ت. للعائلة المشتركة إعفاء واحد فقط .

ث. إبراز جواز سفر معزز بالأختام الثبوتية التي تعزز الإعفاء .

ج. أن لا يكون الشخص أقام في البلاد إثناء زيارته للبلاد أكثر من 4 أشهر إلا إذا كان تأخيرته لأسباب خاصة مثل "المرض، الولادة، إجراء دراسة، بحث علمي أو طبي، أو أسباب خارجة عن إرادته " .

تنفيذ الإعفاء

يتم مراسلة الجانب الإسرائيلي بالإعفاء الشخصي ويسمح بالاستيراد خلال مدة أقصاها 3 أشهر من تاريخ لعودة على أن لا تزيد عدد الشحنات عن شحنتين .

رابعاً: إعفاءات ذوي الاحتياجات الخاصة

لقد أصدر قرار مجلس الوزراء رقم (24) لسنة 2006م باللائحة التنفيذية بشأن إعفاء سيارات خاصة لذوي الاحتياجات لاستعمالهم الشخصي من الرسوم الجمركية والضرائب.

تعريف ذوي الاحتياجات: وقد نصت المادة رقم(1) من قرار على تعرف الشخص المعاق وهو يقصد بلفظ المعوق الشخص المصاب بشكل تام أو عطل وظيفي دائم في الأطراف السفلية أو أحدهما بحيث لا يستطيع الاعتماد عليها أو الذي بترت أطرافه السفلية أو أحدهما أو أي جزء منهما بحيث عطل هذا البتر وظيفة الطرفين أو أحدهما.

أ- شروط الحصول على الإعفاء حسب المادة رقم 2 من قرار

يعفى المعوق من الرسوم الجمركية والضرائب على وسيلة النقل المعدة إعدادا خاصا وفق الشروط التالية :

1- حصوله على موافقة رسمية من هندسة المركبات بوزارة النقل والمواصلات على إعداد المركبة إعدادا خاصا .

2- سليم الحواس والأطراف العليا وظيفيا وخال من الإعاقة البصرية والعقلية.

3- حاصلا على رخصة القيادة سارية المفعول من سلطة الترخيص المختصة بوزارة النقل.

(قرار مجلس الوزراء رقم (24) لعام 2006)

ب_ مواصفات مركبة ذوي الاحتياجات

أما المادة (4) نصت على مواصفات المركبة وهي "تغفى المركبة من الرسوم الجمركية والضرائب المعدة إعدادا خاصا لتقاد باليدين دون الرجلين على ان لا تزيد سعة المحرك عن 2000CC (قرار مجلس الوزراء رقم (24) لعام 2006)

ت- إجراءات إعفاء المعاقين "كيفية تقديم الطلب الإعفاء " مادة رقم(5)

لكي يستطيع الشخص الذي لديه إعاقة من الحصول على إعفاء متعلق بالمركبة خاصة به يجب اتباع الخطوات التالية :

1. يقوم أصحاب ذو الإعاقة بتقديم الطلب للحصول على الإعفاء الشخصي للمركبة إلى مكتب الشؤون الاجتماعية في المنطقة .
2. يقوم مكتب الشؤون الاجتماعية بتحويل مقدم الطلب إلى لجنة طبية لإعداد تقرير بالحالة.
3. تقوم اللجنة الطبية بعد فحص مقدم الطلب تقريرها وتقوم بإرساله عبر البريد إلى مكتب الشؤون الاجتماعية أو إعطائه للشخص .
4. يقوم مكتب الشؤون الاجتماعية بتحويل مقدم الطلب إلى الجمارك بموجب كتاب رسمي مع التقارير الطبية والأوراق الثبوتية الشخصية .
5. ترسل جميع الطلبات إلى موظف الإعفاء في دائرة الجمارك مع مرفقاتها يقوم بتسجيلها بسجلات خاصة بالإعفاءات وإعدادها لعرضها على لجنة الإعفاء المكونة من :

أ. مدير إعفاءات الجمارك رئيسا للجنة

ب. مندوب من المواصلات مقرا

ت. مندوب عن وزارة الصحة.....عضوا

ث. مندوب عن الشؤون الاجتماعيةعضوا

ج. مندوب عن اتحاد المعاقينعضوا

ح. موظف من الإعفاءاتسكرتير اللجنة

يتم عقد اجتماع بشكل دوري وتعرض الطلبات من قبل سكرتير اللجنة التي تدرس كل طلب على حد وتحدد الإجابات وهي:

■ الموافقة

■ التحويل إلى لجنة عليا

■ مقابلة ومشاهدة مقدم الطلب

■ الرفض

6. تعاد الملفات مع المرفقات وقرار اللجنة إلى مدير الإعفاءات مع سكرتير اللجنة ليتم اعداد وكتابة التقرير .

7. يتم إغلاق قيود الطلب على السجلات اللازمة .

ث- مرحلة الاعتراض على القرار

عندما يتم رفض الطلب المقدم من قبل الشخص يحق له تقديم طلب الاعتراض على القرار كما يلي:

○ يتم تقديم طلب الاعتراض على القرار في حالة الرفض اللجنة بناء على تقرير طبي إلى وزارة الصحة .

○ يتم تزويد مقدم الطلب كتاب من اللجنة مرفق التقرير الصحي وتقوم اللجنة الطبية بإعادة النظر والفحص مرة أخرى .

○ صدور قرار طبي جديد .

○ يتم تحويل إلى لجنة الإعفاءات، ويتم إتباع نفس الإجراءات السابقة .

ج- مرحلة تنفيذ القرار

وفي حالة كون قرار اللجنة بالإيجاب وقبول يقوم ذو الإعاقة بما يلي :

1. إرفاق الوثائق المطلوبة كما في إجراءات المركبات السابقة
 2. كتاب الموافقة على الإعفاء .
 3. تعهد عدلي أصلي.
 4. اتفاقية البيع .
 5. صورة الهوية "شهادة الميلاد في حالة الإنابة".
 6. رخصة القيادة .
 7. كتاب من وزارة المواصلات في حالة احتاجت المركبة إلى إضافات ك "دعسات بالأيدي" .
 8. مرحلة تنفيذ الإجراء في جمارك السيارات
1. إصدار بيان جمركي فلسطيني بنسبة صفر.
 2. إصدار كتاب عدم الممانعة مع قيد جمركي على نقل الملكية مع الرخصة .
 3. في سيارات الوكالات: يتم طلب استرجاع الرسوم من الجمارك وضريبة الشراء وتسترد من الخزينة حسب إجراءات إعادة الطلب .
 4. في السيارات المستعملة: تسجل له في حساب المستورد وتخضع لحسابه في سيارات أخرى غير مكتملة إجراءات الترخيص .

عندما يقوم الشخص ذو الإعاقة بالحصول على المركبة الخاصة به يجب عليه مراعاة الآتي :

✓ يمنع بيع المركبة أو السماح باستخدامها إلا بإذن الجمارك .

✓ تقديم تقرير من هندسة المواصلات في وزارة المواصلات بأن المركبة معدة ل"ذوي احتياجات خاصة "

✓ يجب أن تخضع هذه المركبة للتدقيق اللاحق في المستقبل وتحويلها إلى عنصر من عناصر خطة المخاطر الوطنية . (قانون حقوق المعاقين رقم (4)1994لائحة التنفيذية رقم 8).

ح- الأمور التي يجب على ذوي الاحتياجات الالتزام بها عند حصوله على الإعفاء حسب المادة(6) نصت على الأمور التي يجب على الشخص ذوي الإعاقة الالتزام بها عند منحة الإعفاء وهي:

1. الحصول على موافقة من دائرة الجمارك والمكوس عند الرغبة في بيع المركبة أو أي جزء منها ودفع الرسوم المستحقة عليها وإعلامها في حالة شطب المركبة .
2. عدم السماح باستخدام وسيلة النقل من قبل أي شخص آخر تحت طائلة المسؤولية القانونية .
3. عدم إزالة التجهيزات الخاصة بالمعاق من مركبة النقل المذكورة .
4. وضع إشارة المعاق على الزجاج الأمامي والخلفي لوسيلة النقل .
5. عدم بيع المركبة قبل مضي 5 سنوات من تاريخ تسجيلها وترخيصها وموافقة دائرة الجمارك على ذلك .
6. في حالة وفاة المعوق يحق للورثة بيع وسيلة النقل إلى معاق آخر مستحق الإعفاء بعد إعلام دائرة الجمارك والمكوس ودف الرسوم المستحقة والضرائب عليها إذا رغبوا بالاحتفاظ بها وفقا للأنظمة وقوانين المعمول بها . (قرار مجلس الوزراء رقم (24) لعام 2006)

الدراسات السابقة

من خلال الإطلاع على أدبيات الموضوع، فإن هذه الدراسة تعتبر دراسة رائدة بمضمونها، وذلك لندرة الدراسات ذات الاختصاص حيث وجدت الباحثة أن هناك العديد من الدراسات الفرعية المتعلقة بالموضوع والتي تناولت الضرائب عامة ولم تتطرق بالبحث عن إيرادات جمارك المتعلقة بقطاع المركبات في فلسطين.

1. دراسة رابي، 2003، بعنوان " الأسباب الموجبة لإصلاح قوانين الضرائب غير المباشرة في فلسطين " ، رسالة ماجستير، إدارة السياسية الاقتصادية، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين.

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الأسباب التي توجب القيام بعملية الإصلاح للضرائب غير المباشرة في فلسطين، وذلك من خلال التعرف على الضرائب غير المباشرة المطبقة في فلسطين ومدى ملائمة هذه الضرائب للاقتصاد الفلسطيني، والوقوف على تطور هذه الضرائب منذ عهد الانتداب البريطاني وفترة الحكم الأردني، ومن ثم فترة الاحتلال الإسرائيلي وصولاً إلى فترة السلطة الوطنية الفلسطينية. وأظهرت النتائج أن هناك أكثر من نظام ضريبي يحكم مناطق السلطة الوطنية كما وأن الأهداف التي وضعت من أجلها هذه القوانين تختلف عن أهداف التنمية في فلسطين، هذا بالإضافة إلى انخفاض العبء الضريبي للضرائب غير المباشرة في فلسطين، وأكد ذلك ارتفاع السعر المعياري قد استغل أكثر من طاقته بحيث وصل الإرهاق الضريبي لهذه الضرائب (ضرائب التجارة) إلى (100%) مما دعم النتيجة التي توصلت إليها الدراسة وهي أن الضرائب الغير مباشرة لنسبها المالية لا تتلاءم بالضرورة مع مستوى الاقتصاد الفلسطيني، وقد أوصت بإلغاء أو تعديل اتفاق باريس الاقتصادي وبشكل جوهري، حتى تتمكن السلطة الوطنية من رسم سياستها الضريبية دون قيود .

2. دراسة الأحمد، 2005، بعنوان "ظاهرة انتقال عبء الضرائب غير المباشرة في فلسطين، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين .

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على ظاهرة انتقال عبء الضرائب غير المباشرة كإحدى الظواهر المالية والضريبية، وذلك من خلال القوانين والأنظمة السارية، إضافة إلى تناولها البروتوكول الاقتصادي الموقع بين حكومة إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية، والتفاهات ذات العلاقة ما بين إسرائيل والسلطة الوطنية الفلسطينية. وأظهرت النتائج وجود تقصير ذاتي فلسطيني في التعامل مع الضرائب غير المباشرة وظاهرة انتقالها، تتمثل في المشرع الضريبي الذي لم يعط الاهتمام اللازم لسن القوانين ذات العلاقة إضافة إلى القضاء الفلسطيني الذي لم يؤهل الكادر القضائي ولا المحاكم المختصة في الضرائب ، كذلك المفاوض الفلسطيني غير الملم بصورة كافية عند توقيعها للاتفاقيات وما ظهر فيها من الثغرات، ناهيك عن المكلفين بأنواعهم والذين لممارستهم غير المشروعة من تهرب ضريبي الأثر السلبي على ظاهرة انتقال عبء الضرائب غير المباشرة .وأن الإدارة الضريبية لا تبذل الجهد المطلوب للوصول إلى المكلفين الذين يعملون خارج المناطق التي تقع تحت سيطرة الجانب الإسرائيلي، عدا عن قلة الوعي الضريبي لدى المواطن الفلسطيني وأن الإدارة الضريبية ينقصها الكفاءة والعدالة في إجراءات تحصيل الضريبة، وعدم توفر جهاز للاستعلام الضريبي يزود إدارة الضرائب بالمعلومات اللازمة عن أعمال ونشاطات المكلفين.

3. دراسة الخطيب، 2006 ، بعنوان " دور الإيرادات الضريبية في تمويل الموازنة العام " 1996-2003 ، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية ، نابلس، فلسطين.

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على أهم ملامح النظام الضريبي المطبق في فلسطين منذ استلام السلطة الصلاحيات المالية سنة 1994 ، وعلى حجم الإيرادات الضريبية ومكوناتها ودورها في تمويل النفقات العامة خلال الفترة 1996-2003 واستخلاص أهم التوجهات السياسية الضريبية وأثرها على الاقتصاد الفلسطيني من خلال تمويل الإنفاق العام .وخلصت الدراسة إلى

أن القوانين الضريبية المطبقة في فلسطين قديمة وموروثة، وأنه لا يوجد نمو في الإيرادات الضريبية.

وقد أوصت الدراسة بأنه من أجل زيادة إيرادات ضريبة القيمة المضافة، لا بد من وجود نظام يحقق التعاون بين السلطة الوطنية والمواطنين في العمل على ضمان وصول كامل استحقاق الشعب الفلسطيني من فواتير المقاصة، ونشر الوعي بين فئات المكلفين خاصة الذين يحصلوا على فواتير المقاصة من إسرائيل، وزيادة كفاءة الإدارة الضريبية وتأهيلها، لتصل إلى كافة المشتغلين وفرض العقوبات على المتهربين. والعمل على سن قانون فلسطيني بخصوص ضريبة القيمة المضافة يراعي ظروف وخصوصية المناطق الفلسطينية، ولا بد من التفريق في سعر الضريبة المضافة بحيث تطبق نسب مرتفعه على السلع الكمالية وتخفيضها على السلع الضرورية.

4 . دراسة، البسطامي، 2007، بعنوان ضريبة القيمة المضافة المطبقة في فلسطين وضريبة المبيعات الأردنية ، دراسة مقارنه، جامعة النجاح الوطنية - فلسطين .

هدفت هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على نظام ضريبة القيمة المضافة والذي يعتبر من أهم الأنظمة الضريبية المطبقة في العالم، مع ان هذا النظام والذي استحدثته السلطات الإسرائيلية ظل ساري المفعول لغاية هذا اليوم وذلك على الرغم من ان السلطة الفلسطينية قد استلمت الصلاحيات الضريبية سنة 1994 ، الا أنها وبسبب القيود المفروضة عليها لا تستطيع تشريع قانون جديد، ولكون المملكة الأردنية الهاشمية هي الدولة التوأم للشعب الفلسطيني، تمت المقارنة مع قانون ضريبة المبيعات الأردني وهو القانون الذي يتم تطبيقه حالياً في الأردن لجباية ضريبة المبيعات.

وقد توصلت هذه الدراسة إلى أن نظام ضريبة المبيعات هو نظام ضريبة قيمة مضافة يطبق نسباً مشابهة للنظام المطبق في فلسطين وقد أوصت الدراسة بتشريع قانون جديد لنظام ضريبة القيمة المضافة آخذاً بعين الاعتبار كافة النواحي الاجتماعية والاقتصادية التي تعرض لها المكلف الفلسطيني.

5. دراسة موسى، 2005 ، بعنوان " التهرب الجمركي وأثره في الإيرادات الجمركية الفلسطينية" - جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين .

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على إيرادات السلطة الفلسطينية ونسبة تشكيل الجمارك من الموازنة العامة، ومصادر الإيرادات العامة، والتعرف على الجمارك الفلسطينية، والتهرب الجمركي من حيث تنظيمها، واختصاصاتها، والإجراءات الجمركية، ودراسة ظاهرة التهرب الجمركي من حيث أنواعه وأركانه والجزاء المترتبة عليه وأسبابه والاتفاقيات الدولية "باريس الاقتصادية"، الجات" وأثرها على الإيرادات الجمركية، وكيفية الحد من ظاهرة التهرب الجمركي .

وقد توصلت هذه الدراسة إلى أن الإيرادات الجمركية المحصلة على المستوردات الفلسطينية بواسطة تجار إسرائيليين تعود للخزينة الإسرائيلية وتؤدي إلى خسارة مالية كبيرة للسلطة الفلسطينية، وقد أوصت الدراسة بالاهتمام بالإصلاح القانوني الشامل وتسريع تحضير قانون الجمارك الفلسطيني، والبدء في تفعيل المحاكم الجمركية الفلسطينية، وإيقاع عقوبات جديدة للمتهربين، كما أوصت باستخدام وسائل الإعلام لزيادة وعي المواطنين بأهمية الإيرادات الجمركية في دعم الاقتصاد الفلسطيني.

6. دراسة عبد العزيز، 2007 ، "مستوى رضا المكلفين عن آلية عمل دائرة الجمارك والمكوس في محافظات شمال الضفة الغربية"، رسالة ماجستير، جامعة القدس، فلسطين .

هدفت هذه الدراسة التعرف على مستوى رضا المكلفين عن آلية عمل دائرة الجمارك والمكوس في محافظات شمال الضفة الغربية (جنين ونابلس و طولكرم) بأقسامها الرئيسية المشتغلين، والتدقيق والمقاصة والجمارك تجاه المكلفين المسجلين لأغراض ضريبة القيمة المضافة وقياس مستوى رضاهم عن تلك الآلية .

