



THE GANDHIDHAM CHAMBER OF COMMERCE & INDUSTRY

M

65
YEARS
OF SERVICE

'CHAMBER BHAVAN', Plot No. 71, Sector-8, Post Box No. 58,
GANDHIDHAM (Kachchh) Gujarat - INDIA - 370201.
Phone : +91-2836-220977, 220735 • Mobile : 99250 37814 • Fax : 220888
e-mail : info@gccikandla.com • Website : www.gccikandla.com

Babubhai B. Humbal
President
M. 98254 91041

No. GCCI / 327

તા: ૦૬.૧૦.૨૦૧૭

શ્રી શૈલેશભાઈ પટવારી,
પ્રમુખશ્રી,
ગુજરાત ચેમ્બર ઓફ કોમર્સ એન્ડ ઇન્ડસ્ટ્રીઝ,
રીજનલ કાઉન્સીલ - મીટિંગ - સુરત

વિષય: રીજિયોનલ કાઉન્સીલની સુરત મધ્યે તા.૦૭.૧૦.૨૦૧૭ની મીટિંગ સંદર્ભે

માનનિયશ્રી,

આજની રીજિયોનલ કાઉન્સીલની મિટિંગમાં ચર્ચા માટે વ્યાપારી આલમને મુંજવતા અનેક પ્રશ્નો અને મુદ્દાઓ અમે આ પત્ર સાથે સામેલ કરેલ છે. આ ઉપરાંત અમે હાલમાં જ ગુજરાત ચેમ્બરને આગામી બજેટ સંદર્ભે નોંધ મોકલાવેલ છે તે પણ આ પત્ર સાથે ફરી સામેલ કરેલ છે.

અમદાવાદ મધ્યે મળેલ ગત રીજિયોનલ કાઉન્સીલની બેઠક દરમયાન આપશ્રીએ સૌને જાણકારી આપેલ કે ગુજરાત ચેમ્બર કેન્દ્રીય અને રાજ્ય સ્તરે વિવિધ પ્રશ્નોનાં નિરાકરણ માટે લાઇઝન એજન્સીની સેવા લેવાની વ્યવસ્થા ગોઠવવા પ્રયત્નશીલ છે, આશા છે કે હવે આ વ્યવસ્થાની ગુજરાત ચેમ્બર દ્વારા ગોઠવણ થઈ ગયેલ હશે અને આ વ્યવસ્થા અંતગત કેમ અને કેવી રીતે સહ્યશ્રીઓ દ્વારા પ્રશ્નોની રજુઆત થઈ શકે તે વિષેની જાણકારીથી અમને સૌને અવગત કરશોજુ.

ગત રીજિયોનલ કાઉન્સીલની બેઠક દરમયાન અમોએ જે મુદ્દાઓ લેખીતમાં રજૂ કર્યા હતા તે વિષે ગુજરાત ચેમ્બર દ્વારા વિવિધ સ્તરે યોગ્ય રજુઆત કરવામાં આવી હશે જ, તો તે મુદ્દાઓનાં નિરાકરણની પ્રગતિ વિષે પણ અમોને માહિતગાર કરશો એજ અપેક્ષા સહ....

આભાર...

આપનો વિશ્વાસુ,

B. B-A ✓

બાબુભાઈ હુંબલ

પ્રમુખ

- બિડાણ: ૧) વ્યાપારી આલમને મુંજવતા અનેક પ્રશ્નો અને મુદ્દાઓ
૨) આગામી બજેટ સંદર્ભે નોંધ

રીજ્યોનલ કાઉન્સીલ મીટિંગમાં ચર્ચા માટે વ્યાપારી આલમને મુશ્કેલી અને મુદ્દાઓ

1. RTO ઓફિસ-ભૂજ મધ્યે દ્રાન્સપોર્ટરો ને પડતી મુશ્કેલીઓ

૧) સ્માર્ટ કાર્ડ આપવામાં વિલંબ

એક અથવા બીજા કારણોસર સ્માર્ટ કાર્ડ મેળવવામાં અક્ષમ્ય વિલંબ થઈ રહ્યો છે. આ વિલંબનું મુખ્ય કારણ પ્રિન્ટરનાં વારેવાર ઝોટીપાને લીધે થાય છે. હાલમાં સ્માર્ટ કાર્ડની કામગીરી સરકારે અન્ય એજન્સીઓને સોપેલ છે. આ એજન્સીઓ પાસે જરૂરીયાત સંખ્યામાં પ્રિન્ટરો ઉપલબ્ધ નથી હોતાં અને તેમાં પણ કોઇ પ્રિન્ટર બંધ પડી જાય ત્યારે તેની અવેજુમાં આ એજન્સીઓ પાસે બીજા પ્રિન્ટરની વ્યવસ્થા ઉપલબ્ધ હોતી નથી. આ કારણે સ્માર્ટ કાર્ડ આપવામાં ઘણો જ વિલંબ થઈ રહ્યો છે અને તેનો ભોગ દ્રાન્સપોર્ટરો બને છે. દ્રાન્સપોર્ટરોએ લાખો રૂપીયાનું રોકાણ કરીને વાહનને વ્યાપારીક ધોરણે જનહિત અને દેશ હિત માટે ઉપયોગમાં લેવાની વ્યવસ્થા કરેલ હોય છે પણ આ વિલંબને લીધે તેઓને અને દેશને છેવટે નુકશાન જ થાય છે.

