



شناسه	قانون- مقررات- رویه اجرایی	تاریخ تهیه گزارش	۱۴۰۲/۰۶/۰۹
عنوان موضوع بررسی مشکلات مالیاتی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان			
مرجع طرح موضوع کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق بازرگانی تبریز			
<p>شرح موضوع</p> <p>به موجب درخواست کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق مشکلات مالیاتی شرکت های حمل و نقل بین المللی استان در دستور کار کارگروه شورای استان قرار گرفت. بر اساس اظهارات شرکت های حمل نقل میزان درصد مالیاتی از تراکنش های این شرکت ها منصفانه نیست. چراکه تمامی تراکنش های این شرکت ها درآمد واقعی نمی باشد.</p> <p>با توجه به اینکه اکثر کامیون های ترانزیتی در استان راننده محور می باشد، لذا در اکثر مواقع شرکت های حمل و نقل در مقدار دریافت کرایه دخیل نمی باشند و راننده ها صرفا خودشان در این خصوص اقدام می کنند. بر اساس قوانین و مقررات مربوطه امکان خروج یک کامیون از کشور مستلزم دریافت کارنه تیر^۱ و CMR^۲ می باشد که این امر موجبات ارتباط بین شرکت های حمل و نقل و رانندگان را فراهم می سازد. بر این اساس زمانی که مبالغ کرایه به حساب شرکت های حمل و نقل بین المللی واریزی می شود، اداره امور مالیاتی بدون توجه به اسناد و دفاتر، این مبالغ را بعنوان درآمد مالیاتی شرکت های حمل و نقل بین المللی تلقی کرده و طی توافقی که شرکت ها ملزم به انجام هستند، مالیات اخذ می کند. این در حالیست که اداره امور مالیاتی به راحتی می تواند کد سفر و پایان سفر از پایانه و اداره راهداری، استعلام نماید.</p> <p>مضاف بر اینکه اداره امور مالیاتی استان به بخشنامه شماره ۲۰۵/۴۵۳۰۷/د مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ سازمان امور مالیاتی کشور توجه نکرده و اسناد و مدارک خود اظهاری این شرکت ها را قبول نمی کند. این در حالیست که مبنای تدوین این بخشنامه تعامل امور مالیاتی و مودیان و رعایت اصل اعتماد جهت فرهنگسازی خوداظهاری است و یکی از مهمترین اسناد و مدارک برای تعیین درآمد مشمول مالیات را اظهارات مکتوب مودیان در خصوص تراکنش های بانکی معرفی کرده است و چنانچه مدارکی دال بر خلاف اظهارات مودی بدست نیاید، ملاک و مبنای رسیدگی امور مالیاتی خوداظهاری مودیان خواهد بود.</p> <p>از طرفی رانندگان به دلیل شخصیت حقیقی که دارند؛ اغلب برای عدم پرداخت مالیات، حساب های متغیری برای پرداخت کرایه به این شرکت ها معرفی می کنند که این امر خود یکی از دلایل مهم ایجاد مشکل برای شرکت های حمل و نقل بین المللی شده است. چرا که شرایط لازم برای ضرورت پرداخت مالیات برای تمام زنجیره های کسب و کار مهیا نشده است و در اغلب موارد اشخاص حقوقی بعنوان قشر شفاف تاوان اقشار دیگر را پرداخت می نمایند.</p> <p>در واقع اساسی ترین مشکل در بحث محاسبه مالیاتی، موضوع عدم وجود سازو کار لازم برای تعیین درآمد واقعی این شرکت است. متأسفانه عدم تعیین درآمد واقعی به واسطه کتمان مالیات اشخاص حقیقی برای واحدهای تولیدی در دسر ساز شده که انتظار می رود جهت جلوگیری از مالیات گریزی برخی افراد، ساز و کاری برای تفکیک درآمد شرکت های حمل و نقل بین المللی با رانندگان از سوی اداره امور مالیاتی طراحی گردد تا هر حوزه مقید به پرداخت مالیات خود شود.</p>			

۱- کارنه تیر سندی است گمرکی که برای ترانزیت بین المللی کالا در چارچوب کنوانسیون تیر در کشور مبدا صادر می شود و به موجب آن کالا در وسیله نقلیه جاده ای به طور پلمپ شده از خاک کشورهای بین راه عبور می کند و تا مقصد نیازی به انجام تشریفات گمرکی مربوط به ترانزیت در مرزهای ورودی و خروجی این کشورها طبق قوانین داخلی آنها نخواهد بود.

