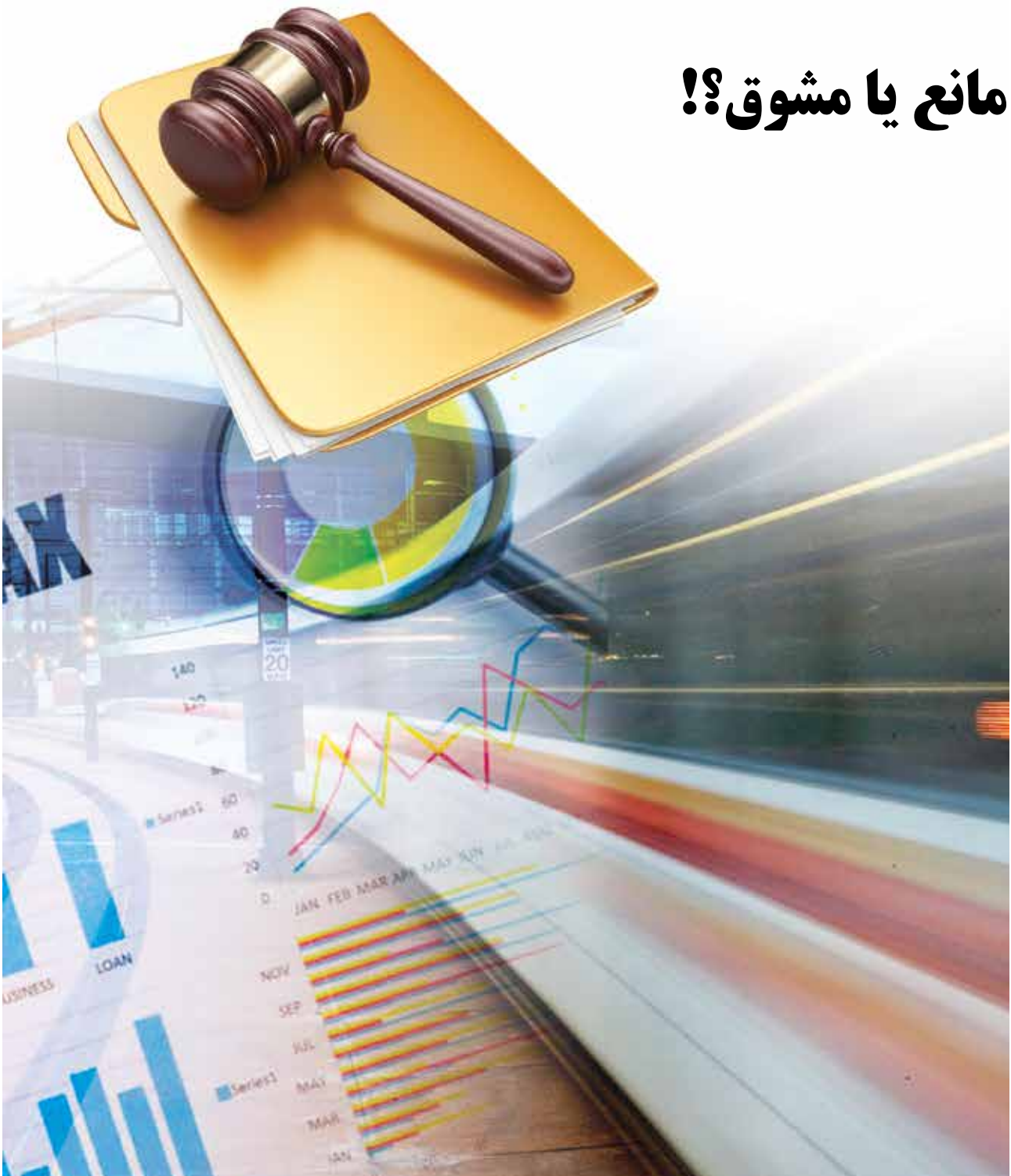


## مانع یا مشوق؟!



مصوب شده است:  
مالیات بر ارزش افزوده‌ی خدمات حمل‌ونقل ریلی، علاوه بر معافیت‌های مذکور در بند «۱۲» ماده‌ی (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده، با نرخ صفر محاسبه خواهد شد.»  
مطابق ماده‌ی مذکور، مقرر بود با کاهش بهای تمام شده‌ی خدمات حمل بار ریلی، موجبات تشویق صاحبان کالا

