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

च.नं.: **६९१/२०८१/०८२**

मिति : २०८२/०१/३०

मानननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्री श्री विष्णुप्रसाद पौडेलज्यू,
अर्थ मन्त्रालय,
सिंहदरबार, काठमाण्डौ ।

विषय : **आर्थिक बर्ष २०८२/०८३ को बजेटका सम्बन्धमा राय/सुझावहरु पठाइएको सम्बन्धमा ।**

माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्रीज्यू,

उपरोक्त विषयका सम्बन्धमा अर्थ मन्त्रालयले आर्थिक बर्ष **२०८२/०८३** को बजेटका सम्बन्धमा राय/सुझावहरु पठाउन सार्वजनिक सूचना जारी गरेको सन्दर्भमा यस एशोसिएशन अन्तर्गत गठीत विभिन्न सम्बन्धित समितिहरुमा व्यापक रुपमा छलफलगरी तयार गरिएको आर्थिक बर्ष **२०८२/०८३** को बजेट सम्बन्धी राय सुझावहरु यसै पत्रसाथ संलग्न गरेका छौ ।

संलग्न सुझावहरुमा सुस्ताउदै गएको नेपालको अटोमोवाइल व्यवसायको क्रमिक उत्थानका लागि आवश्यक हुने राय सुझावहरु पेश गरिएको वेहोरा अवगत गराउदै सो सुझावहरुलाई मनन्गरी आउदो बजेटमा समावेश गरी दिनु हुन समेत माननीय उपप्रधानमन्त्री तथा अर्थमन्त्रीज्यूमा सादर अनुरोध गर्दछु ।

करण चौधरी
अध्यक्ष

आ.ब.२०८२/०८३ को बजेटका सन्दर्भमा सुझावहरु

सुझाव पेश गर्ने संस्था : नाडा अटोमोवाईल्स एशोसिएशन अफ नेपाल, टेकु, काठमाण्डौ ।
फोन : ४१००१७५/९८५१३३११०७
सुझाव पेश गरिएको संस्था : अर्थ मन्त्रालय, सिंहदरबार, काठमाण्डौ ।

१. चारपाँग्रे सवारी साधनको सम्बन्धमा सुझावहरु				
क.म सख्या	बिषय बस्तु	बिद्यमान ब्यवस्था	राय,सुझाव,प्रस्ताव	पुष्ट्याई
१	Bonded System	नभएको	सवारी साधन आयात गर्दा Bonded System को व्यवस्था गर्नु पर्ने ।	सवारी साधनको आयात स्वयम्मा धेरै पुंजी चाहिने व्यवसाय भएकाले हालको अवस्थामा खुल्लाबजार नीति अनुरुप बजारलाई प्रतिस्पर्धी बनाई उपभोक्तालाई सस्तो मूल्यमा वस्तु उपभोग गर्न पाउने व्यवस्था गराउन तथा पैठारीकर्ताहरुको लगानी कम गर्न अन्य मुलुकहरुमा जस्तै नेपालमा पनि सवारी साधन आयात गर्दा Bonded System को व्यवस्था गरिनु पर्ने ।
२	पुराना सवारी साधनहरुको पत्रुगरी नयाँ सवारी साधन लिदा भन्सार महसुलमा छुट तथा सुविधाको व्यवस्था	नभएको	पुराना सवारी साधनहरुको पत्रुगरी नयाँ सवारी साधन लिदा भन्सार महसुलमा छुट तथा सुविधाको व्यवस्था हुनुपर्ने	पुराना सवारी साधनहरुबाट हुने वातावरणीय समस्या समाधान गर्न र सुरक्षित यातायातलाई निश्चितता दिनका लागि २० वर्ष भन्दा पुराना सवारी तथा ढुवानीका साधनहरु लाई विस्थापित गरिनु पर्ने देखिन्छ । वातावरणीय समस्या समाधान तथा सुरक्षित यातायातका लागि प्रदुषण कम हुने नयाँ सवारी साधनमा जोड दिनु पर्ने हुन्छ । त्यसका लागि त्यस्ता पुराना सवारी साधनहरु पत्रु Scrap गरि नयाँ सवारी साधनहरु लिदा आयातमा लाग्ने भन्सार महसुलमा छुट तथा सुविधाको व्यवस्था गर्नु पर्ने हुन्छ

३	आर्थिक अध्यादेशमा पैठारी सम्बन्धी विशेष व्यवस्थामा		आर्थिक अध्यादेशमा पैठारी सम्बन्धी विशेष व्यवस्थामा भएका शर्तलाई कायम गर्दै त्यसको थप स्पष्टताको लागि निम्न वाक्यांशहरु समेत थपगरिनु पर्ने	निर्माता कम्पनीबाट खरिद नगरी निजको आधिकारिक बिक्रेताबाट खरिदगरी पैठारी गरेको अवस्थामा निर्माता कम्पनीले विदेशस्थित निजको आधिकारिक बिक्रेतालाई नेपालमा सवारी साधनहरु निर्यात गर्न अख्तियारी दिएको हुनुपर्ने र यस्ता सवारी साधनहरु नेपालस्थित आधिकारिक बिक्रेताले मात्र पैठारी गर्न पाउनेछ ।
४	अनएसेम्बल सवारी साधनको पार्टपुर्जामा Bonded System तथा भन्सार महसुल संकलन बिन्दु	नभएको	अनएसेम्बल सवारी साधनको पार्टपुर्जाका लागी Bonded Systemको व्यवस्थागरी भन्सार तथा अन्तःशुल्क महसुल उत्पादन पश्चात संकलनको व्यवस्था गर्नुपर्ने ।	एसेम्वली उद्योगले औद्योगिकरण र आर्थिक स्थिरता कायम गर्न टेवा पुराउछ । यस उद्योगले आद्योगिक सिपको विकास गरी नेपालमा रोजगारी सृजना गर्न र नेपालबाट बौद्धिक जनशक्ति पलायनको समस्यालाई हल गर्न/नियन्त्रण गर्न समेत मद्दत गर्दछ । एसेम्बली उद्योगको स्थापना गर्नु आफैमा ठूलो पूँजी लगानी हुने आयोजना भएकोले सरकारले यस उद्योगलाई विभिन्न सुविधा प्रदानगरी प्रोत्साहन गर्नु पर्दछ । तसर्थ Bonded System को व्यवस्थागरी भन्सार महसुल उत्पादन पश्चात संकलनको व्यवस्था गरेमा उद्योगहरुलाई सहज हुने थियो ।
५	अनएसेम्बल सवारी साधनको पार्टपुर्जा आयात र उत्पादनमा भन्सार शुल्क तथा अन्तःशुल्कमा छुट ।	भन्सार शुल्कमा २५% छुट तथा अन्तःशुल्कमा ५०% छुट ।	भन्सार शुल्कमा ५०% छुट तथा अन्तशुल्कमा ५०% छुट ।	एसेम्वली उद्योगले देशको औद्योगिकरण र आर्थिक स्थिरता कायम गर्न टेवा पुऱ्याउछ । यस उद्योगले आद्योगिक सिपको विकासगरी नेपालमा रोजगारी सृजना गर्न र नेपालबाट बौद्धिक जनशक्ति पलायनको समस्यालाई हल गर्न/नियन्त्रण गर्न समेत मद्दत गर्दछ । एसेम्बली उद्योगको स्थापना गर्नु आफैमा ठूलो पूँजी लगानी हुने आयोजना भएकोले सरकारले यस उद्योगलाई विभिन्न सुविधा प्रदानगरी प्रोत्साहन गर्नु पर्दछ । Net Rate लाई HS Code मा नै उल्लेख गरेमा एसेम्बली उद्योगमा केहि स्थिरताको बातावरण सिर्जना गर्न मद्दत हुने थियो ।

६	अनएसेम्बल बिद्युतिय सवारी साधनको पार्टपुर्जा तथा सहायक सामाग्री पैठारी गर्दा लाग्ने भन्सार महसुलमा छुट ।	बिद्युतिय मोटरसाइकल, स्कुटर र बिद्युतिय रिक्सा उत्पादन गर्ने उद्योगलाई उत्पादनमा प्रयोग हुने पार्टपुर्जा पैठारी गर्दा भन्सार महसुलमा ७५% छुट हुने ।	सबै किसिमका एसेम्बलिङ उद्योगले आयात गर्ने अनएसेम्बल बिद्युतिय सवारी साधनहरु (मोटर साइकल, स्कुटर , रिक्सा , कार , जिप, भ्यान) को पार्टपुर्जा पैठारी गर्दा भन्सार महशुलमा ७५% छुट हुनु पर्ने ।	बिद्यमान व्यवस्थामा दिइएको ७५ प्रतिशत भन्सार महशुल छुट सबै प्रकारका विद्युतिय सवारी साधन एसेम्बलिङ उद्योगहरुलाई दिइएमा त्यस्ता उद्योगहरुमा स्थिरताको बाताबरण सिर्जना गर्न मद्दत हुने थियो ।
७	एम्बुलेन्स सेवा संचालन निर्देशिका, २०७८	Four Wheel Drive-4WD भएका एम्बुलेन्सका लागि मात्र शून्य भन्सार महशुलको सुविधा प्रदान गरिएको ।		एम्बुलेन्स सेवा संचालन निर्देशिका, २०७८ अनुसार Four Wheel Drive-4WD भएका एम्बुलेन्सका लागि मात्र भन्सार छुट सुविधा प्रदान गरिएको छ । सहर बजार तराई तथा समथल भू-भागमा 2WD आबश्यक पर्ने भएकाले 2WD एम्बुलेन्सले समेत भन्सार छुट सुविधा उपलब्ध पाउनु पर्ने । यसबाट राष्ट्रको अनावश्यक खर्च जोगिने ।
८	भन्सार नाकाहरुमा लाग्ने बिभिन्न शुल्कहरु जस्तै Parking तथा demurrage charges	सबै भन्सार नाकाहरुमा समानता नभएको र लाग्ने शुल्क पनि निकै उच्च भएको	शुल्कहरुको पुनरावलोकन गरी समान रुपमा लागु हुनुपर्ने ।	सरकारको बिभिन्न भन्सार नाकाहरुमा लाग्ने शुल्कहरु जस्तै Parking Charges, demurrage charges शुल्कहरुमा हाल समानता नभएको र यस्ता शुल्कहरु पनि निकै उच्च रहेकाले आवश्यक पुनरावलोकनगरी एक रुपता कायम गर्नुपर्ने देखिन्छ ।
९	सवारी साधनमा लाग्ने वार्षिक कर ।	आयातकर्ताको मौज्दातमा नलाग्ने तर डिलरको मौज्दातमा लाग्ने ।	आयातकर्ता तथा डिलर दुवैका मौज्दातमा रहेका सवारी साधनमा लाग्न नहुने	सवारी साधनको वार्षिक कर सवारी साधन उपभोगमा लाग्ने र डिलरले बिक्री गर्न बाँकी रहेका सवारी साधनहरु पनि मौज्दातमा नै हुने हुदाँ यसलाई परिमार्जनगरी खुद्रा बिक्री पश्चात मात्र वार्षिक कर लागु हुने व्यवस्था गर्नु पर्ने हुन्छ ।
१०	कार, जिप र भ्यानको Harmonized Code हरु फरक गर्नुपर्ने ।	नभएको ।	कार, जिप र भ्यानको Harmonized Code हरु फरक गर्नु पर्ने	कार, जिप र भ्यानका Harmonized Code हरुलाई आवश्कता अनुसार बिभिन्न Harmonized Code मा वर्गिकृत गर्नु पर्ने / कार, जिप र भ्यान भनेर एकिकृत रुपमा भन्सार तथा अन्तशुल्क दरहरु राखिनु भन्दा छुट्टाछुट्टै रुपमा बर्गिकरणगरी नीजि तथा व्यवसायिक प्रयोजनको अवस्थाहेरी दरहरु कायम गर्दा बैज्ञानिक र व्यावहारिक हुने ।

