



شناسه	مقررات - رویه اجرایی - دستور جلسه شماره (۱)	تاریخ	۱۴۰۰/۱۱/۲۵
عنوان	بررسی افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا از ۴٪ به ۹٪		
مرجع طرح	شوراهای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان سمنان، خراسان جنوبی، کرمان، خوزستان، خراسان شمالی و البرز		
شرح دستور	<p>به موجب بند (الف) ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور، "به منظور تأمین منابع مورد نیاز جهت توسعه و نگهداری و بهره برداری امور حمل و نقل جاده ای، به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای اجازه داده می شود از جابه جایی کالا و مسافر در جاده های کشور به استثنای جاده های روستایی و عشایری براساس تن - کیلومتر و نفر - کیلومتر با پیشنهاد مجمع عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و با تصویب شورای اقتصاد عوارض وصول نماید." همچنین براساس بند (ب) همان ماده میزان وصول عوارض هر تن - کیلومتر حمل و نقل کالا در داخل کشور از شرکت های حمل و نقل بین المللی که مبادرت به حمل و نقل کالای عبوری و ترانزیت خارجی می کنند با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و تصویب شورای اقتصاد تعیین می شود.</p> <p>لذا شورای اقتصاد در جلسه مورخ ۱۴۰۰/۰۷/۱۲ درخواست شماره ۱۸۳۴۰/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۱۵ و نامه شماره ۷۱۶۲۸/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۸ وزارت راه و شهرسازی در خصوص افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا را بررسی نمود و این نرخ را از ۴ درصد به ۹ درصد افزایش داد. (بخشنامه شماره ۳۶۱۸۳۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۱ سازمان برنامه و بودجه)</p> <p>این مصوبه براساس بخشنامه شماره ۱۵۴۵۴۵/۷۴ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۷ وزارت راه و شهرسازی از تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۲ اجرایی شده است.</p> <p>در این ارتباط نماینده سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در جلسه کارگروه تخصصی شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۱۶ اذعان داشت پس از حذف اخذ مالیات بر ارزش افزوده از حمل کالا و معافیت مالیاتی بر مبنای بند (۱۳) ماده (۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده ابلاغی ۱۴۰۰، پیشنهاد افزایش عوارض جا به جایی از سوی وزارت راه و شهرسازی به شورای اقتصاد ارائه شده است. لذا تا پیش از این؛ شرکت های حمل و نقل و رانندگان مکلف به پرداخت ۴٪ عوارض بعلاوه ۹٪ مالیات بر ارزش افزوده بودند (حدوداً ۱۳٪ جمع کل)، در صورتی که با مصوبه اخیر شورای اقتصاد این رقم به یک عوارض ۹٪ کاهش یافته است.</p> <p>در مقابل فعالان بخش خصوصی بر این باورند که افزایش عوارض حمل کالا به دلیل حذف مالیات ارزش افزوده یک نقض غرض فاحش و بی اثر نمودن نیت قانون گذار در حذف مالیات ارزش افزوده می باشد که موجب بی اعتمادی عمومی فعالان بخش خصوصی به حاکمیت می گردد. همچنین مالیات ارزش افزوده که قبل از اصلاح قانون اخیرالتصویب اخذ می گردید، ۹٪ از سهم کارمزد دریافتی شرکت های باربری (و نه از کل مبلغ بارنامه) بوده است. لیکن عوارض جابه جایی کالا از کل مبلغ بارنامه اخذ می شود. ضمن آنکه اکثریت غالب حمل کالا در کشور توسط کامیون های خود مالک انجام می شود که مشمول مالیات ارزش افزوده نیستند.</p> <p>لازم به ذکر است مالیات بر ارزش افزوده برای مودیان به عنوان اعتبار مالیاتی لحاظ می گردد و از نظر حسابداری یک سرفصل جدا از هزینه حمل کالا دارد، لیکن عوارض جاده ای بعنوان هزینه بدون برگشت پرداخت می شود و لذا افزایش عوارض به معنای افزایش مستقیم کرایه حمل و بهای تمام شده کالا می باشد و استناد وزارت راه و شهرسازی در این خصوص مورد قبول نیست.</p>		