અમારું સપણ્ણું માનવું છે કે આ સમસ્યાનું નિરાકરણ જો એજન્સી પૂરતી સંખ્યામાં પ્રિન્ટરો રાખે અને જરૂરીયાત મુજબ તેની અવેજુમાં પણ વધારાનાં પ્રિન્ટરોની વ્યવસ્થા ગોઠવે તો આ સમસ્યાનું નિરાકરણ આવી જ જાય નહિતર આ કામગીરીમાં બહારની એજન્સીઓની સેવાઓનો ઉપયોગ લેવાનો ઉદ્દેશ્ય જ વ્યર્થ જશે.

૨) BTA/BTI પરવાનગીમાં વિલંબ

વાહન ધારકો સમયાનુસાર અને ખાસ કરીને ધંધાની જરૂરીયાત અનુસાર તેની ડીઝાઇન અને ઉપયોગીતામાં ફેરફાર કરે છે. આ ફેરફારને માન્ય રખાવવા વાહનનાં પરિક્ષણ માટે RTO ઓફિસ મધ્યે લઈ જાય છે. દ્રાન્સપોર્ટરોનો અનુભવ જણાવે છે કે જે કાર્ય ફક્ત ગણત્રીનાં કલાકોમાં પુરું થવું જોઈએ એ કાર્ય પુરું કરવામાં અનેક અઠવાડીયાં લાગી જાય છે. આ કાર્યમાં જે વિલંબ થઈ રહ્યો છે તેમાં સુધાર લાવવાની સખત આવશ્યકતા છે.

૩) RMA / NoC કેસોને આખરીરૂપ આપવામાં વિલંબ

વાહન માલિકોને તેમના વાહનનાં વેચાણ અથવા આંતરાજ્ય પાસીંગનાં બદલાવનાં સમયે NoCની આવશ્યકતા રહે છે. આ માટે RTO ઓફિસ અનેક મહિનાઓનો સમય લઈ લે છે. જો RTO ઓફિસ સમયબદ્ધ કાર્યનો નિકાલ કરે તો NoC જેવા કેસોને વિના વિલંબે આખરીરૂપ આપી શકે છે.

૪) AINP અને ઓથોરાઇઝેશન મેળવવામાં વિલંબ

ઓલ ઇન્ડીયા નેશન પરમીટ અને ઓથોરાઇઝેશન, RTO ઓફિસ પાસેથી મેળવવામાં ઘણો જ વિલંબ થાય છે. તેથી વાહનનો માલિક અસમંજસની પરિસ્થિતિમાં મુકાઈ જાય છે. આ સમસ્ત પ્રક્રિયાને વેગવંતી બનાવવી બહુ જ જરૂરી છે.

૫) એક સમયે એક જ કામ

"વાહન છ પ્રોગ્રામ"નાં અમલીકરણ પદ્ધી એવો અનુભવ થયો છે કે એક સમયે એક જ કામ થાય છે. દા.ત. ફીટનેસ માટે ફીનું પેમેન્ટ કરવામાં આવી રહ્યું હોય તો તેની સાથે પરમીટનું રીન્યુલનું કાર્ય નથી થઈ શક્તનું. આથી, એક વાહન માટેનાં એક થી વધારે કાર્યો એક સમયે એકસાથે પૂર્ણ કરી શકતા નથી જેથી એક વાહનનું કાર્ય પૂર્ણ કરવામાં ઘણો જ સમય વ્યતીત થઈ જાય છે. આ દરમયાન પ્રિન્ટરનાં બગડવા જેવી સમસ્યાઓ કાર્ય અપૂર્ણ રાખે છે અને કાર્યને વધારે વિલંબીત કરે છે.

જો ડિજીટલ પેલ્ટફોર્મ ઉપર એક સમયે એકથી વધારે કાર્ય પૂર્ણ કરવા સંભવ ન બને તો તેનો ઉદ્દેશ્ય જ પાર પડતો નથી. આ સમસ્યાનું સિસ્ટમ અને પ્રોગ્રામમાં જરૂરી સુધારા-વધારા લાવી નિવારણ કરી શકાય છે.

૬) વાહનની ફીટનેસ કોઇપણ રાજ્યની RTO ઓફિસમાંથી મેળવવાની વ્યવસ્થા

હાલમાં વાહનનાં ફીટનેસ સર્ટીફીકેટ મેળવવાનાં કાર્યમાટે વાહનને જેતે RTO ઓફિસમાં રજીસ્ટર્ડ કરાવ્યું હોય ત્યાં લઈ જવું ફરજીયાત છે. આથી ટ્રાન્સપોર્ટરોનો સમય, ઇંધણનો ખર્ચો અને સમયની બરબાદી થાય છે. જ્યારે કેન્દ્રીય સરકારની નીતિ અંતર્ગત "વાહન છ પ્રોગ્રામ" નું અમલીકરણ કરાવવાની જવાબદારી રાજ્ય સરકારોની છે ત્યારે તે અંતર્ગત વાહનોનાં ફીટનેસ સર્ટીફીકેટ આપવાનું કાર્ય કોઇપણ રાજ્યની RTO ઓફિસ દ્વારા થઈ શકે છે.

૭) ઇન્ટરનેટમાં પડતો વારંવારનો વિક્ષેપ

ગાંધીધામ ચેમ્બરે આ સમસ્યા અંગે ભૂતકાળમાં અનેકવાર લાગતા-વળગતા સત્તાધિશોનું ધ્યાન દોરેલ છે. આમ છતાં આ સમસ્યાનું કોઇ જ કાયમી નિવારણ થઈ શકેલ નથી. અનેક કારણોસર BSNLની આ સેવા કાર્યક્ષમ રીતે, સુચારુપે કાર્ય કરતી નથી. આથી તેની અવેજુમાં ખાનગી કુપનીઓની સેવા મેળવવાનું આયોજન કરવાની તાતી જરૂરીયાત છે.