११	बिद्युतीय सवारी साधनमा प्रयोग हुने ब्याट्रीहरुको प्रतिस्थापन गर्न Re-export को व्यवस्था तथा नेपालमै Re- Cycle गर्ने कम्पनी स्थापना गर्ने प्रोत्साहन गर्नुपर्ने	नभएको ।	बिद्युतीय सवारी साधनमा प्रयोग हुने ब्याट्रीहरुको प्रतिस्थापन गर्न Re-export तथा Re-Cycle गर्ने व्यवस्था हुनु पर्ने ।	बिद्युतीय सवारी साधनमा प्रयोग हुने ब्याट्रीहरु केहि समय पश्चात प्रतिस्थापन गर्नु पर्ने र हाल नेपालमा यस्ता ब्याट्रीहरुको Recycle/Dispose प्रविधि नभएकोले यस्ता ब्याट्रीहरुलाई Re- Export तथा Re-Cycle गर्ने अरु देशहरुमा पठाउनु पर्ने वा नेपालमै Re-Cycle गर्ने कम्पनी स्थापना गर्ने पर्ने हुन्छ । तर अस्पस्ट प्रावधान तथा प्रशासनिक अस्पस्टताको कारणले गर्दा कठिनाई भएकोले आवश्यक नीति निर्माणगरी सहज गराउनु पर्ने ।
१२	प्राविधिक त्रुटी भएका सवारी साधनहरु कम्पनीमा फिर्ता पठाउँदा भन्सार महशुल अन्तःशुल्क मूल्य अभिबृद्धि कर तथा सडक मर्मत तथा सुधार दस्तुर फिर्ता हुनु पर्ने ।			**मेनुफेक्चरिङ्ग डिफेक्ट सवारी साधनका सम्बन्धमा सुझाव** सवारी साधन पैठारीकर्ताहरुले कुनै पनि प्रकारको मेनुफेक्चरिङ्ग डिफेक्ट भई आएका सवारी साधनहरु सम्बन्धित मेनुफेक्चरिङ्ग कम्पनीले फिर्ता लिन चाहेको अवस्थामा सो सवारी साधनहरु नेपालमा भन्सार जाँचपास गर्दाको समयमा विधिसम्मत रुपमा बुझाइएको भन्सार, अन्तःशुल्क लगायतका सवै महशुलहरु सहज तरिकाबाट फिर्ता हुने व्यवस्था गरिएमा यसबाट सवारी साधन पैठारीकर्ताको र राज्यको लगानी पनि सुरक्षित हुने र सो डिफेक्टेड सवारी साधनको सट्टामा मेनुफेक्चरिङ्ग कम्पनीले अर्को सवारी साधन उपलब्ध गराउने भएकोले त्यसबाट सरकारको राजश्व पनि गुम्ने छैन ।
क.सं.	विषयवस्तु (**भन्सार महसुल**)	विद्यमान व्यवस्था	राय, सुझाव, प्रस्ताव	पुष्ट्याई
	कार जीप भ्यानको	८०%	६०%	१. रिर्पोट अनुसार केवल १. २.१ प्रतिशत जनतासँग चारपाँग्रे सवारी साधन र १५.३ प्रतिशत जनतासँग दुईपाँग्रे सवारी साधनको पहुँच भएको उल्लेख गरेको छ । २. आमसर्वसाधारण जनताले पनि सवारी साधन प्रयोग गर्न सकुन भन्ने उद्देश्यलाई परिपूर्ति गर्ने ।

				३. नेपाल विश्व व्यापार संगठनमा प्रवेश गरेको झन्डै २ दशक भइसकेको सन्र्दभमा भन्सार महसुल कम गदै जानुपर्ने व्यवस्थाको पालनाको लागि ।
	कार जीपभ्यानको **(भन्सार महसुल)** ८७०२ (१० देखि १४ सिट क्षमताका व्यावसायिक प्रयोजनका लागि प्रयोग हुने जीप)	८०%	३०%	**परिवर्तन गरिनु पर्ने कारणहरु** (क) एउटै शीर्षक (हार्मोनी कोड) ८७.०२ मा रहेको तथा सिट संख्या समेत बराबर भएको (१० देखि १४ सिट) माइक्रो बस र जीपको भन्सार दर तथा अन्तःशुल्कमा ठूलो असमानता रही आएकोले त्यसलाई सच्याउन आवश्यक रहेको । (ख) माइक्रो बस जस्ता सवारी साधनहरु सहज सडक सुविधा भएका शहर बजारका उपभोक्ताहरुले खरिद तथा प्रयोग गर्ने गर्दछन् भने जिप जस्ता सवारी साधनहरु नेपालका दुरदराजमा रहेका गाउँ तथा पहाडी भेगहरुका न्यून आय भएका आम जनताले खरिदगरी भाडाको रुपमा प्रयोग गर्ने गर्दछन् । अहिले माइक्रो बसको भन्सार दर जम्मा ३० प्रतिशत छ भने सोहि श्रेणीको समान सिट संख्या भएको जीपको भन्सार दर झण्डै तीन गुणा बढी अर्थात ८० प्रतिशत रहेको छ । यसका साथ साथै अन्तःशुल्क र सडक मर्मत दस्तुर समेत माइक्रो बसको भन्दा जीपको धेरै बढी छ । जसको कारण न्यून आय भएका निम्न वर्गका जनतालाई प्रत्यक्ष असर परिरहेको छ । यदि यस्ता भाडामा यात्रुहरु बोक्ने श्रेणीका - सिट संख्या धेरै भएका जीपहरुको भन्सार तथा अन्तःशुल्क दर कम गर्न सकिएमा आम ग्रामिण जनतालाई राहत पुग्ने मात्र नभई गाउँ तथा दुर्गम क्षेत्रका युवाहरुलाई स्वरोजगार बनाउने सरकारको अभियानमा पनि थप सघाउ समेत पुग्ने देखिन्छ ।

	अन्त :शुल्क महशुल			
	चारपाँग्रे सवारी साधन कार,जिप, भ्यान(८७०२,८७०३) र तिनका चेसिस (८७०६)	६०% देखि १००%	३०% देखी ७०%	**अन्त:शुल्क महशुल घटाउनुपर्नाको कारणहरु :-** (क) व्यवसायमा विविधिकरण हुने । (ख) भन्सार मूल्याङ्कनमा सुधार भई राजश्वमा अनुकुल प्रभाव पर्ने । (ग) भन्सार मूल्याङ्कन सुधार भएपछि राजश्वको दर घटाउने सरकारी प्रतिवद्धता कार्यान्वयनहुने । (घ) पूर्वाधार निर्माण र देश विकासको मेरुदण्डको रुपमा रहेको सवारी साधनको व्यवसाय प्रोत्साहित हुने ।
	माइक्रोबसहरु १० देखि १४ सिट (८७०२) र तिनका चेसिस (८७०६)	५५%	४०%	
	डवल क्याव पिकअप (८७०४) र तिनका चेसिस (८७०६)	६०%	४५%	
	सिङ्गल क्याव पिकअप (८७०४) र तिनका चेसिस (८७०६)	५०%	३५%	
	डेलिभरी भ्यान (८७०४) र तिनका चेसिस (८७०६)	३०%	२०%	
	मिनिबस १५ देखि २५ सिट (८७०२.९०.२०)	३५%	२०%	
	बस र ट्रकहरु (८७०२, ८७०४) र तिनका चेसिस (८७०६)	५%	०%	
	डवल र सिङ्गल क्याव पिकअपको परिभाषा	स्प्रष्ट नभएको	स्प्रष्ट हुनुपर्ने	डबल क्याविन र सिंगल क्याबिनको परिभाषा स्पष्ट रुपमा पहिचान गरिएको छैन । सिङ्गल क्याविन र डबल क्याविनलाई सिटको आधारमा भन्दा पनि बनोटको आधारमा वर्गीकृत गरिनुपर्ने र ३ सिटसम्म भएको पिकअपलाई पनि सिङ्गल क्याविन कै रुपमा वर्गीकृत गरिनु पर्ने ।