۲- CMR سندی است که در مسیر حمل و نقل بین المللی با کامیون مورد استفاده قرار می گیرد و مخصوص حمل جاده ای می باشد و دلیل انعقاد قرارداد حمل، پذیرش شرایط قرارداد و رسید دریافت محموله توسط حمل کننده (کریبر) خواهد بود و سند مزبور تحت مقررات کنوانسیون بین المللی حمل و نقل جاده ای کالا یا مقررات بین المللی حمل کالا از طریق جاده صادر می گردد و حدود مسئولیت های متصدیان حمل جاده ای را مشخص می نماید. این سند غیر قابل انتقال بوده و به منزله رسید کالا تلقی می گردد و بایستی مورد تایید سازمان حمل و نقل پایانه های کشور باشد.



<p>در این راستا واسطه‌هایی نیز وجود دارند که به دلیل عدم وجود شخصیت حقوقی مورد شناسایی اداره امور مالیاتی نیست و در این بین مبالغی که از سوی شرکتهای حمل و نقل پرداخت می‌گردد به عنوان درآمد شرکت حمل و نقل محسوب شده و اخذ می‌گردد.</p> <p>دیگر موضوعی که برای شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و دیگر شرکت‌های حقوقی مشکل‌ساز شده است میزان مالیات بر درآمد موضوع ماده (۱۰۵) قانون مالیات‌های مستقیم است. در شرایط کنونی که قیمت نرخ ارز و تورم موجود در کشور بر عملکرد شرکت‌های بخش خصوصی سایه افکنده است؛ انتظار می‌رود؛ مسئولین و مجلس به نسبت تورم موجود و افزایش نرخ ارز، بازنگری در نرخ ۲۵٪ مالیات بر درآمد اشخاص حقوقی داشته باشد تا امکان ادامه فعالیت برای این شرکت‌ها فراهم گردد. لازم به ذکر است؛ شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی همانند تجار بین‌المللی، بیشتر از حوزه دیگر تحت تاثیر نوسانات ارزی قرار می‌گیرند. لذا در شرایط موجود، حمایتی بیش از پیش برای این حوزه از سوی دولت و مجلس انتظار می‌رود.</p>	
<p>رئوس ایرادات و مشکلات:</p> <p>۱. متاسفانه اداره امور مالیاتی استان به بخشنامه شماره ۴۵۳۰۷/۲۰۵/د مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ سازمان امور مالیاتی توجه نمی‌کنند و ردیف پرداخت‌های دفاتر شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را مورد تایید قرار نمی‌دهند و این موضوع باعث متضرر شدن این شرکت‌ها می‌گردد.</p> <p>۲. عدم شناسایی واسطه‌های این حوزه از سوی اداره امور مالیاتی نیز باعث گردیده هزینه‌های پرداختی شرکت‌های حمل و نقل از سوی ماموران امور مالیاتی مورد قبول واقع نشده و مالیات آن قشر نیز از سوی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی پرداخت گردد.</p> <p>۳. متاسفانه مسئولین کشور و مجلس به بحث تورم و تاثیر آن بر حوزه‌های مختلف توجه کمتری دارند و همین امر باعث شده نرخ مالیات ۲۵ درصدی عملکرد اشخاص حقوقی موضوع "ماده (۱۰۵) قانون مالیات‌های مستقیم" تا کنون تغییر نگردد و فشار مضاعف به شرکت‌ها، بالاخص بنگاه‌های که روابط تجاری و خدماتی با دیگر کشورها دارند و تحت تاثیر بیشتر نوسانات ارز هستند، وارد نماید.</p>	<p>ایرادات و مشکلات مطروحه</p>
<p>جلسه کارگروه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی آذربایجان شرقی با حضور نمایندگان از اداره امور مالیاتی استان؛ اداره امور اقتصادی استان؛ انجمن کارگزاران گمرکی استان؛ انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب استان با موضوع "بررسی مشکلات مالیاتی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان" در محل اتاق بازرگانی تبریز به شرح ذیل تشکیل شد:</p> <p>علی‌اکبر ذاکری شجاعی؛ رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی استان؛ در ابتدای موضوع محاسبه مالیات مقرر شد میزان سود حاصل از درآمد شرکت‌های حمل و نقل اعلام شود. سپس میزان سودی که اعلام شده بود تأیید نشد و اعلام شد تمام هزینه‌ها و دریافتی‌ها در دفاتر درج شود. پس از ارائه دفاتر اعلام کردند که با توجه به خوداظهاری کارگزاری‌ها میزان مبلغ درآمد مشخص شده است. ۱۵۱ بند برای رد دفاتر پیش روی ما گذاشته شد. بر این اساس میزان درآمد که توسط خود کارگزار اعلام شده بود به عنوان مبنا قرار گرفته و مقرر شد ۲۵ درصد از درآمد به عنوان مالیات کسر گردد. در حالی که باید از مبنای سود و کارمزد مالیات دریافت شود نه از میزان درآمد.</p> <p>بلید مبلغی به عنوان مبنا برای کارگزاران گمرک و شرکت‌های حمل و نقل در نظر گرفته شود. در حمل و نقل‌های داخلی این موضوع رعایت شده ولی در حمل و نقل بین‌المللی چنین اتفاقی نمی‌افتد. در حوزه حمل و نقل باید قانونی جهت تعیین میزان سود شرکت‌های حمل و نقل، تصویب شود. سپس از مقدار سود تعیین شده مالیات دریافت کند.</p> <p>رضا کامی؛ رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان؛ در سیستم حمل و نقل بین‌المللی ظاهراً تمام سازوکارها در اختیار شرکت حمل و نقل است در حالی که چنین نیست. در ایران اغلب حمل و نقل به صورت خود مالکی بوده و راننده به صورت مستقل برای خود</p>	<p>جمع‌بندی جلسات کارگروه کارشناسی مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۰۴ و ۱۴۰۲/۰۶/۰۹</p>