سبحان نظری  
رئیس هیئت مدیره انجمن



یکی از مهم‌ترین قوانین حامی حمل‌ونقل ریلی، معافیت این بخش از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده است که ذیل بند «ب» ماده‌ی (۵۲) قانون برنامه‌ی ششم توسعه به این شرح

گذشته، راه‌آهن با محاسبه و پذیرش ضمنی احتساب مالیات بر ارزش افزوده برای اجاره‌ی لکوموتیو از بخش خصوصی از ابتدای سال ۱۴۰۲ موافقت کرد تا بتواند زمینه را برای اخذ و سپس پرداخت مالیات مورد نظر آماده کند. از طرفی دیگر؛ با توجه به اقدامات سازمان امور مالیاتی در اخذ مالیات بر ارزش افزوده از شرکت‌های مالک لکوموتیو از ابتدای سال ۱۳۹۶ (از زمان اعمال قانون احکام برنامه‌ی ششم توسعه، وفق بند «ب» ماده‌ی (۵۲)، شرکت راه‌آهن اقدام به صدور صورتحساب برای وصول هزینه‌ی فوق از شرکت‌های حمل‌ونقل بار و مالکین واگن‌های باری کرده است که این امر باتوجه به غیرقابل وصول بودن این هزینه از صاحبان کالاهای حمل شده در دوران ۶ ساله‌ی گذشته (به‌دلیل اتمام قراردادهای سالیان گذشته)، موجب وارد آمدن خسارات هنگفتی به این شرکت‌ها می‌شود و این شرکت‌ها نیز فعلاً زیر بار پرداخت چنین هزینه‌ای نرفته‌اند.

از آنجا که سرمایه‌گذاری در بخش ریلی متضمن صرف هزینه‌های هنگفتی است و عملاً دولت توانایی اجرای اینگونه سرمایه‌گذاری‌ها را به دلیل محدودیت‌های بودجه‌ای ندارد و از طرفی سودآوری این بخش برای سرمایه‌گذاری از عوامل مهم تشویق بخش غیردولتی تلقی می‌شود و با عنایت به این که عمده‌ی هزینه‌های سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی ناشی از تهیه و تأمین ناوگان (شامل واگن و لکوموتیو) است و خرید یا تهیه‌ی این تجهیزات اعم از داخلی یا وارداتی، مشمول ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده (علاوه بر حقوق و عوارض گمرکی) می‌شود و به دلایل فوق چون ارائه‌ی خدمات حمل‌ونقل ریلی مشمول معافیت مالیات و عوارض ارزش افزوده است، فلذا بهای تمام شده‌ی خدمات مذکور برای ارائه‌دهندگان این‌گونه خدمات (شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی موضوع قانون دسترسی آزاد به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور) افزایش یافته و عملاً موجب کاهش سوددهی سرمایه‌گذاری در این بخش و دفع صاحبان سرمایه از موضوع سرمایه‌گذاری یا توسعه‌ی ناوگان ریلی می‌شود.

با عنایت به دلایل ذکر شده و به‌منظور تشویق و توسعه‌ی سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در صنعت حمل‌ونقل ریلی و افزایش کارایی و صرفه‌جویی در انرژی و کاهش خطرات انسانی و افزایش ایمنی حمل‌ونقل، پیشنهادهای زیر برای درج در قانون برنامه‌ی هفتم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی جمهوری اسلامی ایران یا به عنوان لایحه یا طرح جداگانه تهیه و به مسؤولین مرتبط تسلیم شده است:

**پیشنهاد اول:** معافیت خدمات حمل‌ونقل ریلی از مالیات و عوارض ارزش افزوده‌ی موضوع بند «۱۳» جزء «ب» ماده‌ی (۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده، مصوب ۱۴۰۰/۳/۲ (قانون دائمی) همانند خدمات حمل‌ونقل هوایی حذف شود.

**پیشنهاد دوم:** در حکم تبصره‌ی «۴» ماده‌ی (۸) قانون مالیات بر ارزش افزوده، مصوب ۱۴۰۰/۳/۲ (قانون دائمی) مالیات و عوارض تأمین، تهیه و خرید تجهیزات ناوگان حمل‌ونقل ریلی به‌وسیله‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی (اعم از واگن، لکوموتیو و سایر تجهیزات مورد استفاده) اضافه شود.