२. टु ह्वीलर सवारी साधनका सम्बन्धमा सुझावहरु

	<u>भन्सार महशुल</u> टु ह्वीलर सवारी साधन	३०%	२०%	मोटरसाइकललाई अनिवार्य सवारी साधनको रुपमा बर्गिकरण गरी सोहि अनुरुप भन्सार महशुल लिने व्यवस्था हुनुपर्ने ।
	सेगमेण्टमा गरिनु पर्ने परिर्वतन			<u>**सेगमेण्टमा गरिनुपर्ने परिर्वतन**</u> **विद्यमान सेगमेण्ट** ० देखि १२५ सि.सिसम्म १२५ देखि २०० सि.सिसम्म २०० देखि २५० सि.सिसम्म २५१ देखि ५०० सि.सिसम्म ५०१ देखि ८०० सिसिसम्म ८०० सि.सिभन्दा माथि **अब हुनुपर्ने सेगमेण्ट** ० देखि २५० सि.सिसम्म २५० देखि ५०० सि.सि सम्म ५०० सि.सिदेखि ८०० सि.सिसम्म ८०० सि.सिदेखि माथि
	विद्यमान अन्तशुल्क महशुल ० देखि १२५ सि.सिसम्म १२५सिसिदेखि२००ननाघेको २००देखि२५०सिसिननाघेको २५०नाघेको ५०० ननाघेको ५००नाघेको८०० ननाघेको ८०० नाघेको **अब गरिनु पर्ने परिवर्तन** ० देखि २५० सि.सिसम्म २५०देखि ५०० सि.सि सम्म ५०० सि.सिदेखि ८०० सि.सिसम्म ८०० सि.सि देखि माथि	४० ५० ८० ९० १०० १००	४० ५० ६० ७०	मोटरसाइकल सवारीका लागि मात्र नभई हाम्रो शहर र गाउँवेशीका साँघुरो सडकहरुमा ढुवानीका लागि समेत ज्यादै उपयुक्त र इन्धन किफायति साधनका रुपमा देखापरेको कारण तेश्रो मुलुकहरुमा यसलाई अत्यावश्यक वस्तुको रुपमा लिइन्छ । तुलनात्मक रुपमा अधिकतम जनसंख्याले उपयोग गर्न सक्ने साधनका रुपमा प्रचलित मोटरसाइकलमा लाग्ने कूल महशुल दर दक्षिण एशियाली राष्ट्रहरुमध्ये नेपालमा सबैभन्दा उच्च रहेको कारण सर्वसाधारणको पहुँचभन्दा बाहिर रहेको छ । छिमेकी मुलुकसंग तुलना गर्दा एकजना नेपालीले भारतको तुलनामा तेब्बरभन्दा बढी मूल्य तिर्नुपर्ने अवस्था छ । एकातर्फ सरकारले सडक निर्माणलाई पूर्वाधारको पनि पूर्वाधार मान्दै गाउँ गाउँमा मोटर बाटो पुऱ्याएको छ भने अर्कोतर्फ त्यहि बाटोमा चल्ने मोटरसाइकल लगायतका यातायातका साधनहरुमा उच्च भन्सार महशुल तथा अन्तःशुल्क महशुल लगाएर प्रत्यक्षतः त्यसको आयातलाई निरुत्साहित गर्ने नीति लिएको छ ।

				यसैगरी सरकारले सार्वजनिक यातायातलाई पनि व्यवस्थित गर्न नसकी रहेको वर्तमान अवस्थामा निजी सवारी साधनलाई पनि सहज नबनाउने जस्तो आफैमा विरोधाभाषपूर्ण नीति अवलम्बन गरिरहेको देखिन्छ । जुन सरकारको आफ्नै लक्ष्य विपरित छ ।
	सडक मर्मत शुल्क			हाल मोटरसाइकलमा लाग्ने सडक मर्मत शुल्क असमान्य रुपमा हरेक वर्ष बृद्धि गरिदै लगिएको छ । यसबाट सर्वसाधारण ग्राहकवर्गलाई प्रत्यक्ष मार पर्न गएको हुँदा सो सडक मर्मत शुल्क घटाउनु पर्ने ।
				अन्य नीतिगत सुझावहरु (क) हाल भन्सार पूर्णतः कम्प्यूटराइज्डमा गइसकेको अवस्थामा यातायात व्यवस्था र यातायात व्यवस्थाको प्रणाली पनि कम्प्यूटराइज्ड भइसकेको परिप्रेक्ष्यमा भन्सार र यातायात प्रणाली पनि एकिकृत गरी दर्ता र नामसारीका सम्पूर्ण प्रक्रिया अनलाइन तथा डिजिटलाइज्ड गरिनुपर्ने । (ख) सरकारका विभिन्न निकायहरुले विभिन्न चरणमा विभिन्न करहरु लिदै आएको र हाल यातायात व्यवस्था कार्यालयले समेत व्यवसाय कर बुझाउनुपर्ने व्यवस्था गरेको देखिएको छ सो व्यवस्था हटाउनुपर्ने । (ग) स्कुटर तथा मोटरसाइकललाई पर्यटकिय नम्बर प्लेटमा दर्ता गर्ने ।
	टु ह्वीलर सवारी साधनहरुको एसेम्बलका सम्बन्धमा गरिनु पर्ने व्यवस्था			(क) उद्योग स्थापना गर्दा SEZ मा पाइने सुविधा नेपाल सरकारले SEZ स्थापना गर्दा नै वातावरणीय प्रभाव मूल्याङ्कन गरेर मात्र SEZ को स्थापना गरिएको थियो तर SEZ मा स्थापना हुने उद्योगको लागि पुनः PEA र EIA गर्नुपर्ने व्यवस्थाले उद्योगीहरुलाई थप आर्थिक भार पर्ने तथा उद्योग स्थापनाको लागी समय र लागत समेत खेर जाने अवस्था रहेको हुदाँ सो व्यवस्थामा पुर्नविचार गरिनुपर्ने । (ख) ऐनमा एसेम्बल उद्योग स्थापना गर्दा Value

				Addition सम्बन्धमा प्रष्ट नभएको देखिएकोले सो सम्बन्धमा प्रष्टता हुनुपर्ने । त्यसैगरी दुई पांग्रे सवारी साधन अर्थात मोटरसाईकल तथा स्कुटर एसेम्बल गर्ने उद्योगलाई Exice Duty मा ५०% छुट दिने निर्णय आर्थिक विधेयक २०७८ बाट भएकोमा त्यसको निरन्तरता तथा व्यवसायीहरुमा विश्वासको वातावरण सिर्जना गर्नको लागि ऐनमा नै समावेश गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने । (ग) उद्योग ऐन अनुसार औद्योगिक तथा लगानी प्रबर्द्धन बोर्डमा प्राय सबै क्षेत्रको सहभागिता भए पनि नाडाको सहभागिता नभएको सन्दर्भमा नाडाको तर्फबाट पनि उक्त बोर्डमा सहभागिता हुने व्यवस्था हुनुपर्ने । (घ) राज्यको राजश्वको दायरामा अटोमोवाइल क्षेत्रको सडक सुधार दस्तुर करमा सबैभन्दा बढी योगदान भए पनि सरकारले सडकको सुधार र मर्मतका लागि गठन गरेको सडक बोर्डमा नाडाको प्रतिनिधित्व नभएकोले सो व्यवस्था हुनुपर्ने ।
	सवारी चालकले प्रयोग गर्ने ***हेलमेट***	१५%	५%	सतप्रतिशत चालकको जीवन रक्षाका लागि प्रयोगमा ल्याइने वस्तु भएको हेलमेटको अनधिकृत आयातलाई रोकथामगरी अधिकृत रुपमा आयात बृद्धि भई सरकारले थप राजश्व पाउने भएकोले । हेलमेटमा भन्सार महशुल नघटाउने हो भने SAFTA सुविधा उपलब्ध गराउनु पर्ने । दुर्घटनामा अधिकाशंतः चालक भन्दा बढी पछाडी बस्ने व्यक्तिको ज्यान जाने गरेको देखिएकोले ।

		हाल एक जनाले मात्र हेलमेट लगाउने व्यवस्था भएको ।	मोटरसाइकल प्रयोगकर्ता पछाडी बस्नेले अर्थात बालबच्चाहरुले समेत अनिवार्य रुपमा हेलमेट लगाउनु पर्ने व्यवस्था गर्नु पर्ने ।	गुणस्तरिय हेलमेटको प्रयोगले दुर्घटनाबाट धेरैको ज्यान बचाउन सकिने भएकोले ।
		हाल नेपाल गुणस्तर NS चिन्ह नभएको हेलमेटहरु प्रयोग भईरहेको ।	नेपालका हेलमेट उत्पादक तथा पैठारीकर्ताहरुले आफुले उत्पादन गर्ने वा पैठारी गर्ने हेलमेटका लागि नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभागबाट NS चिन्ह दिने व्यवस्था हुनु पर्ने अथवा वाहिरबाट पैठारी हुने हेलमेटहरु अन्तर्राष्ट्रिय शुरक्षा मापदण्डहरु पूरागरीएको हुनु पर्ने र गुणस्तरको चेक जाँच गर्ने व्यवस्था पनि हुनु पर्ने ।	यसबाट गुणस्तरिय हेलमेटको मात्र विक्री वितरण भई मोटरसाइल प्रयोगकर्ताको शुरक्षा हुने ।
		हालसम्म Nepal Road Safety Council संग हेलमेटको गुणस्तर परिक्षण गर्ने मेशिन नभएको ।	नेपालमा उत्पादन हुने वा अन्य मुलुकबाट नेपालमा पैठारी भई आउने हेलमेटको गुणस्तर परिक्षणका लागि National Road Safety Council ले आवश्यक परिक्षण गर्ने मेशिनको व्यवस्था गर्नु पर्ने ।	