۳- ماده ۱۰۵ مالیات‌های مستقیم: جمع درآمد شرکتها و درآمد ناشی از فعالیت‌های انتفاعی سایر اشخاص حقوقی که از منابع مختلف در ایران یا خارج از ایران تحصیل می‌شود، پس از وضع زیان‌های حاصل از منابع غیرمعاف و کسر معافیت‌های مقرر به استثنای مواردی که طبق مقررات این قانون دارای نرخ جداگانه‌ای می‌باشد، مشمول مالیات به نرخ بیست و پنج درصد (۲۵٪) خواهند بود.

نرخ تعیین می‌کند. سپس طی توافقی از شرکت‌های حمل و نقل، کارنه تیر خریداری می‌کند. در قانون کلیه اطلاعات و مبادلات مالی بر عهده راننده بوده ولی مسئولیت با مدیر عامل شرکت حمل و نقل می‌باشد.

حمیدرضا باراندوزی؛ رئیس انجمن حمل و نقل بین المللی شمالغرب کشور؛ پیرو جلسه قبل مشکلات شرکت‌های حمل و نقل اعم از CMR، کارنه تیر و واردات کامیون پیشنهادهای ارائه شد و طی توافقی مشکلات حل شده و در حال حاضر بر اساس آخرین توافق عمل می‌شود. اما متأسفانه مشکلی که وجود دارد این است که امروزه هم از کمیسیون کرایه، مالیات پرداخت می‌شود و هم از محل کارنه تیر و CMR. در حال حاضر تنها مشکل ضریب مالیاتی است. در این خصوص اعلام می‌کنند که اینتا که ضریب مالیاتی در تهران تصویب شده بنابراین به تهران مراجعه کرده و پیشنهادات خود را ارائه دهید که در این راستا نیز اقداماتی صورت گرفته است. اما این موضوع زمان بر بوده و قطعاً به این مسئله رسیدگی خواهد شد.