૮) છેલ્લા કેટલાક સમયથી RTO કચેરીમાં નવા નિયમોને કારણે સમગ્ર ગાંધીધામના પરિવહન ઉદ્યોગકારો પરેશાની ભોગવી રહ્યા છે. સમગ્ર દેશમાં ગુજરાત સીવાય ગાડી પાસિંગ કરાવતી વખતે સ્પીડ ગર્વનરનાં પ્રમાણપત્રની માંગણી કરાતી નથી. બજાર ભાવે મળતી રેડીયમ પણી માટે પણ સરમુખત્વારણાહી અપનાવવામાં આવી રહી છે. સ્પીડ ગર્વનર અને રેડીયમ પણી પણ RTO તરફથી અધિકૃત કરવામાં આવતા ડિલરો પાસેથી જ ખરીદવાનો આગ્રહ રાખવામાં આવે છે. પરંતુ આવા ડિલરો મીલીભગત કરીને બજારભાવથી ઘણાં ઊંચા ભાવ લઈ મોટી રકમ પડાવતા હોય છે. આર.સી. બુક સમય મર્યાદા કરતાં મોડી આવતી હોવાનાં કારણે તેની નુકશાની ટ્રાન્સપોર્ટરોને ભોગવવી પડે છે. રીફલેક્ટર લગાડવાની કામગીરી જે એજન્સીને અપાઈ છે તેઓ મોટી રકમ વસુલે છે. ગાંધીધામ કચેરી હોવા છતાં બૂજ - RTO ઓફિસે ધક્કા ખવડાવતા હોય છે. ઉપરોક્ત તમામ પ્રશ્નોનું ત્વારે નિરાકરણ લાવવું જરૂરી છે.

2. કંડલા - માળીયાને રોડ-રેલ દ્વારા સીધું જોડાણ

કંડલા - માળીયાને રોડ-રેલ દ્વારા સીધું જોડાણ આપવાનું સુચન ગાંધીજામ ચેમ્બર દ્વારા વર્ષો પહેલાં કેન્દ્ર સરકારને કરવામાં આવેલ. હાલમાં કેન્દ્રીય મંત્રીશ્રીએ તેમની કંડલા ખાતેની મુલાકાત દરમ્યાન આ પ્રકલ્પને કાર્યાનવિંત કરવાની ઘોષણા કરેલ છે. જો આ પ્રકલ્પ તેનાં સાચા અર્થમાં પુરો થાય તો ટ્રાન્સપોર્ટરોને સમય અને ઇંધણા ખર્ચમાં બચત થાય એમ છે. હવે જ્યારે કેન્દ્ર સરકારે પણ આ પ્રકલ્પ પૂરો કરવા ઈચ્છા દર્શાવી છે ત્યારે આ પ્રકલ્પની વિના વિલંબે શરૂઆત થાય એ માટે સૌ કાગડોણે રાહ જોઈ રહ્યા હીએ.

3. સામાજિક અને સૂરજબારી ટોલ નાકા ઉપર થતો ટ્રાફિક જામ

સામાજિકાળી અને સૂરજબારી ટોલ ગેટ ઉપર સર્જતી ટ્રાફિક સમસ્યા અંગે સ્થાનિક નેશનલ હાઇવે ઓથોરિટીની ઓફિસ અને ઉચ્ચ સ્તરે રજૂઆતો કરવાં છતાં કોઈ નિવેદો ન આવતાં વાહન ચાલકો ત્રસ્ત બન્યા છે અને કચ્છની પ્રજામાં આ અંગે રોષ પ્રસરી રહ્યો છે. આ ટોલ નાકા ઉપર દિવસ દરમ્યાન સમયાંતરે નાના-મોટા વાહનોની લાંબી કતાર લાગી જાય છે. જે વાહન ચાલકો માટે દુખાવારૂપ બને છે છતાંય જવાબદાર તંત્ર દ્વારા કોઈ જ કાર્યવાહી કરાતી નથી. નિયમ મુજબ ૩ મિનિટથી વધુ વિલંબ સર્જતી તો ટોલ લઈ શકતો નથી. જે નિયમનું અહિં પાલન થતું નથી. અહિં દરરેજ ૩ મિનિટ તો ખરી જ પણ કલાકોનો વિલંબ થતો રહે છે. અવાર-નવાર સર્જતા ટ્રાફિકજામને કારણે એમ્બુલન્સ અટવાતા તત્કાલ સારવાર માટે અન્ય શહેરમાં જતાં લોકોને ભારે હાલાકી ભોગવવી પડે છે.