३.	**स्पेयर पार्टस** (भन्सार महशुल) ७३०७.९९.९० ८७०८ ७००८.००.०० ७००९.१०.०० ७००९.९१.००	 १५ २० ३० ३० ३०	 ५ ५ ५ ५ ५	स्पेयर पार्टसको कारणले सवारी साधनको मर्मत, सम्भार मात्र हुने होइन की यसको प्रयोगले वातावरणमा सकारात्मक प्रभाव पर्ने र विभिन्न किसिमका साना ठूला सर्भिस सेन्टरहरु सञ्चालन भई उद्योगको रुपमा स्थापित हुने हुँदा स्थानीय तहको Value addition हुने र रोजगारीको थप सृजना समेत हुने भई दक्ष तथा उच्च दक्ष प्राविधिक जनशक्तिको खपत हुने हुँदा राजश्वको दृष्टिकोणले स्पेयर पार्टस जस्तो राजश्वमा योगदान दिने वस्तुको सूचिमा पर्ने भएकोले पनि यसमा लाग्ने भन्सार दरमा एकरुपता ल्याई हाल देखिएका निम्न अनुसारका सकारात्मक कुराहरुलाई मध्यनजर गरी सबै किसिमका स्पेयर पार्टसमा १० प्रतिशत मात्र भन्सार महशुल लाग्ने व्यवस्था गरिनु पर्ने । यसो गर्नाले :– (क) राजश्वको दायरा विस्तार भई राजश्व वृद्धि हुने (ख) अनधिकृत रुपमा भइरहेको व्यापार निरुत्साहित हुने । (ग) आधिकारिक रुपमा आयात हुने स्पेयर पार्टसलाई प्रोत्साहन हुने । (घ) सबै व्यवसायी करको दायरमा आउने भएकोले समान व्यवहार हुने । (ङ) कम भन्सार दर हुने भएको कारण मूल्याङ्कन यथार्थ हुने। (च) सतप्रतिशत सामान बैधानिक रुपमा आयात भई आयकर र मूल्य अभिबृद्धिकरको दायरा बढने । (छ) न्यून विजकीकरण र अनधिकृत आयात निरुत्साहित हुने । **स्पेयर पार्टसको पैठारी सम्बन्धमा हुनुपर्ने व्यवस्था** (१) नेपाल विश्व व्यापार संगठनको सदस्य भईसकेको सन्दर्भमा आयात हुने भएका स्पेयर पार्टसको विजकलाई मान्यता दिई भन्सारमा पुनःमूल्याङ्कन गर्न नहुने । शंका लागेमा छानविनगरी सो सामान खरिद गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने । (२) अन्तर्राष्ट्रिय रुपमा प्रचलित HS कोडलाई नेपाल सरकारले पनि मान्यता दिनुपर्ने र साफटा सुविधा अन्तर्गत आउने सामानहरुको स्पष्ट व्याख्या हुनुपर्ने । (३) साफटा सुविधा अन्तर्गत आउने एच.एस. कोड र त्यसको भन्सार दरमा स्पष्ट हुनुपर्ने । (४) GST को विललाई पूर्ण रुपमा मान्यता दिनुपर्ने र पुनः मूल्याङ्कन गर्न नहुने ।

				(५) GST बिलमा लेखिएको एच.एस. कोडलाई मान्यता दिनुपर्ने । (६) तेश्रो मुलुकमा निर्मित सामान भारतबाट खरिद गर्दा भन्सारमा समस्या देखिएकोले यसको निराकरण हुनुपर्ने । (७) अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसहरु एअर कुरियरबाट मगाउँदा त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलबाट भन्सार छलि भई आउने भएका कारण आधिकारिक तहबाट आयात गरी व्यवसाय गर्नेहरुलाई समस्या उत्पन्न भइरहेको । (८) MRP केरमेट भएको र निकालेको प्रष्टसंग देखिएको स्थितिमा सामान आयात गर्न दिनु उपयुक्त नहुने । (९) भारतबाट नेपाल सामान आयात गर्दा ढुवानी ५% र बीमा १% भन्दा बढी नहुने हुँदा भन्सार महशुल हिसाब गर्दा ढुवानी खर्चको Stastical Valauation लाई १०% बाट ५% गरिनु पर्ने र बीमालाई २% बाट १% गरिनुपर्ने । (१०) कतिपय स्पेयर पार्टस पैठारीकर्ताले कवाडी (Recondition) स्पेयर पार्टसलाई पनि रंगरोगन गरी नयाँ स्पेयर पार्टस भनि या मिलेमतोमा नेपालमा आयात गर्दै आएका छन् । त्यसरी ल्याइएका पार्टसहरु कवाडिको गोदामबाट विक्री वितरण हुने गरेको छ । यस किसिमका पार्टसहरुको विक्री वितरणले सवारी साधनहरुको सुरक्षामा गम्भीर खतरा आउने मात्र नभई सरकारको राजश्वमा समेत प्रतिकूल प्रभाव पार्ने भएकोले यस्ता खालका स्पेयर पार्टसको आयातमा सरकारले कडा रोक लगाउनुपर्ने देखिन्छ । यस्ता खालका स्पेयर पार्टसहरुको आयातलाई दिर्घकालिन रुपमा रोकथाम गर्न सरकारले नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुले मात्र स्पेयर पार्टसहरु पैठारी गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । ११. विगतको समयमा मोटर पार्ट्‌समा ५ % भन्सार गर्दा राजश्वमा ठुलो वृद्धि भएको थियो । भारतमा GST १८% तथा २८% हुँदा हाम्रोमा भन्सार,अन्तशुल्क तथा VAT समेत गर्दा ३६ देखि ४५% सम्म सबै

				शुल्क हुँदा समान महँगो भई चोरी पैठारी तथा उपभोक्ता आफै भारत तिर गई समान किनेर ल्याउने चलन बढि रहेकोले भन्सार मूल्य नै हटाउनु पर्ने । १२. सन्दर्भ मूल्य सूची सम्बन्धमा हरेक उत्पादकको आ-आफ्नो मुल्य भएको हुँदा उपभोक्ताले आफ्नो क्षमता अनुसारको समान खरिद गर्ने गरेकोले भन्सारले एउटै सन्दर्भ मूल्यसूची राख्नु उचित छैन । बिल,बिजक तथा आयात पेपर अनुसार नै बिजक मूल्य कायम गर्नु पर्ने । १३. SAFTA सुविधामा सानो सानो त्रुटी निकालेर SAFTA सुविधा प्रदान नगरिने जस्तो कार्य बन्द गर्नु पर्ने । TT तथा उधारोमा पनि दक्षिण एशियाली मुलुक श्रीलंकामा जस्तै SAFTA सुविधा पाउनु पर्ने। १४. पैठारी भईसकेको समान नेपालमा काम नलाग्ने वा गल्तिले पैठारी भएको समान भारतमा उत्पादकलाई फिर्ता पठाउन पैठारी भएको कागजातको आधारमा सामान फिर्ता पठाउन व्यवस्था मिलाउनु पर्ने । १५ अनधिकृत आयातलाई नियन्त्रण गर्न सीमा क्षेत्रमा कडाई गरिनु पर्ने ।
	सवारी साधनका अधिकृत आयातकर्ता र वितरकहरूले मात्र स्पेयर पार्टपुर्जा आयात र वितरण गर्ने व्यवस्था हुनु पर्ने ।	जो कोहीले आयात गर्न सक्छ ।	सम्बन्धित सवारी साधनको अधिकृत आयातकर्ताले मात्र ती सवारी साधनको पार्टपुर्जा आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनु पर्ने ।	यसले वास्तविक स्पेयर पार्ट्स मात्र आयात हुने कुरा सुनिश्चित गर्दछ, स्पेयर पार्ट्सको अवैध आयातलाई निरुत्साहित गर्दछ, र सरकारी राजस्व बढाउन योगदान पुऱ्याउँछ ।
	उपभोक्ताहरूको स्वास्थ्य जोखिम कम गर्न एस्बेस्टोस ब्रेक लाइनिङ आयात गर्न निषेध गरिनु पर्ने ।	आयात गर्न अनुमति दिइएको छ ।	आयात निषेध गरिनु पर्ने र जाँच र समीक्षा संयन्त्र विकास गरिनु पर्ने ।	एस्बेस्टोस स्वास्थ्यको लागि अत्यन्तै खतरनाक छ किनभने जब यसको फाइबर फोक्सोमा जान्छ, यसले फोक्सोको क्यान्सर, एस्बेस्टोसिस (फोक्सोको रोगको एक प्रकार), र

				मेसोथेलियोमा (दुर्लभ क्यान्सर) जस्ता गम्भीर रोगहरू निम्त्याउन सक्छ । फलस्वरूप, यसको प्रयोग अब धेरै देशहरूमा कडा रूपमा नियमन गरिएको छ वा प्रतिबन्धित छ ।
	सामानको न्यून विजकीकरणको समस्यालाई नियन्त्रण गर्न पार्टपुर्जाहरू LC मार्फत मात्र आयात गर्ने व्यवस्था हुनु पर्ने । अघिल्लो बजेटले खारेज गरेका LC सुविधाहरू पुनर्स्थापित गरिनु पर्ने ।	खुला सिमानाको कारणले ग्रे च्यानलबाट आयात भईरहेको । ०% लाभ	पार्टपुर्जा र लुब्रिकेन्टको आयात LC मार्फत मात्र गर्ने व्यवस्था गरिनु पर्ने । लागू हुने भन्सार महसुलमा ५% छुट ।	सामानको न्यूनविजकीकरणको समस्या समाधान हुनेछ । ग्रे च्यानलबाट हुने अनधिकृत आयातलाई निरुत्साहित गर्न र सरकारको राजस्व बढाउन मद्दत गर्छ ।
४.	**लुब्रिकेण्टस** **भन्सार महशुल**			
	लुब्रिकेटिङ्ग आयल २७१०.१९.८० हरित कर सहित	३१	२०	कुनै पनि सवारी साधनहरुको इन्जिनका लागि नभइ नहुने र यसैका आधारमा इन्जिनको आयू पनि निर्धारण हुने सन्दर्भमा यथा समयमा इन्जिन आयलको प्रयोगलाई प्रोत्साहित गर्न यसको मूल्य घटाएर यसको प्रयोग बढाउन वान्छनिय भएकोले ।
	बेशआयल २७१०.१९.६० हरित कर सहित	१६	५	लुब्रिकेण्टस उत्पादनको एउटा प्रमुख कच्चा पदार्थको रुपमा रहेको बेश आयलको मूल्य कम भएमा नेपालका लुब्रिकेण्टस उत्पादकहरुले विदेशी लुब्रिकेण्टससंग प्रतिस्पर्धा गर्न सक्ने र राष्ट्रिय उद्योगलाई प्रोत्साहन समेत हुने भएकोले ।