هزینه کارنه تیر و واردات کامیون مشخص بوده و در شرکتی که این هزینه پرداخت شده طبق گزارش ارائه شده توسط اتاق بازرگانی و یا کد رهگیری که از طریق پایانه صادر می‌شود کاملاً مشخص است. علت اینکه این هزینه‌ها از شرکت‌های حمل و نقل دریافت می‌شود به دلیل فروش کارنه تیر و CMR است. چنانچه شرکت حمل و نقل در مقابل ارائه کارنه تیر هزینه‌ای دریافت نکنند، مالیاتی از محل فروش کارنه تیر اخذ نمی‌شود. متأسفانه شرکت‌های حمل و نقل از محل کمیسیون، فروش کارنه تیر و CMR مالیات پرداخت می‌کنند. بنابراین بایستی در ابتدا امور مالیاتی را متقاعد کنیم که ضریب مالیاتی برای شرکت‌های حمل و نقل منصفانه نمی‌باشد. در این خصوص نیز پیشنهادهای ارائه شده است.

پیشنهاد شد در خصوص مبلغ کرایه به میزان متعارف کمیسیون توافق کنیم. تا بر اساس این توافق به تمام شرکت‌های حمل و نقل اعلام شود که به ازای کمیسیون تعیین شده مالیات دریافت خواهد شد. طبق جدول ضرایب مالیاتی دو بند ضریب وجود دارد. اولی پیمانکاران حمل و نقل هوایی دریایی زمینی و ریلی ۲۰ الی ۲۸ درصد است. اما متأسفانه تا کنون در استان ما سابقه اخذ مالیات ۲۰ درصدی وجود ندارد.

در جلسه که در هفته گذشته برگزار شد، در خصوص مسائل مربوط به کارنه تیر و واردات کامیون و CMR توافقاتی صورت گرفت که متأسفانه در متن صورت جلسه به جای کلمه توافق از کلمه پیشنهاد استفاده شده است. در حالی که باید توافقات ارائه شده در رویه‌ها و سلاقی آینده لحاظ گردد.

در حال حاضر مشکل اصلی در خصوص کرایه حمل و نقل و ترخیص کشتیرانی و واگن‌ها می‌باشد. با اقداماتی که در خصوص تغییر ضرایب مالیاتی صورت گرفته است. امیدواریم در آینده میزان ضرایب مالیاتی کمتر شود. سقف دریافت مالیات ۲۸ درصد می‌باشد اما می‌توانیم برای درصدهای کمتر نیز توافق کنیم.

علی ملکی، رئیس اداره مالیاتی اداره کل امور مالیاتی استان: بر اساس عملکرد ۱۴۰۰ در خصوص شرکت‌های حمل و نقل، شرکت‌های گازرسانی، شرکت‌های توریستی و شرکت‌های مسافرتی به یک توافق ضمنی رسیده‌ام. اما تعدادی از شرکت‌ها، دفاتر مالیاتی را ارائه می‌دهند و تعدادی دفاتر ارائه نمی‌کنند. برای شرکت‌هایی که دفاتر مالیاتی ارائه نمی‌کنند، راهکاری وجود ندارد. چرا که اعلام می‌کنند ضرایب مالیاتی عدد بسیار بالایی است. در خصوص چنین شرکت‌هایی بایستی به دلیل عدم وجود اطلاعات به اینتا کدها مراجعه کنیم تا در حق سایر همکاران اجحاف نشود.

در خصوص شرکت‌هایی که دفاتر ارائه می‌کنند در برخی موارد مالیات دریافتی بر اساس هزینه‌ها بسیار بالا است. این شرکت‌ها اعلام می‌کنند که هزینه را به راننده یا به حساب شخص ثالث پرداخت کرده‌اند. در اداره دارایی حداقل امکان تمام هزینه‌ی شرکت‌ها را قبول کرده‌ایم. اما گاهی هزینه‌ها بسیار بالا بوده و قابل چشم پوشی نمی‌باشد. از طرفی باید ضریب مالیات ۲۸ درصد باید تعدیل شود.