**پیشنهاد سوم:** حکم موضوع بند «الف» ماده‌ی (۵۲) قانون برنامه‌ی ششم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در لایحه‌ی برنامه‌ی هفتم تنفیذ شود.

(علی‌الخصوص بخش‌های معدن، فولاد، پتروشیمی و کشاورزی) به استفاده از خدمات این حوزه و افزایش حاشیه‌ی سود اقتصادی برای فعالان بخش ریلی فراهم آید. اما متأسفانه بنا بر بخشنامه‌ی اردیبهشت‌ماه سال ۱۴۰۰ سازمان امور مالیاتی، مبالغی که سرمایه‌گذاران و ارائه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل ریلی بار بابت مالیات ارزش افزوده در هنگام خرید کالا و نهاده‌های منتج به حمل بار ریلی پرداخت کرده‌اند، قابل استرداد نیست.

از ابتدای اجرای قانون برنامه‌ی ششم توسعه، عمده‌ی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی با امید به بهبود شرایط این حوزه و توسعه‌ی خدمات خود، سرمایه‌گذاری هنگفتی در خرید ناوگان شامل؛ بیش از ۸۶۰۰ دستگاه انواع واگن باری، لکوموتیو باری، انواع ماشین‌آلات تخلیه و بارگیری و ... انجام داده‌اند. به همین دلیل و بر مبنای معافیت مذکور، مبالغ قابل توجهی را به‌عنوان اعتبار مالیاتی از سازمان امور مالیاتی بستانکار شده‌اند که به دلیل تفسیر شاذ از قانون معافیت حمل ریلی، بنا شده مبالغی بابت ارزش افزوده دریافت نکنند و علی‌رغم درخواست‌هایی که تاکنون بابت استرداد به سازمان امور مالیاتی ارائه داشته‌اند، طبق گفته‌ی مسؤولان سازمان مذکور، امکان استرداد این مبالغ میسر نیست. این در شرایطی است که در ۵ سال گذشته بیش از ۱۱ هزار میلیارد تومان هزینه، صرفاً بابت خرید ناوگان نو از سوی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی پرداخت شده که معادل کل ۲۰ سال گذشته بوده است و با اعمال این تفسیر، زیان قابل ملاحظه‌ای در صورت‌های مالی این شرکت‌ها به ثبت خواهد رسید و این به منزله‌ی ورشکستگی تقریبی کلیت بخش حمل بار ریلی کشور است. جای بسی تأسف است در سالی که با درایت مقام معظم رهبری به شعار «مهار تورم و رشد تولید» مزین شده است، نه‌تنها از سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ریلی، که از راهبردهای اصلی نظام در اسناد بالادستی نیز پشتیبانی و مانع‌زدایی نشده، بلکه مانع تازه‌ای نیز بر سر راه توسعه‌ی این بخش زیربنایی اقتصاد کشور ایجاد شده است. این درحالی است که هدف قانون‌گذار از وضع این قانون، افزایش جذابیت حمل ریلی از منظر مشتریان و هم‌زمان، افزایش جذابیت سرمایه‌گذاری در این صنعت است که بر اساس این تفسیر و به‌دلیل افزایش ۹ درصدی بهای تمام شده‌ی خدمات حمل بار ریلی بدون مابه‌ازای درآمدی در یک دوران چندساله، به ضد توسعه‌ی بخش ریلی بدل شده است.

از طرفی دیگر؛ با عنایت به تصویب قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده در تیر سال ۱۴۰۰ به استناد بند «۱۳» ردیف «ب» ماده‌ی (۹) قانون مذکور، خدمات حمل‌ونقل، اعم از بار و مسافر، درون‌شهری و برون‌شهری و بین‌المللی، جاده‌ای و ریلی از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف شده‌اند. سوابق موجود حاکی از آن است که از ابتدا و در طول برنامه‌ی ششم توسعه، شرکت راه‌آهن ج.ا.ا. با تفسیر موسع عنوان خدمات، از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده‌ی قراردادهای اجاره لکوموتیوهای بخش خصوصی خودداری کرده است. در این راستا علی‌رغم مکاتبات متعدد شرکت‌های بخش خصوصی و پاسخ‌های رئیس محترم سازمان امور مالیاتی و تأکید بر شمول معافیت صرفاً بر روی خدمات حمل‌ونقل، آخر الامر پس از طرح تقاضای راه‌آهن و تأیید اکثریت اعضای محترم شورای مالیاتی در شهریورماه سال