				थप पुष्टयाई लुब्रिकेण्ट्सको हालको बजार माग४० **हजार के.एल.** दैनिक माग **११० किलोलिटर** स्वदेशी उत्पादनबाट आपूर्ति **१४ हजार के.एल.** अधिकृत आयातबाट हुने आपूर्ति **१८ हजार के.एल.** स्वदेशी उत्पादन र आयातित लुब्रिकेण्टस सहित कूल आपूर्ति **३२ हजार के.एल.छ** यस प्रकार देशव्यापी माग ४० हजार के.एल. र स्वदेशी उत्पादन र अधिकृत आपूर्ति ३२ हजार के.एल. मात्र भएकोले बाँकी ८ हजार के.एल. अनधिकृत चोरी पैठारीबाट भइरहेको देखिन्छ, अर्थात मूल्यको आधारमा हेर्दा नेपालको कूल बजार माँग ११ अर्व भएकोमा स्वदेशमा उत्पादित र अधिकृत आयातबाट ८ अर्वको कारोबार भइरहेको र बाँकी ३ अर्वको कारोबार अनधिकृत रुपमा भइरहेको कारण यस्तो अनधिकृत आयातलाई नियन्त्रण गर्न ५% देखि ३०% सम्म रहेको भन्सार दरलाई एकल रुपमा २०% कायम गरिनुपर्ने । किनकी यसरी भन्सार महशुल घटाउँदा जति राजश्वमा कमी आउँछ अर्कोतर्फ सोही कारण अधिकृत आयात तथा स्वदेशी उत्पादनमा बृद्धि भई सरकारको राजश्व संकलनमा थप बृद्धि हुने । **सम्बन्धित अन्य राय सुझावहरु** आयात हुने भएका लुब्रिकेण्टस बिललाई मान्यता दिई भन्सारमा पुनःमूल्याङ्कन गर्न नहुने । शंका लागेमा छानविन गरी सो सामान खरिद गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने **उत्पादन, उत्पादनको माग र आपूर्तिलाई सन्तुलनमा राख्न निम्नलिखित नीतिगत संरक्षण हुनुपर्ने ।** क) नेपाल मै लुब्रिकेण्टस उद्योगहरु भएको अवस्थामा त्यसको संरक्षणका लागि नेपालमा उच्च गुणस्तरिय लुब्रिकेण्टसहरु मात्र आयात गर्न सकिने व्यवस्था हुनु पर्ने । साथै उत्पादनको माग र आपुर्ति सन्तुलनमा राख्न लुब्रिकेन्टस् आयात गर्नको लागि आयातकर्ताले अनिवार्य रुपले **API (American Petrolium Institute)** द्धारा जारी गरिएको गुणस्तर प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने अथवा कुनै

				Recognised Certification Agency र साथै सम्बन्धित मुलुकले निर्धारण गरेको मापदण्ड समेतको प्रमाणपत्र पेश गर्नुपर्ने । ख) विश्वका ल्युब्रिकेन्टस निर्माता/निर्यातकर्ताले आफ्नो उत्पादन तीनभन्दा बढी मुलुकहरूमा निर्यात गरेको प्रमाण पेश गर्नुपर्ने । ग) नेपालका लुब्रिकेण्टस उत्पादक कम्पनीहरुले नेपाल गुणस्तर तथा नापतौल विभागबाट नेपालको गुणस्तर चिन्ह NS लिनुपर्ने वा सो सरहको गुणस्तर मापदण्ड हुनु पर्ने । घ) Bike 4T को SL- Grade सो भन्दा माथि हुनुपर्ने । नेपालमा अबको ५ वर्षसम्म लुब्रिकेण्टसको माग ७० हजार देखि ७५ हजार किलोलिटरसम्म हुनेछ । तर नेपाली बजारमा नेपालको उत्पादनले मूल्यमा प्रतिस्पर्धा गर्न सकेमा यो सम्पूर्ण बजारको माग नेपाली उत्पादनले पूरा गर्न सक्नेछ किनकी हाल कै अवस्थामा पनि नेपालका लुब्रिकेण्टस उद्योगहरुको कूल उत्पादन क्षमता १ लाख किलोलिटर रहेको छ । **अन्य सुझावहरु** १. नाडाले अनधिकृत आयातलाई रोकथामगरी स्वच्छ व्यवसाय सञ्चालनका लागि प्रोत्साहित गर्दै आएको छ । २. पैठारीकर्ताहरुले पैठारीगरी ल्याएको बस्तुहरुको गलत मनसाय राखि हार्मोनियम कोडमा परिवर्तन गर्ने कार्यलाई कडाइकासाथ दुरुत्साहन गरिनु पर्ने । ३. नेपालमा सडक निर्माणका लागि विटुमिनको ठूलो मात्रामा आयात हुदै आएकोले यसको बजारलाई पनि व्यवस्थित तुल्याउनु पर्ने आवश्यकता देखिएको छ ।

५.	**टायर/टयूव** **भन्सार महशुल**			
	४०११.१०.००	२०	१०	चर्को भन्सार महशुलको कारण नेपालमा टायर ट्युवको मूल्य सीमावर्ती भारतीय बजारको तुलनामा ज्यादै महङ्गो भएकै कारण बस, ट्रक लगायत तराई क्षेत्रमा गुड्ने साना सवारी साधनहरुले समेत सीमावती भारतीय बजारमा गई टायर ट्युव फेर्ने गरेको पाइन्छ । यसरी सवारी साधनका लागि आवश्यक पर्ने टायरट्युवको अवैध कारोवार रोक्नमा सरकारले आवश्यक ध्यान दिन सकेको छैन । यसबाट भन्सार, मूल्य अभिबृद्धि कर तथा अन्य करहरुको ठूलो मात्रामा चुहावट भइरहेको स्पष्ट हुन्छ ।
	४०११.४०.००	२०	१०	नेपालमा खपत हुने टायरटयूवहरुमध्ये करिव ६०% व्यावसायिक क्षेत्रमा प्रयोग हुने गर्दछन् । यस्तो स्थितिमा सरकारले व्यावसायिक प्रयोजनमा आउने टायर टयूवहरुमा लाग्ने भन्सार महशुलमा पनि १०% मात्र भन्सार महशुल लगाउने हो भने सवारी भाडा दरमा मात्र नभई दैनिक उपभोग्य वस्तुहरुको मूल्यमा समेत कमि आउने देखिन्छ ।
	टायर आयात गर्दा उत्पादन मिति राम्ररी जाँच गर्नुपर्ने ।	उत्पादन मिति जाँच गर्ने उचित संयन्त्र उपलब्ध छैन ।	तीन वर्षभन्दा पुराना टायरको आयातमा प्रतिबन्ध लगाउनु पर्ने ।	टायरको शेल्फ लाइफ केवल ३ वर्ष हुन्छ, उत्पादन मितिको उचित जाँचले टायरका कारण हुने दुर्घटनाहरू कम गर्न मद्दत गर्न सक्छ ।
६.	**विद्युतीय सवारी साधनका सम्बन्धमा** **भन्सार महशुल**			
	विद्युतिय चार पाँग्रे सवारी साधन			
१.	विद्युतीय सवारी साधनमा भन्सार शुल्कमा कटौती र अन्तःशुल्कमा छुट ।	अधिकतम शक्ति <=५० किलोवाट -	अधिकतम शक्ति <= ५० किलोवाट- ५% शुल्क र ०%	विद्युतीय सवारी साधनमा लाग्ने भन्सार घटाउनाले ती सवारी साधनहरू अझ किफायती हुनेछन्, प्रयोगमा ल्याउने क्षमता बढ्नेछ, जीवाश्म इन्धनमा निर्भरता घट्नेछ र स्वच्छ

		१५% शुल्क र ५% अन्तःशुल्क उच्चतम शक्ति >५० किलोवाट देखि <= १०० किलोवाट - २०% शुल्क र ०% अन्तःशुल्क	अन्तःशुल्क >५० किलोवाट देखि <= १०० किलोवाट- १०% शुल्क र ०% अन्तःशुल्क	वातावरणलाई प्रवर्द्धन गर्नेछ । आयातकर्ता कम्पनीहरूले चार्जिङ, मर्मत र मर्मतसम्भारलाई सहयोग गर्न इको सिस्टममा लगानी गरिसकेका छन् । सडकमा २५००० ईभी भएको अवस्थामा मर्मत र प्राविधिक समस्या भएको दुर्लभ घटनाहरू भएका छन् । नेपालमा आजको तुलनामा लगभग ३.५ लाख चार पाङ्गे सवारी साधन छन्, EV ७.५% भन्दा कम छ, हामीले २०३० सम्ममा ३०% EV को लक्ष्य राखेका थियौं। विगत तीन वर्षमा लगभग ७०% को प्रवेशलाई ध्यानमा राख्दै, जुन विश्वमा दोस्रो उच्चतम हो, यसले FDI को रूपमा हरित कोष (Green Fund) को बाटो खोल्यो, कार्बन क्रेडिटको अवसरहरू, दिगोपनप्रति हाम्रो प्रतिबद्धताका साथ समग्रमा राष्ट्रलाई विश्वव्यापी क्षेत्रमा उकास्यो, कम कार्बन उत्सर्जन देश भए पनि, हामी आयातित इन्धनको सट्टा घरेलु हरित ऊर्जा प्रयोग गर्ने नीति अपनाइरहेका छौं । EV को संख्या बढेपछि पेट्रोलको समग्र आयात घटेको छ । पेट्रोलरडिजेल व्यावसायिक सवारी साधनलाई ८०% सम्म Financing गर्न सकिन्छ, तर कुनै पनि EV निजी वा व्यावसायिक छैन जुन धेरै पुरानो र अतार्किक नीति हो बीमा नीतिहरू पनि नवीन छन्, अटोप्लस बीमा जस्ता उत्पादनहरू सहित जसले ग्राहकको हितलाई कुनै पनि नोक्सानबाट जोगाउँछ । प्राविधिक तालिम, चार्जिङ स्टेशन, व्यावसायिक, ट्याक्सी, निजी क्षेत्रमा EV अपनाइने जस्ता दीर्घकालीन इकोसिस्टमको स्पष्ट विकास र पोषण छ, इकोसिस्टममा वृद्धिसँगै, पुन: बिक्री मूल्य, स्पेयर पार्ट्समा कन्भिन्स, सबै कुरा सुव्यवस्थित हुनेछ । EV इकोसिस्टमलाई पोषण दिन सही नीतिको आवश्यक छ।
२	EV चार्जरहरूमा शुल्क घटाउने ।	१०%	०%	Ev चार्जरहरूमा शुल्क घटाउनाले लागत घट्नेछ, Ev अपनाउने गति बढाउनेछ, र दिगो यातायातलाई सहयोग गर्नेछ ।