رضا کامی، رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان: واریز پول به شخص ثالث در تمام صنف‌ها وجود دارد. باید در این راستا راهکاری ارائه شده و توافقی صورت گیرد.

حمیدرضا باراندوزی؛ رئیس انجمن حمل و نقل بین المللی شمالغرب کشور؛ تعیین میزان مشخص کمیسیون از مبلغ کرایه دریافتی در حوزه حمل و نقل می‌تولند در اولویت امور مالیاتی قرار گیرد به عنوان مثال اعلام کنید که از ۱۰ درصد کمیسیون مالیات دریافت خواهد شد.

رضا کامی؛ رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان: این موضوع در حدود اختیارات اداره‌ی مالیاتی نیست. اما در خصوص پیشنهادی که از سمت شما ارائه شده می‌توان بررسی‌های لازم را انجام داد.

حمیدرضا باراندوزی؛ رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی شمالغرب کشور: آیا تعیین اینتا کد فقط در استان تهران صورت می‌گیرد و یا در شهرستان‌ها نیز انجام می‌شود؟

رضا کامی؛ رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان: این روزها زمان تعیین اینتا کد می‌باشد. پیشنهادات از سمت شهرستان‌ها ارسال شده و اعلام می‌شود که در کدام یک از استان‌ها ضریب مالیاتی که اعمال شده زیاد است. در این خصوص می‌توان پیشنهادات را به صورت مکتوب به اداره کل دارایی استان ارائه کرد. در این خصوص بایستی پیگیری به صورت مستمر انجام شود.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان: نحوه محاسبه مالیات راننده‌های حقیقی به چه ترتیب عمل می‌شود؟ یعنی مبنای محاسبه چگونه است؟

رضا کامی؛ رئیس انجمن کارگزاران گمرکی استان: مالیات راننده‌های حقیقی به صورت مقطوع و به طور سالانه دریافت می‌شود. صمد بهروزی؛ حسابرسی ارشد مالیاتی: مالیات این حوزه مقطوع بوده و بر حسب ریز کارکرد یا واریز به حساب محاسبه نمی‌شود. مشکل اصلی این حوزه اینست که کرایه ای که تحت عنوان کرایه حمل به رانندگان پرداخت می‌شود به دلیل اینکه رانندگان اشخاص حقیقی می‌باشند و می‌خواهند که مبلغ کرایه به حساب اشخاص دیگری واریز شود، شرکت‌ها نمی‌توانند هیچ‌گونه اسناد و مدارکی تحت عنوان کرایه حملی که به رانندگان پرداخت کرده‌اند، به ما ارائه دهند. ما نیز مطیع قانون می‌باشیم و تمام هزینه‌هایی که شرکت‌ها برای ما ارائه می‌دهند، باید دارای مستندات باشد در غیر این صورت صحت هزینه‌ها برای ما محرز نخواهد بود و مجبور خواهیم بود خودمان برآورد کنیم. ما سعی می‌کنیم حتی اگر ۷۰ درصد مدارک و مستندات صحیح باشد قبول کنیم ولی برخی شرکت‌ها نمی‌توانند هیچ‌گونه مستندات و مدارکی ارائه نمایند.

مهرداد ایرانی اصل؛ عضو کارگزاران گمرکی استان: درآمدهای شخصی رانندگان به شرکت‌ها ربطی ندارد مشکل شرکت‌ها از بابت تراکنش‌ها و دریافتی‌ها می‌باشد که از طرف اداره دارایی زیر سوال می‌روند. در ایران به دلیل راننده محور بودن رانندگان مبلغ کرایه را طی کرده و از صاحب کالا دریافت می‌کنند و یا اینکه درخواست کارنه تیر و CMR می‌کنند. در برخی مواقع رانندگان مبلغ توافق شده در قرارداد شرکت را قبول نمی‌کنند و مدیرعامل مجبور می‌شود از سودی که در قرارداد برای خود داشت به راننده پرداخت کند. برخلاف پایانه‌های داخلی، در این حوزه امکان نرخ گذاری وجود ندارد. این موضوع به شرکت‌های حمل و نقل مربوط نمی‌باشد. بلکه مربوط به وزارت راه می‌باشد.