4. સોલ્ટ ઓફિસને બંધ કરવા બાબત

ભારત સરકારે આગામી દિવસોમાં સોલ્ટ ઓફિસો બંધ કરીને આ કાર્ય બીજા વિભાગોને સોંપવાનું નક્કી કરેલ છે. ભારતની આઝાદી પછી મીઠાનું ઉત્પાદન જે કૂદકે અને ભૂસકે વધેલ છે તેમાં સોલ્ટ કચેરીઓનું યોગદાન ઘણું જ છે. આ ડિપાર્ટમેન્ટ આયોડીન ડેફીસીયન્સી ડિસઓર્ડર પ્રોગ્રામને સફળ બનાવવાનું ખુબજ જહેમત લીધેલ છે. હજુ પણ આ પ્રોગ્રામની દેખરેખ કરવા માટે સોલ્ટ ઓફિસોની ખૂબ જ જરૂરીયાત છે. ગુજરાતમાં આપણાં દેશનું ૭૫% મીઠાનું ઉત્પાદન થાય છે. જેના દ્વારા ભારતનાં ખૂબો ખૂબો રેલ અને રોડ દ્વારા માનવિય ઉપલોગ માટે સોલ્ટનું વિતરણ આ ઓફિસનાં સીધા માર્ગદર્શન હેઠળ થાય છે. આયોડાઇઝ્રડ સોલ્ટ અને હાલમાં બજારમાં આવેલ ડબલ ફોર્ટિફાઇડ સોલ્ટ જાહેર વિતરણ વ્યવસ્થા હેઠળ આ સોલ્ટ ઓફિસની વ્યવસ્થા હેઠળ સફળતાપૂર્વક ગરીબ અને આમજનતાને પ્રાપ્ત થાય છે. આ ઓફિસોનાં પ્રયત્ન થકી જ સોલ્ટનાં ઉત્પાદન માટે નવી ટેકનોલોજી અને સોલ્ટ રીફાઇનરીઓનું ઉદ્ભબ શક્ય બનેલ છે. આથી, ભારત સરકારનાં આ નિર્ણયની ફેર-વિચારણા અત્યંત જરૂરી છે.

5. ઇ-રીક્ષાની સર્વિસને સાનુકૂળ બનાવવા બાબત

આપણી સરકાર ઇ-વાહનોનાં વપરાશને ઉત્તેજન આપી રહી છે આ અંતર્ગત દ્વિ-યક્ષી વાહનો પછી ઇ-રીક્ષાની સર્વિસ પણ આમજનતાનાં લાભાર્થે શરૂ કરવામાં આવેલ છે. ઇ-રીક્ષાની કિંમત હાલમાં ૧ લાખ થી ૧.૨૫ લાખ જેટલી થાય છે. આથી, ઇ-રીક્ષા ચાલકે ઇ-રીક્ષા દેવા માટે બાધ્ય નાંણાનાં સ્તોત્ર ઉપર આધાર રાખવો પડે એ સ્વાભાવિક છે. પરંતુ હાલમાં તો આપણી બેંકો આ માટે લોન આપતી જ નથી. આ ઉપરાંત RTO ઇ-રીક્ષા ચાલક માટે ટેક્ષી-બેઝનો પણ આગ્રહ રાખે છે. ઇ-રીક્ષા સર્વિસને સાનુકૂળ બનાવવા બેંકોએ લોન આપવી જોઈએ અને RTO એ પણ ટેક્ષી-બેઝમાંથી મુક્તિ આપવી જોઈએ.

6. ગાંધીધામ ચેમ્બર ઘણાં લાંબા સમયથી કેન્દ્રનાં રાજ્યકક્ષાનાં મંત્રીશ્રી મનસુખ માંડવિયા સાથે મુલાકાત માટે પ્રયત્નશીલ છે. આ મુલાકાત અંતર્ગત ગાંધીધામ ચેમ્બર કંડલા પોર્ટ ટ્રસ્ટની ત્રણ વર્ષથી શરૂ થયેલ રહેણાંકની લીઝ હોલ્ડ જમીન માંથી ફી હોલ્ડમાં તબદિલ કરવા બાબતે જે પ્રશ્નો ઉપસ્થિત થઈ રહ્યા છે તેનાં નિરાકરણ માટે મુલાકાતની ઇચ્છા છે. આમ છતાં આજ દિન સુધી મંત્રીશ્રી તરફથી કોઈ જ પ્રતિભાવ મળેલ નથી. તેમનાં નજીકનાં વર્તુળો દ્વારા જાણવા મળેલ છે કે કચ્છનાં સાંસદશ્રી દ્વારા મુલાકાતનો પ્રસ્તાવ મુકાય તેવો આગ્રહ રાખી રહ્યા છે. સાંસદશ્રીનાં ધ્યાનમાં પણ આ બાબત લાવેલ છે પણ આજ સુધી કોઈ મુલાકાતનો કાર્યક્રમ નથી થયેલ નથી. આથી અમો ગુજરાત ચેમ્બરને વિનંતી કરીએ છીએ કે તેની વગનો ઉપયોગ કરી મંત્રીશ્રી સાથે મુલાકાત કરવાની ગોઠવણ કરી આપે.

7. GSTને લગતા મુદ્દાઓ

- ૧) ભારતીય રેલ્વે અન્યાયી રીતે રેક / વેગન ઇન્ડેન્ડ ડિપોઝિટ ઉપર GST વસુલે છે. જ્યારે આ ડિપોઝિટ રીફંડેબલ છે અને રેક / વેગનનું ભાડું GSTનાં કાયદામાં મુક્ત છે.
- ૨) GSTN પોર્ટલને કાર્યક્ષમ અને વપરાશકારને અનુકૂળ બનાવવું અત્યંત જરૂરી છે. હાલમાં આ પોર્ટલ ઉપર GSTનાં રીટન ફાઇલ કરવામાં ખૂબ જ મુશ્કેલીઓ પડે છે. આ મુશ્કેલીઓ દૂર કરવી અત્યંત આવશ્યક છે.
- ૩) GSTનાં રજીસ્ટ્રેશનને રદ્દબાતલ કરવાની સગવડતા GSTN પોર્ટલ ઉપર નથી. દા.ત. મીઠાં ઉત્પાદક અને વેપારીઓ તેમનાં અગાઉનાં VAT રેજીસ્ટ્રેશન અંતર્ગત GSTમાં સ્થળાંતર કરેલ છે. આ પછી મીઠાં ને GSTમાંથી મુક્તિ આપવામાં આવેલ છે પણ GSTનું રજીસ્ટ્રેશન પોર્ટલ દ્વારા રદ્દબાતલ નથી થતું. આથી વેપારી સમુદાય અવફનમાં મુકાયેલ છે અને પેનલ્ટી વિગેરે લાદવામાં આવે તે રૂ ૧૨ સત્તાવી રહ્યો છે.