३	सार्वजनिक चार्जिङ स्टेशनहरूमा वृद्धि ।	कुनै पनि छैन	प्रमुख राजमार्गहरूको प्रत्येक ५० किलोमिटरमा सार्वजनिक चार्जिङ पूर्वाधार सञ्चालनको लागि बजेट विनियोजन गरिनु पर्ने ।	Ev गाडीको प्रयोग बढाउन र दिगो यातायातलाई सहयोग गर्न सार्वजनिक Ev चार्जरहरूमा सरकारी लगानी आवश्यक देखिएको छ ।
४	प्रयोग गरिएका सवारी साधनहरू बेच्दा अनिवार्य रूपमा भ्याट बिल जारी गर्ने सम्बन्धी प्रणाली हुनु पर्ने ।	मूल्य अभिवृद्धि कर नियम २०५३ को नियम ३३ मा प्रयोग गरिएका सामानहरूमा कर बिक्री र खरिद मूल्य बीचको भिन्नतामा मात्र गणना गरिन्छ भनी उल्लेख छ । यो स्क्र्यापदेखि उच्च मूल्यका सवारी साधनहरूसम्म, सबै प्रयोग गरिएका सामानहरूमा लागू हुन्छ ।	प्रयोग गरिएका सवारी साधनहरूको लागि भ्याट बिल अनिवार्य गरिनु पर्ने ।	अनौपचारिक क्षेत्रको वर्चस्व रहेको नेपालको प्रयोग गरिएको सवारी साधन बजारमा मासिक लगभग १,५०० चार पाङ्गे सवारी साधन बिक्री हुन्छन् । नेपाल रिकन्डिसन्ड अटो बिजनेस एसोसिएसनले रिपोर्ट अनुसार १४४ व्यवसायीहरूले प्रयोग गरिएको मोटरसाइकल र कारको कारोबार गर्ने गरेका छन् । यस क्षेत्रले वार्षिक अनुमानित ने.रु. १८ अर्बको कारोबार गर्दछ । जसमा १०% कर योग्य आय र १३% मूल्य अभिबृद्धिकरले सरकारी राजस्वमा ने.रु. २३.४ करोड योगदान पुर्‍याउँछ । यथार्थ व्यापार तथ्याङ्कले नीति निर्माण र यातायात योजनामा सहयोग गर्नेछ ।

	विद्युतिय दुई पाँग्रे सवारी साधन			
	लिथियम आयन ब्याट्रीसँग सम्बन्धित HS-Code ८५०७.६०.०० अन्तर्गतको **भन्सार शुल्क** घटाउनु पर्ने ।	२०%	१%	हाल, इलेक्ट्रिक स्कुटरहरू पूर्ण रूपमा निर्मित र CKD (कम्प्लिट्ली नक्ड डाउन) फारममा आयात गरिन्छ, र १०% आयात शुल्कको अधीनमा छन् यद्यपि, नेपालमा स्कुटरको डिजाइन र निर्माणको लागि आयात गरिएका लिथियम ब्याट्रीहरूमा २०% आयात शुल्क लगाइन्छ, जुन अन्यायपूर्ण छ । स्थानीय उत्पादकहरूलाई सहयोग गर्न, लिथियम ब्याट्रीहरूमा भन्सार शुल्क घटाइनुपर्छ ।
	HS-Code ८७१४.१०.०० मा लगाइएको मूल्य अभिबृद्धिकरसंग सम्बन्धित स्पेयर पार्टसको आयातमा छुट दिइनु पर्ने ।	१३%	०%	स्वदेशमा उत्पादित सामानहरूलाई प्रवर्द्धन गर्न, नेपालमा विद्युतीय मोटरसाइकल उत्पादनका लागि पार्टपुर्जा र कच्चा पदार्थको आयातमा (एसेम्बली बाहेक) भ्याट छुट दिइनु पर्ने । ई-रिक्साको लागि पहिले नै यस्तै प्रावधान छ (HS-Code ८७.०८) यही छुट ई-स्कुटर निर्माणमा पनि विस्तारित गरिनु पर्ने ।
७	**व्यावसायिक महत्वका यातायातका साधनहरुका सम्बन्धमा**			
	भारतीय ट्रक परमिट		भारतीय ट्रक प्रवेशका लागि अनुमति शुल्क बढाउनु पर्ने ।	यसले नेपाली ट्रक उद्योगहरूलाई मद्दत गर्नेछ र सरकारी राजस्व सङ्कलनमा पनि वृद्धि हुनेछ ।
	ट्रान्जिट मिश्रण	SAPTA र व्यक्तिगत आयातलाई निरुत्साहित गरिनु पर्ने ।	SAPTA को सुविधा हटाइनु पर्ने र त्यसको आयात अधिकारिक वितरकहरू मार्फत मात्र गरिनु पर्ने ।	यस्तो व्यवस्थाले सरकारी राजस्व बढ्नेछ र अनधिकृत आयातलाई पनि निरुत्साहित गर्नेछ ।
	कन्टेनर शुल्क छूट	कन्टेनर ट्रकमा भन्सार महसुलमा ५०% छुट हुनु पर्ने ।	यसलाई हटाउनु पर्ने ।	अन्य कार्यमा कन्टेनरको दुरुपयोग हुनबाट रोकिने र यसले सरकारी राजस्व बढ्नेछ ।

	सवारी साधनको बडी मर्मत र वर्कशपहरुका लागि लागि मूल्य अभिबृद्धि कर लाग्ने व्यवस्था हुनु पर्ने	नेपालमा अझै पनि सवारी साधनको बडी मर्मत गर्ने धेरै उद्योगहरु धेरै हदसम्म असंगठित रहेको छन भने केही वर्कशपहरु मात्र दर्ता भएका छन ।	सवारी साधनको बडी मर्मत गर्ने वर्कशपहरूको लागि मूल्य अभिबृद्धिकर लाग्ने व्यवस्था गरिनु पर्ने ।	सरकारले अनौपचारिक बजारबाट राजस्व गुमाइरहेको देखिन्छ । यस्ता उद्योगलाई औपचारिक माध्यममा ल्याउँदा औपचारिक रोजगारीका अवसरहरू सुनिश्चित हुने र सेवाको गुणस्तर पनि बढ्नेछ ।
८.	**वर्कशप उपकरण तथा इक्यूपमेण्टस् सम्बन्धमा** **भन्सार महशुल**			
	कतिपय वर्कशप उपकरण तथा इक्यूपमेण्टसहरु	३०	५	वर्कशप उपकरण तथा इक्यूपमेण्टस्हरु अति आवश्यक वस्तुमा पर्ने भएकोले यसको मूल्य घटाउनुपर्ने आवश्यकता देखिएको जसले सवारी साधनहरुको मर्मत सम्भारलाई प्रोत्साहित गर्दै दुर्घटनालाई कम गर्न मद्दत गर्दछ । त्यसैगरी यसबाट रोजगारीमा बृद्धि भई विदेश जाने प्रबृत्तिमा केही हदसम्म कमी आउने ।
	वर्कशप इक्युपमेण्टमा लागि आएको अन्तःशुल्क महशुल हटाउनु पर्ने ।	विभिन्न तहमा	अन्तःशुल्क महशुल हटाउनु पर्ने ।	वर्कशप इक्युपमेण्टहरु अत्यावश्यकिय वस्तुमा पर्ने र सवारी साधनहरुको मर्मत सम्भार खर्चलाई घटाई सवारी धनीहरुलाई आफ्नो सवारी साधनको मर्मत सम्भारका लागि प्रोत्साहित गरी सवारी दुर्घटनालाई घटाउन मद्दत पुग्ने भएकोले ।
				सडक मर्मत सम्भार दस्तुर सम्बन्धमा १. सडक मर्मत तथा सम्भार दस्तुरको हकमा सो शिर्षकबाट संकलन भएको रकम सोहि शिर्षकमा खर्च गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने ।
				सवारी साधन कर सम्बन्धमा १. आर्थिक ऐनमा सवारी साधन बिग्रेको भन्ने प्रमाणित नेपाल सरकारले गर्नुपर्ने व्यवस्था गरिएको छ । सो को सरलीकरणको लागि यातायात व्यवस्था विभागमा दर्ता भएको वर्कशपले प्रमाणित गरीदिने आधारमा यातायात