علی اکبر ذاکری شجاعی؛ رئیس انجمن حمل و نقل بین‌المللی استان: اداره دارایی به نسبت مدل، تناژ و ظرفیت کامیون‌ها از آن‌ها مالیات اخذ می‌کند. در این خصوص مشکلی نداریم و ما خود را موظف به پرداخت مالیات می‌دانیم. مشکل اینجاست که اداره دارایی و وزارت راه و ترابری پایانه‌های کشور نمی‌توانند درآمدهای ما را تعیین کنند. لحاظ کردن تراکنش مالی ظلم بزرگی در حق کشور می‌باشد و همه برای تراکنش‌های مالی خود از حساب دیگران و یا از وجه نقد استفاده می‌کنند. کرایه‌های حمل ما ۵۰۰ میلیون تومان می‌باشند و برای تراکنش‌های روزانه بیشتر از ۱۰۰ میلیون تومان مجاز نمی‌باشیم. وصول چک‌ها باید کمتر از ۲۰۰ میلیون تومان باشد. در حالی که در صنف ما هیچ‌کدام از این موارد شدنی نیست و برای ما مشکل ساز شده است. اگر اداره دارایی تعیین کند که به فرض ۵ درصد کل مبلغ کرایه واریز به حساب مشمول مالیات خواهد بود، ما نیز به رانندگان اعلام می‌کنیم که کرایه را به حساب شخصی راننده که اسناد حمل نیز به نام وی می‌باشد، واریز کرده و نام و کد ملی راننده را همراه با مقدار مبلغ پرداختی در سیستم ثبت خواهیم کرد. این موضوع باید شفاف سازی شود. رویه اشتباه باعث متضرر شدن تمام صنوف می‌شود و باید اصلاح شود.

سیدمحمد امیرمیران؛ دبیر انجمن کارگزاران گمرکی استان: در جلسه گذشته، قرار بر این شد تا در خصوص موضوع ۸ در هزار (حق العمل کاری درآمد برای واردات)، از استان‌های دیگر استعلام صورت گیرد، چون در بعضی از استان‌ها یک در هزار نیز می‌باشد. آیا این استعلام صورت گرفته است؟ پاسخ این استعلام را به ما اعلام کنید.

تا زمانی که بحث دلالت حذف نگردد، این مشکلات در تمام صنفاها وجود خواهد داشت. طبق ماده ۱۲۹ قانون فردی می‌تواند اقدام به ترخیص کند که دارای پروانه رسمی کارگزاری از گمرک ایران باشد. ولی سامانه‌ای به نام EPL تعریف شده است که احراز هویت در آن سامانه حذف شده و همه می‌توانند ادعا داشته باشند که صاحب کالا می‌باشند.

مهرداد ایرانی اصل؛ عضو کارگزاران گمرکی استان: سنگ اندازی اداره داری برای ما مشکل ساز شده و با دستور قاضی مانع از فعالیت همکاران ما می‌شوند. این معضل کلی می‌باشد و اخیراً اداره اردبیل نیز به این کار اقدام می‌کند. تراکنش‌ها یکی از مشکلات اساسی می‌باشد. متاسفانه شغل ما برای امور مالیاتی شناخته شده نمی‌باشد.

اموران امور مالیاتی باید از تفاوت ماده ۱۲۸ و ماده ۳۵۷ تجاری اطلاع داشته باشند. ولی متاسفانه اینطور نیست. شما ما را به عنوان حق العمل کار می‌شناسید. تا سال ۹۰ در قانون تجارت نام حق العمل کار را به کار رفته بود. ولی از سال ۹۰ به بعد این نام حذف شد. طبق ماده (۱۲۸)، ما به وکالت از طرف صاحبان کالا فعالیت می‌کنیم. یعنی وکیل تجاری هستیم. اگر این تفاوت قائل شود صنف ما نجات خواهد یافت.

سیدمحمد امیرمیران؛ دبیر انجمن کارگزاران گمرکی استان: اینتا کد صنف ما از ۳۰ درصد به ۳۵ درصد افزایش یافته است و در این خصوص نیز معترض می‌باشیم.