ایرادات و مشکلات مطروحه	<p>۱. به گفته نماینده وزارت راه و شهرسازی در جلسه کارگروه تخصصی شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی، تحلیل های آثار توری و اقتصادی افزایش عوارض جابه جایی کالا در جاده های کشور، براساس جدول داده ستانده ای است که از وزارت امور اقتصادی و دارایی دریافت نموده اند، در صورتی که نماینده وزارت امور اقتصادی و دارایی این مطلب را رد نمود. بنابراین می بایستی شفافیت در تحلیل های اقتصادی و آثار توری این پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و مصوبه شورای اقتصاد ارائه گردد.</p>		



<p>۲. افزایش عوارض جابه جایی کالا می بایستی به صورت متناسب، تدریجی و پلکانی صورت گیرد.</p> <p>۳. هزینه حمل و نقل در ایران چند برابر هزینه حمل و نقل در سایر کشورها می باشد و این افزایش اثر مستقیم بر همه حوزه های اقتصادی دارد.</p> <p>۴. هزینه حمل و نقل بخش قابل توجهی از قیمت تمام شده کالا و عرضه آن را در بر می گیرد و بر روی CPI (شاخص قیمت مصرف کننده) بسیار موثر خواهد بود. لذا افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا قطعاً اثرات منفی بر مصرف کننده خواهد داشت و با بروز تبعات جانبی به ویژه از جنبه روانی بر بازار، منتج به تعمیق رکود حاکم بر فضای کسب و کار کشور می شود.</p> <p>۵. با توجه به شرایط قراردادی حمل بار در کشور، اجرایی شدن این مصوبه سبب عدم وجود نقدینگی شرکت های حمل و نقل در پرداخت عوارض و شکل گیری رقابت های ناسالم در حوزه حمل و نقل جاده ای خواهد شد.</p> <p>۶. به تبع افزایش قیمت کالاها و خدمات، مشکلاتی در چرخه توزیع کالاهای اساسی نهاده های دامی، مواد غذایی و سایر اقلام به وجود می آید و ممکن است بسیاری از راننده ها از جابه جایی کالاها، امتناع نمایند که در نتیجه، مصرف کنندگان دچار زیان می شوند.</p> <p>۷. تردد کامیون های فاقد بارنامه افزایش می یابد که این موضوع خود مشکلاتی را در بردارد. از جمله در صورت تصادفات جاده ای به دلیل نبودن بارنامه، بیمه به کالا تعلق نخواهد گرفت و موجبات گرفتاری صاحب کالا و صاحب کامیون و رانندگان می شود.</p> <p>۸. بارنامه های صوری با نرخ کرایه کمتر از نرخ واقعی جایگزین بارنامه های واقعی می شود که این امر منجر به حق کمیسیون های پایین تر و هزینه کمتر عوارض می شود و در نتیجه درآمدهای واقعی به سازمان امور مالیاتی اعلام نمی شود.</p> <p>۹. به دلیل نقص در سامانه حمل و نقل کالا وزارت راه و شهرسازی، امکان باطل کردن بارنامه های کنسل شده در سامانه وجود ندارد که سبب ایجاد مغایرت بین درآمد واقعی موسسات حمل و نقل و درآمد ثبت شده در سامانه می شود؛ در نتیجه می بایستی عوارض و مالیات بیشتری از طرف شرکت های حمل و نقل پرداخت شود.</p> <p>۱۰. طبق قانون مالیات بر ارزش افزوده قبلی ۹٪ مالیات اخذ شده از حمل کالا به خزانه واریز می شده و بخشی از آن نیز سهم مربوط به شهرداری بوده و تخصیص آن ارتباطی به وزارت راه و شهرسازی نداشته است؛ لیکن عوارض جابه جایی کالا مستقیم به وزارت راه و شهرسازی داده می شود.</p>	
<p>موضوع در کارگروه تخصصی شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۱۶ و با حضور نمایندگانی از اتاق ایران، اتاق تعاون، اتاق اصناف، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، وزارت اقتصاد، سازمان برنامه و بودجه کشور، انجمن صنفی کارفرمایان موسسات و شرکت های حمل و نقل کالای برون شهری تهران و حومه، کانون سراسری انجمن های صنفی کارفرمایی کامیون داران کشور، انجمن صنفی رانندگان حمل کالای کشور و شوراهای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان های خراسان جنوبی، سمنان، و تهران بررسی شد. در نهایت با توجه به اینکه موضع بخش خصوصی در مورد این افزایش نرخ تقریباً دو برابری عوارض حمل کالا مشخص بوده و با اجرایی شدن این مصوبه مخالف می باشند، همچنین توجیهات وزارت راه و شهرسازی در مورد حذف مالیات بر ارزش افزوده حمل کالا را از نظر حسابداری یک سرفصل جدا از هزینه حمل کالا می دانند، مقرر شد از وزارت اقتصاد درخواست شود، مستندات بیشتری از جمله جداول داده-ستانده را در اختیار دبیرخانه شورای گفت و گو قرار دهد، تا اگر نیاز به تغییر در این مصوبه باشد، قبل از اجرایی شدن آن اقدامات لازم صورت بگیرد و اتاق ایران مواضع خود را در مورد این موضوع اعلام نماید.