وقد توصلت الدراسة أن درجة رضا المكلفين تقترب من الحياد عن آلية عمل دائرة الجمارك والمكوس والمتمثلة بالأقسام الرئيسية لتلك الدائرة وهي قسم المشتغلين وقسم التدقيق وقسم

المقاصة وقسم الجمارك حيث كان مستوى رضاهم متوسطاً للدرجة الكلية لمجالي قسم المشتغلين وقسم التدقيق، ولكنهم غير راضين عن قسمي المقاصة والجمارك.

وتوصلت الدراسة أيضا إلى أن المكلفين المسجلين لأغراض ضريبة القيمة المضافة يواجهون صعوبة في الحصول على فواتير المقاصة p من المكاتب الإقليمية ولا يحصلون على العدد الكافي منها. كما توصلت إلى أن المكلفين يعتبرون أنه ليس هناك فعالية لقسم الجمارك في المكاتب الإقليمية وأن آلية عمله غير موحدة مع آلية العمل في المكاتب الإقليمية الأخرى ولا يتعامل مع جميع المكلفين بنفس المستوى، كما أنه لا يعمل على تسهيل معاملات المكلف المرتبطة مع الإدارة العامة للجمارك والمكوس أو تسهيل إجراءات استلام البيان الجمركي من المكلف.

7. دراسة ، مداني لخضر، 2006، تطور سياسة التعرفة الجمركية في ظل النظام التجاري متعدد الأطراف والتكتلات الاقتصادية الإقليمية "دراسة حالة الجزائر في إطار منطقة التبادل الحر مع الاتحاد الأوروبي" ، رسالة ماجستير ، الجزائر.

حيث هدف هذه الدراسة إلى رصد مدى تأثير النظام التجاري العالمي بأجهزته وقواعده على سياسات التعريفية الوطنية، وإلى إظهار مدى تأثير التكتلات الإقليمية على النظم التجاري العالمي وأهدافه على سياسات التعريفية الوطنية، محاولة إسقاط تأثير التزامات الجزائر الإقليمية والدولية على سياسة التعرفة الجمركية في الجزائر.

ومن أهم نتائج الدراسة ستبقى العولمة الإقليمية خاصيتين يتميز بها الاقتصاد العالمي جراء تزايد ظاهرة الاعتماد المتبادل وتنظيم الاقتصاد العالمي في ثلاثة أقطاب قوية الاتحاد الأوروبي، منطقة حرية التبادل وأمريكا الشمالية، اليابان.

ومن أهم توصيات الدراسة :ضرورة قيام مستويات التعرفة الجمركية على دراسة علمية لتركيبية القطاعات الاقتصادية وترتيبها ن حي أهميتها الاجتماعية وقابليتها للتطور، وضرورة حمايتها

تحقيقا لاحتياجات التنمية مع مراعاة التوازن بين المصلحة التجارية والمصلحة الجبائية وإتباع المنهج الانتقائي في توزيعها على القطاعات بما لا يتعارض وأحكام المنظمة العالمية للتجارة .

8. الفلاح، بلال، 2013، الآثار المترتبة على تخفيض ضريبة الشراء على المركبات الخاصة في فلسطين، معهد الأبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية "ماس" ، رام الله، فلسطين.

هدفت هذه الدراسة تقيم تأثير قرار مجلس الوزراء بتخفيض ضريبة الشراء على المركبات الخاصة من (75%) إلى (50%) عام 2011، وتأثير قرار على زيادة عدد المركبات الخاصة، وعلى عائدات الضرائب من بيع المركبات وتخفيف العبء المالي عن كاهل المواطنين، وتخفيض ظاهرة انتشار المركبات الغير قانونية ومن آثارها السلبية على حركة السير والمجتمع والحوادث المرورية وتعزيز الأمان على الطرق وزيادة الإيرادات المتأتية من قطاع المركبات.

وتوصلت الدراسة إلى عدة من نتائج التي لم تكن مرضية حيث أمر مجلس الوزراء بإلغاء قرار التخفيض حيث أن هذا القرار لا يحقق الأهداف المرجوة.

التعليق على الدراسات السابقة

لقد تناولت الدراسات السابقة عدة مواضيع التي تتعلق بالضرائب غير المباشرة ودوائر الضريبة. فمثلا جاءت دراسة رابي، 2003 ، بعنوان " الأسباب الموجبة لإصلاح قوانين الضرائب غير المباشرة في فلسطين." وذلك للتعرف على أهم الأسباب التي توجب الإصلاح الضريبي في فلسطين للضرائب غير المباشرة. أما دراسة الأحمد، 2005 بعنوان " ظاهرة انتقال عبء الضرائب غير المباشرة في فلسطين" باعتبارها ظاهرة مالية وضريبية ، ودراسة الخطيب، 2006 بعنوان " دور الإيرادات الضريبية في تمويل الموازنة العامة للدولة -2003-1996 و دراسة بسطامي، بعنوان ضريبة القيمة المضافة المطبقة في فلسطين وضريبة المبيعات الأردنية دراسة مقارنة، 2007 ، جاءت دراسة موسى للتعرف على التهرب الجمركي وأثره على إيرادات الدولة 2005، ودراسة عبد العزيز تناولت مدى مستوى رضا المكلفين عن أداء دائرة الجمارك والمكوس في فلسطين، ودراسة لخضر 2006، الجزائر حيث تناول تطور

سياسة التعرف الجمركية في ظل النظام التجاري متعدد الأطراف والتكتلات الاقتصادية الإقليمية، ودراسة فلاح، 2013، تناولت أثر تخفيض ضريبة الشراء على قطاع المركبات الخاصة في فلسطين.

وتميزت هذه الدراسة عن الدراسات السابقة كونها أول دراسة تتناول موضوع ضريبة الجمارك على قطاع المركبات في فلسطين كونها نوع من أنواع الضرائب غير المباشرة التي تساهم في تمويل موازنة الدولة بالإيرادات اللازمة لتحقيق أهدافها وتنفيذ سياساتها المالية والضريبة، وتوضيح مدى حصيلة إيرادات الدولة من قطاع جمارك السيارات وما هي المرتبة التي تحتلها بين الإيرادات الأخرى للدولة فلسطين، وكيفية الاستفادة منها .

الفصل الثالث

الطريقة والإجراءات

المبحث الأول : التحليل الإحصائي

- 3.1 المقدمة
- 3.2 المنهج المستخدم
- 3.3 مجتمع الدراسة
- 3.4 أداة الدراسة
- 3.5 صدق الأداة
- 3.6 ثبات الأداة
- 3.7 إجراءات الدراسة الميدانية
- 3.8 متغيرات الدراسة

المبحث الثاني : التحليل المالي للإيرادات الضريبية

المبحث الأول: التحليل الإحصائي

3.1 المقدمة:

سيتناول هذا الفصل عرضاً لمنهج الدراسة ووصفاً لمجتمع الدراسة ويشتمل هذا الفصل على أداة الدراسة وصدق الأداة وثباتها وإجراءات الدراسة و متغيراتها و المعالجة الإحصائية. وستقوم الباحثة من خلال هذا الفصل بعرض الطرق والإجراءات التي تم إتباعها من أجل الوصول على نتائج النهائية للدراسة.

3.2 منهجية الدراسة

من أجل معرفة اثر إيرادات قطاع المركبات على الإيرادات الضريبية العامة لدولة فلسطين في الضفة الغربية، تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي منهجا للدراسة، وذلك لملائمته لطبيعتها، حيث أن المنهج الوصفي التحليلي يعمل على دراسة الواقعة كما تبدو، ويهتم بوصفها بدقة ويعبر عنها كما وكيفاً، فالتعبير الكمي يعطي وصفا رقميا ويوضح مقدار حجم الواقعة ودرجة ارتباطها مع بقية الظواهر، أما الوصف الكيفي فيصف الظاهرة ويبين خصائصها .

3.3 مجتمع الدراسة

اقتصر مجتمع الدراسة على موظفي الجمارك بشكل خاص قطاع مركبات في الضفة الغربية (رام الله، نابلس، جنين) وذلك لعلاقتهم المباشرة بموضوع الدراسة، حيث بلغ عددهم (32) موظف، وقد تم اعتماد على إجراء مسح ميداني شامل يضم كافة أفراد مجتمع الدراسة، وقد تم جمع البيانات اللازمة من خلال استبيان تم إعداده خصيصا لذلك حيث تم توزيع الاستبيان باليد. كما تم أيضا تجميع البيانات الرقمية الخاصة بموضوع الدراسة والعمل على تحليلها وللوصول إلى نتائج تفيد موضوع الدراسة وحيث أن عينة الدراسة وهي مجتمع الدراسة.

جدول رقم (1): توزيع مجتمع الدراسة حسب المؤهل العلمي

النسبة المئوية %	التكرار	المستوى التعليمي
15.6	5	دبلوم
59.4	19	بكالوريوس
25.0	8	ماجستير
100.0	32	المجموع

يتبين من الجدول رقم (1) أن نسبة حملة شهادة الدبلوم بلغت (15.6%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة حملة شهادة البكالوريوس بلغت (59.4%) من مجتمع الدراسة، وأن حملة شهادة الماجستير بلغت (25%) من مجتمع الدراسة، وبالتالي فإن أعلى نسبة من مجتمع الدراسة كانت من حملة شهادة البكالوريوس .

جدول رقم (2): توزيع مجتمع الدراسة حسب التخصص

النسبة المئوية %	التكرار	التخصص
56.3	18	محاسبة
28.1	9	إدارة أعمال
6.3	2	علوم مالية
9.4	3	اقتصاد
100.0	32	المجموع

يتضح من الجدول رقم (2) أن حملة شهادة المحاسبة بلغت (56.3%) من مجتمع الدراسة، وأن حملة شهادة إدارة الأعمال بلغت (28.1%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة حملة شهادة علوم مالية بلغت (6.3%) من مجتمع الدراسة، وأن حملة شهادة الاقتصاد بلغت (9.4%) من مجتمع الدراسة، وبالتالي فإن أعلى نسبة من مجتمع الدراسة كانت حملة شهادة المحاسبة لصلتهم المباشرة بالضرائب .

جدول رقم (3): توزيع مجتمع الدراسة حسب المسمى الوظيفي

المسمى الوظيفي	التكرار	النسبة المئوية %
محاسب	7	21.9
رئيس قسم	6	18.8
مدير	9	28.1
أخرى	10	31.3
المجموع	32	100.0

يتضح من الجدول رقم (3) أن نسبة من يشغل موقع موظف محاسبة بلغت (21.9%) من مجتمع الدراسة، وان نسبة من يشغل موقع رئيس القسم بلغت (18.8%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة من يشغل موقع مدير بلغت (28.1%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة من يشغل وظائف أخرى بلغت (31.3 %) من مجتمع الدراسة، وبالتالي يتضح أن أعلى نسبة كانت من يشغلون وظائف الأخرى، ويقصد بأخرى موظفون لا يحملون المسميات الوظيفية السابقة مثل (الجابي، موظف التخليص الجمركي) .

جدول رقم (4) : توزيع مجتمع الدراسة حسب عدد سنوات الخبرة

الخبرة	التكرار	النسبة المئوية %
أقل من 5 سنوات	7	21.9
من 5-10 سنوات	8	25.0
من 10-15 سنة	8	25.0
أكثر من 15 سنة	9	28.1
المجموع	32	100.0

تبين من الجدول رقم (4) أن نسبة العاملون في جمارك المركبات والذين يملكون خبر من (5 سنوات فأقل) بلغت (21.9%) من مجتمع الدراسة، وان نسبة العاملون الذين يملكون خبرة (5-10 سنوات) بلغت (25%) من مجتمع الدراسة، أما العاملون الذين يملكون خبرة (10-15 سنوات) بلغت (28.1%) من مجتمع الدراسة، وان نسبة العاملون الذين يملكون خبرة (15 سنة فأكثر) بلغت (25.0%) من مجتمع الدراسة، وبالتالي يتضح أن أعلى نسبة كانت من يشغلون وظائف الأخرى، ويقصد بأخرى موظفون لا يحملون المسميات الوظيفية السابقة مثل (الجابي، موظف التخليص الجمركي) .

15سنة) بلغت نسبتهم(28.1%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة العاملون الذين يملكون خبرة (أكثر من 15 سنة) بلغت نسبتهم (28.1 %) من مجتمع الدراسة، وبالتالي فإن أعلى نسبة من الأشخاص العاملون في مجال ضريبة جمارك المركبات يملكون خبرة (15 سنة فأكثر) .

جدول رقم (5): توزيع مجتمع الدراسة حسب الجنس

الجنس	التكرار	النسبة المئوية %
ذكر	24	75.0
أنثى	8	25.0
المجموع	32	100.0

تبين من جدول رقم (5) أن نسبة العاملون في جمارك المركبات من ذكور بلغت (75%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة الإناث بلغت (25%) من مجتمع الدراسة، وبالتالي فإن نسبة الأعلى للذين يعملون في جمارك المركبات هم الذكور .

جدول رقم (6): توزيع مجتمع الدراسة حسب العمر

العمر	التكرار	النسبة المئوية %
أقل من 30 سنة	7	21.9
من 30-39 سنة	10	31.3
من 40-49 سنة	12	37.5
من 50 سنة فأكثر	3	9.4
المجموع	32	100.0

يتضح من الجدول رقم (6) أن نسبة من هم أقل من 30 سنة بلغت (21.9%) من مجتمع الدراسة. وأن نسبة من هم بين (30-39 سنة) بلغت (31.3%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة من هم (40-49 سنة) بلغت (37.5%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة منهم أكبر من (50 سنة) بلغت (9.4%) من مجتمع الدراسة، وبالتالي يلاحظ أن أصحاب الأعمار ما بين (40-49) سنة هم أعلى نسبة .

جدول رقم (7) : توزيع مجتمع الدراسة حسب الدورات التدريبية في مجال دائرة الجمارك

الدورات التدريبية	التكرار	النسبة المئوية %
من 1-5 دورات	15	46.9
من 6-10 دورات	8	25.0
أكثر من 10 دورات	7	21.9
لا يوجد دورات	2	6.3
المجموع	32	100.0

يتضح من الجدول رقم (7) أن نسبة من يملكون دورات تدريبية ما بين (1-5) دورة بلغت (46.9%) من مجتمع الدراسة ، وأن نسبة من يملكون (6-10 دورة) بلغت (25%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة من يملكون (أكثر من 10 دورة تدريبية) بلغت (21.9%) من مجتمع الدراسة، وأن نسبة من لا يملكون أي دورة تدريبية بلغت (6.3%) من مجتمع الدراسة. وبالتالي يلاحظ أن أعلى نسبة هم من يملكون (1-5) دورة تدريبية من مجتمع الدراسة .

3.4 أداة الدراسة :

استخدمت الباحثة الاستبانة كاداة للدراسة تكونت وتكونت الاستبانة من قسمين:

القسم الأول: عبارة عن معلومات شخصية متعلقة بالمستجيب وشملت سبعة متغيرات للدراسة وهي المؤهل العلمي، التخصص، المسمى الوظيفي، عدد سنوات الخبرة، الجنس، العمر، الدورات التدريبية في مجال دائرة الجمارك.

القسم الثاني: اشتمل على فقرات الاستبانة وتتكون من (38) موزعة على مجالين.

المجال الأول: مساهمة إجراءات التخليص الجمركي بزيادة إيرادات الدولة .

المجال الثاني: تأثير متابعة استخدام المركبات من قبل دائرة الجمارك على الإيرادات .

وتم قياس فقرات الاستبانة من خلال مقياس ليكرت الخماسي، يبدأ بشكل مرتفع جداً، ويعطي (5) درجات، ومن ثم بشكل مرتفع ويعطي (4) درجات، ومن ثم بشكل محايد ويعطي (3) درجات، ومن ثم بشكل منخفض فيعطي درجتين، وأخيراً منخفض جداً فيعطي درجة واحدة .

3.5 صدق الأداة

للتأكد من صدق الأداة تم عرض الاستبانة على عدد من المحاكمين من ذوي الاختصاص في مناهج البحث العلمي والاقتصاد وقانون وموظفي الجمارك وعددهم (5) محكمين، وقد تم الأخذ بملاحظاتهم والخروج بالاستبانة بصورتها النهائية، ملحق رقم (1) .

3.6 ثبات الأداة

للتأكد من ثبات الأداة تم استخراج معامل الثبات باستخدام معادلة (كرونباخ ألفا) حيث وصلت نسبة الثبات إلى (85.08 %)، وهو معامل ثبات عالي و يفي بأغراض الدراسة.

3.7 إجراءات الدراسة الميدانية:

لقد سارت الدراسة وفق الخطوات التالية وهي :

1. البحث والاطلاع على الدراسات السابقة للبحوث والمراجع في المكتبة.

2. إعداد آداة الدراسة بصورتها النهائية .
3. تحديد أفراد مجتمع وعينة الدراسة والتي تشمل الموظفين في دائرة الجمارك.
4. الحصول على موافقة الجهات المعنية .
5. توزيع الاستبانة على الموظفين.
6. تجميع الاستبانات من أفراد العينة وإدخال البيانات الى الحاسوب ومعالجتها احصائيا باستخدام برنامج الرزم الإحصائية (spss) (المتوسط الحسابي)
7. استخراج النتائج وتحليلها ومناقشتها ، والتعليق عليها ، واقتراح التوصيات المناسبة.

3.8 متغيرات الدراسة

المتغيرات المستقلة

ويتمثل في استجابات المبحوثين على مجالات الدراسة .

المتغيرات التابعة

وتتمثل في أثر إيرادات المركبات على الإيرادات الضريبية للدولة .

المتغيرات الديموغرافية

1. المؤهل العلمي: وله ثلاث مستويات (دبلوم، بكالوريوس ، ماجستير) .
2. التخصص: (محاسبة ، إدارة أعمال، علوم مالية ، اقتصاد) .
3. المسمى الوظيفي: حاسب ، رئيس قسم ، مدير ، أخرى) .
4. عدد سنوات الخبرة: (أقل من 5 سنوات ، (5-10 سنوات)، (10-15 سنة) ، (أكثر من 15 سنة).