				व्यवस्था कार्यालयहरुले निरिक्षण गरी बिग्रेको एकिनगरी सवारी साधन कर छुट दिनु उपयुक्त हुने ।
				वर्कशप उपकरण तथा इक्यूपमेण्टस् सम्बन्धमा हुनुपर्ने अन्य व्यवस्थाहरु १ वर्कशप उद्योगहरुले प्रशस्त रोजगारी दिने भएकोले उत्पादन मूलक उद्योगले पाउने सरहको सुविधा पाउनु पर्ने । २ सबै वर्कशप टुल्स/इक्युपमेन्ट तथा त्यसमा लाग्ने स्पेयर पार्टसहरुमा एल.सी.मा आयात गर्दा रु. ५ लाख भन्दा माथिका लागि अनिवार्य रुपमा एल.सि.बाट मात्र आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । ३ स्वरोजगार वर्कशप व्यवसायीहरुले आयात गर्ने वर्कशप इक्युप्मेन्टहरुमा पूर्णरुपले भन्सार छुट दिइनु पर्ने । ४. रोडसाइडमा सञ्चालित वर्कशपहरुलाई व्यवस्थित गर्न सरकारले ठोस कार्ययोजना ल्याउनुपर्ने तथा नयाँ प्रविधिका गाडीहरु मर्मत गर्न हाल स्वरोजगार भएर वर्कशप चलाउनेहरुलाई तालिम दिने व्यवस्था गरिनु पर्ने ५. यातायात व्यवस्था विभागले जारी गरेको **कारखाना तथा वर्कशप सञ्चालन निर्देशिका २०७४** लाई समयानुकुल संशोधन गरी यथासिघ्र लागु गर्ने र सो निर्देशिका अनुसार संचालन हुने वर्कशपहरुले प्रयोग गर्ने इक्यूपमेन्टसहरु आयात गर्दा भन्सार महशुलमा पूर्ण छुट र आयकरमा पनि अन्य सेवा उद्योग सरह छुट हुनुपर्ने । ६. वर्कशपहरुको आधुनिकीकरण गर्ने क्रममा प्रयोग हुने उपकरणहरु संचालन गर्न वर्कशपका प्राविधिकहरुलाई दिइने तालिममा लाग्ने खर्चमा सरकारले अनुदान उपलब्ध गराउनुपर्ने ।
९.	**हेवि इक्यूपमेण्टस**			**हेविइक्यूपमेण्टसका सम्बन्धमा हुनुपर्ने व्यवस्था।** १ डोजर, स्केभेटर जस्ता भौतिक निर्माण कार्यमा प्रयोग हुने, आफै बाटोमा नगुड्ने र इन्जिनियरिङ्ग इन्स्योरेन्स गरिने हुनाले यस्ता साधनहरुमा लाग्ने सवारी साधन कर पूर्णत मिनाहा हुनुपर्ने । २ तेस्रो मुलुकमा उत्पादन भएका हेविइक्यूपमेण्टसहरु

				नेपालमा व्यापक रुपमा प्रयोगमा आइरहेका छन् । तर ती साधनहरुमा लाग्ने स्पेयर पार्टसहरु सम्बन्धित मुलुकहरुबाट पैठारी गर्दा धेरै समय लाग्ने मात्र नभई लागत खर्च पनि धेरै हुने सन्दर्भमा त्यस्ता स्पेयर पार्टसहरु छिमेकी मुलुकहरुबाट नै पैठारी गर्न पाउने व्यवस्था भएमा समय र लागत दुवैको बचत हुने भएकोले त्यस्तो व्यवस्थाका लागि आवश्यक पहल हुनुपर्ने । ३ नेपालमा विश्वका प्राय सबै ब्राण्डका हेविइक्यूपमेण्टहरु पैठारीकर्ताको माध्यमबाट आयात हुने गरे पनि प्राय प्रोजेक्टका लागि आवश्यक हुने हेविइक्यूपमेण्टसहरु प्रोजेक्ट स्वयंले नै सम्बन्धित मुलुकहरुबाट आयात गर्दै आएका छन् । यस्तो व्यवस्थाले नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुलाई पनि के कति मात्रामा हेवी इक्यूपमेण्टसहरु आयात भएका छन् त्यसको यकिन नहुने र प्रोजेक्टहरुले त्यसमा लाग्ने स्पेयर पार्टसको आयात नगर्ने सन्दर्भमा त्यसरी आयात भएका हेविइक्यूपमेण्टका लागि आवश्यक हुने स्पेयर पार्टसहरु नेपालका आधिकारिक विक्रेताले नै परिपूर्ति गर्नुपर्ने अवस्थामा नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुलाई स्पेयर पार्टस आपूर्ति गर्न कठिनाई उत्पन्न भइरहेको छ । त्यसको समुचित व्यवस्थाका लागि प्रोजेक्टहरुका लागि ल्याइएका हेवि इक्यूपमेण्टहरुको संख्या बारे नेपालका आधिकारिक विक्रेताहरुलाई पनि स्वतःजानकारी हुने स्वचालित व्यवस्था हुनुपर्ने । त्यसैगरी हेवी इक्यूपमेण्टसहरु आयातगर्दा सम्बन्धित ब्राण्डका डिष्ट्रिव्युटर्सहरुबाट ल्य इदवभअतष्यल ीभततभच लाई अनिबार्य गरिनु पर्ने । ४ हेवी इक्युपमेण्टसमा प्रयोग हुने ब्रेकरमा मूल्य अभिबृद्धि कर लाग्ने गरेको सन्दर्भमा एउटा हेवीइक्यूपमेण्टको आयातमा एउटा ब्रेकर ल्याउदा एउटै एबअपष्लन ीष्कत भएको खण्डमा त्यसमा मूल्य अभिबृद्धि कर नलाग्ने व्यवस्था हुनुपर्ने । ५ महानगरिय ट्राफिक प्रहरी महाशाखाले मेशिनहरु एक ठाँउबाट अर्को ठाँउमा लैजादा द्यगिभ द्ययप कडाइका साथ जाँच गर्ने व्यवस्था गर्नुपर्ने

				६ हालको स्थितिमा बैङ्क तथा वित्तिय निकायहरुले लगानी नगरेको स्थितिमा Investment Company बाट CICL को लागि Online बाट हेर्न सकिने सुविधा पाउनु पर्ने । ७. देश विकासमा प्रयोग हुने हेविइक्यूपमेण्टसहरुलाई सरल रशुलभ व्याजदरमा फाइनान्सको सुविधा उपलब्ध हुनुपर्ने । ८. देशको बर्तमान आर्थिक अवस्थाका कारण पैठारी गरिएका कैयन हेविइक्युपमेण्टसहरु विक्री वितरण हुन सकेका छैनन र कैयन प्रयोग विहिन अवस्थामा रहेकोले यी साधनहरुलाई तेश्रो मुलुकहरुमा पुनः निर्यात गर्न सकिने हालको व्यवस्थालाई व्यावहारिक र सहज बनाउनु पर्ने ।
१०.	ट्याक्टर तथा कृषि उपकरण			<u>ट्याक्टर तथा कृषि उपकरणका सम्बन्धमा हुनुपर्ने व्यवस्था</u>
	मूल्य अभिबृद्धि कर	१३	मूल्य अभिबृद्धि कर हटाउनु पर्ने	<u>मूल्य अभिबृद्धि कर</u> १. नेपालको ५७ प्रतिशत जनता कृषिमा आश्रित छन् भने देशको कूल गार्हस्थ उत्पादनमा कृषि क्षेत्रले २५% योगदान दिएको छ । अहिलेको नयाँ परिस्थितिमा धेरै नेपालीलाई नेपालमा नै स्वरोजगार बनाएर कृषि क्षेत्रमा काम गर्न लगाउनुको बिकल्प छैन । त्यसैले कृषिसँग सम्बन्धित र कृषिलाई आधुनिकीकरण गर्ने सबै भन्दा पहिलो उपकरण भनेको ट्रेक्टर भएकोले कृषि क्षेत्रमा प्रयोग हुने ट्रेक्टरहरुमा मूल्य अभिबृद्धि कर लाग्ने व्यवस्थालाई हटाइएमा कृषि पेशासँग आबद्ध हुनेलाई ठूलो राहत हुने । <u>ट्याक्टरका सम्बन्धमा अन्य नीतिगत सुझावहरु</u> १ ट्याक्टर खरिद गरेको पा‘‘च वर्षसम्म विक्रि गर्न नपाउने व्यवस्थाको कारण बित्तिय निकायहरुले लगानी नगर्ने भएकाले सो पा‘‘चवर्षे अवधिको व्यवस्था हटाउनु पर्ने । किनकी यसले कृषिक्षेत्रको उत्पादकत्वमा असर गरेको छ । २ कृषिप्रधान मुलुक नेपालमा नै कृषिसँग सम्बन्धित कार्यहरु

				गर्ने नेपालीहरुको लागि कृषि उपकरण सञ्चालन गर्ने सम्बन्धी तालिमहरु सरकारी स्तरबाटै दिनुपर्ने । ३ यसरी तालिमप्राप्त नेपालीहरुले कृषि उपकरण खरिद गरेमा सरकारले सब्सीडी दिनु पर्ने व्यवस्था हुनु पर्ने । ४ नेपालका बैंकहरुबाट ट्रेक्टर र सोसँग सम्बन्धित उपकरणहरु किसानले नेपालका बैंक तथा बित्तिय संस्थाहरुबाट कर्जा लिएर खरिद गरेमा उक्त कर्जालाई कृषि कर्जाको मान्यता दिनु पर्ने । ५ नेपाल सरकारले ट्रेक्टरलाई पनि प्रदुषण मापदण्डको दायरामा ल्याउन लागेको विषय सकारात्मक भएको । ६ नेपालको टेक्टर व्यवसायलाई व्यवस्थित गर्न निम्न कार्यहरु गरिनुपर्ने । ६.१ Quality Assurances को व्यवस्था हुनुपर्ने । ६.२ नाडाको सिफारिशमा मात्रै टेक्टर तथा त्यसका उपकरणहरु आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । ६.३ नेपाल राष्ट्र बैंकले कृषिको लागि विशेष प्याकेजको व्यवस्था गर्नुपर्ने । ७. नेपाल सरकारको राजपत्र (मिति २०७६/०३/०२, खण्ड ६९, संख्या ११, भाग ५, बुँदा नं. ४ को (च)मा) मा प्रकाशित नेपालमा आयात गर्न निषेध गरेका सामग्रीहरुमा कृषिसँग अत्यन्त आवश्यक पर्ने कम्बाइन हार्वेस्टर समेतमा रोक लगाएकोले उक्त हार्वेस्टरको आयात खुल्ला गरिनुपर्ने । **भन्सार विभागसंग सम्बन्धित अन्य नीतिगत राय सुझावहरु** १ आर्थिक विधेयकको भन्सार महसुल आंशिक छुट हुने शीर्षक अन्तर्गतको खण्ड 'च'मा स्थायी स्वीकृत प्राप्त ट्राभल एजेन्सी, ट्रेकिङ्ग एजेन्सी राफटीङ्ग एजेन्सी र तारे तथा रिसोर्ट होटलले संस्कृति तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालयको सिफारिशमा पैठारी पर्ने ८७०२.१०.१०,