- ૪) GSTN પોર્ટલ ઉપર રજીસ્ટ્રેશન માટે મૂળ વસ્તુઓમાં ફેરફાર / સુધારા વધારાની કોઈ જ સગવડતા નથી.
- ૫) અત્યાર સુધી મર્યાદ એક્સપોર્ટસને એક્સપોર્ટ માટે માલ ખરીદવા ઉપર કોઈ જ ટેક્ષ લાગતો ન હતો. જ્યારે GST અંતર્ગત હવે તેને ટેક્ષ આપવો પડે છે અને પછી તેનું રીફંડ મેળવવાનું રહે છે. રીફંડ મેળવવા માટે ઘણો જ સમય લાગે છે જેથી તેમને તેમની કાર્યકારી મૂડી ઉપર ભારણ આવે છે. આ સમસ્યા નાના અને મધ્યમકક્ષાનાં મર્યાદ એક્સપોર્ટસને ખૂબ જ સત્તાવે છે. આપણા દેશનાં એક્સપોર્ટસમાં મર્યાદ એક્સપોર્ટરોનો મહત્વનો ફાળો છે જેથી તેમની આ સમસ્યાનું નિરાકરણ GSTમાંથી મુક્તિ આપીને લાવી શકાય છે.
- ૬) જ્યાં સુધી GSTN સીસ્ટમ પૂર્ણ રીતે કાર્યરત ન થાય અને કોઈ નોડલ એજન્સી દ્વારા તેની કાર્યપ્રણાલીને પ્રમાણીત ન કરવામાં આવે ત્યાં સુધી તેની અંતર્ગતનાં પાલન માટે કોઈ સમય મર્યાદા બાંધવામાં ન આવવી જોઈએ.
- ૭) જ્યાં સુધી GSTN સીસ્ટમ સંતોષકારક અને પૂર્ણ રીતે કાર્યરત ન થાય ત્યાં સુધી તેના પાલન માટે કોઈ લેઇટ ફી કે પેનલ્ટી વસૂલવામાં ન આવવી જોઈએ.
- ૮) કંપોઝિટ સ્કિમ હેઠળ ટર્નઓવરની મર્યાદાને હાલની રૂ. ૭૫ લાખથી વધારીને રૂ.૧.૫૦ કરોડ કરવી જોઈએ.
- ૯) કંપોઝિટ સ્કિમ અંતર્ગત સર્વિસ સેક્ટર માટે GSTનો ૬૨ હાલનાં ૨૮% માંથી ઘટાડીને ૧૮% કરવો જોઈએ અને આ સ્કિમ હેઠળ સર્વિસ સેક્ટરનો વધારેમાં વધારે સમાવેશ થાય તે પ્રમાણે વ્યવસ્થા ગોઠવાવી જોઈએ જેથી વપરાશકારને તેનો યોગ્ય ફાયદો મળી શકે.
- ૧૦) રીવર્સ મેકેનિઝમ વ્યવસ્થાને સદતંર રદ્દબાતલ કરવી જોઈએ કારણકે આ વ્યવસ્થાનાં પાલનથી સમય અને ઉર્જાની ફક્ત રદ્દબાદી જ થઈ રહી છે.
- ૧૧) GST અંતર્ગત નિકાસકારો માટે ઈ-વોટેટની સુવિધા ઉપલબ્ધ થવી જોઈએ.
- ૧૨) નિકાસકારો માટે રીફંડની વ્યવસ્થા ફાસ્ટ ટ્રેક હેઠળ મુકાવી જોઈએ અન્યથા આવનારા દિવસોમાં આપણા દેશનાં એક્સપોર્ટક્ષેત્રને અવળી અસર થવાની પૂરે પૂરી સંભાવના છે. સમયસર રીફંડ ન મેળવી શકવાને લીધે નિકાસકારોને તેમની કાર્યકારી મૂડી ઉપર ભારણ પડી રહ્યું છે.