5.الجنس : ذكر ،أنثى .

6.العمر: ويتمثل في أربعة مستويات (أقل من 30 سنة)، (30-40 سنة)، (40-49 سنة)، (50 فأكثر).

7.الدورات التدريبية: تمثلت في أربعة مستويات (1-5)، (5-10)، (10 فأكثر)، (لا يوجد دورات) .

المبحث الثاني:التحليل المالي لبيانات المركبات

ستناول في هذا الفصل دراسة تفصيلية عن إيرادات قطاع المركبات في فلسطين، وخاصة الضفة الغربية وأثرها على الإيرادات الضريبية العامة للدولة، ولقد اعتمدت الدراسة على نوعين من البيانات منها بيانات مالية تم الحصول عليها من وزارة المالية، وبيانات تم الحصول عليها من خلال الاستبانة، حيث سيتم استخدام مجموعات مختلفة من البيانات في التحليل، وذلك من خلال التحليل المالي والتحليل الإحصائي للوصول للنتائج والخروج بالتوصيات المتعلقة بالرسالة من وجهة نظر الباحثة.

أولاً: تعريف بيانات التحليل

1. إيراد المركبات: المبالغ المالية التي يتم تحصيلها من جمارك المركبات جراء استيرادها من الخارج أو الداخل بجميع أنواعها (الجديدة"الوكالة" والمستعمل والمقاصة)،حيث تخضع المركبات إلى ثلاثة أنواع من ضرائب وهي (ضريبة الجمارك، وضريبة الشراء، وضريبة القيمة المضافة) .

2. الإيراد الجمركي العام: حجم الإيرادات المتأتية من جميع السلع والبضائع التي تفرض عليها الرسوم الجمركية.

3. مركبات المقاصة: المركبات التي يتم استيرادها من الجانب الإسرائيلي وتقتصر على مركبات "العمومي"سواء الجديدة أو المستعملة ،ومركبات الشاحنات التي تزيد عن(4.5طن، والمعدات الهندسية، وباصات الركاب)وتكون عملية الاستيراد حسب الاتفاقيات مع وزارة النقل

والمواصلات وبروتوكول باريس الاقتصادي حيث تفرض على هذه المركبات فقط ضريبة القيمة المضافة .

4. إعفاءات السلطة الفلسطينية: هي الإعفاءات التي تمنح لوزارات السلطة وبتنسيق مع الجانب الإسرائيلي إي تكون ضريبة عليها (0%) في الميناء ويطلق عليه إعفاء خارجي .

5. إعفاءات ذوي الاحتياجات الخاصة: منح الأشخاص ذوي الاحتياجات إعفاء داخلي على المركبات التي يقومون باستيرادها ويطلق عليه إعفاء داخلي حيث أن هذه المركبات لا تعفى من الضرائب الجمركية المفروضة على المركبات في الميناء، ويتم استرداد تلك الضرائب المدفوعة في وقت لاحق.

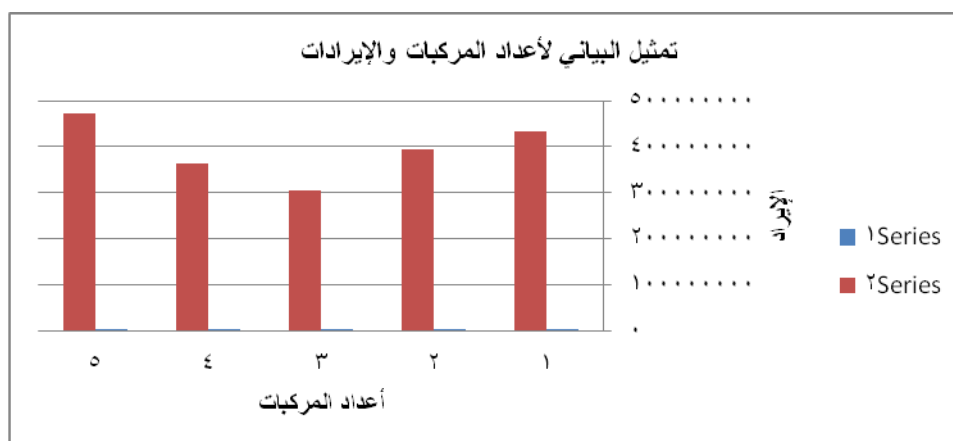
6. إعفاءات تشجيع الاستثمار: يتم منحها من قبل وزارة الاقتصاد لمركبات التي تستخدم في المشاريع الاستثمارية وفقا لشروط معينة وضوابط .

ثانيا: الإيرادات الضريبة للمركبات

جدول رقم (8): يوضح قيمة الإيرادات الضريبية للمركبات خلال السنوات (2010-2014) من مختلف مصادر الإيرادات (مركبات الجديدة، ومركبات المستعملة، ومركبات المقاصة) وأعدادها.

السنة	أعداد المركبات	إيراد المركبات - شيقل
2010	22,291	432,659,291
2011	22,217	393,622,606
2012	14,898	304,210,235
2013	17,008	364,368,701
2014	20,032	472,898,881
المجموع	96,446	1,967,759,714

المصدر: وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله-2015



شكل رقم (1): يمثل أعداد المركبات المستوردة والضرائب الجمركية المتأتية منها

خلال عام 2010 بلغت قيمة الإيراد المتأتي من قطاع المركبات (432) مليون شيقل، بينما في عام 2011 تراجعت القيمة الإيرادات قطاع المركبات لتصل إلى (393) مليون شيقل، أي بنسبة (10%) عن العام السابق، بينما في عام 2012 تواصل انخفاض في قيمة إيرادات المركبات ليصل إلى (304) مليون شيقل أي ببلغ (89) مليون شيقل بنسبة (29%) .

خلال عام 2013 ارتفعت قيمة الإيرادات لتصل إلى (364) مليون شيقل إي ببلغ (60) مليون عن العام السابق له بنسبة (16%)، وفي عام 2014 شهد قطاع المركبات ارتفاع في قيمة الإيرادات لتصل إلى (472) مليون شيقل، حيث ارتفع قيمة الإيراد عن العام السابق بقيمة (108) مليون شيقل، إي بنسبة (22%) وذلك لانخفاض ضريبة الضراء المفروضة على المركبات من (75% لتصل إلى 50%).

وتمثيل البياني يوضح حركة الإيرادات قطاع المركبات خلال هذه السنوات من ارتفاع وانخفاض.

أما فيما يخص أعداد المركبات المستوردة خلال تلك السنوات بشكل تفصيلي فتتمثل في الجدول التالي:

جدول رقم (9): أعداد المركبات التي تم استيرادها خلال الأعوام (2010-2014)

السنة	مركبات الوكالة	مركبات المستعملة	مركبات المقاصة	المجموع
2010	4,758	14,522	3,011	22,291
2011	5,491	14,599	2,127	22,217
2012	4,837	7,574	2,487	14,898
2013	4,396	10,277	2,335	17,008
2014	5,752	11,988	2,292	20,032
المجموع	25,234	58,960	12,252	96,446

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله - 2015

نلاحظ من الجدول السابق رقم (9) أن المركبات المستعملة هي الأكثر استيرادا خلال عامي (2010-2011) مما أدى ذلك إلى زيادة قيمة الإيراد المتأتي من المركبات المستعملة . خلال عامي 2012 و 2013 كان هناك تراجع في استيراد المركبات مما أدى إلى انخفاض في قيمة الإيرادات وذلك نتيجة تدهور الأوضاع الاقتصادية السائدة في فلسطين. بينما خلال عام 2014 ارتفعت أعداد المركبات المستوردة، وبالتالي كان هناك ارتفاع في قيمة إيرادات المركبات.

جدول رقم (10) : يمثل قيمة الإيرادات الضريبية للمركبات حسب نوعها (2010-2014) -
المبالغ بالشيقل.

تسميات الصفوف	2010	2011	2012	2013	2014	الإجمالي القطي - شيقل
هان	5,869					5,869
سوزوكي	28,129					28,129
تويوتا		60,436			40,709	101,145
MINI			166,737	103,358	67,194	337,289
بيكو	98,332	113,147	149,636	51,121		412,236
بورش					62,1817	621,817
كاديلاك	300,294	226,380	284,774	74,693	329,204	1,215,345
سوزوكي	1,625,281					1,625,281
هاتشي	1,544,765	467,586				2,012,351
كيا	112,520				2,822,225	2,934,745
لاند روفر	1,257,093			2,225,803		3,482,896
فولفو	863,265	768,720	814,504	536,652	550,267	3,533,408
فولفو	952,235	730,262	1,419,117	785,288	1,260,093	5,146,995
جيب	102,936			198,513	7,374,468	7,675,917
لاند روفر	30,662		2,304,878	4,004,980	2,026,020	8,366,540
لاند روفر	2,395,060	1,946,180	2,338,678	92,4579	1,390,187	8,994,684
سوزوكي	7,576,909	3,297,363	136,908			11,011,180
سكودا	3,169,760	1,727,004	1,446,903	1,254,199	3,844,261	11,442,127
كوبولا	9,786,032	1,447,502	905,026	1,530,296	1,468,337	15,137,193
CITROEN				5,261,013	10,981,853	1,6242,866
سكودا	796,943	930,645	2,292,248	4,716,510	8,279,731	1,7016,077
هوندا	1,0836,018	2,119,510	2,947,704	56,883	2,422,706	18,382,821
هوندا	1,7591,234	1,146,430	617,241	60,818		19,415,723
شيفرولت	1,1861,341	3,327,616	4,986,392	2,856,704	3,479,039	26,511,092
فولفو	4,472,610	5,009,102	8,871,328	6,912,065	4,080,222	29,345,327
فولفو	4,017,983	6,139,848	4,719,663	8,345,981	8,032,459	31,255,934
فولفو	8,409,797	10,196,418	11,483,316	11,136,385	10,298,794	51,524,710
أودي	9,231764	3,911,788	8,563,634	11,250,637	18,907,191	51,865,014
نيسان	3,586,265	9,844,364	14,555,569	14,438,017	15,078,490	57,502,705
ميتسوبيشي	2,3974,180	8,609,434	6,110,008	7,474,002	14,331,732	60,499,356
BMW	19,836,322	15,393,702	10,690,953	13,478,609	12,468,821	71,868,407
نيسان	20,492,230	32,672,203	18,364,205	14,660,168	24,451,723	110,640,529
هوندا	27,090,320	33,017,244	29,234,363	22,163,096	27,064,750	138,569,773
سكودا	9,886,516	22,309,764	26,597,814	49,953,075	75,665,389	184,412,558
كيا	66,695,970	77,951,633	37,257,376	47,356,420	77,270,812	306,532,211
فولفو	50,769,808	58,931,182	65,232,700	62,138,796	95,988,184	333,060,670
هوندا	103,960,091	81,067,021	3,3764,476	60,028,046	64,077,220	342896854
الإجمالي القطي	423,358,534	383,362,484	296,256,151	353,976,707	49,467,3898	1,195,162,7774

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015

وكما يبين الجدول رقم (10) قيمة الإيرادات حسب أنواع المركبات المستوردة حيث نلاحظ في عام 2010 أن أكثر أنواع المركبات استيرادا (هيونداي) بلغت (103) مليون شيقل، تليها مركبة كايا (66) مليون شيقل، مركبة فولكس واجن (50) مليون شيقل، ثم مركبات التالية (مرسيدس، ميتسوبيشي، BMW، مازدا، شيفروليت، بيجو) .

بلغت الإيرادات في عام 2011 المركبات (81) مليون شيقل لمركبة هونداي تليها مركبة كايا (77) مليون شيقل، مركبة فولكس واجن (58) مليون شيقل.

تراجعت قيمة الإيرادات المركبات من هونداي عام 2012 واحتلت المرتبة المركبة فولكس واجن والتي بلغت (65) مليون شيقل، مركبة كايا (37) مليون شيقل، هونداي (33) مليون شيقل، سكودا (26) مليون شيقل .

عام 2013 احتلت مركبة فولكس واجن المرتبة الأولى مرة أخرى بمقدار (62) مليون شيقل، ومركبة هونداي (60) مليون شيقل، مركبة سكودا (49) مليون، مركبة كايا (47) مليون شيقل .

وفي عام 2014 وعلى مدار 3 سنوات متتالية احتلت مركبة فولكس واجن المرتبة الأولى وبلغت قيمة الإيرادات (95) مليون شيقل، مرتبة ثانية مركبة كايا بمبلغ (77) مليون شيقل، (75) مليون شيقل مركبة سكودا، وفي مرتبة الأخيرة من أعلى الإيرادات مركبة هونداي بمبلغ (64) مليون شيقل .

وبينما يمثل الجدول التالي أعداد المركبات التي تم استيرادها خلال السنوات حسب نوع المركبة.

جدول رقم (11): أعداد المركبات المستوردة حسب نوعها خلال أعوام 2010-2014

نوع المركبة	2010	2011	2012	2013	2014	الإجمالي الكلي
مان	1					1
سوزوكي	1					1
بورش					2	2
دوج		4			1	5
بويك	2	4	2	1		9
MINI			6	3	2	11
كاديلاك	7	4	4	1	3	19
كرايزلر	4				33	37
سوبارو	40					40
هامر	30	10				40
لاندروفر	25	18	24	7	11	85
جيب	28			4	97	129
ايسوزو	108			30		138
أفيكو	43	35	28	20	16	142
فولفو	27	23	79	30	18	177
سانغ يانغ	75	54	36	32	82	279
تويوتا	225	31	10	19	20	305
رينو	2		75	157	85	319
مازدا	259	71	75	2	41	448
أودي	137	53	119	157	241	707
CITROEN				227	502	729
ستروين	549	290	10			849
هوندا	797	49	27	2		875
سيات	55	65	153	240	410	923
BMW	326	248	134	162	140	1,010
شيفروليت	661	136	177	122	76	1,172
ميتسوبيشي	508	182	133	177	309	1,309
نيسان	95	272	383	409	436	1,595
فيات	303	353	599	237	119	1,611
فورد	230	511	377	333	253	1,704
اوبل	322	457	269	391	407	1,846
مرسيدس	494	609	462	355	394	2,314

5,947	1,032	590	1,043	2,121	1,161	بيجو
7,851	2,834	2000	1,148	1,312	557	سكودا
12,293	3,026	2,011	2,409	2739	2,108	فولكس واجن
14,610	2,456	1,870	1,574	4,637	4,073	كايا
15,723	2,359	2,201	1,460	4,606	5,097	هيونداي
75,255	15,405	11,790	10,816	18,894	18,350	الإجمالي الكلي

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015

كما يوضح الجدول السابق رقم (11) أن المركبات الأكثر استيراداً خلال السنوات السابقة تأتي مركبة هونداي في المرتبة الأولى بعدد (15,723) مركبة، ومركبة كايا في المرتبة الثانية بعدد (14,610)، مركبة فولكس واجن في مرتبة الثالثة بعدد (12,293) مركبة.

وفيما يلي إيرادات قطاع المركبات حسب بلد المنشأ يوضحها الجدول التالي :

جدول رقم (12): إيرادات المركبات حسب بلد المنشأ خلال الأعوام (2010-2014) - مبالغ بالشيقل

بلد المنشأ	إيرادات 2010	إيرادات 2011	إيرادات 2012	إيرادات 2013	إيرادات 2014	الإجمالي الكلي-شيقل
EU	166,828,293	195,254,421	193,231,046	216,371,192	302,134,695	1,073,819,647
JAPAN	68,684,232	23,167,240	25,135,548	25,785,819	33,301,265	176,074,104
south korea	173,825,821	160,745,658	72,468,755	108,638,665	145,192,293	660,871,192
US	14,020,188	4,195,165	5,420,802	3,181,031	14,045,645	40,862,831
الإجمالي الكلي	423,358,534	383,362,484	296,256,151	353,976,707	494,673,898	1,951,627,774

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس-رام الله، 2015

حققت دولة كوريا الجنوبية أعلى الإيرادات عام 2010 وبلغت (173) مليون شيقل والتي احتلت المرتبة الأولى، وتليها في المرتبة الثانية الاتحاد الأوروبي بقيمة (166) مليون شيقل، المرتبة الثالثة هي دولة اليابان بقيمة (68) مليون شيقل، ولتأتي الولايات المتحدة في المرتبة الرابعة بقيمة (14) مليون شيقل .

في عام 2011 حققت دول الاتحاد الأوروبي أعلى قيمة إيرادات حيث بلغت (195) مليون شيقل والتي احتلت المرتبة الأولى، وتليها دولة كوريا الجنوبية بقيمة (160) مليون شيقل في المرتبة الثانية، أما المرتبة الثالثة فاحتلتها دولة اليابان بقيمة (23) مليون شيقل، ولتأتي الولايات المتحدة في المرتبة الرابعة بقيمة (4) مليون شيقل.

في عام 2012 حققت دول الاتحاد الأوروبي أعلى قيمة إيرادات حيث بلغت (193) مليون شيقل والتي احتلت المرتبة الأولى، وتليها دولة كوريا الجنوبية بقيمة (72) مليون شيقل في المرتبة الثانية، أما المرتبة الثالثة احتلتها دولة اليابان بقيمة (25) مليون شيقل، ولتأتي الولايات المتحدة في المرتبة الرابعة بقيمة (5) مليون شيقل.

وعام 2013 حققت دول الاتحاد الأوروبي أعلى قيمة إيرادات حيث بلغت (216) مليون شيقل والتي احتلت المرتبة الأولى، وتليها دولة كوريا الجنوبية بقيمة (108) مليون شيقل، المرتبة الثالثة هي دولة اليابان بقيمة (25) مليون شيقل ولتأتي الولايات المتحدة في المرتبة الرابعة بقيمة (3) مليون شيقل.

