



شناسه	رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	1405/05/04
عنوان موضوع	بررسی وضعیت قانونی و مالیاتی رویه درج هزینه‌های نیابتی در بارنامه شرکت‌های حمل و نقل هرمزگان		
مرجع طرح موضوع	انجمن حمل و نقل و لجستیک استان هرمزگان		
شرح موضوع	موضوع این جلسه بررسی جامع ابهامات قانونی، نظارتی و مالیاتی مربوط به درج هزینه‌های بارگیری، حق خواب، تخلیه و سایر هزینه‌های مترتب بر عملیات حمل در بارنامه شرکت‌های حمل و نقل استان هرمزگان است. بر اساس بند ۱۳ مصوبات شورای عالی ترابری کشور، هزینه‌های پایانه‌ای از جمله پارکینگ و نوبت‌دهی بر عهده راننده و هزینه‌های مربوط به دیماند، باسکول، جرثقیل، لیفتراک، تخلیه و بارگیری بر عهده صاحب کالا است و شرکت یا مؤسسه حمل و نقل موظف است این هزینه‌ها را به نیابت از صاحب کالا تأمین، وصول، در بارنامه ذکر و به مراجع مربوطه پرداخت نماید. همچنین مطابق مصوبه جلسه بیست و نهم شورای عالی ترابری و با استقرار بارنامه برخط، شاخص تن-کیلومتر به عنوان کف قیمت تعریف شده و نظارت بر اجرای نرخ‌های توافقی بر عهده تشکلهای صنفی قرار گرفته است. از سوی دیگر، بر اساس ماده ۲۳۷ قانون مالیات‌های مستقیم، برگ تشخیص مالیات باید متکی به دلایل و اطلاعات کافی و صحیح باشد و تنها کمیسیون دریافتی شرکت به عنوان درآمد مشمول مالیات شناسایی می‌شود، در حالی که سایر اقلام درج شده در بارنامه (که طبق قانون در حکم صورتحساب است) ماهیت نیابتی و امانی دارند. این جلسه با هدف رفع ابهامات ایجاد شده از سوی مراجع نظارتی و سازمان امور مالیاتی، تبیین دقیق جایگاه قانونی این هزینه‌ها و پیشنهاد تشکیل کارگروه کارشناسی مشترک برای جلوگیری از تضییع حقوق فعالان حوزه حمل و نقل و حفظ شفافیت و نظم سیستم بارنامه در استان برگزار گردیده است		
ایرادات و مشکلات مطرحه	1. فشار شدید اقتصادی بر شرکت‌های حمل و نقل شرکت‌ها		



2. ابهام و تشکیک مراکز نظارتی ورود مراکز نظارتی و قوه قضائیه به موضوع درج هزینه‌ها در بارنامه بدون بررسی کامل مستندات قانونی، باعث ایجاد شبهه و تضعیف اعتبار سیستم حمل‌ونقل بندرعباس در سطح کشور شده است. 3. مشکلات مالیاتی و صدور برگ تشخیص نادرست سازمان امور مالیاتی اقلام نیابتی (هزینه بارگیری، حق خواب، تخلیه و...) را به عنوان درآمد شرکت جمع‌بندی و مشمول مالیات کرده، در حالی که طبق قانون این مبالغ درآمد شرکت محسوب نمی‌شوند. 4. توقف رویه شفاف درج هزینه بارگیری پس از سال‌ها اجرای توافقی و واحد هزینه بارگیری در بارنامه، این رویه متوقف شده و باعث شده هزینه‌ها سلیقه‌ای، غیرشفاف و غیرقابل ردیابی گردد. 5. عدم یکنواختی با سایر استان‌ها چنین مشکلی در هیچ استان دیگری وجود ندارد و حساسیت ویژه فقط نسبت به هرمزگان و بندرعباس ایجاد شده است. 6. ابهام در متولی طراحی و کنترل بارنامه مشخص نیست کدام نهاد متولی طراحی، کنترل محتوا و تغییر آیتم‌های بارنامه است و اداره مالیات اختیار اصلاح آن را ندارد. 7. نادیده گرفتن ماهیت نیابتی هزینه‌ها حق خواب و هزینه بارگیری که قانوناً متعلق به راننده یا صاحب کالا است، در برخی موارد به عنوان درآمد شرکت تلقی شده است.	
استان هرمزگان به عنوان قطب اصلی بنادر کشور (به ویژه بندر شهید رجایی و بندرعباس) حجم بسیار بالایی از عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری و کالای فله را دارد. که متأسفانه اخیراً موانع و مشکلاتی برای شرکت‌های حمل و نقل در این حوزه بوجود آمده است. از این رو نشست کارشناسی مورخ 1405/05/04 در محل سالن جلسات اتاق با ریاست مهران نجاتی عضو هیئت رئیسه اتاق و رئیس انجمن حمل و نقل و لجستیک استان هرمزگان و با حضور نمایندگان دستگاه‌های ذیربط، مشاورین و سایر مدعوین بخش خصوصی برگزار گردید.	جمع‌بندی جلسه کارشناسی به تاریخ 1405/05/04