- ૧૩) ફોર્મ - ૩બી અંતર્ગત સુધારણાની વ્યવસ્થા હોવી બહુ જ જરૂરી છે.
- ૧૪) કંપોઝીટ સ્કિમ અંતર્ગત ધંધાની જરૂરીયાત અનુસાર કંપોઝીટ માંથી ઓપન વ્યવસ્થામાં કે ઓપન વ્યવસ્થામાંથી કંપોઝીટ સ્કિમમાં ફેરબદલાવ માટે કોઈ વ્યવસ્થા ગોઠવવામાં આવેલ નથી. આ ઉપરાંત કંપોઝીટ સ્કિમ હેઠળ NIL રીટન ભરવું આવશ્યક છે કે નહીં તે અંગે વિવિધ મતો પ્રવર્ત્તી રહ્યા છે. આથી આ અંગે સ્પષ્ટતા વ્યાપારી આલમ ઇચ્છી રહી છે.
- ૧૫) GST TRANS -1 હેઠળ ITC કલેઇમ મેળવવા બાબતે સ્પષ્ટતા થવી અત્યંત જરૂરી છે.
- ૧૬) GST અંતર્ગત વિવિધ નિયમોનાં પાલન દરમાન પુનઃવિચારની વ્યવસ્થા GSTN પોર્ટલ ઉપર હોવી બહુ જ જરૂરી છે.
- ૧૭) GSTનાં પાલન માટે માર્ગદર્શન મેળવવા GSTN પોર્ટલને મોકલાવેલ ઈ-મેલ અથવા હેલ્પ ડેસ્ક ઉપર ફોન દ્વારા જાણકારી મેળવવા દરમાન કોઈ પ્રતિભાવ મળતો નથી જેથી આ વ્યવસ્થા બિલકુલ બિન-ઉપયોગી બની રહેલ છે. આ વ્યવસ્થાને પૂર્ણ સ્વરૂપમાં કાર્યરત કરાવવી બહુ જ જરૂરી છે.
- ૧૮) કેડીટ અને ડેબીટ કાર્ડ દ્વારા થતા પેમન્ટ માટે હાલમાં OTP અને લોગ કરવાની હાલની વ્યવસ્થામાં બદલાવની સખત જરૂરીયાત છે. કેડીટ અને ડેબીટ કાર્ડ દ્વારા સીધે સીધું પેમેન્ટ કરી શકાય તેવી વ્યવસ્થા ગોઠવવાની જરૂર છે.
- ૧૯) હાલની રીટન ફાઇલીંગની માસિક જરૂરીયાતને બદલે તેને ત્રીમાસિક ધોરણે ગોઠવવી જોઇએ જેથી નાના અને મધ્યમ કક્ષાનાં વેપારીઓને GSTનું પાલન કરવા સુલભતા રહે.
- ૨૦) RCMCને સ્વિકૃત કરી બેંક ગેરેન્ટી અથવા બોન્ડની જરૂરીયાતમાંથી મુક્તિ આપવી જોઇએ.
- ૨૧) મીંક એ માનવ જરૂરીયાત હોવાને લીધે GSTમાંથી મુક્તિ આપવામાં આવેલ છે પણ મીઠાનાઓમાં મીઠાના ઉત્પાદન માટે જમીન ઉપર પાળા બનાવવા માટે મજુરોનાં બીલ ઉપર, મીઠાનાં વાહનવ્યવહાર માટે અને મીઠાનાં પેકિંગ માટે પાઉચ અને બેગ્સ ઉપર GST લાદવામાં આવેલ છે. આથી મીઠાને GSTમાંથી જે ઉકેશ્યથી મુક્તિ આપવામાં આવેલ છે તે ઉકેશ્ય સર થતો નથી જેને લીધે આ વિષય ઉપર પુનઃવિચારની આવશ્યકતા છે.

- ૨૨) GSTનાં નિયમો અંતર્ગત કારની ખરીદી અને તે પછી તેના ફરીથી વેચાણ સમયે બજે વખતે GST લાગુ થાય છે. જેથી GSTની બેવકી અસર બિલી થાય છે. આ ઉપરાંત કારની ખરીદી સમયે ITC મળતું નથી અને જ્યારે તેના પાછોતર વેચાણ દરમ્યાન GST લાગુ પડે છે. આ અસંગતતાને દર કરવી બહુ જ જરૂરી બને છે.
- ૨૩) બેંકો તેના સર્વિસ પ્રોવાઇડરને GSTને બાદ કર્યા પછી જ ચૂકવણી કરે છે. આ બાબતે સ્પષ્ટતા માગવાથી તેમની તરફથી જવાબ મળે છે કે આ બાબતે જ્યાં સુધી સ્પષ્ટ માર્ગદર્શન નહીં મળે ત્યાં સુધી GST કાપીને જ ચૂકવણું કરવામાં આવશે.
- ૨૪) પેટ્રોલિયમ પેદાશો ઉપર જુદી જુદી પેદાશ અંતર્ગત GST અને VAT બજે લાગુ પડે છે. આ પેદાશોનાં વાહનવ્યવહાર પર GST લાગુ પડે છે જ્યારે તેનું ITC મેળવી શકતું નથી. પેટ્રોલિયમ પેદાશોમાં પણ અમુક પેદાશો ઉપર ૨૮% અને ૧૮% એમ જુદા જુદા દરો લાગુ પડે છે. અહીં સુધારો કરીને ૧૮% GST દર લાગુ કરવો જોઈએ. ખરેખર તો ડિઝલ - પેટ્રોલ સહિતની તમામ પેદાશોને GSTનાં દાયરામાં લઈ લેવી જોઈએ.
- ૨૫) સરકાર દ્વારા બ્રાન્ડેડ વસ્તુઓ માટે GST લાગ કરવા બાબતે વારંવાર નીતિવિષયક બદલાવ લાવવાથી વ્યાપારી આલમ અવફન અને મુશ્કેલીમાં મુકાઈ ગયેલ છે. બ્રાન્ડેડ વસ્તુઓનાં રજીસ્ટ્રેશન બાબતે પણ અનેક પ્રશ્નો ઉભા થઈ રહ્યા છે.
- ૨૬) વપરાશકારોની અનુકૂળતા માટે IGSTની ગોઠવણ માટે છુટાડ હોવી જોઈએ ન કે આને CGST અને SGST સુધી જ સીમીત હોવી જોઈએ.
- ૨૭) ઈ-વે બિલનાં અમલને ૩૧.૦૩.૨૦૧૮ સુધી મોકુફ રાખવો જોઈએ. હાલમાં ઈ-વે બિલ ૧૦ કિ.મી.ની ત્રીજ્યામાં રૂ.૫૦,૦૦૦/- થી વધારેની કિંમતનાં માલ-સામન માટે લાગુ કરવામાં આવેલ છે. આ ૧૦ કિ.મી. ની લિમીટેન વધારીને ૫૦ કિ.મી. કરવાની જરૂરીયાત છે જેથી કરીને કંડલા પોર્ટ ઉપર આચાત કરવામાં આવેલ ટીમ્બરને ૫૦ કિ.મી.ની ત્રીજ્યામાં આવેલ સો-મીલ્સને ટીમ્બરનો પુરવઠો સમયાનુસાર આપી શકાય.
- ૨૮) સોનુ અને જવેરાત ઉપર ૩% GSTનાં દરને ફેરિયાર કરવો જોઈએ અને આ વ્યવહાર માટે સ્વેપ મશીનનાં ઉપયોગ બદલ બેંક દ્વારા કોઈ ચાંસિસ લેવાવા ન જોઈએ.
- ૨૯) હાઇ-સી-સેલ, બોન્ડેડ ગુડ્સ અને કસ્ટમ ડ્યુટીનાં પેમેન્ટ પહેલા વેચાણ અંતર્ગત બે વખત IGST કર ની વસુલાત સંબંધી સ્પષ્ટતા જરૂરી છે.