عام 2014 أعلى قيمة إيرادات خلال هذا العام هي (302) مليون شيقل من دول (الاتحاد الأوروبي) والتي احتلت المرتبة الأولى، وتليها دولة كوريا الجنوبية بقيمة (145) مليون شيقل، المرتبة الثالثة هي دولة اليابان بقيمة (33) مليون شيقل، ولتأتي الولايات المتحدة في المرتبة الرابعة بقيمة (14) مليون شيقل .

بينما الجدول رقم (13) يوضح أعداد المركبات المستوردة حسب بلد المنشأ (2010-2014)

جدول رقم (13): أعداد المركبات المستوردة حسب بلد المنشأ (2010-2014)

بلد المنشأ	2010	2011	2012	2013	2014	الإجمالي الكلي
EU	6,340	8,834	6,935	6,920	9,492	38,521
JAPAN	2,033	605	628	639	806	4,711
south korea	9,245	9,297	3,070	4,103	4,897	30,612
US	732	158	183	128	210	1,411
الإجمالي الكلي	18,350	18,894	10,816	11,790	15,405	75,255

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015

نلاحظ من الجدول رقم (13) أن أعداد المركبات المستوردة كانت بالمرتبة أولى من الاتحاد الأوروبي (38521) مركبة، المرتبة الثانية كوريا الجنوبية (30612) مركبة، المرتبة الثالثة اليابان ب (4711) مركبة، وتأتي الولايات المتحدة بالمرتبة الرابعة (1411) مركبة .

ويمثل جدول رقم (14) (المركبات حسب استخدام المركبة (شحن وعمومي وخصوصي) خلال الأعوام (2010-2014)

جدول رقم (14): إيرادات المركبات حسب استخدام المركبة-مبالغ شيقل

السنوات/الإيرادات	شحن	عمومي	خصوصي
2010	8,316,282	9,573,034	409,304,685
2011	7,310,801	11,395,449	367,382,521
2012	8,987,495	8,391,884	287,098,483
2013	5,594,538	5,896,023	346,562,446
2014	10,467,083	8,706,622	482,925,755
المجموع الكلي	40,676,199	43,963,012	1,893,273,890

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015

من خلال الجدول رقم (14) نلاحظ ما يلي: أن الفترة ما بين عامي (2010-2014) أكثر استخداماً للمركبات يحقق إيرادات وهو مركبات الخصوصي بقيمة (1) مليار شيقل، تليها في المرتبة الثانية مركبات العمومي بقيمة (43) مليون شيقل، ثم مركبات الشحن بقيمة (40) مليون شيقل.

وكما يبين الجدول التالي رقم (15) قيمة الإعفاءات وأنواعها وإعداد المركبات الممنوحة خلال (2010-2014)

جدول رقم (15) : قيمة الإعفاءات وأنواعها وإعداد المركبات الممنوحة للإعفاء- مبالغ بالشيفل

إعفاء ذوي الاحتياجات		إعفاء تشجيع الاستثمار		إعفاء السلطة		
الضرائب	عدد المركبات	الضرائب	عدد المركبات	الضرائب	عدد المركبات	السنة
9,561,622.00	248	2,167,421.00	25	26,386,183.00	486	2010
17,638,801.00	499	2,144,984.00	40	8,204,481.00	147	2011
21,095,908.00	487	3,929,836.00	47	12,019,614.00	235	2012
18,612,832.00	443	2,391,947.00	44	29,836,344.00	308	2013
15,488,361.00	373	578,622.00	14	6,472,350.00	119	2014
82,397,524.00	2,050	11,212,810	170	82,918,972.00	1295	المجموع

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015

خلال عام 2010 بلغت قيمة الإعفاءات الضريبية قيمة (38) مليون شيفل، وكان أعلاها تلك الممنوحة للسلطة وبلغ عدد المركبات لهذه الإعفاءات (759) مركبة، حيث تأتي إعفاءات السلطة بالمرتبة الأولى (26) مليون، إعفاءات ذوي الاحتياجات (9) مليون، وبالمرتبة الأخيرة إعفاءات تشجيع الاستثمار بقيمة (2) مليون شيفل .

خلال عام 2011 بلغت قيمة الإعفاءات الضريبية قيمة (27) مليون شيقل، وكان أعلاها تلك الممنوحة ذوي الاحتياجات الخاصة وبلغ عدد المركبات لهذه الإعفاءات (686) مركبة، حيث تأتي إعفاءات ذوي الاحتياجات بالمرتبة الأولى (14) مليون، إعفاءات السلطة (8) مليون، والمرتبة الأخيرة تشجيع الاستثمار بقيمة (2) مليون شيقل، أي تراجعت قيمة الإعفاءات عن العام السابق بقيمة (11) مليون شيقل مما يؤدي ذلك إلى زيادة في إيرادات المركبات .

خلال عام 2012 بلغت قيمة الإعفاءات الضريبية قيمة (37) مليون شيقل وكان أعلاها تلك ذوي الاحتياجات وبلغ عدد المركبات لهذه الإعفاءات (769) مركبة، حيث تأتي إعفاءات ذوي الاحتياجات بالمرتبة الأولى (21) مليون، إعفاءات السلطة (12) مليون، والمرتبة الأخيرة تشجيع الاستثمار بقيمة (3) مليون شيقل، أي زادت قيمة الإعفاءات عن العام السابق بقيمة (10) مليون شيقل، مما يؤدي ذلك إلى انخفاض في إيرادات المركبات .

خلال عام 2013 بلغت قيمة الإعفاءات الضريبية قيمة (50) مليون شيقل، وكان أعلاها تلك الممنوحة لسلطة وبلغ عدد المركبات لهذه الإعفاءات (795) مركبة، حيث تأتي إعفاءات السلطة بالمرتبة الأولى (29) مليون، إعفاءات ذوي الاحتياجات (18) مليون، والمرتبة الأخيرة تشجيع الاستثمار بقيمة (2) مليون شيقل، أي زادت قيمة الإعفاءات عن العام السابق بقيمة (13) مليون شيقل، مما يؤدي ذلك إلى انخفاض في إيرادات المركبات .

خلال عام 2014 بلغت قيمة الإعفاءات الضريبية قيمة (22) مليون شيقل، وكان أعلاها تلك ذوي الاحتياجات وبلغ عدد المركبات لهذه الإعفاءات (506) مركبة، حيث تأتي إعفاءات ذوي الاحتياجات بالمرتبة الأولى (15) مليون، إعفاءات السلطة (6) مليون، والمرتبة الأخيرة تشجيع الاستثمار بقيمة (578) ألف شيقل، أي تراجعت قيمة الإعفاءات عن العام السابق بقيمة (28) مليون شيقل، مما يؤدي ذلك إلى زيادة في إيرادات المركبات، وكان عام 2014 أقل أعوام قيمة في منح الإعفاءات .

الفصل الرابع

الإجابة عن أسئلة الدراسة ومناقشتها

- مقدمة
- 4.1 النتائج المتعلقة بالإجابة على أسئلة الدراسة
- 4.2 المعالجة الإحصائية
- نتائج الدراسة
- توصيات الدراسة

الإجابة على الأسئلة الدراسة ومناقشتها

المقدمة

تسعى الدراسة الحالية إلى التعرف على أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات على الإيرادات العامة الضريبية لدولة فلسطين خلال الفترة (2010 - 2014م) فيما يلي الإجابة عن أسئلة الدراسة.

4:1 النتائج المتعلقة بالإجابة على أسئلة الدراسة

السؤال الأول: الذي ينص على (هل لنوعية المركبات دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟)، وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام النسب المالية والجدول رقم (16) يوضح ذلك

جدول رقم (16) نسبة إيرادات الضريبية حسب نوع المركبة إلى الإيراد العام للمركبات خلال أعوام (2010-2014) - مبلغ شيقل

الرقم	نوع المركبة	الضرائب حسب نوع المركبة	إيراد المركبات	نسبة =نوع المركبة / إيراد الكلي
1	نيسان	57,502,705	1,967,759,714	3%
2	BMW	71,868,407	1,967,759,714	4%
3	CITROEN	16,242,866	1,967,759,714	1%
4	MINI	337,289	1,967,759,714	0%
5	أفيكو	3,533,408	1,967,759,714	0%
6	اوبل	31,255,934	1,967,759,714	2%
7	أودي	51,865,014	1,967,759,714	3%
8	ايسوزو	3,482,896	1,967,759,714	0%
9	بورش	621,817	1,967,759,714	0%
10	بويك	412,236	1,967,759,714	0%
11	بيجو	110,640,529	1,967,759,714	6%
12	تويوتا	15,137,193	1,967,759,714	1%
13	جيب	7,675,917	1,967,759,714	0%
14	دوج	101,145	1,967,759,714	0%
15	رينو	8,366,540	1,967,759,714	0%
16	سانغ يانغ	11,442,127	1,967,759,714	1%
17	ستروين	11,011,180	1,967,759,714	1%
18	سكودا	184,412,558	1,967,759,714	9%
19	سويارو	1,625,281	1,967,759,714	0%
20	سوزوكي	28,129	1,967,759,714	0%
21	سيات	17,016,077	1,967,759,714	1%
22	شيفروليت	26,511,092	1,967,759,714	1%
23	فورد	51,524,710	1,967,759,714	3%
24	فولفو	5,146,995	1,967,759,714	0%
25	فولكس واجن	333,060,670	1,967,759,714	17%
26	فيات	29,345,327	1,967,759,714	1%
27	كاديلاك	1,215,345	1,967,759,714	0%
28	كايا	306,532,211	1,967,759,714	16%
29	كرايزلر	2,934,745	1,967,759,714	0%

30	لاندروفر	8,994,684	1,967,759,714	0%
31	مازدا	18,382,821	1,967,759,714	1%
32	مان	5,869	1,967,759,714	0%
33	مرسيدس	138,569,773	1,967,759,714	7%
34	ميتسوبيشي	60,499,356	1,967,759,714	3%
35	هامر	2,012,351	1,967,759,714	0%
36	هوندا	19,415,723	1,967,759,714	1%
37	هيونداي	342,896,854	1,967,759,714	17%
38	الإجمالي الكلي	1,951,627,774	1,967,759,714	99%

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015

يوضح لنا الجدول السابق المركبات المستوردة وما هي النسب التي تشكلها هذه المركبات من حجم إيرادات المركبات خلال أعوام (2010-2014) حيث تم التوصل إلى أن مركبتي فولكس واجن ومركبة هونداي حيث تشكل هذه المركبات نسبة (17%) من قيمة الإيراد الكلي للمركبات، ثم تأتي مركبة كايا لتشكل المرتبة الثانية بنسبة (16%)، مرتبة الثالثة تشغلها مركبة سكودا بنسبة (9%)، المرتبة الرابعة والخامسة مركبتي مرسيدس (7%) وبيجو (6%)، حيث أن جميع هذه المركبات تخضع لضريبة جمركية واحدة ، ويعود ذلك إلى توفر قطع غيار لهذه المركبات، وانخفاض تكلفة صيانتها لذلك تعتبر الأكثر إقبالا على شرائهم من قبل المستهلك الفلسطيني.

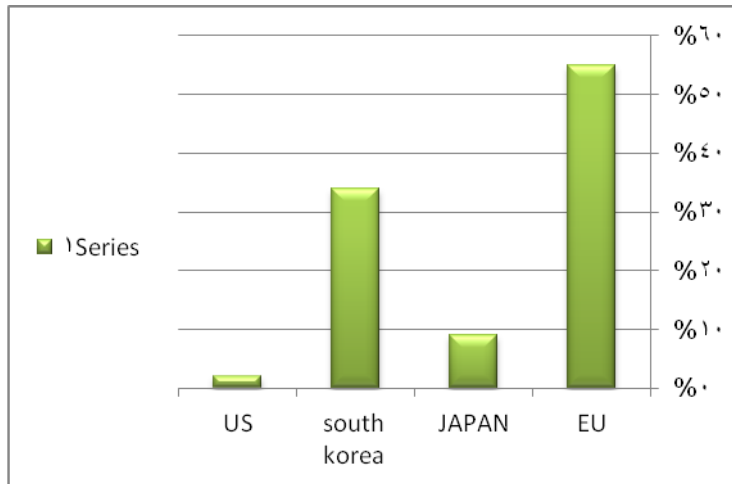
النتيجة: تبين من التحليل السابق بأن لنوعية المركبة التي يتم استيرادها تأثير على حجم الإيرادات الضريبية للمركبات بشكل إيجابي، مثل مركبة هونداي.

السؤال الثاني: الذي ينص على (هل لبلد منشأ المركبة دور فيزيادة الإيرادات الضريبية لقطاع جمارك المركبات)، وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام النسب المالية والجدول رقم (17) يوضح ذلك

جدول رقم (17) نسبة إيرادات المركبات حسب بلد المنشأ إلى الإيراد الكلي للمركبات (2010-2014)

الرقم	بلد المنشأ	الإيراد حسب بلد المنشأ - شيقل	إيراد المركبات - شيقل	نسبة =إيراد حسب المنشأ إيراد الكلي للمركبات
1	EU	1,073,819,647	1,967,759,714	55%
2	JAPAN	176,074,104	1,967,759,714	9%
3	south korea	660,871,192	1,967,759,714	34%
4	US	40,862,831	1,967,759,714	2%
المجموع		1,951,627,774.00	1,967,759,714	99%

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015



الشكل رقم (2) تمثيل البياني لنسب الإيرادات حسب بلد المنشأ

نلاحظ من الجدول والشكل السابقين اللذان يوضحان إيرادات المركبات حسب بلد المنشأ أن أعلى النسبة من الدول التي يتم الاستيراد منها هي الاتحاد الأوروبي والذي تشكل نسبة (55%) من قيمة الإيرادات، وتليها كوريا الجنوبية في المرتبة الثانية لتشكل (34%) من قيمة الإيراد، وذلك يرجع لعدة أسباب أن الضرائب الجمركية على المركبات المستوردة من هذه الدول تعفى من الرسوم الجمركية بنسبة (7%) وهذا يبين لنا سبب ارتفاع نسبة استيراد مركبات هونداي وكايا من كوريا الجنوبية ، ومركبة فولكس واجن من الاتحاد الأوروبي، وان المركبات المسموح

لها بالدخول إلى فلسطين هي المركبات ذات المواصفات الأوروبية، حيث أنه يجب أن تحمل هذه المركبات شهادة اليورو ون حيث يتم إعفاءها من رسوم الجمركية ولكنها لا تعفى من ضريبة الشراء والقيمة المضافة، وتكون هذه بناء على اتفاقيات بين الجانب الفلسطيني ودول الأخرى والجانب الإسرائيلي .

أما المركبات المستوردة من دولة اليابان فإنها تشكل نسبة (9%) من قيمة الإيرادات، ودولة الولايات المتحدة الأمريكية نسبة (2%) فقط، وذلك لارتفاع نسبة الجمارك عليها حيث أنها لا تعفى من رسوم الجمارك (7%) لأنها لا تحمل شهادة اليورو ون وعدم وجود وكالات مع هذه البلدان .

النتيجة: تبين من التحليل السابق بأن لبلد منشأ المركبة لها تأثير على حجم الإيرادات الضريبية للمركبات بشكل إيجابي، مثل مركبة هونداي، حيث يوجد هناك اتفاقيات موقعة بين تلك الدول ودولة فلسطين على إعفاء المركبات التي يتم استيرادها منها من الضريبة الجمركية، فكلما زاد الاستيراد من تلك الدول زادت حجم إيرادات المركبات .

السؤال الثالث : الذي ينص على (هل للهدف من استخدام المركبة دور في وزيادة الإيرادات الضريبية لقطاع جمارك المركبات)، وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام النسب المالية والجدول رقم (18) يوضح ذلك.

جدول رقم (18): نسبة الإيرادات المركبات حسب استخدامها إلى إيراد الكلي المركبات (2010-2014) -مبالغ شيفل

السنة	إيراد شحن	إيراد عمومي	إيراد خصوصي	الإيراد الكلي	نسبة الشحن	نسبة العمومي	نسبة الخصوصي
2010	8,316,282	9,573,034	409,304,685	432,659,291	2%	2%	95%
2011	7,310,801	11,395,449	367,382,521	393,622,606	2%	3%	93%
2012	8,987,495	8,391,884	287,098,483	304,210,235	3%	3%	94%
2013	5,594,538	5,896,023	346,562,446	364,368,701	2%	2%	95%
2014	10,467,083	8,706,622	482,925,755	472,898,881	2%	2%	102%
المجموع	40,676,199	43,963,012	1,893,273,890	1,967,759,714	2%	2%	96%

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015



الشكل رقم (3) تمثيل البياني لنسب الإيرادات حسب استخدام المركبة

نلاحظ من الجدول والشكل السابقين على مدار (5) سنوات الماضية أن مركبات الخصوصية تشكل نسبة مرتفعة من إيرادات المركبات تصل إلى (95-99%) من إيرادات الكلي للمركبات وأن استخدام المركبة شحن أو عمومي لا تتجاوز (2-3%) من قيمة إيرادات المركبات، ومن أسباب ارتفاع نسبة إيرادات المركبات الخصوصية من الإيرادات الكلي حالة الاقتصادية للسوق الفلسطيني وعرض وطلب على مركبات إضافة إلى القيود الداخلية والخارجية للاستيراد.

خلال الأعوام 2011-2012 تواصل الانخفاض في شراء مركبات الخصوصية بسبب حدوث مشاكل التزوير المركبات حيث تم إغلاق بعض من معارض بيع مركبات في ذلك الوقت - بسبب ضبط حالات تهرب جمركي .

عام 2011 كان هناك إقبال على شراء المركبات العمومي (صغيرة والباصات) تحول العمومي إلى مركبة خصوصي بعد سنة من شرائها أما في أعوام (2013-2014) صدر قرار جديد يفيد بأن تحويل عمومي إلى خصوصي بعد (3 سنوات) من شراء المركبة العمومي مما أدى ذلك إلى انخفاض في استيراد مركبات عمومي وازدياد شراء مركبات الخصوصية .