در این نشست نجاتی با اشاره به بند 13 مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بیان کرد: هزینه های مربوط به دیماند باسکول چرثقیل لیفتراک و هزینه تخلیه و بارگیری و غیرع مربوط به صاحب کالا ست و در هر صورت شرکت یا موسسه حمل و نقل موظف به تامین و یا وصول و ذکر آن در بارنامه و عنداللزوم پرداخت آن به مراجع مربوطه است و اخذ مالیات از هزینه های مذکور دلیل موجه و قانونی ندارد چرا که به صراحت در قانون ذکر شده است که جز درآمد شرکت به حساب نمی آید.

شاكر آبكنار عضو انجمن صنفی عنوان کرد: ابهاماتی از سوی مراکز نظارتی به تبع ماهیت کاری که دارند ایجاد شده و افراد دستگاه نظارتی هستند که علیرغم اینکه خب خیلی از استعلام ها رو از بخش دولتی یعنی قوه قضاییه به عنوان حافظ در واقع حافظ منافع کل مردم ورود کردن و یک سری استعلامات را از خود مدیران استانی اخذ کردن .وی ادامه داد از طرفی این موضوع فقط در استان هرمزگان در حال حاضر در حال اجراست.

وی ادامه داد: در پی محدودیت و توقف فعالیت های مرتبط با تخلیه بار در حوزه خلیج فارس، شرکت های حمل و نقل و رانندگان فعال این بخش با فشار شدید اقتصادی مواجه شده اند. حفظ نیروهای کاری که سال ها با این شرکت ها همکاری داشته اند، بسیار دشوار شده و در حال حاضر حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد نیروهای فعال این حوزه بیکار یا از کار برکنار شده اند. این تبعات نه تنها بخش خصوصی، بلکه مدیران دولتی استان را نیز تحت تأثیر قرار می دهد و ایجاب می کند در بزنگاه ها تصمیمات صحیح و به موقع اتخاذ گردد. ابهاماتی از سوی مراکز نظارتی و قوه قضائیه در خصوص رویه های جاری ایجاد شده است. با وجود استعلام های متعدد از مدیران استانی و پاسخ های مستند ارائه شده (از جمله نامه های مدیران ستادی سازمان راهداری و حمل و نقل



جاده‌ای مبنی بر قانونی بودن صدور بارنامه با درج هزینه‌های مربوطه)، همچنان شبیهاتی باقی مانده است. طبق مصوبات شورای عالی ترابری کشور (به‌ویژه بند ۱۳ مربوط به تفکیک هزینه‌ها):
هزینه‌های پایلانه‌های عمومی شامل پارکینگ و نوبت‌دهی/حواله بارگیری و تجدید آن بر عهده راننده است. • عوارض شهرداری (که بخشی از آن با اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده حذف شده)، هلال‌احمر و هزینه‌های مرتبط با دیماند، باسکول، جرثقیل، لیفتراک، تخلیه و بارگیری بر عهده صاحب کالا است. از آنجا که صاحب کالا عموماً در بندرعباس حضور ندارد، شرکت‌های حمل‌ونقل به نیابت از وی این هزینه‌ها را پرداخت می‌کنند. این اقدام در چارچوب قانون و به‌عنوان وظیفه ذاتی شرکت حمل‌ونقل (نظارت بر بارگیری صحیح و حضور نماینده) انجام می‌شود و مطابق صریح قانون، شرکت یا مؤسسه حمل‌ونقل موظف است این هزینه‌ها را تأمین یا وصول نموده، در بارنامه ذکر کرده و به مراجع قانونی پرداخت نماید. بارنامه به‌عنوان سند و فاکتور رسمی، هرگونه هزینه درج‌شده در آن را برای گیرنده کالا قلیل رؤیت و مورد پذیرش قرار می‌دهد. لذا درج این هزینه‌ها در بارنامه کاملاً قانونی است و رویه جاری استان هرمزگان نیز بر همین اساس شکل گرفته است. این توضیحات به‌ویژه برای رفع ابهامات مراکز نظارتی در استان ارائه گردید.