نسیم اصلانی‌نیا؛ کارشناس اداره کل امور اقتصاد و دارایی: رسالت امور مالیاتی جلوگیری از فرار مالیاتی است. اینتا کد طوری تعیین می‌شود که مودی موظف به ارائه اسناد و مدارک شود. به نظرم پیشنهاد کاهش اینتا کد را قبول نکنند و دلیل زیاد بودن آن، ارائه اسناد و مدارک صحیح به امور مالیاتی می‌باشد.

علی ملکی؛ رئیس اداره امور مالیاتی: مشخصات ثبت شده در سامانه، ماده ۱۶۹ و دفاتر ارائه شده به ما، قابل قبول می‌باشد. اگر از مودیان حوزه شما این موارد را در سال ۱۴۰۱ رعایت کرده باشند، به ما اطلاع دهید تا رسیدگی کنیم. ولی این کار حتی تا حد ۷۰ یا ۸۰ درصد نیز اجرایی نشده است. ضرائب قابل تعدیل می‌باشد و ماه جاری زمان تعیین آن می‌باشد. حتماً پیگیر موضوع باشید.

بهروز عالیزاده؛ رئیس گروه مالیاتی: تنها راه حل مشکل شما ارائه اسناد و مدارک است. تراکنش شامل شخص حقیقی می‌باشد و هیچکس نخواهد توانست درصد سود درآمد شما را تعیین کند. سال گذشته همان رقمی را که در اظهارنامه اعلام شده بود قبول کردیم و درآمدی از بابت فروش، اضافه نکردیم. یا قراردادها باید طوری باشد که حق العمل کاری حق الزحمه و درصد مشخص باشد تا درآمد محسوب شود. ولی چون پیمانکاری محسوب می‌شود و کل مبلغ به حساب شما واریز می‌شود و باید هزینه‌ها کسر شود تا سود شما مشخص گردد؛ پس ضرری که متوجه شما می‌شود از بخش هزینه‌ها می‌باشد. همانطور که خودتان نیز فرمودید اگر از راننده، کد ملی اخذ کرده و مبلغ کرایه به طور مستقیم به حساب راننده واریز گردد، هزینه‌های شما مستند خواهد شد که در این صورت حتی اگر سود شما یک درصد نیز باشد ما موظف به تایید آن می‌باشیم.

صمد بهروزی؛ حسابرسی ارشد مالیاتی: همانطور که در بحث کارنه تیر و CMR جلسه قبل، رقمی را توافق کردیم و تعدادی از شرکت‌ها معترض آن بوده و اعلام کردند که قادر به اخذ آن مبلغ نمی‌باشند و رقم توافق شده را قبول نکردند، در صورت توافق درصد مشخص نیز، همچنان شرکت‌هایی مخالف آن خواهند بود.

نسرین درخشانی، مسئول دبیرخانه شورای گفتگوی استان: دو موضوع در صحبت‌ها طرح شد تعیین درصدی از درآمد به عنوان مالیات و بالا بودن ضرایب اعمالی که به نظر بنده مشکلات تعیین درصد برای محاسبه مالیات راهگشا نخواهد بود. چرا که ساز و کاری برای تعیین درآمد واقعی این شرکت‌ها وجود ندارد که درصدی به عنوان مالیات پرداخت شود. به نظر می‌رسد قبل از تعیین درصد، در وهله اول بایستی سازکاری برای تعیین درآمد واقعی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و تفکیک درآمد راننده از این شرکت‌ها تدوین گردد و مالیات بر اساس درآمد واقعی محاسبه گردد. از این رو جلسه دیگری برای ارائه راهکار تشکیل خواهد شد.

دومین جلسه کارگروه دبیرخانه شورای استان با حضور نمایندگان از انجمن حمل نقل استان به منظور جمع بندی و ارائه راهکار در تاریخ ۱۴۰۲/۰۶/۰۹ در محل اتاق تبریز برگزار گردید.