كما أن المركبات العمومي التي يزيد محركها عن (cc2500) لا تخضع لضريبة الشراء فقط ضريبة القيمة المضافة والتي تقل عن (cc2500) تدفع ضريبة الشراء مضاف إليها ضريبة القيمة المضافة، وعند التحول من عمومي إلى خصوصي أو تجاري تدفع ضريبة الشراء.

أما بالنسبة لمركبات الشحن كان هناك تفاوت في عملية استيرادها حسب حاجة الأسواق لها، لم يكن هناك إي أسباب لارتفاع أو انخفاض في قيمها خلال هذه السنوات (2010-2014) .

حيث أنه يتم الاستيراد مركبات الشحن المستعمل من إسرائيل حيث بلغت فترة السماح (10) سنوات من تاريخ استيرادها، أما مركبات عمومي فترة السماح لاستيراد المستعمل فقط سنتين .

فكلما زادت عملية استيراد مركبات وفترات السماح زادت قيمة الإيرادات المركبات المستعمل.

تستورد مركبات العمومي والشحن فقط من إسرائيل تدفع فقط قيمة مضافة ورسوم جمركية أما الخصوصي سواء المستعمل أو جديد تستورد من الخارج فقط .

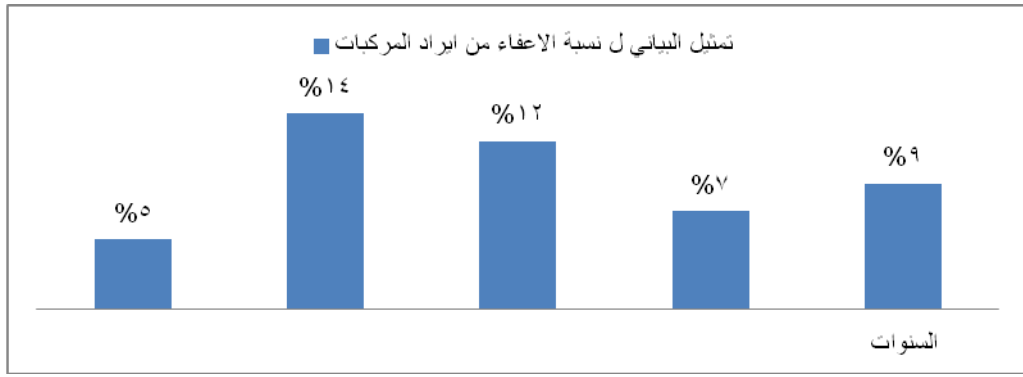
النتيجة: تبين من التحليل السابق بأن لاستخدام المركبة تأثير على حجم الإيرادات الضريبية للمركبات بشكل إيجابي، حيث أن المركبات أصبحت سلعة ضرورية لكل مواطن لذلك ان استخدامها بشكل خاص يرتفع بشكل كبير ويشكل نسبة عالية من حجم إيرادات لمركبات أما الاستخدام التجاري فيشكل نسبة قليلة من حجم إيرادات المركبات .

السؤال الرابع: الذي ينص على (هل الإعفاءات الممنوحة للمركبات تؤثر على الإيرادات الضريبية لقطاع جمارك المركبات زيادة أو نقصاناً؟)، وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام النسب المالية والجدول رقم (19) يوضح ذلك

جدول رقم (19): نسبة الإعفاءات إلى إيراد المركبات الجمركي (2010-2014)

السنة	الإعفاءات - شيقل	إيراد مركبات - شيقل	نسبة الإعفاء/إيراد المركبات
2010	38,115,226.00	432,659,291	9%
2011	27,988,266.00	393,622,606	7%
2012	37,045,358.00	304,210,235	12%
2013	50,841,123.00	364,368,701	14%
2014	22,539,333.00	472,898,881	5%
المجموع	176,529,306	1,967,759,714	9%

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015



الشكل رقم (4) تمثيل البياني لنسب إعفاءات المركبات

من الجدول والشكل السابقين نلاحظ أن أعلى نسبة إعفاءات كانت ممنوحة بلغت (14%) عام 2013 وتليها نسبة (12%) عام 2012 ويعود ذلك أن هناك ارتفاع في نسبة الإعفاءات الممنوحة لذوي الاحتياجات الخاصة حيث تم إضافة إعفاء بالإناثة (حالات الشلل الطرفي) حيث يسمح لأقرباء المريض في قيادة المركبة فقط (أخ،أخت) عندما يتم منح الإعفاء للمريض.

أما خلال عام 2010 بلغت نسبة الإعفاءات (سلطة ذوي الاحتياجات والاستثمار) من الإيراد المركبات (9%) وذلك يرجع للأسباب التالية: كان هناك ارتفاع في حجم إعفاءات السلطة حيث أن هذه الإعفاءات تمنح بالتنسيق مع الجانب الإسرائيلي أي أن الرسوم عليها تكون بنسبة (0%) في الميناء، وقد كان هناك بيع للمركبات الحكومية خلال ذلك العام ونقل ملكية المركبة من السلطة إلى الموظف، حيث كان هناك قرار من مجلس الوزراء بصرف سيارة لموظف.

عام 2011 تراجعت نسبة الإعفاءات حتى وصلت إلى (7%) فقط من حجم إيراد المركبات تغيرت بنسبة (-2%) عن العام السابق شهد هذا العام إجراءات ضبط مشددة في منح إعفاءات ولا يوجد هناك إي إعفاء تلقائي، ولا يجوز القيادة إلا من قبل الشخص نفسه .

خلال عام 2014 كان هناك تراجع في نسبة الإعفاءات وصلت إلى (5%) فقط من حجم الإيراد أي انخفضت النسبة بمقدار (9%) حيث تم ضبط تجاوزات من قبل المنتفعين بالإعفاء وخاصة ذوي الاحتياجات الخاصة، لذلك تم اتخاذ إجراءات قانونية صارمة بحقهم وسحب الإعفاء منهم وعدم منحهم إعفاء مرة أخرى إلا بعد مرور خمس سنوات، ودفع الرسوم

الجمركية والضرائب المفروضة على المركبة وتحولها إلى مركبة خاصة وليست مركبة ذوي احتياجات معفيه .

حيث أن مركبة ذوي الاحتياجات تعفى من جميع الرسوم الضريبية (ضريبة الشراء والقيمة المضافة والجمركية) أي بنسبة (0%) تكون قيمة الضريبة عليها، وتمنح تلك الإعفاءات (الاستثمار وذوي الاحتياجات) بتنسيق داخلي إي تدفع المركبة الضرائب المفروضة في الميناء، ثم يقوم الشخص باسترداد القيمة من الجانب الفلسطيني بعد انتهاء الإجراءات .

أما إعفاءات تشجيع الاستثمار فتمنح حسب حاجة السوق ووجود المشاريع الاستثمارية حيث تمنح من قبل وزارة المالية "دائرة تشجيع الاستثمار" ووزارة الاقتصاد وتم عن طريق ما يعرف بـ "عطاء المركزي" أو وجود مشاريع استبدال مركبات المشاريع .

وبالنسبة لمركبات العسكرية فإنها تخضع للمالية العسكرية وليس للإجراءات المدنية علاقة بها .

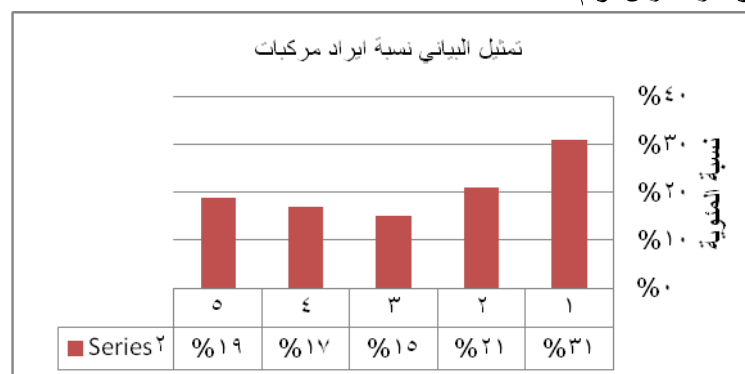
النتيجة: تبين من التحليل السابق بأن الإعفاءات الممنوحة لذوي الاحتياجات الخاصة هي أكثر من الإعفاءات الأخرى حيث ان التحكم بمنح هذه الإعفاءات بشكل الصحيح يقلل من حجم الخسائر المالية للدولة وعند منحها لمستحقيها فقط ،لأنها تقلل من حجم إيرادات جمارك المركبات إي تمثل خسائر بالنسبة للدولة .

السؤال الخامس: الذي ينص على (هل الإيرادات الضريبية للجمارك لها مساهمة فاعلة في إيرادات الدولة العامة؟)، وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام النسب المالية والجدول رقم (20) يوضح ذلك

جدول رقم (20) نسبة إيرادات المركبات (جديد، مستعمل، مقاصة) من الإيرادات العام الجمركي (2010-2014) - مبالغ شيقل

السنة	ضرائب مركبات الجديدة	ضرائب مركبات المستعمل	ضرائب مركبات المقاصة	إيراد السنوي	الإيرادات العام للجمارك	نسبة
2010	132,852,934	295,342,730	4,463,627	432,659,291	1,397,536,784.00	31%
2011	141,087,893	248,557,940	3,976,773	393,622,606	1,851,755,987.00	21%
2012	145,185,137	155,702,502	3,322,596	304,210,235	1,968,225,702.00	15%
2013	147,270,241	213,818,949	3,279,511	364,368,701	2,184,530,739.00	17%
2014	210,070,450	258,957,621	3,870,810	472,898,881	2,533,195,033.00	19%
المجموع	776,466,655	1,172,379,742	18,913,317	1,967,759,714	9,935,244,245.00	103

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - رام الله، 2015



الشكل رقم (5) تمثيل البياني لنسب نسبة إيرادات المركبات من الإيرادات العام الجمركي

نلاحظ من الجدول السابق والشكل السابقين أن أعلى نسبة للإيراد المركبات كانت خلال عام 2010 (31%) حيث جاءت هذه النسبة المرتفعة من استيراد مركبات المستعمل بلغت قيمه الاستيراد (295) مليون شيقل، من حجم أيراد المركبات لعام 2010، وتليها نسبة (21%) عام 2011 ويرجع ذلك إلى إجراءات التخليص الجمركي للمركبات تمتد الفترة من (45-60) يوم من قبل الجانب الإسرائيلي وتلك الإجراءات تكون عبء على كل من المستهلك والمستورد على حد سواء، صدور بعض القرارات الداخلية لاستيراد المركبات (الجديدة، والمستعملة) التي تدخل الأراضي الفلسطينية، قامت البنوك بفتح باب القروض أمام المواطنين مما أدى إلى زيادة استيراد الجديد وانخفاض استيراد المستعمل .

2012,2013 شهدت هذه الفترات خاصة 2012 انخفاض نسبة إيراد المتأتي من قطاع المركبات إلى حجم الإيراد الجمركي العام لتشكل ب فقط (15%) انخفاض بمقدار (-5%) عن عام السابق ويرجع ذلك اشتراط وزارة المالية على المستورد وجود براءة ذمة مالية من ضريبة الدخل وضريبة القيمة المضافة قبل القيام بعملية تسجيل المركبة وذلك حد من استيراد المركبات من الخارج والداخل

عام 2013 ارتفعت نسبة الإيراد بمقدار (+2%) عن العام السابق بسبب إلغاء الاتفاقية السابقة من وزارة المالية وتسهيل في إجراءات الاستيراد وارتفعت لتشكل نسبة (17%) من حجم الإيراد الجمركي العام .

عام 2014 توالى ارتفاع نسبة الإيراد لتصل إلى (19%) زيادة عن العام السابق بمقدار (+2%) حيث انخفضت ضريبة شراء على المركبة من (50-75%) مما أدى ذلك إلى زيادة في استيراد المركبات الجديدة ومستعملة، حيث أن إي مركبات قوة محركها (cc2000) تدفع ضريبة شراء (50%)، وفوق (cc2000) تدفع (75%)، باعتبار أن المركبات هي سلعة رفاهية وكمالية وليست أساسية.

بالنسبة لمركبات المقاصة تشكل قيمتها مبلغ قليل جدا بحيث لا يتجاوز (4) مليون شيقل من حجم إيراد الجمركي

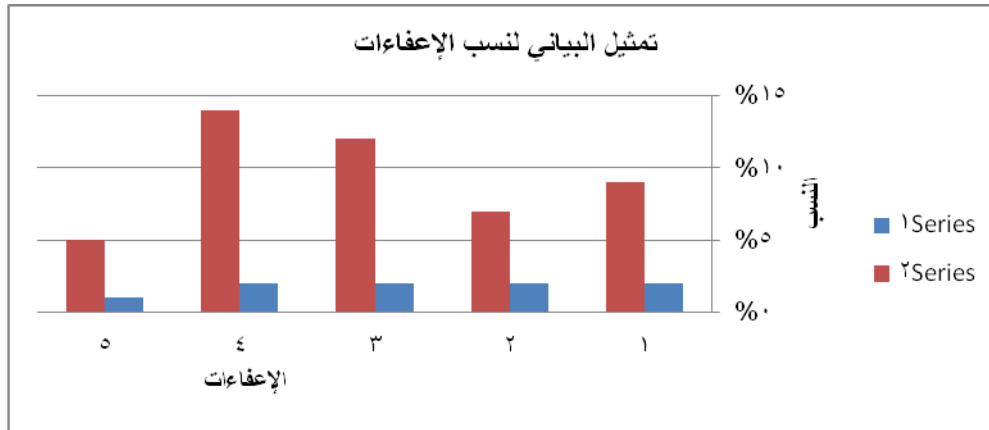
النتيجة: تبين من التحليل السابق بأنه كلما ارتفعت قيمة الإيرادات المتأتية من قطاع المركبات زادت قيمة الإيراد الجمركي العام، حيث تحتل المركبات المرتبة الثالثة كمصدر لتمويل خزانة الدولة

الإعفاءات تلعب دور كبير في تحديد قيمة الإيرادات لقطاع المركبات خلال السنة المالية بالتالي تخفض من قيمة الإيرادات المتأتية لقطاع المركبات ، وسيتم توضيح بالجدول التالي النسب المئوية أو حجم الإعفاءات من الإيراد الجمركي العام وحجمها إلى الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات

جدول رقم (21) نسبة الإعفاءات إلى الإيراد الجمركي العام (2010-2014) - مبالغ شيقل

السنة	الإعفاءات- شيقل	الإيراد العام الجمركي- شيقل	نسبة الإعفاء إلى إيراد العام الجمركي	نسبة الإعفاء/ إيراد المركبات
2010	38,115,226.00	1,697,536,784.00	2%	9%
2011	27,988,266.00	1,851,755,987.00	2%	7%
2012	37,045,358.00	1,968,225,702.00	2%	12%
2013	50,841,123.00	2,184,530,739.00	2%	14%
2014	22,539,333.00	2,533,195,033.00	1%	5%
المجموع	176,529,306	10,235,244,245.00	9%	9%

المصدر : وزارة المالية - دائرة ضريبة القيمة المضافة وجمارك والمكوس - راما لله، 2015



الشكل رقم (6): يوضح مقارنة نسب الإعفاءات من الإيراد الجمركي للمركبات مقارنة نسب الإعفاءات من الإيراد الجمركي العام

نلاحظ من الشكل والجدول السابقين أن نسبة الإعفاءات من الإيراد الجمركي العام متقاربة جدا تصل إلى (2%) فقط ، أما نسبة إلى الإيراد الجمركي للمركبات تصل أعلاها إلى (14%) وأدناها إلى (5%) عام 2014 حيث أن نجد في هذا العام أدنى نسب الإعفاء سواء في الإيراد العام وتشكل (1%) فقط أو إيراد الضريبي للمركبات وتصل إلى (5%) فقط .

4.2 المعالجة الإحصائية للبيانات:

من أجل معالجة البيانات تم استخدام البرنامج الإحصائي للعلوم الاجتماعية (SPSS)، وذلك باستخدام المعالجات الإحصائية التالية:

1. المتوسطات الحسابية .

جدول رقم (22): رتبة درجة الاستجابة

درجة الاستجابة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
درجة الاستجابة	5	4	3	2	1
المتوسط الحسابي	5.00-4.21	4.20-3.41	3.40-2.61	2.60-1.81	1.80-1.01

ولتسهيل عرض النتائج قامت الطالبة باعتماد التدرج الخماسي التالي للحكم على درجات الاستجابة لفقرات الاستبيان كما يلي:

جدول رقم (23) درجة تقييم الاستبيان

درجة التقييم	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	لا أوافق بشدة
المتوسط الحسابي	5.00-4.21	4.20-3.41	3.40-2.61	2.60-1.81	1.80-1.01

السؤال السادس: الذي ينص على (هل إجراءات تخليص المركبات لها دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟) وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام المتوسط الحسابي لكل فقرة من فقرات الاستبيان على حدة ولمجالها الكلي والجدول رقم (24) يوضح النتائج.

أولاً: مساهمة إجراءات التخليص الجمركي بزيادة إيرادات دولة فلسطين.

جدول رقم (24): متوسط إجابات أفراد عينة الدراسة.