نجاتی با استناد به مصوبه جلسه بیست و نهم شورای عالی رابری کشور اظهار کرد: با تغییر رویه به بارنامه برخط و حذف بارنامه فیزیکی، شاخص «تن-کیلومتر» تعریف گردید. به دلیل تنوع مقاصد و مقادیر بارگیری، شاخص‌ها سالانه (مثلاً با افزایش ۲۰ درصدی) و با در نظر گرفتن شرایط جاده، آب‌وهوا و مسافت تعریف و در سامانه گنجانده می‌شوند. طبق بند مربوطه: • نرخ شاخص اعلام‌شده توسط ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان حداقل (کف قیمت) ملاک عمل است. • نظارت بر حسن اجرای نرخ‌های مورد توافق بر عهده تشکلهای صنفی (رانندگان و شرکت‌های



حمل و نقل) است. این تشکلهای می توانند هزینه های مترتب بر حمل از استان را تشخیص داده و بالاتر از شاخص نیز لحاظ کنند. • مسئولیت سازمان راهداری تا مرحله درج قیمت در بارنامه است. تشکلهای موظفانند توافقات خود را در بارنامه قید نمایند. • شاخص تن-کیلومتر متعلق به راننده است و شرکت حمل و نقل یا صاحب کالا حق ندارند کمتر از کف شاخص عمل کنند؛ سامانه سازمان راهداری اجازه صدور بارنامه زیر این نرخ را نمی دهد. هرگونه هزینه مورد پذیرش سه ضلع عملیات (صاحب کالا، شرکت حمل و نقل و راننده) از جمله هزینه های اسکله و کارگر، می تواند توسط شرکت حمل و نقل به نیابت از صاحب کالا در استان هرمزگان پرداخت و در بارنامه ذکر شود. این رویه کاملاً قانونی بوده و اجرا شده است.

احمدی مشاور مالیاتی اتاق در خصوص ابهاماتی مالیاتی بیان کرد: در بارنامه اقلام زیر درج می شود: کرایه پایه، عوارض جابجایی کالا، کمیسیون شرکت، هزینه بارگیری، حق خواب، بیمه تکمیلی و هزینه تخلیه. سازمان امور مالیاتی این اقلام را جمع کرده و با اعمال ضریب، به عنوان درآمد شرکت منظور نموده است. در حالی که طبق ماده ۲۳۷ قانون مالیات های مستقیم، برگ تشخیص باید مبتنی بر دلایل و اطلاعات کافی و صحیح باشد و کلیه فعالیت ها و درآمدها به طور روشن قید شود. بسیاری از این اقلام (طبق بند ۱۳) ماهیت درآمدی برای شرکت ندارند. شرکت صرفاً به عنوان حق العمل کار و واسطه، مبلغ را وصول و عیناً پرداخت می کند. تنها کمیسیون (۱۰ درصد یا قبلاً ۸ درصد از کرایه پایه) درآمد واقعی شرکت است و از سایر اقلام کمیسیون دریافت نمی شود. هزینه بارگیری از حدود سال ۱۳۸۱ در بندرعباس برای ایجاد نظم، ابتدا سلیقه ای و سپس از سال ۱۳۹۶ به صورت واحد و توافقی بین انجمن شرکت های حمل و نقل و انجمن رانندگان تعیین شد (از ۷ هزار تومان در ۱۳۹۶ تا حدود ۳۰۰ هزار تومان در ۱۴۰۳). این رویه با تأیید دو



صنف انجام شده و از تاریخ مشخصی متوقف گردیده است. درج این هزینه‌ها در بارنامه شفافیت و قابلیت ردیابی ایجاد می‌کرد؛ پس از حذف، هزینه‌ها سلیقه‌ای و غیرقابل ردیابی شده است.