:: ૬ ::

- ૩૦) GST રીટનની જોગવાઈ મુજબ માત્રિક GSTR1, GSTR2 અને GSTR3 એમ રીટન છે, જે એક જ હોવા જોઇએ.
- ૩૧) મોટા ભાગનો વેપાર ઉધાર ઉપર થાય છે, તો જો ટેક્સ નો ડિફરન્સ ભરવાની મુદત જે અત્યારે ૧૮ દિવસની છે તે ૪૫ દિવસની હોવી જોઇએ.
- ૩૨) દ્રાન્સપોર્ટમાં હાલ જે ભાડા ઉચ્ચપ્ર ૫% GST (RCM) પ્રમાણે વેપારી ને ભરી મજરે લેવાનો થાય છે તેની જવાબદારી વેપારીની જગ્યાએ દ્રાન્સપોર્ટર ઉપર જ હોવી જોઇએ.
- ૩૩) ઉત્પાદક-વિકેતાઓ વેપારીઓ પાસેથી ઉધરાવેલ GST જે-તે ઉત્પાદક-વિકેતા ન ભરે તેવા સંજોગોમાં તે ટેક્સ ભરવાની જવાબદારી ખરીદનાર વેપારી ન હોવી જોઇએ અને તેમાં પેનલ્ટી ન હોવી જોઇએ.
- ૩૪) અન-રજીસ્ટર્ડ ડીલરને દિવસે રૂ.૫૦૦૦/-થી ઉપર ખર્ચથી અથવા ખરીદીથી માટે ચૂકવેલ હોય તેવા સંજોગોમાં પણ RCM પ્રમાણે GST વેપારીને ચૂકવવાનું હોય છે અને આજનાં પ્રમાણે રૂ.૫,૦૦૦/- સામાન્ય છે તેથી જો તે લિમીટ વધારીને રૂ.૨૦,૦૦૦/- થી રૂ.૨૫,૦૦૦/- જેવી થાય તો વેપારીભાઈઓને સરળતા રહે.
- ૩૫) GST અંતર્ગત SEZને લગતા પ્રશ્નો અને મુદ્દાઓ નીચે મુજબ છે.
- ક) GST અંતર્ગત SEZ એક્ઝપોર્ટ અને SEZ યુનીટ અને ડેવલોપરને DTAમાંથી પુરવઠો આપવા ઉપર ૦% GST લાગુ કરાયેલ છે જેથી અનેક વધારાની ઔપચારિકતાઓ આ માટે પૂરી કરવી પડે છે. ખરેખરતો આ માટે GSTની પૂરેપૂરી મુક્તિ આપવી જોઇએ.
- ખ) SEZનાં એકમોને IGST ની ચૂકવણીમાંથી મુક્તિ આપવામાં આવેલ છે. આમ છતાં શિપિંગ કંપનીઓ અને કન્ટેનર લાઇન્સ સરકારનાં નિર્ણયની અવગણનાં કરીને IGST ચાર્જ કરે છે.
- ગ) SEZ એકમ અને ડેવલોપર GST ચૂકવેલ માલ-સામાનની ખરીદી કરે છે ત્યારે આ માટેનાં રીફંડ મેળવવા કોણ પાત્ર છે એ બાબતે ગેરસમજણ પ્રવ્ત્તી રહી છે. SEZનાં અધિકારીઓ પાસે રીફંડની કોઇ સત્તા નથી આથી આ બાબતે યોગ્ય સ્પષ્ટતા અને માર્ગદર્શન જરૂરી છે.

:: ૬ ::

- ઘ) DTAમાંથી પુરવઠો આપવા બાબતે બોન્ડ / LUT / બેંક ગેરેન્ટી વિગેરેની જરૂરીયાત નાના ધંધારીઓને અનેક મુશ્કેલીઓમાં મુક્કી દીધેલ છે. આ ઉપરાંત GST કમિશર પાસે આ અંગે મુજિતે આપવાની સત્તા છે પણ તે માટેનાં નિયમો અને શરતો વિષે કોઈ જ સ્પષ્ટતા નથી. આ પુરવઠાને SEZ કસ્ટમ દ્વારા ચકાસણીની જરૂરીયાત ઊભી થાય છે જેને લીધે SEZ એકમ અને કસ્ટમ બજેની મુશ્કેલીઓમાં વધારો થાય છે.
- ય) DTA વેચાણ અંતર્ગત SEZ એકમ એડવાન્સમાં IGST અને બેઝીક કસ્ટમ ડયુટી ભરે છે પણ પાછળથી ઇન્સ્ટ્રુન્સ અને લાડા અંતર્ગત IGSTની ચૂકવણી કેમ કરવી એ બાબતે અસમંજસ ભરી પરિસ્થિતી ઉલ્લી થાય છે આથી આ બાબતે યોગ્ય સ્પષ્ટતા જરૂરી છે.
- ઝ) SEZ યુનિટ દ્વારા કસ્ટમ ડયુટી સંબંધીત ચૂકવણાં SBI બેંકમાં ચલણ-ક દ્વારા થાય છે અને આ અંગેની વિગતો NSDLનાં પોર્ટલ ઉપર પણ સામેલ કરવામાં આવે છે. NSDLનું પોર્ટલ GST અંતર્ગત અપડેટ કરવામાં આવેલ ન હોવાને લીધે IGST સંબંધીત ચૂકવણીને રેકૉડ કરવામાં અને તેની કેડીટ મેળવવા મુશ્કેલીઓ સર્જાય છે.
- જ) રિવર્સ મેકેનીઝમ અંતર્ગત DTAમાંથી આવેલ પુરવઠા સંબંધીત IGSTની અસર GSTN પોર્ટલ ઉપર પ્રદર્શિત થતી નથી. તેથી એવું અર્થધટન થાય છે કે GSTN સીસ્ટમ રિવર્સ મેકેનીઝમને આ પ્રકારનાં પુરવઠાને માન્ય રાખતું નથી.
- ઝ) SEZમાં હાલમાં કાર્યરત NSDL સીસ્ટમને GSTની જરૂરીયાતને અનુરૂપ બનાવવાની તાતી જરૂરીયાત છે.