الرقم	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الدرجة
1.	استخدام شركات إسرائيلية لعملية التخليص الجمركي يعتبر ذلك عنصرية وإجحاف بحق التاجر الفلسطيني	4.3438	موافق بشدة
2.	استخدام شركات إسرائيلية في عمليات التخليص الجمركية يفقد خزينة الدولة مبالغ مالية كبيرة	4.2500	موافق بشدة
3.	يوجد هناك شركات فلسطينية متخصصة في عملية التخليص الجمركي	3.8750	موافق
4.	أكثر من 75% من الشركات الفلسطينية تعتمد على مكاتب وشركات التخليص الجمركي سواء أكانت فلسطينية أو إسرائيلية	4.4688	موافق بشدة
5.	تعتبر إجراءات التخليص الجمركي الجزء الأهم لعملية التجارة الخارجية	4.1563	موافق
6.	الشركات الفلسطينية المستخدمة لتخليص الجمركي تمتلك التراخيص القانونية وضمن الاتفاقيات التجارية الفلسطينية والإسرائيلية للقيام بإجراءات التخليص	3.6875	موافق
7.	يتوفر الإلمام الكافي لدى الموظفين في شركات التخليص الفلسطينية بالآليات المتعلقة والقوانين المستخدمة للتخليص الجمركي	3.6250	موافق
8.	يوجد لدى موظفي جمارك التخليص المعلومات كافية في كيفية التعامل مع المكلفين المستوردين	3.9063	موافق
9.	يقوم المستورد الفلسطيني باستشارة أصحاب الخبرة والدراية قبل عملية الاستيراد	3.2500	محايد
10.	يقوم المستورد الفلسطيني بدفع الرسوم جمركية والضرائب الفلسطينية أعلى من الإسرائيليين في عملية التخليص	2.7500	محايد
11.	يتوفر لدى موظفين الجمارك والتخليص قوانين وتعليمات يتم الاعتماد عليها والالتزام في عملية	4.0625	موافق

		التخليص الجمركي	
12.	يتم استخدام بطاقة سمارت كارد للحصول على شهادات عدم الممانعة للترخيص وتخليص الجمركي	2.5938	محايد
13.	المدة الزمنية التي يحتاجها المستورد الفلسطيني من لحظة الشراء من بلد المنشأ حتى وصولها للمستورد هي أكثر من المدة التي يحتاجها المستورد الإسرائيلي	4.2188	موافق بشدة
14.	هناك موانئ محددة يتم من خلالها استيراد المركبات	3.8750	موافق
15.	عملية ترخيص المركبات تتم من قبل مالكيها أو من وكيله بعد استيفاء جميع الجمارك والضرائب المفروضة على المركبة	4.1562	موافق
16.	يقوم الجانب الإسرائيلي بعدم اعتماد طرازات معينة لمركبات معينة بالرغم من موافقة الجانب الفلسطيني عليها مسبقاً بحجة عدم مطابقتها للمواصفات	3.6562	موافق
17.	إجراءات تخليص المركبات التي يتم استيرادها من الخارج أسهل وأقل تعقيداً من المستوردة من إسرائيل	3.1563	محايد
18.	يتم تقديم البيان الجمركي التفصيلي للمركبات التي يتم استيرادها وجميع الأوراق والبيانات المطلوبة لدائرة التخليص الجمركي	4.0938	موافق
19.	لا يسمح لغير مالكي المركبات أو من ينوونهم الاطلاع على البيانات الجمركية الخاصة بمركباتهم باستثناء الجهات القضائية والرسمية المختصة	3.9375	موافق
20.	المجال الكلي	3.7928	موافق

يتبين من الجدول رقم (24) السابق أن الفقرات التي حصلت على أعلى متوسطات حسابية هي:

الفقرة الرابعة التي تنص على "أكثر من 75% من الشركات الفلسطينية تعتمد على مكاتب وشركات التخليص الجمركي سواء أكانت فلسطينية أو إسرائيلية" ومتوسطها الحسابي (4.4688)

ثم الفقرة الأولى التي تنص على "استخدام شركات إسرائيلية لعملية التخليص الجمركي يعتبر ذلك عنصرية وإجحاف بحق التاجر الفلسطيني" ومتوسطها الحسابي (4.3438)

ثم الفقرة الثانية التي تنص على "استخدام شركات إسرائيلية في عمليات التخليص الجمركية يفقد خزينة الدولة مبالغ مالية كبيرة" ومتوسطها الحسابي (4.2500)

أما الفقرات التي حصلت على أدنى متوسط حسابي فهي:

الفقرة الثانية عشرة التي تنص على "يتم استخدام بطاقة سمارت كارد للحصول على شهادات عدم الممانعة للترخيص وتخليص الجمركي" ومتوسطها (2.5938)

ثم الفقرة العاشرة وتنص على "يقوم المستورد الفلسطيني بدفع الرسوم جمركية والضرائب الفلسطينية أعلى من الإسرائيليين في عملية التخليص" ومتوسطها (2.7500)

ثم الفقرة السابعة عشر التي تنص على "إجراءات تخليص المركبات التي يتم استيرادها من الخارج أسهل وأقل تعقيداً من المستوردة من إسرائيل" ومتوسطها (3.1563)

أما المجال الكلي لمساهمته إجراءات التخليص الجمركي في زيادة إيرادات الدولة فقد بلغ متوسطه (3.7928) ودرجته (موافق).

وهذا يشير إلى أن أفراد عينة الدراسة يوافقون أن إجراءات التخليص الجمركي تؤدي إلى زيادة العائدات من ضريبة الجمارك بدرجة (عالية).

النتيجة: تبين من التحليل السابق بأن إجراءات تخليص المركبات لها دور فاعل في زيادة الإيرادات الضريبية للجمارك ومن هذه الإجراءات (استخدام شركات فلسطينية في عملية التخليص الجمركي بدلا من الشركات الإسرائيلية، يجب توفر كادر وظيفي مؤهل على علم ودراية بجميع الإجراءات المتبعة في عملية التخليص الجمركي، تقديم البيان الجمركي لموظف الجمارك المسؤول).

السؤال السابع: الذي ينص على (هل متابعة استخدام المركبات لها دور في زيادة العائدات الضريبية لقطاع جمارك المركبات؟) وللإجابة عن هذا السؤال تم استخدام المتوسط الحسابي لكل فقرة من فقرات الاستبيان على حدة ولمجالها الكلي والجدول رقم (25) يوضح النتائج

ثانياً: متابعة الاستخدام المركبات من دائرة الجمارك

جدول رقم (25) : متوسط إجابات أفراد عينة الدراسة

الرقم	نص الفقرة	المتوسط الحسابي	الدرجة
1.	يتم متابعة استخدام المركبات من قبل دائرة المتابعة والتنفيذ في الجمارك	3.2813	محايد
2.	يوجد تنسيق بين الوزارات ذات العلاقة لمتابعة استخدام المركبات	3.5313	موافق
3.	يتوفر نظام رقابة داخلي كفاء وفعال في دائرة التخليص الجمركي يهدف إلى تحسين الأداء	3.5000	موافق
4.	استخدام وسائل تقنية وأساليب حديثة في عملية المتابعة استخدام المكبات يؤثر إيجاباً على عملية تحصيل الإيرادات	3.6563	موافق
5.	يتم توثيق إجراءات عملية المتابعة والنتائج التي توصل إليها الموظف من خلال نماذج ومحاضر خاصة	3.4688	موافق
6.	يلتزم الموظف بإتمام عملية المتابعة خلال الوقت والتاريخ المحدد	3.6875	موافق
7.	في حال وجود مخالفات لاستخدام المركبات للأغراض التي خصصت من أجلها يتم مصادرتها من المستفيد واتخاذ الإجراءات بحقه.	3.7188	موافق
8.	توجد إجراءات قانونية وعقوبات صارمة بحق المخالفين الفلسطينيين للتعليمات المنصوص عليها	3.3750	محايد
9.	تتوفر سياسات وضوابط وإجراءات خاصة بعملية	3.4375	موافق

		المتابعة	
موافق	3.7188	يوجد تقصير من قبل دائرة المتابعة والمسؤولية عن ضبط عملية المركبات المعفاة وخاصة الممنوحة لأصحاب الاحتياجات الخاصة	10.
محايد	3.3125	يتم فتح ملفات خاصة للأشخاص الذين لا يلتزمون بالإعفاء الممنوح لهم وعدم وجود رقابة على المركبات التي استفادت من هذا الإعفاء	11.
محايد	3.2188	ارتفاع نسبة المخالفات والاخلالات من قبل لجنة الإعفاء الجمركي	12.
موافق	3.6875	عدم الالتزام من قبل المنتفعين بالإعفاء بالقوانين والأنظمة خلال العام الحالي	13.
موافق	3.5937	وجود ضعف في تنسيق بين الجهات المخولة لمنع الإعفاء الجمركي " الشؤون الاجتماعية، النقل، الصحة".	14.
موافق	3.7500	وجود تقصير وإهمال من قبل الجهات المخولة في متابعة استخدام المركبات ومتابعة المنتفعين هدرا للمال العام ويسبب خسارة لخزينة الدولة	15.
موافق	3.6875	عند اكتشاف مخالفات من قبل الحاصلين على الإعفاء الممنوح لذوي الاحتياجات الخاصة واستخدام مركباتهم بغرض آخر يتم سحب الإعفاء ومصادرة المركبة	16.
موافق	4.1563	في الآونة الأخيرة ضبط أكثر من حالة للإعفاء الجمركي الممنوح للاحتياجات الخاصة يقود تلك المركبات اشخاصا معافين مقابل مبالغ مالية أو شرائها بموجب وكالات خاصة	17.
محايد	3.3750	تعتبر الغرامات والعقوبات المفروضة كافية لردع المخالفين وحماية الحقوق المالية لخزينة الدولة	18.
موافق	3.5707	المجال الكلي	19.

يتبين من الجدول رقم (25) السابق أن الفقرات التي حصلت على أعلى متوسطات حسابية هي:

الفقرة السابعة عشر التي تنص على "في الآونة الأخيرة ضبط أكثر من حالة للإعفاء الجمركي الممنوح للاحتياجات الخاصة يقود تلك المركبات أشخاص معافين مقابل مبالغ مالية أو شرائها بموجب وكالات خاصة" ومتوسطها (4.1563)

ثم الفقرة الثامنة التي تنص على "توجد إجراءات قانونية وعقوبات صارمة بحق المخالفين الفلسطينيين للتعليمات المنصوص عليها" ومتوسطها (3.3750)

ثم الفقرة الخامسة عشر التي تنص على "وجود تقصير وإهمال من قبل الجهات المخولة في متابعة استخدام المركبات ومتابعة المنتفعين هدرا للمال العام ويسبب خسارة لخزينة الدولة" ومتوسطها (3.7500)

أما الفقرات التي حصلت على أدنى متوسطات حسابية فهي :

الفقرة الأولى التي تنص على "يتم متابعة استخدام المركبات من قبل دائرة المتابعة والتنفيذ في الجمارك" ومتوسطها (3.2813)

ثم الفقرة الثانية عشر التي تنص على "ارتفاع نسبة المخالفات والإخلالات من قبل لجنة الإعفاء الجمركي" ومتوسطها (3.2188)

أما المجال الكلي لمتابعة الاستخدام المركبات من دائرة الجمارك فقد بلغ متوسطه (3.5707) ودرجته (موافق) وهذا يشير إلى أن أفراد عينة الدراسة يوافقون أن متابعة استخدام المركبة تؤدي إلى زيادة العائدات من ضريبة الجمارك بدرجة (متوسطة)

النتيجة: تبين من التحليل السابق بأن متابعة استخدام المركبات له دور فاعل في زيادة الإيرادات الضريبية للجمارك، ومن إجراءات المتابعة لقطاع المركبات ضبط المخالفين وإيقاع العقوبات المناسبة بحقهم مما يؤدي إلى التقليل من الخسائر المالية للدولة وخاصة تلك الممنوحة للإعفاءات الضريبية.

نتائج الدراسة :

أهم نتائج الدراسة التي توصلت إليها الدراسة هي :

1. عند دراسة تحليل المركبات حسب نوع المركبة المستوردة توضح أن مركبات فولكس واجن وهنداي أكثر أنواع المركبات المستوردة من قبل المستهلك الفلسطيني لما لهذه المركبات من ميزات منها توفر قطع الغيار وانخفاض تكلفة صيانتها وتشكل نسبة (17%) من حجم الإيرادات الكلي للمركبات .

2. شكلت الإيرادات الضريبية للمركبات المستوردة من الاتحاد الأوروبي ما نسبة (55%) من حجم الإيراد الكلي للمركبات، لتأتي المركبات المستوردة من كوريا الجنوبية في المرتبة الثانية وتشكل ما نسبته (34%) من حجم الإيرادات الكلي، حيث أن المركبات من تلك البلدان لا تخضع لضريبة الرسوم الجمركية وتعفى بنسبة (7%) في الميناء ذلك ضمن اتفاقيات مع تلك الدول ودولة فلسطين على أن تحمل تلك المركبة شهادة اليورو 1، حيث أن عملية الاستيراد من الخارج تعتبر أسهل من الاستيراد من الجانب الإسرائيلي وأنها من أهم الميزات التي حققها اتفاق باريس الاقتصادي لأنها تحقق دخلا مباشرا لدولة فلسطين، حيث أن دولة إسرائيل تحاول جاهدة تعطيل اتفاق باريس الاقتصادي وتعتبر السوق الفلسطينية هي السوق الأول والداخلي للبضائع الإسرائيلية مما يسبب ذلك خسائر مالية لدولة فلسطين، حيث أن العوائد الجمركية على المركبات المستعملة تعود على وزارة المالية الإسرائيلية .

3. شكلت المركبات ذات الاستعمال الخاص على مدار خمس سنوات المالية المرتبة الأولى والنسبة الأعلى من بين الاستخدامات الأخرى للمركبات حيث وصلت هذه النسبة إلى (95-99%)، أما الاستعمالات الأخرى لها كمركبة شحن أو عمومي ما نسبته (2-3%) من حجم إيرادات قطاع المركبات .

4. استخدام شركات إسرائيلية في عمليات التخليص الجمركي يعتبر إجحاف في حق التاجر الفلسطيني ويفقد الدولة مبالغ مالية كبيرة حيث يقوم التاجر الفلسطيني بدفع رسوم جمركية أعلى من التاجر الإسرائيلي وتستغرق إجراءات التخليص الجمركية (45-60) مما يرهق ذلك التاجر أو المستورد الفلسطيني مقارنة مع التاجر الإسرائيلي .

5. أن متابعة استخدام المركبة يؤدي إلى ضبط المخالفين وإيقاع العقوبات المناسبة بحقهم مما يؤدي إلى تقليل من الخسائر المالية لدولة وخاصة تلك المركبات الممنوحة إعفاءات ضريبية
6. أن أكثر أنواع الإعفاءات الممنوحة هي لذوي احتياجات الخاصة حيث أن التحكم في هذه الإعفاءات يزيد من نسبة الإيرادات ويقلل من خسائر المالية للدولة عندما يتم منحها للمستحقين فقط، أما إعفاءات تشجيع الاستثمار وسلطة تشكل نسبة قليلة من حجم هذه الإعفاءات .
7. كلما ارتفعت قيمة الإيرادات لقطاع المركبات وزادت قيمة الإيراد الجمركي العام حيث تأتي المركبات في المرتبة الثالثة كمصدر تمويل لخزانة الدولة من الإيرادات الجمركية الضريبية .

استنتاجات الدراسة

- (1) عدم وجود قانون ضريبي ينظم العمل بقطاع المركبات حيث يخضع هذا القطاع إلى عدة قوانين ضريبية منها قانون الجمارك 1963 ودليل الإجراءات مكتب الجمارك والمكوس و قانون المرور و قانون تشجيع الاستثمار وقانون حقوق ذوي الاحتياجات الخاصة والقرارات الداخلية الصادرة من مكاتب الجمارك خاصة بذلك القطاع .
- (2) تخضع ضريبة الجمارك على المركبات إلى ثلاثة أنواع من الضرائب وهي ضريبة الشراء بنسبة (50-75%)، ضريبة القيمة المضافة بنسبة 16%، الرسوم الجمركية بنسبة 7%.
- (3) يتوفر ثلاثة أنواع من مصادر رئيسية لإيرادات المركبات في فلسطين وهي: إيراد المركبات المستعملة، وإيراد مركبات المقاصة المستوردة من الجانب الإسرائيلي، وإيراد المركبات الوكالة حيث يخضع كل نوع من أنواع الثلاثة إلى إجراءات تخلص واستيراد مختلفة عن الأخرى .
- (4) تعتبر ضريبة الشراء المفروضة على المركبات مرتفعة جدا مقارنة بالوضع الاقتصادي الفلسطيني مما تشكل عبئا على كاهل المستهلك الفلسطيني حيث تصل قيمة المركبة في النهاية إلى ضعفي أو ثلاثة أضعاف قيمتها في بلد المنشأ .
- (5) شهد قطاع المركبات في فلسطين روجا اقتصاديا خلال عامي (2010-2014) بسبب تحسن الأوضاع الاقتصادية الفلسطينية .
- (6) تأتي المركبات المستعملة في المرتبة الأولى التي تم استيرادها خلال عامي (2010-2014) ويرافقها ارتفاع في حصيله الإيرادات الضريبية المتأتية من هذا النوع.
- (7) يمنح قانون الجمارك للمستهلك ثلاثة أنواع من الإعفاءات لقطاع المركبات وهي إعفاءات السلطة، إعفاءات تشجيع الاستثمار، وإعفاءات ذوي الاحتياجات الخاصة، وشكلت هذه الإعفاءات نسبة (14%) من إيراد المركبات عام 2013 وشكلت أدنى نسبها في عام 2014 (5%) من حجم الإيرادات .
- (8) شكلت الإيرادات المتأتية من قطاع المركبات عام 2010 نسبة (31%) من حجم الإيراد العام الجمركي، وهذا يدل على أهمية قطاع المركبات بالنسبة للإيرادات العامة للدولة .

9) يستخدم أكثر من (75%) من الشركات الفلسطينية على مكاتب التخليص الجمركي سواء كانت فلسطينية أو إسرائيلية لإتمام عمليات التخليص الجمركية .

10) لا يسمح لغير مالكي المركبات أو من ينوبهم الاطلاع على البيانات الجمركية الخاصة بالمركبة باستثناء الجهات القضائية والجهات الرسمية المختصة.