حسینی مقدم معاون حسابرسی امور مالیاتی استان بیان کرد: سازمان امور مالیاتی نگاه حمایتی به صنعت حمل‌ونقل استان دارد و نقش حیاتی آن را در تأمین مایحتاج مردم، اشتغال و اقتصاد استان به رسمیت می‌شناسد. تعاملات با انجمن و شرکت‌ها نزدیک و سازنده بوده و پرونده‌های حمل‌ونقل از شفاف‌ترین پرونده‌ها محسوب می‌شوند. پایه اخذ مالیات، کمیسیون و کارمزد دریافتی است و اطلاعات خوبی از سوی سازمان راهداری در اختیار قرار می‌گیرد. بسیاری از پرونده‌های ارزش افزوده و کمیسیون در مراجع حل اختلاف نقض و وجوه مسترد شده است. بارنامه طبق قانون (هم قانون قدیم و هم قانون پایانه‌های فروشگاهی از دی‌ماه ۱۴۰۲) در حکم صورتحساب است و قالب اختصاصی در سامانه مؤدیان دارد. رویه پذیرفته‌شده سال‌ها این بوده که صرفاً کمیسیون به‌عنوان درآمد شرکت شناسایی شود (تفاوت بین ماشین ملکی و استیجاری رعایت می‌گردد). در رسیدگی‌های اخیر (عملکرد ۱۴۰۲ و متمم‌های قبلی)، اطلاعات و قرائن اضافی از مراجع مختلف (سامانه‌ها، قراردادهای نهادهای نظارتی و قضایی) به اداره مالیات رسیده است. مأموران مالیاتی به عقبه برخی اطلاعات طبقه‌بندی‌شده دسترسی کامل ندارند. از دیدگاه حسابداری، مبالغی که شرکت به نیابت وصول و پرداخت می‌کند می‌تواند در حساب‌های امانی/پرداختنی ثبت شود و درآمد محسوب نگردد، مشروط بر آنکه سیستم مالی شرکت این موضوع را به‌درستی منعکس کند. جمع کل کرایه بارنامه به‌عنوان درآمد شرکت لحاظ نمی‌شود مگر آنکه خودرو ملکی باشد. ابهام اصلی از نظر اداره مالیات این است که متولی طراحی، کنترل محتوا و تغییر آیتم‌های بارنامه کدام نهاد است. اداره مالیات اختیار تغییر در فرم بارنامه را ندارد. در خصوص افزایش هزینه بارگیری و



توقف بعدی آن نیز تشخیص «اضافه دریافتی» یا «کتمان درآمد» خارج از تخصص مالیاتی بوده و بر اساس گزارش مراجع دیگر اعلام شده است. حساسیت ویژه فقط نسبت به هرمزگان ایجاد شده در حالی که در سایر استان‌ها هزینه‌های مشابه وجود دارد. در نهایت بخش خصوصی خواستار تشکیل کارگروه کارشناسی مشترک با حضور نمایندگان ذیربط و نمایندگان دستگاه قضایی استان شدند .	
1. شرکت های حمل و نقل در کنار انجام فرایند حسابرسی و ارائه مستندات و نیز پیش برد مراحل مربوطه اعتراضات خود را تا زمان مشخص شدن موضوع ارائه نمایند. 2. تشکیل کمیته ای متشکل از سازمان امور مالیاتی، استانداری انجمن صنفی حمل و نقل ، دستگاه قضا و اداره راهداری جهت بررسی کارشناسی و تخصصی موضوع به منظور دستیابی به راه حل مناسب	پیشنهادهات
❖ مصوبات یکصد و پنجاه و چهارمین جلسه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور ❖ ماده 95 قانون حسابرسی شرکت ها ❖ ماده 69 و 169 قانون مالیات های مکرر ❖ ماده 237 مالیات های مسقیم	فهرست مستندات و مدارک پشتوانه