				८७०२.२०.१०, ८७०२.३०.१० र ८७०२.९०.१० मा पर्ने लक्जरी कोच, उपशीर्षक ८७०२.१०३०, ८७०२.२०.३०, ८७०२.३०.३० र ८७०२.९०.३० मा पर्ने माइक्रोवस, उपशीर्षक ८७०२.१०.२०, ८७०२.२०.२०, ८७०२.३०.२० र ८७०२.९०.२० मा पर्ने मिनिबसमध्ये जम्मा दुई थानमा लाग्ने भन्सार महसुलमा ५०% छुट हुने व्यवस्था गरिएको भए पनि भन्सार दर घट्दै गइरहको तर अन्तःशुल्क लगायत अन्य करहरु बढ्दै गइरहेको परिप्रेक्ष्यमा भन्सार महशुलमा पाएको छुट अति न्यून भएको कारण यस दफाको उपयोग हुन सकिरहेको छैन । तसर्थ यात भन्सार महशुलमै १% मात्र लाग्ने वा अन्तःशुल्कमा समेत छुट दिने व्यवस्था हुनुपर्ने । ३ तीनपाँग्रे सवारी साधनहरुमा Rebate फिर्ता २५% रहेकोमा ५०% हुनुपर्ने । यसैगरी नेपालमै एसम्बलिङ्ग हुने तीनपाँग्रे सवारी साधनहरुको हकमा भन्सार विन्दुमै सडक मर्मत तथा सुधार शुल्क उठाउने हालको व्यवस्था खारेज हुनुपर्ने । ४ नेपालमा आयात गरिने च्यासिसहरुमा बडि (Refrigerated Van, Container, Fire Fighting Vehicle, Tanker, etc.) बनाउँदा राखिएको धरौटी रकम CWC (COWL & CHASIS क्याविन नभएको) H.S. Code 87060080 को हकमा फिर्ता हुने भए तापनि CBC (CABIN & CHASIS क्याविन भएको) H.S. Code 87042300 को हकमा व्यवस्था नभएकोले उक्त CBC मा पनि बडि बन्ने भएकोले त्यस वापतको धरौटी रकम पनि फिर्ता हुने व्यवस्था हुनुपर्ने । ५ कोरोना भाइरसको समयमा जसरी नेपाली सुरक्षाकर्मीहरुले नेपालको भारततर्फ रहेको सबै बोर्डरलाई सिल गर्न सक्षम भएको थियो । नेपालको अटोमोवाइल क्षेत्रले उठाउँदै आएको एउटा माग पनि यसरी नै नेपाल र भारत बिचको सीमा क्षेत्रमा नियन्त्रण गर्ने हो भने भारतबाट भन्सार छलि गरी ल्याउने

				समानहरको पूर्ण नियन्त्रण गर्न सकिन्छ र भन्सार क्षेत्रमा हुने चोरी पैठारी पूर्ण नियन्त्रण हुने देखिन्छ ।
				अन्य विभिन्न विषयगत सुझावहरु १. लुब्रिकेण्टस, टायरहरु लगायत ८७.०५ मा उल्लेखित सवारी साधनहरु नेपालराज्यको आधिकारिक विक्रेता तोकिएका कम्पनीहरु बाहेक अन्य कुनै पनि कम्पनीहरुले आयात गर्न नपाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । २. झण्डै ६० लाख जनसंख्या रहेको ठानिएको काठमाडौं उपत्यकामा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरको प्रदर्शनी केन्द्रको अभावका कारण राष्ट्रिय तथा अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो वाधा उत्पन्न भइरहेको छ । राजधानीको बढ्दो जनसंख्या र देशमा बढ्दो आयात निर्यातको स्थितिलाई समेत दृष्टिगत गरी राजधानीमा एउटा अन्तर्राष्ट्रियस्तरकोप्रदर्शनी केन्द्र निर्माणका लागि समेत आगामी बजेट मै पुनः व्यवस्थागरी यसलाई कार्यान्वयनमा ल्याउनु पर्ने । यस्तो प्रदर्शनी केन्द्रको निर्माणले नेपालको अन्तर्राष्ट्रिय व्यापार प्रवर्द्धनमा ठूलो टेवा पुग्नुका साथै राष्ट्रिय उद्योगहरुको समेत सम्बर्द्धन र प्रवर्द्धन हुने । २. नेपालको ब्याट्री व्यवसायमा भइरहेको अनधिकृत आयातलाई रोकथाम गर्न र सरकारले त्यसबाट प्राप्त गर्ने राजश्वमा बृद्धि ल्याउन नेपालका लागि आधिकारिक विक्रेताले मात्र ब्याट्री आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । ३ नेपालका लागि आधिकारिक ब्याट्री आयातकर्ताहरुले ब्याट्रीको आयातसंगै इनभर्टर पनि आयात गर्न पाउने व्यवस्था हुनुपर्ने । ४.सरकारले नक्कली अटोमोवाइल स्पेयर पार्टसको कारोवारीहरुलाई कानूनको दायरामा ल्याउनु पर्ने ५. उत्पादक कम्पनीबाट उत्पादित स्पेयर पार्टस सामानलाई सरकारले मान्यता दिनुपर्ने । ६. Most Favored Nation को सुविधा प्राप्त मुलुकहरुबाट आयातित स्पेयर पार्टसहरु एल.सि.बाट ल्याउदा मात्र सो सुविधा प्राप्त भइरहेकोमा TD बाट ल्याउँदा पनि सो सुविधा प्राप्त हुने व्यवस्था हुनुपर्ने । ७ चीनको केरुङ्ग र तातोपानी भन्सारबाट ल्याइएका

				सामानहरुमा मात्र Most Favored Nation को सुविधा रहेकोमा समुद्री मार्गबाट ल्याउँदा पनि सो सुविधा पाउन सकिने व्यवस्था हुनुपर्ने । ८ नेपालमा भारतसंगको व्यापारलाई सहज बनाउन र भारतीय लगानीलाई आकर्षित गर्न Special Economic Zone स्थापनाका लागि पनि आवश्यक पहल गरिनुपर्ने । ९ नेपालमा सवारी साधन एसेम्बलिङ्ग उद्योग जस्तै अटोमोवाइल स्पेयर पार्टस उद्योगको प्रशस्त सम्भावना देखिएकोले यस क्षेत्रमा लगानी आकर्षित गर्न र यस्तो उद्योग खोल्नका लागि प्रोत्साहित गर्न कृषि र पर्यटन उद्योगहरुलाई जस्तै सुविधा प्रदान गर्ने व्यवस्था हुनुपर्ने । १० आपूर्तिकर्ताद्वारा जारी गरिएको हार्मोनियम कोडलाई सरकारले स्वीकार गर्दै सोही एकल कोड अनुसार नै सवै बस्तुहरु भन्सार जाचपास हुने व्यवस्था हुनु पर्ने । ११ नेपाल भन्सार ट्यारिफ बुकले विश्व भन्सार संघ अनुसार सबै हार्मोनियम कोड प्रयोग गरिरहेको छ, तर नेपालका बैंकहरूले हार्मोनियम कोडको केवल ४ अंक लाई मात्र मान्यता दिदै आएको सन्दर्भमा सधैं अन्तिम दुई अंकमा समस्या देखिने गरेकाले यसलाई सच्याइनु पर्ने । १२ बर्तमान विश्व बजार साँघुरो भएको र भारतीय निर्माताहरूले उपकरण र मेसिनहरूमा तेस्रो देशका कम्पोनेन्टहरू समेत प्रयोग गर्ने गर्छन् जसले गर्दा त्यस्ता उपकरणहरुलाई बढी प्रभावकारी बनाउन सहयोग हुन्छ । नेपाली आयातकर्ताहरूले यस्ता स्पेयर पार्टहरू आयात गर्दा विभिन्न समस्याहरूको सामना गरिरहेका छन् । विभिन्न प्राविधिक तथा त्यसको मात्राका कारण त्यस्ता तेस्रो देशमा निर्मित स्पेयर पार्टहरू सिधै नेपालमा आयात गर्न कठीनाई भईरहेकोले सरकारले यसलाई सहज बनाइ दिनु पर्ने । १३. नियतबस हार्मोनियम कोड फरक पारी गरिएको घोषणाको लागि २०० प्रतिशतसम्म जरिवाना

				लाग्ने व्यवस्था गरिएको छ । यसले विभिन्न समस्याहरु पनि सिर्जना गर्ने देखिएको छ । कहिलेकाही स्वयं भन्सार निरीक्षकले हार्मोनियम कोडलाई तलमाथी पार्न सक्छन । उदाहरणका लागि, यदि कुनै आयातकर्ताले उपकरण प्रयोग गर्ने टुल्स र ट्रली आयात गरेकोमा भन्सार निरीक्षकले ट्रलीहरूलाई फर्निचर मानेर कस्टम शुल्क लगाउन सक्छन यदि यस्तो अवस्थामा पनि २०० प्रतिशत जरिवाना लाग्छ भने यसले सोझै आयातकर्ताहरूलाई ठूलो आर्थिक भार पर्न जान्छ । यस विषयमा यस्ता थुप्रै उदाहरणहरु दिन सकिन्छ । **समाप्त**