11) عدم وجود تنسيق بين الجهات والوزارات المختصة لمنح الإعفاءات بمختلف أنواعها مما يتسبب ذلك في منح إعفاء لمن لا يستحقه وهدر أموال الدولة وتسبب في خسائر مالية لها جراء سوء الإدارة وتنظيم الإعفاء الجمركي للمركبات.

12) وجود تقصير وإهمال من قبل دائرة المتابعة في دائرة الجمارك في عملية متابعة منح الإعفاءات الضريبية .

13) عدم وجود عقوبات صارمة للمخالفين لأنظمة وتعليمات بشأن استخدام المركبة المعفاة ضريبيا من قبل مالكيها مثل عدم الالتزام ورثة المنتفع بعد وفاة بتسليم المركبة لدائرة الجمارك، وإزالة التجهيزات الخاصة بالمركبة وإشارة ذوي الاحتياجات عن زجاج المركبة، وتغيير رقم لوحة المركبة من رقم (31) إلى لوحة أرقام عادية وتصرف بالمركبة قبل مضي خمس سنوات من تاريخ تسجيلها وترخيصها من دون أخذ موافقة دائرة الجمارك أو دفع الرسوم.

14) عدم فتح ملفات خاصة للأشخاص الذين لا يلتزمون بالإعفاء الممنوح لهم وعدم وجود رقابة على المركبات التي استفادت من هذا الإعفاء.

15) في الآونة الأخيرة تم اكتشاف أكثر من مركبة تحمل رقم (31) الممنوحة لذوي الاحتياجات الخاصة يقودها أشخاص معافين تماما مقابل مبالغ مالية أو يتم شراءها بموجب وكالات خاصة، حيث تم ضبط بعض المركبات وسحب الإعفاء منهم ومصادرة المركبة.

التوصيات

من خلال النتائج والاستنتاجات التي توصلت إليها الدراسة فإنه تم وضع التوصيات التالية :

1. زيادة استيراد المركبات ذات نوعية جيدة والتي تساهم في زيادة حجم إيرادات جمارك المركبات.
2. قيام الدولة بتوقيع المزيد من الاتفاقيات الدولية مع الدول المصدرة للمركبات لتساهم في زيادة استيراد المركبات دون أن يتقل المواطن بكاهل مالي لنتيجة شراء المركبة.
3. العمل على تخفيض ضريبة الشراء على المركبات المستوردة حيث أن هذه الضريبة تعتبر الأعلى عالميا كما أن تخفيض هذه الضريبة يساهم بشكل ايجابي في توجه المستهلك لشراء المركبات الجديدة بدلا من المستعملة حيث باتت المركبة من السلع الضرورية للمواطن وليس من السلع الكمالية مما يؤثر ذلك على زيادة حجم الإيرادات المتأتية من قطاع المركبات من جهة وتقليل من وجود المركبات غير القانونية من جهة أخرى وذلك لوجود فارق كبير بين سعر المركبات الجديدة والمركبات غير القانونية.
4. توفير طاقم إداري كفء على درجة عالية من الدراية والخبرة والإلمام بالقوانين والأنظمة المتعلقة بالمركبات لتقديم المساعدة والمشورة للمستهلك ومتابعة استخدام المركبات ويعمل على ضبط المخالفين لإيقاع العقوبات اللازمة بحقهم والعلم بالأساليب المستعملة من قبل المخالفين للتعليمات خاصة مركبة رقم (31) .
5. المطالبة بوجود نظام محوسب بين مختلف الوزارات المسؤولة عن عملية منح الإعفاءات لتفادي حدوث ازدواجية في قرارات بين الجهات المختصة "أي وجود قاعدة بيانات موحدة "
6. يجب تطبيق اللوائح التنفيذية المتعلقة بإعفاءات ذوي الاحتياجات الخاصة.
7. بسبب وجود قصور وضعف التنسيق بين الجهات المسؤولة عن منح الإعفاءات يجب تكثيف الجهود بين الوزارات لتفادي حدوث تجاوزات ومنح إعفاءات لمن لا يستحقها مما يكبد ذلك مالية الدولة خسائر فادحة وتساهم في تخفيض الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات .
- يجب أن يكون هناك اتفاقيات جديدة مع الجانب الإسرائيلي للحد من التلاعب في استيراد المركبات كإعادة المركبات لعدم مطابقتها للمواصفات .

8. الاهتمام بقطاع جمارك المركبات من قبل المسؤولين لما لهذا القطاع من أهمية لخزانة الدولة عن طريق وضع قانون ضريبي لهذا القطاع أسوة بغيره من القطاعات الأخرى
9. يجب توفر قانون ضريبي ينص على إجراءات استيراد وتخليص الجمركي وشروط منح إعفاءات المركبات لمختلف الفئات، ويحدد العقوبات والغرامات المالية للمخالفين بدلا من وجود أكثر من قانون ودليل ولوائح تنفيذية متفرقة يلجأ إليها المستهلك للحصول على معلومات التي تتعلق بالمركبات.
10. إغلاق المعارض غير المرخصة وغير الخاضعة للشروط القانونية .
11. إنشاء سوق فلسطيني حر تمكن المستوردين من تجميع وتخزين المركبات المستوردة في مخازن تابعة للحكومة إلى حين طرحها في الأسواق، كما أن إنشاء سوق حرة تابع للحكومة يعمل تعدد الخيارات أمام المستهلكين وبالتالي زيادة حركة السوق وسرعة دوران رأس المال.
12. مطالبة وزارة النقل والمواصلات السماح للمستوردين باستيراد المركبات المستعملة من سنوات إنتاج أطول من (3 سنوات) فقط، وذلك لوضع المستهلك الفلسطيني أمام عدد من الخيارات مما يساهم في زيادة حركة الاستيراد وسرعة دوران رأس المال وبالتالي زيادة العوائد الضريبية لقطاع المركبات .
13. مطالبة وزارة النقل والمواصلات بالتحقق من المخالفات وعدم ترخيص المركبة ذات المحرك أعلى من 2000 cc، وعدم ترخيص المركبات التي استفادت من الإعفاء الجمركي والتي تحمل لوحة رقم (31) .

قائمة المصادر والمراجع

الكتب:

1. البدوي، منصور احمد، جمال، محمد رشيد " دراسات في المحاسبة الضريبية " دار المعرفة الجامعية ،الإسكندرية ،1999.
2. الحياوي، معن، جرائم التهريب الجمركي "دراسة مقارنة"، عمان ،مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، 1997.
3. الجعفري ومحمود عارضة ،السياسات التجارية الفلسطينية ، رام الله معهد الأبحاث السياسات الاقتصادية ماس 2002 .
4. البسيوني، حلمي، حسابات الضرائب الجمركية، الإسكندرية، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، 1986.
5. السريتي، السيد محمد أحمد، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2009 .
6. السوداني، عبد العزيز علي، أسس المالية العامة "مدخل لتحليل القرارات المالية"، الإسكندرية، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، 1996 .
7. العشماوي، شكري رجب، اقتصاديات الضرائب - سياسات ونظم وقضايا معاصرة، الدار الجامعية ،2007.
8. العمر، حسين، "مبادئ مالية عامة"، الكويت، مكتبة الفلاح، الطبعة الأولى، 2002.
9. العناني ، حمدي احمد .اقتصاديات المالية العامة ، 1985 .
10. الغرياني، يوسف، دائرة المعارف الجمركية، هيئة البحوث والمراجع الجمركية، مصر، 1971.
11. الفضيل، محمود عبد، "مبادئ مالية عامة"، دار النهضة العربية، ط1، 1982 .
12. المحجوب، رفعت، المالية العامة "النفقات والإيرادات العامة"، القاهرة، مكتبة الجامعة، 1979.

13. المنظمة العربية للتنمية الإدارية، تطوير الأداء الجمركي واتفاقيات منظمة التجارة العالمية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2006 .
14. بركات، عبد الكريم صادق، دراسة في الاقتصاد المالي، دار النهضة العربية، 1975.
15. جميل، الخالدي، الاتفاقيات الخارجية والتجارة الخارجية الفلسطينية ، مركز التخطيط الفلسطيني ، غزة.
16. حجازي، مرسي السيد، النظم الضريبية، دار الجامعة، 1990.
17. حشيش، عادل أحمد، أصول الفن المالي للاقتصاد العام "محاولة لتأصيل قواعده وفقا لمبادئه ، بيروت، دار النهضة العربية، 1974.
18. حافظ، مجدي ، الموسوعة الجمركية جريمة التهرب الجمركي-الجرائم والمخالفات الجمركية -الإجراءات الجمركية في القانون الجمركي، ط1، القاهرة، دن ، 1997 .
19. حافظ، مجدي محمود، الموسوعة الجمركية، الإسكندرية، دار الفكر الجامعي، 2005 .
20. خلف، فليح حسن، مالية العامة، الطبعة الأولى، اربد، العالم الحديث للكتاب، 2008.
21. دولار علي والآخرون، النظم الضريبية في بعض الدول الرأسمالية والاشتراكية، مؤسسة المطبوعات الحديثة، 1961.
22. دراز، عبد المجيد، حجازي، مرسي السيد، "النظم الضريبية "، دار الجامعة، 1990 .
23. ستيفنز، مارك، الضرائب في الضفة الغربية المحتلة (1967-1989) رام الله، مؤسسة الحق، 2006.
24. شامية، احمد زهير، الخطيب، خالد، "المالية العامة "، دار الزهرة للنشر والتوزيع، 1997.
25. شامية، احمد زهير، المالية العامة، دار زهران، 1997 .
26. شهاب، مجدي محمود، الاقتصاد المالي، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1999.
27. شحاته، محمد السانوس محمد، التجارة الدولية في ضوء الفقه الإسلامي واتفاقيات الجات "دراسة مقارنة"، الإسكندرية، الدار الجامعية، 2006.
28. صبري، نضال رشيد، محاسبة الضريبة الدخل، جامعة القدس المفتوحة ، 1998.

29. عبد الحميد، عبد المطلب، اقتصاديات المالية العامة، القاهرة، الدار الجامعية، 2004-2005 .
30. عبد الرازق وآخرون، تقييم أداء وزارة المالية الفلسطينية، رام الله، معهد الأبحاث السياسات الاقتصادية ماس، 2004.
31. عثمان ، عبد العزيز السعيد، النظم الضريبية وأهداف المجتمع ، ط1، الدار الجامعية للنشر، 2007
32. عثمان ، عبد العزيز السعيد، النظم الضريبية، المالية العامة، الدار الجامعية للنشر، 2000.
33. عطوي، فوزي، المالية العامة والنظم الضريبية وموازنة الدولة "، منشورات الحلبي الحقوقية، 2003.
34. عناية، غازي، المالية العامة والتشريع الضريبي ، عمان، دار البيارق، 1998 .
35. عثمان، سعيد عبد العزيز، المالية العامة "مدخل تحليلي معاصر"، بيروت، الدار الجامعية، 2008.
36. عوض، خالد عبد العليم السيد، ضريبة القيمة المضافة، دراسة مقارنة للأنظمة الضريبية العالمية ، بتراك للنشر والتوزيع، طبعة الأولى، 2007 .
37. عوض الله، زينب حسين، مبادئ المالية العامة، الإسكندرية، الفتح للنشر والتوزيع، 2003.
38. علوان، قاسم نايف، الزباني، ضريبة القيمة المضافة مفاهيم وقياس وتطبيق، عمان، دار الثقافة، 2008.
39. علاونة، عاطف كمال، شرعية الضرائب في الأراضي الفلسطينية المحتلة، جامعة القدس المفتوحة، 1992 .
40. علاونة، عاطف، السياسات الضريبية الفلسطينية-تقييم أولي، مركز البحوث والدراسات الفلسطينية، نابلس، 1997.
41. عبد الرؤوف ، المنازعة الضريبية في التشريع المصري المقارن ، ط1 ، دار النهضة العربية القاهرة، 1998 .

42. فوزي، عبد المنعم، المالية العامة والسياسة المالية، بيروت، دار النهضة العربية، 1972 .
43. فليفل، المهدي، النظم الجمركية والتجارة الدولية "دراسة مقارنة"، إصدارات مجلس الثقافة العام، 2010.
44. فليفل، المهدي محمد، النظم الجمركية والتجارة الدولية، طرابلس، دار الشط للأعمال الفنية والإخراج الصحفي، 1997.
45. فرحات، فوزي، المالية العامة والتشريع الضريبي العام، ط1، بيروت، مؤسسة البحوث للنشر والتوزيع، 1997.
46. فلاح، بلال، الآثار المترتبة على تخفيض ضريبة الشراء على المركبات الخاصة، معهد الأبحاث والدراسات الفلسطينية "ماس"، رام الله، 2013.
47. محاسبة ضريبة الدخل، منشورات جامعة القدس المفتوحة، 1998 .
48. نصار، محمد، الضرائب ومحاسبتها بين النظرية والتطبيق، عمان، مركز شباب الجامعة، 1996
49. ياسين، فؤاد توفيق درويش، المحاسبة الضريبية، عمان، دار اليازوردي للنشر والتوزيع، 1996

رسائل الماجستير

1. أبو زعيتر، أحمد خميس عبد العزيز، "دور الإيرادات المحلية في تمويل الموازنة العامة للدولة " مدخل لتعزيز الإيرادات المحلية لتغطية عجز الموازنة (2000-2010)، جامعة الأزهر، غزة، 2012 .
2. أبو صلاح، حسين نعيم حسين، مدى عدالة السياسة الجمركية على السلع والمنتجات في فلسطين، جامعة النجاح الوطنية، رسالة ماجستير، 2013 .
3. الأحمد، صخر وائل محمود، "ظاهرة انتقال عبء الضرائب الغير مباشرة في فلسطين"، جامعة النجاح الوطنية، رسالة ماجستير، 2005.

4. البسطامي، مؤيد عبد الرؤوف، ضريبة القيمة المضافة المطبقة في فلسطين وضريبة المبيعات المطبقة في الأردن، رسالة ماجستير منشورة، جامعة النجاح الوطنية، 2003.
5. الخطيب، كمال أحمد عسكر أحمد، دور الإيرادات الضريبية في تمويل الموازنة العامة في فلسطين (1996-2003)، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، 2006 .
6. الكردي، ميس موسى، أثر ضريبة القيمة المضافة في نشاط التداول والاستثمار في سوق فلسطين للأوراق المالية، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، 2007 .
7. الشلة، علا محمد عبد المحسن، "محددات الإيرادات العامة في فلسطين"، جامعة النجاح الوطنية، رسالة ماجستير، 2005 .
8. الهدهد، سوسن جميل محمد أمين، "التسرب المالي لدى خزانة السلطة الوطنية الفلسطينية وعلاقتها بالمستوردات الغير مباشرة"، جامعة النجاح الوطنية، 2010.
9. صالح، محمد عبد الفتاح حسين، "العوامل المساهمة في زيادة حجم العائدات السلطوية الفلسطينية من ضريبة القيمة المضافة"، الجامعة الإسلامية، غزة، 2007 .
10. صبري، أسامة مصطفى موسى، مدى عدالة النسب والإعفاءات الضريبية في نظام ضريبة القيمة المضافة المطبق في فلسطين "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، جامعة النجاح، 2003 .
11. عبد العزيز، أسامة محمد عبد الفتاح، مستوى رضا المكلفين عن إليه العمل دائرة الجمارك والمكوس في محافظات شمال الضفة الغربية، رسالة ماجستير، جامعة القدس، 2007
12. غنام، معن فيصل مصطفى، مدى دور مساهمة عوائد ضريبة المعارف في تمويل إنشاء وصيانة المدارس في شمال الضفة الغربية، رسالة ماجستير، جامعة النجاح، 2014 .
13. موسى، أسد كامل مصطفى، "التهرب الجمركي وأثره في الإيرادات الجمركية الفلسطينية"، جامعة النجاح الوطنية، 2005 .
14. موسى، عمر عبد العزيز محمود، ضريبة القيمة المضافة وعلاقتها بضريبة الدخل، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطني، نابلس، 2006.

ندوات ومؤتمرات:

1. الرشدان، محمود، دور الجمارك في تسهيل التجارة الخارجية، مؤتمر التجارة العالمية ومفاوضات التجارة العالمية، عمان، الأردن، 2010.
2. حماد ، مصطفى الأحمد ، الإطار العام للضرائب الجمركية في مصر، جامعة عين شمس
3. ناصري، عبد اللطيف، قراءة في أهم عناصر الوعاء الضريبي في المادة الجمرك، المجلة المصرية للإدارة المحلية، عدد 72، 2006.

القوانين والاتفاقيات:

1. اتفاقية باريس الاقتصادية .
2. تعليمات مدير الجمارك والمكوس، 2011.
3. دليل إجراءات مكتب الجمارك والمكوس، 2011 .
4. دائرة الإحصاء المركزية.
5. قانون تشجيع الاستثمار، رقم 1، عام 1998.
6. قانون حقوق المعاقين رقم 4، عام 1994 .
7. وزارة المالية الفلسطينية، مديرية الجمارك والمكوس، تعليمات للمكاتب 1995 .
8. قانون الجمارك الأردني.
9. وزارة المالية ، ضريبة القيمة المضافة والجمارك والمكوس ، 2015

مواقع الإلكترونية :

1. (وكالة وفاء للأبناء، 2014/6/23)، الالتزام بإجراءات التخليص الجمركي.
2. <http://www.thecartech.com> - تقنية السيارات

الملاحق

ملحق رقم (1)

الموضوع : استبيان حول

أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات على إيرادات العامة الضريبية للدولة

أضع بين أيديكم هذه الاستبانة وهي إحدى المتطلبات الدراسية للحصول على درجة الماجستير

في تخصص المنازعات الضريبية في جامعة النجاح الوطنية

حيث تهدف هذه الدراسة إلى معرفة قيمة الإيرادات المتأتية من جمارك قطاع مركبات في

فلسطين والتي تشكل جزءا مهما من حجم حصيللة الإيرادات الضريبية لدولة فلسطين ، ولهذا

الغرض أعدت إستبانة بعنوان .

