



گزارش جلسه کارگروه تخصصی کارشناسی دبیرخانه شورای گفت و گوی استان هرمزگان

عنوان جلسه:

بررسی وضعیت قانونی و مالیاتی رویه درج هزینه‌های نیابتی در بارنامه شرکت‌های حمل و نقل هرمزگان

روز: دوشنبه

تاریخ: 1405/05/04

حاضرین در جلسه:

نام و نام خانوادگی	سمت / نماینده
مهران نجاتی	رئیس انجمن حمل و نقل
موسی بدیعی	مشاور اتاق
سید محمد جعفری	رئیس اتحادیه کارگزاران
صالح دریانورد	مشاور عالی اتاق
دکتر براهیمی	مشاور گردشگری اتاق
شاکر آبکنار	عضو کمیسیون حمل و نقل
احمدی	مشاور مالیاتی اتاق
عارف شکرپور	مشاوره صادرات و واردات اتاق
نگین الهیاری	دبیر کمیسیون ترانزیت و کشتیرانی
احسان رنجبر	معاون اداره استاندارد
حسینی مقدم	معاون حسابرسی امور مالیاتی
حمیدرضا گل کوهی	نماینده تا الاختیار اتاق در اتحادیه کارگزاران



دستور جلسه:

بررسی وضعیت قانونی و مالیاتی رویه درج هزینه‌های نیابتی در بارنامه شرکت‌های حمل‌ونقل هرمزگان

خلاصه مذاکرات

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 ریسه 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.

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

شاکر آبکنار 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 استعلام‌ها 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 فعالیت‌های مرتبط با تخلیه بار در حوزه خلیج فارس، شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان فعال این بخش با فشار شدید اقتصادی مواجه شده‌اند. حفظ نیروهای کاری که سال‌ها با این شرکت‌ها همکاری داشته‌اند، بسیار دشوار شده و در حال حاضر حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد نیروهای فعال این حوزه بیکار یا از کار برکنار شده‌اند. این تبعات نه تنها بخش خصوصی، بلکه مدیران دولتی استان را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد و ایجاب می‌کند در بزنگاه‌ها تصمیمات صحیح و به‌موقع اتخاذ گردد. ابهاماتی از سوی مراکز نظارتی و قوه قضائیه در خصوص رویه‌های جاری ایجاد شده است. با وجود استعلام‌های متعدد از مدیران استانی و پاسخ‌های مستند ارائه شده (از جمله نامه‌های مدیران ستادی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مبنی بر قانونی بودن صدور بارنامه با درج هزینه‌های مربوطه)، همچنان شبهاتی باقی مانده است. طبق مصوبات شورای عالی ترابری کشور (به‌ویژه بند ۱۳ مربوط به تفکیک هزینه‌ها): * هزینه‌های پایانه‌های 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)، هلال احمر 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 قابل 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 حمل‌ونقل) است. این تشکلهای می‌توانند هزینه‌های 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 موظف‌اند توافقات خود را در بارنامه قید نمایند. شاخص تن-کیلومتر متعلق به راننده است و شرکت حمل‌ونقل یا صاحب کالا حق ندارند کمتر از کف شاخص عمل کنند؛ سامانه سازمان راهداری اجازه صدور بارنامه زیر این نرخ را نمی‌دهد. هرگونه هزینه مورد پذیرش سه ضلع عملیات (صاحب کالا، شرکت حمل‌ونقل و راننده) از جمله هزینه‌های اسکله و کارگر، می‌تواند توسط شرکت حمل‌ونقل 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 می‌شود: 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، به‌عنوان درآمد شرکت منظور نموده است. در حالی که طبق ماده ۲۳۷ قانون مالیات‌های مستقیم، برگ تشخیص باید مبتنی بر دلایل و اطلاعات کافی و صحیح باشد و کلیه فعالیت‌ها و درآمدها به‌طور روشن قید شود. بسیاری از این اقلام (طبق بند ۱۳) ماهیت درآمدی برای شرکت ندارند. شرکت صرفاً به‌عنوان حق‌العمل‌کار و واسطه، مبلغ را وصول و عیناً پرداخت می‌کند. تنها کمیسیون (۱۰ درصد یا قبلاً ۸ درصد از کرایه پایه) درآمد واقعی شرکت است و از سایر اقلام کمیسیون دریافت نمی‌شود. هزینه بارگیری از حدود سال ۱۳۸۱ در بندرعباس برای ایجاد نظم، ابتدا سلیقه‌ای و سپس از سال ۱۳۹۶ به‌صورت واحد و توافقی بین انجمن شرکتهای حمل‌ونقل 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 می‌کند؛ 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 شرکتهای 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.

پیشنهادهای جلسه

شرکت‌های 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.

- تشکیل کمیته‌ای 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

•