Suggestion for Pre-Budget Memorandum 2018-2019

ECONOMIC ISSUES

The present economy scenario reflects a downward spiral, is poised bleak future. Today, private investment has shrunk, industrial and agricultural productions are in distress, construction industry in doldrums, the rest of the service sector is also in the slow lane, exports are stagnant and sector after sector of the economy is in distress. One still wonders about economic wisdom of demonetisation and a badly conceived and poorly implemented GST.

In light of the present status of the Indian Economy, everyone expects the following measures to revive Indian Economy.

- 1) A stimulus package to revive the economy.
- 2) Steps and measures to generate employment.
- 3) The revival of MSME sector who is suffering from an unprecedented existential crisis and particularly facing cash-flow problems.
- 4) Boosting private consumption as against public investment is a more efficient way to revive the economy.
- 5) The objectives of a stimulus would be better served through a reduction in taxes, putting more disposable money in the hands of the public.
- 6) Fast track refund mechanism for export under GST regime.
- 7) A counter – cycling fiscal policy push is the need of the hour.
- 8) Economic policy should now focus on structural bottlenecks.
- 9) To recapitalise public sector banks through widely discussed recapitalisation bonds.
- 10) The fiscal packages could also include sector – specific measures such as on sectors like exports, telecom, construction and power. Last year's textiles package of support for wage costs and interest subvention could be expanded. Some successful state-level initiatives, as in the garment sector in Orissa, can be expanded nationally.
- 11) Affordable housing offers another big opportunity as it has a big multiplier effects. If helps the construction sector and has the maximum employment elasticity.
- 12) There is acute need for resolution of stressed assets.

- 13) Bigger reforms in land and labour is the need of the hour.
- 14) Priority to the development of infrastructure where bigger spending awaits.
- 15) India needs to correct imbalances in regional growth, the urban-rural divide and addressing the woes of the farm sector.
- 16) Course correction needed to address woes of NPA of banking sector by identifying major contribution to it like (A) steel, (B) Power, (C) Coal, (D) Textile sectors. As a matter of the fact, NPA should be redefined in Indian context.

DIRECT TAXES

- 17) Income Tax exemption limit for individuals and salary class persons should be increased to Rs.5 lacs and accordingly further appropriate increase in Income Tax exemption limit for senior citizens.
- 18) Income Tax Exemption limit on Interest earned should be raised to Rs.25,000/-.
- 19) Income Tax Rates for business and corporate should be at par with other developing south Asian countries.
- 20) Income Tax rate structure needs to be made simple, logical and justifiable.
- 21) MAT should be removed for SEZ units and developers to boost the development of SEZs and increase India's export.
- 22) A new Income Tax levy system needs to be evolved based on gross income with low Income Tax rates for individuals and salary class people. Similarly, after introduction and implementation of GST regime, Income Tax should be levied on business based on turnover with low Income Tax rates.
- 23) A fast redressal and disposal mechanism to be introduced for the Income Tax related pending cases to increase revenue collection.
- 24) Exemption limit under 80(c)(c) should be increased to Rs.2 lacs from present limit to Rs.1.50 lacs.

:: 3 ::

INDIRECT TAXES

- 25) Earlier many traders and service providers were registered under VAT / Service Tax / Excise prior to 30.06.2017 have been migrated under GST regime. However they do not wish to continue their GST registration keeping in view of threshold turnover limit of Rs.20 lacs. These suppliers are unable to get their registration cancelled as the same facility is not available on GSTN portal. There is a genuine fear among such suppliers to get penalty being a defaulter of compliance under GST law. Hence, immediately cancelation facility be provided on GSTN.
- 26) To provide 'Amendment' utility for core items in registration.
- 27) Fully exemption of GST to merchant exporters.
- 28) Reverse Mechanism system should be scrapped under GST altogether as it is totally a waste of time and energy.
- 29) Petroleum products, real estate, and electricity should be covered under ambit of GST.
- 30) E-Wallet facility should be provided to exporter under GST.
- 31) Fast track GST refund for exporter else huge amount may be stuck and will lead to liquidity problem. The authorities should release 90% refunds immediately after the shipment and complete verification and adjustment process at a later stage.
- 32) SEZ exports and DTA supply to SEZ units / developers from DTA should be totally exempted from GST rather than categorised as 0% GST rate.
- 33) GSTN portal should be made more efficient and user friendly, filling of GST returns continues to be a sore point of the portal.