در این نشست موضوعات بالا بودن ضرایب مالیاتی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، وجود واسطه‌هایی که در این حوزه فعالیت می‌کنند و امور مالیاتی بعنوان مودی نمی‌شناسد و اعمال سلیقه در بررسی دفاتر و عدم تایید پرداختی‌های دفاتر این شرکت‌ها از سوی امور مالیاتی و تعدیل نرخ مالیات شرکت‌های حمل و نقل مطرح شد.



<p>همچنین طرح موضوع ضمانت اجرایی توافقات صورت گرفته در کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز در جلسه اصلی شورا یکی از درخواست های این حوزه بود که مقرر گردید در اولین نشست شورا به همراه پیشنهادات دیگر در این جلسه طرح موضوع گردد.</p>	
<p>۱. به منظور ضمانت اجرای توافقات انجام شده در نشست کمیسیون حمل و نقل، گمرک و لجستیک اتاق تبریز در مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۱۵ پیشنهاد می گردد: تفاهمنامه ای بین اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تبریز و اداره ۱۳۴۹ اداره کل مالیاتی به شرح ذیل امضاء گردد:</p> <p>- از بابت درآمد حاصله هر جلد کارنه تیر ۶ برگی؛ ماخذ محاسبه درآمد مشمول مالیات، مبلغ ۷.۰۰۰.۰۰۰ ریال (هفتصد هزار تومان) بعنوان کارمزد فروش کارنه تیر با اعمال ضریب مربوطه در اینتا کد اخذ گردد.</p> <p>- از بابت درآمد حاصله هر جلد کارنه تیر ۱۴ و ۱۶ برگی؛ ماخذ محاسبه درآمد مشمول مالیات، مبلغ ۱۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (یک میلیون تومان) بعنوان کارمزد فروش کارنه تیر با اعمال ضریب مربوطه در اینتا کد اخذ گردد.</p> <p>- از بابت هر شماره سریال راهنما CMR؛ ماخذ محاسبه درآمد مشمول مالیات برابر با ۵.۰۰۰.۰۰۰ ریال (پانصد هزار تومان) اخذ گردد.</p> <p>- از بابت رویه ورود موقت در خصوص ناوگان خارجی که توسط شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران وارد کشور می گردند، بابت هر دستگاه ناوگان که بطور موقت وارد کشور می گردد، مبلغ ۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال (سیصد هزار تومان) درآمد منظور شده و در اسناد مالی ثبت و اظهار گردد و پس از کسر هزینه (۷۵٪) و باقیمانده (۲۵٪) بعنوان درآمد مشمول مالیات خواهد بود که با ضریب ۲۸٪ مالیات مطالبه خواهد شد.</p> <p>۲. اجرای کامل بخشنامه شماره بخشنامه شماره ۲۰۵/۴۵۳۰۷/د مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ سازمان امور مالیاتی کشور که اشعار می دارد: مبنای رسیدگی پرونده ها مودیان در خصوص تراکنش های بانکی اظهارات مکتوب مودیان است؛ مگر اسناد و مدارکی مثبتی دال بر خلاف اظهارات مودی بدست آید.</p> <p>۳. به منظور جلوگیری از عدم رعایت عدالت در دریافت مالیات از سوی تمامی اقشار جامعه که یک وظیفه ذاتی می باشد، پیشنهاد می گردد: اداره کل مالیاتی واسطه هایی که در حوزه حمل و نقل بین المللی فعالیت می نمایند با معرفی شرکت های حمل و نقل بین المللی بعنوان مودی شناخته و مالیات مربوط به فعالیت شان را اخذ نماید.</p> <p>۴. با عنایت به شرایط اقتصادی ناشی از تورم و نوسانات ارز پیشنهاد می گردد: مجمع نمایندگان استان در خصوص بازنگری نرخ ۲۵ درصد مالیات شرکت های حقوقی موضوع ماده (۱۰۵) قانون مالیات های مستقیم در قانون بودجه سال ۱۴۰۳ اقدام لازم بعمل آورد.</p>	<p>پیشنهادات</p>
<p>۱. قانون مالیات های مستقیم با آخرین اصلاحات؛ ۲. بخشنامه شماره ۲۰۵/۴۵۳۰۷/د مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۳ سازمان امور مالیاتی کشور.</p>	<p>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</p>