"أثر الإيرادات الضريبية لقطاع المركبات "جمارك المركبات "على إيرادات العامة الضريبية

للدولة"

وحيث أن الباحثة تعهد بكم الاهتمام والاستعداد الدائمين لمواصلة الأبحاث العلمية التي تخدم

تطور مجتمعنا الفلسطيني، فكلي أمل في تعاونكم معي من خلال الإجابة على فقرات الأسئلة

الواردة في هذه الاستبانة، علما بان المعلومات التي سيتم الحصول عليها لن تستخدم إلا

لأغراض البحث العلمي.راجية من حضرتكم قراءة فقرات الاستبيان بدقة وموضوعية للتوصل

والخروج بنتائج علمية دقيقة تفيد البحث العلمي وذلك بوضع إشارة (X) أمام الاختيار الذي

ترونها مناسبة من وجهة نظركم

شاكرين لكم حسن تعاونكم معنا

الباحثة

نعيمه فوزي عبد الفتاح مساعيد

القسم الأول : معلومات عامة

الرجاء وضع إشارة داخل المربع بالإجابة المناسبة :

المؤهل العلمي : ☐ دبلوم ☐ بكالوريوس ☐ ماجستير ☐ دكتوراه

التخصص : ☐ محاسبة ☐ إدارة أعمال ☐ علوم مالية ☐ اقتصاد

المسمى الوظيفي : ☐ محاسب ☐ رئيس قسم ☐ مدير ☐ أخرى

عدد سنوات الخبرة : ☐ أقل من 5 سنوات ☐ من (5-10 سنوات) ☐ من (10-15 سنة)

☐ أكثر من 15 سنة

الجنس : ذكر ☐ أنثى ☐

العمر : ☐ أقل من 30 عاما ☐ من (30-39) عاما ☐ من (40-49) عاما ☐ من 50 عاما فأكثر

الدورات التدريبية في مجال دائرة الجمارك : ☐ من 1-5 دورات ☐ من 6-10 ☐ أكثر من 10 ☐ لا يوجد

القسم الثاني :

الرقم	العبارة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
أولاً: مدى مساهمة إجراءات التخليص الجمركي بزيادة إيرادات الدولة						
1	استخدام شركات إسرائيلية لعملية التخليص الجمركي يعتبر ذلك عنصرية وإجحاف بحق التاجر الفلسطيني					
2	استخدام شركات إسرائيلية في عمليات التخليص الجمركية يفقد خزينة الدولة مبالغ مالية كبيرة					
3	يوجد هناك شركات فلسطينية متخصصة في عملية التخليص الجمركي					
4	أكثر من 75% من الشركات الفلسطينية تعتمد على مكاتب وشركات التخليص الجمركي سواء أكانت فلسطينية أو إسرائيلية					
5	تعتبر إجراءات التخليص الجمركية الجزء الأهم لعملية التجارة الخارجية					
6	الشركات الفلسطينية المستخدمة لتخليص الجمركي تمتلك التراخيص القانونية وضمن الاتفاقيات التجارية الفلسطينية والإسرائيلية للقيام بإجراءات التخليص					
7	يتوفر الإلمام الكافي لدى الموظفين في شركات التخليص الفلسطينية					

					بالآليات المتعلقة والقوانين المستخدمة للتخليص الجمركي	
					يوجد لدى موظفي جمارك التخليص المعلومات كافية في كيفية التعامل مع المكلفين "المستوردين"	8
					يقوم المستورد الفلسطيني باستشارة أصحاب الخبرة والدارية قبل عملية الاستيراد	9
					يقوم المستورد الفلسطيني بدفع الرسوم جمركية والضرائب الفلسطينية أعلى من الإسرائيليين في عملية التخليص	10
					يتوفر لدى موظفين الجمارك والتخليص قوانين وتعليمات يتم الاعتماد عليها والالتزام في عملية التخليص الجمركي	11
					يتم استخدام بطاقة سمارت كارد للحصول على شهادات عدم الممانعة للترخيص وتخليص الجمركي	12
					المدة الزمنية التي يحتاجها المستورد الفلسطيني من لحظة الشراء من بلد المنشأ حتى وصولها للمستورد هي أكثر من المدة التي يحتاجها المستورد الإسرائيلي	13
					هناك موانئ محددة يتم من خلالها استيراد المركبات	14
					عملية ترخيص المركبات تتم من قبل مالكيها أو من وكيله بعد استيفاء جميع الجمارك والضرائب المفروضة على المركبة	15
					يقوم الجانب الإسرائيلي بعدم اعتماد طرازات معينة لمركبات معينة بالرغم من موافقة الجانب الفلسطيني عليها مسبقا بحجة عدم مطابقتها للمواصفات	16
					اجراءات تخليص المركبات التي يتم استيرادها من الخارج اسهل واقل تعقيدا من المستوردة من اسرائيل	17
					يتم تقديم البيان الجمركي التفصيلي للمركبات التي يتم استيرادها وجميع الاوراق والبيانات المطلوبة لدائرة التخليص الجمركي	18
					لا يسمح لغير مالكي المركبات أو من ينوبهم الاطلاع على البيانات الجمركية الخاصة بمركباتهم باستثناء الجهات القضائية والرسومية المختصة	19

الرقم	العبارة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
ثانياً : متابعة الاستخدام المركبات من دائرة الجمارك						
1	يتم متابعة استخدام المركبات من قبل دائرة المتابعة والتنفيذ في الجمارك					
2	يوجد تنسيق بين الوزارات ذات العلاقة لمتابعة استخدام المركبات					
3	يتوفر نظام رقابة داخلي كفؤ وفعال في دائرة التخليص الجمركي يهدف إلى تحسين أداء					
4	استخدام وسائل تقنية وأساليب حديثة في عملية المتابعة استخدام المركبات يؤثر إيجاباً على عملية تحصيل الإيرادات					
6	يتم توثيق إجراءات عملية المتابعة والنتائج التي توصل إليها الموظف من خلال نماذج ومحاضر خاصة					
7	يلتزم الموظف بإتمام عملية المتابعة خلال الوقت والتاريخ المحدد					
8	في حال وجود مخالفات لاستخدام المركبات للأغراض التي خصصت من أجلها يتم مصادرتها من المستفيد واتخاذ الإجراءات بحقه					
9	توجد إجراءات قانونية وعقوبات صارمة بحق المخالفين الفلسطينيين للتعليمات المنصوص عليها					
10	تتوفر سياسات وضوابط وإجراءات خاصة بعملية المتابعة					
11	يوجد تقصير من قبل دائرة المتابعة والمسؤولية عن ضبط عملية المركبات المعفاة وخاصة الممنوحة للأصحاب الاحتياجات الخاصة					
12	يتم فتح ملفات خاصة للأشخاص الذين لا يلتزمون بالاعفاء الممنوح لهم وعدم وجود رقابة على المركبات التي استفادت من هذا الاعفاء					
13	ارتفاع نسبة المخالفات والاخلالات من قبل لجنة الاعفاء الجمركي .					
14	عدم الالتزام من قبل المنفعين بالاعفاء بالقوانين والانظمة خلال العام الحالي					
15	وجود ضعف في تنسيق بين الجهات المخولة لمنع الإعفاء الجمركي					

					"الشؤون الاجتماعية، النقل، الصحة "	
					وجود تقصير واهمال من قبل الجهات المخولة في متابعة استخدام المركبات ومتابعة المنتفعين هدرا للمال العام ويسبب خسارة لخزينة الدولة	16
					عند اكتشاف مخالفات من قبل الحاصلين على الإعفاء الممنوح لذوي الاحتياجات الخاصة واستخدام مركباتهم بغرض آخر يتم سحب الإعفاء ومصادرة المركبة	17
					في الآونة الأخيرة ضبط أكثر من حالة للإعفاء الجمركي الممنوح للاحتياجات الخاصة يقود تلك المركبات أشخاص معافيين مقابل مبالغ مالية أو شرائها بموجب وكالات خاصة	18
					تعتبر الغرامات والعقوبات المفروضة كافية لردع المخالفين وحماية الحقوق المالية لخزينة الدولة	19

ملحق رقم (2)

قائمة محكمين الاستبيان

1. أياد محمد داود درويش - نائب مدير جمارك السيارات
2. محمد عاشور - موظف جمارك السيارات
3. دكتور مفيد أبو زنط - عضو هيئة تدريسية بجامعة القدس المفتوحة / اقتصاد
4. دكتور احمد دبك - جامعة العربية الأمريكية - قانون
5. د. عبد الكريم القاسم - عضو هيئة تدريسية بجامعة القدس المفتوحة / مناهج بحث العلمي

ملحق رقم (3)

نموذج إضافات للسيارات

Palestinian National Authority
Ministry Of Finance
Custom, Excise & VAT



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة المالية
الجمارك والمكوس وضريبة القيمة المضافة

الركبة المعدة لاستعمال المعاقين

** تعريف المعاق حسب ما ورد في المادة رقم (1) من اللائحة التنفيذية بشأن إعفاء سيارة خاصة بالمعوقين لاستعمالهم الشخصي من الرسوم الجمركية والضرائب رقم 8 لسنة 2006.

1. نوع المركبة : خصوصية أو خصوصية مزدوجة الاستعمال.
2. نوع الوقود : بنزين أو ديزل.
3. سعة المحرك : لا تزيد عن 2000 سم³ (حسب ما جاء في اللائحة التنفيذية).
4. ناقل الحركة : أوتوماتيك.
5. سنة الإنتاج : لا تزيد عن 3 سنوات عدا سنة الإنتاج.
6. التجهيزات الفنية الخاصة بالمركبة المعدة لاستعمال المعاقين:
 - التحكم بجهاز الوقود وجهاز الفرامل بواسطة جهاز خاص يتم تشغيله باليد اليسرى للمائق.
 - (نظام القيادة) : Power .
 - المقود مزدوج بمقبض لتمكين السائق من توجيه المقود بيد واحدة.
 - أن يتناسب مقعد السائق مع حالة إعاقة الطرفين السفليين للمائق.
7. العلامات الفارقة للمركبة المعدة لاستعمال المعاقين.
8. رخصة القيادة.

مع الاحترام والتقدير،،

نموذج شهادة عدم ممانعة
لترخيص مركبه

السلطة الفلسطينية
وزارة المالية - دائرة الجمارك والمكوس



مركز المقدس رمز المركز جمرات بيت لحم	البيان VE 4	3200:
<p>رقم البيان الفلسطيني وتاريخه 09/01/2012 التاريخ : C 77 الرقم :</p> <p>رقم البيان الإسرائيلي وتاريخه 28/12/2011 التاريخ : 124056417 الرقم :</p> <p>رقم مرجع مصرح VE8W137018 المرجع : 2012 السدة :</p>		
<p>شهادة عدم ممانعة لترخيص مركبة</p>		
<p>المستورد رقم : 582482257</p> <p>فترة توريده للجمرك بيت لحم 3200</p>	<p>تفصيلي شخصي شخصي شخصي شخصي شخصي شخصي شخصي</p>	<p>رقم : 582482257</p>
<p>معلومات المركبة</p>		
<p>نوع المركبة: فولكس واغن</p>		
<p>طراز المركبة: فولكس واغن جولف (1600)</p>		
<p>رقم الهيكل - الشاسي: WWWZZZ1KZ8W137018</p>		
<p>سنة الإنتاج: 2008</p>		
<p>قوة المحرك: 1387.0</p>		
<p>الوزن القائم (كغ): 1387.0</p>		
<p>الإضافات على المركبة</p>		
<p>ملاحظات</p>		
<p>في حال عدم تطابق المواصفات المدينة أعلاه يرجى إعادة المعالجة مع بيان السبب.</p>		
<p>الشكل و تاريخ الطباعة</p>		
<p>30/05/2012 جمرات بيت لحم</p>		

نموذج اضافات للسيارات

Palestinian National Authority
Ministry Of Finance
Custom, Excise & VAT



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة المالية
الجمارك والمكوس وضريبة القيمة المضافة

السيد مدير عام سلطة الترخيص المحترم ،،
وزارة النقل و المواصلات

تحية طيبة وبعد ،،

الموضوع تركيب :

سيارة رقم / شاصي :

نوع : موديل :

صاحب العلاقة :

يرجى العلم بأنه لا مانع لدينا من اتمام معاملة ترخيص المينة مواسلتها اعلاه .
بعد ان تم الاطلاع على وثائقها واستيفاء ض. ق . م

بموجب فتوة محلية رقم : تاريخ : / /

مع الاحترام ،،

محمد زيادة
مدير دائرة الجمارك والمكوس
رام الله

نموذج إعادة قيمة رسوم جمركية

Palestinian National Authority
Ministry Of Finance
Custom, Excise & VAT



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة المالية
الجمارك والمكوس وضريبة القيمة المضافة

الاخ فزاد الشويكي حفظه الله
مدير عام الجمارك والمكوس

تحية وبعد

الموضوع : إعادة قيمة رسوم جمركية

المتضمنة

استنادا الى اتفاقية

الاعفاء المتبادل للسلع من الرسوم الجمركية برجاء موافقتكم على رد قيمة الرسوم الجمركية وكما هو
موضح ادناه :

للسادة /

مشتغل رقم

حساب بنكي بنك

فرع

عن بيانات جمركية عدد

عن فترة

الرسوم والضرائب

الرسوم الجمركية شيكل

ضريبة الشراء شيكل

مجوع الاعادة شيكل

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،،

نموذج إعادة قيمة رسوم جمركية

Palestinian National Authority
Ministry Of Finance
Custom, Excise & VAT



السلطة الوطنية الفلسطينية
وزارة المالية
الجمارك والمكوس وضريبة القيمة المضافة

الآخ غزاد الشوبكي حافظة الله
مدير عام الجمارك والمكوس

تحية وبعد

الموضوع : إعادة قيمة رسوم جمركية
استنادا الى الاتفاقية الاردنية الفلسطينية المتضمنة الاعفاء المتبادل للسلع من الرسوم الجمركية بوجاء
موافقتكم على رد قيمة الرسوم الجمركية وكما هو موضح ادناه :

تسندة /

مشتغل رقم

حساب بنكي بنك فرع

عن بيانات جمركية عدد

عن فترة

لرسوم والضرائب

لرسوم الجمركية شيكل

ضريبة الشراء شيكل

سجوع الاعادة شيكل

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ...

Al-Najah National University

Faculty of Graduate Studies

**The Effects Of Vehicles Tax Revenues on Total
Palestine Tax Revenue(2010-2014)**

By

Naemah Fawzi Masaed

Supervised

Dr.Ghassan Daas

**The Thesis is Submitted in Partial Fulfillment of Requirements for the
Degree of Master of Taxation Disputes, Faculty of Graduate Studies,
An-Najah National University, Nablus, Palestine.**

2015

**The Effects Of Vehicles Tax Revenues on Total Palestine Tax
Revenue(2010-2014)**

By

Naemah Fawzi Masaed

Supervised

Dr.Ghassan Daas

Abstract

The tax revenues considered as the basic resource of the public treasury for each state,so, it gives the Authority or the Government the opportunity to fulfillrequired in economic and social life.So to the tax has become one for the most important resources of the modern state and the developing countriesfinancial resources, whether direct taxes as a income tax or indirect taxes such as taxes on the consumption. Ofone the most important is the customs tax on vehicles, which represents an important part of the State's tax revenue sources.

The aim of this study is to identify customs taxes imposed on vehicles, the mechanism and procedures of the Customs Service of the vehicles, the effectiveness of implemented procedures and follow-ups of the Customs Service of vehicles and identify the legislations and laws on Palestinian customs tax, particularly those imposed on vehicles, and to identify the effects of the Paris Economic Agreement and its impact on tax collection, and the proportion of the vehicles taxas part of the customs revenue of the State.

In order to achieve the objectives of the study and answer its questions.The researcher has deploying a descriptive analytical approach. The research tool was designed to collect data through the questionnaire

that was designed for this purpose. 32 questionnaires were distributed identifying and representing the entire study population, meaning that it was the work of a comprehensive survey of the study population and customs departments in (Ramallah, Nablus, Jenin, governorates), the tax staff in vehicle custom department were the main respondents. 32 questionnaires were collected which represent (100%) of the distributed questionnaires, data was also obtained from the VAT, customs department in Ramallah from 2010-2014 to verify the importance of vehicle revenue, and its role in the financing of the State Treasury and the analysis of such data and extracting and comparing developing the indicators. In addition, data were collected from secondary sources which include reference, books, and available records.

The study found a range of results, including:

1. The absence of a Tax Code regulates the work of vehicles sector, which has subjected several tax laws, including the law of customs 1963, the procedures manual of office of Customs, Traffic Law, the law on Investment Promotion, the law of rights of people with special needs, and the internal decisions issued by the customs offices.
2. The purchase tax which imposed on vehicles is high compared with the Palestinian economic situation which form a heavy burden on Palestinian consumer, that the vehicle price finally reaches two or three times its price in the producing country.

3.The income from vehicles sector during the period (2010-2014) the proportion (17-31 %) of the size of the revenue of the customs union and this is evidence of the importance of the vehicles for the general revenues of the State.

4.Recently, abuses have beendiscovered by users of the exemptions were set it was foundthat more than a vehicle carrying No. (31) of special-needs driven by healthy people just for money or be purchased by private arrangements or agreements, some vehicles were seized and the withdrawal of the exemption and the confiscation of the vehicle

The study concluded a series of recommendations, including:-

1. A special tax law for vehicles should be developed.
2. There is a strong recommendation to develop a special comprehensive database through computerized system between the various ministries responsible for the process of granting exemptions to avoid duplication in the decisions of the competent authorities which have a consolidated database.
- 3.it is recommended to reduce purchase tax on imported vehicles.
4. A strict penalties against violators of the code and regulations.