</p> <p><b>اهم نظرات دستگاه های اجرایی حاضر در جلسه کارگروه به شرح ذیل است:</b></p> <p><b>نماینده وزارت راه و شهرسازی</b></p> <p>آقای تیموری، معاون برنامه ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای: آنچه که از مصوبه شورای اقتصاد استنتاج شده است با واقعیت مغایرت دارد، مجمع عمومی سازمان راهداری متشکل از وزیر محترم اقتصاد، رئیس محترم سازمان برنامه و بودجه کشور، و وزیر محترم راه و شهرسازی، افزایش نرخ عوارض حمل کالا بر اساس تن- کیلومتر از ۴ درصد به ۵ درصد را طبق بند</p>	<p>جمع بندی جلسه کارگروه تخصصی</p>



(الف) ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور تصویب کردند. در تاریخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۸ آقای رستم قاسمی وزیر محترم راه و شهرسازی طی نامه شماره ۷۱۶۲۸/۱۰۰/۰۲ به آقای دکتر میر کاظمی رئیس محترم سازمان برنامه و بودجه پیشنهاد مندرج در نامه شماره ۱۵۷۶۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۱۸ (پیشنهاد افزایش نرخ عوارض حمل کالا از ۴ به ۵ درصد) را از ۴ به ۹ درصد اصلاح کردند. بنابراین شورای اقتصاد پیشنهاد افزایش نرخ عوارض حمل کالا از ۴ به ۹ درصد را ملاک عمل قرار داده است. در دولت قبل پیشنهاد افزایش نرخ از ۴ به ۵ درصد بود اما در اردیبهشت ماه و با اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده که منجر به معافیت حمل کالا از ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده شد، وزیر محترم راه و شهرسازی دستور توقف افزایش نرخ عوارض از ۴ به ۵ درصد را صادر کرد و مقرر شد تا مشخص شدن تکلیف نهایی اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده، اقدامی در خصوص افزایش نرخ عوارض حمل کالا با پیشنهاد اولیه صورت نپذیرد. پس از تصویب پیشنهاد دوم راه و شهرسازی، مقرر شد از تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۲ این مصوبه اجرایی شود (افزایش نرخ عوارض از ۴ به ۹ درصد). ما با انجمن های صنفی کارفرمایی کارگری هم جلسه داشتیم، واقعیت این است که این افزایش نرخ عوارض، به نفع رانندگان خواهد بود، رانندگان یک عوارض پنهان دارند که باید پرداخت کنند، به طور مثال وقتی جاده خراب است منجر به افزایش سوخت و سایر مشکلات می شود. امروز ما در ناوگان کامیونی خود شرایط خوبی نداریم، بالای ۱۰۰ هزار کامیون داریم که از سن فرسودگی آن ها گذشته است، اگر بخواهیم در عرصه بین المللی حمل و نقل، رقابت کنیم یا حتی در بحث حمل و نقل داخلی امکانات رفاهی برای رانندگان فراهم کنیم، اعتبارات موجود کفاف نمی دهد و نیاز به اخذ عوارض حمل کالا داریم. در مورد بار توری این افزایش نرخ عوارض، کمیسیون تخصصی شورای اقتصاد گزارش مربوط به این موضوع را همراه جدول داده - ستانده به معاونت اقتصادی وزارت اقتصاد ارسال کرده است، در واقع اگر افزایش عوارضی باشد، به ازای هر درصد افزایش عوارض، ۱/۵ در ۱۰،۰۰۰ بار توری ایجاد خواهد کرد، این جداول را وزارت اقتصاد تهیه کرده است. سالانه ۵۰۰ میلیون تن کالا در کشور جابه جا می شود از این میزان ۴ درصد آن به وسیله کامیون های ملکی شرکتی جابه جا شده است که این کامیون ها قبلاً باید ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده پرداخت می کردند و ۴ درصد هم عوارض جاده ای، یعنی مجموعاً ۱۳ درصد پرداختی داشتند، اما با تصویب قانون جدید این ۱۳ درصد به ۹ درصد رسیده است یعنی کاهش هم داشته است. همچنین پولی که بابت ارزش افزوده گرفته می شد به خزانه دولت می رفت و به ما تعلق نمی گرفت، اما الان این ۹ درصد عوارض جاده ای مستقیم در سیستم حمل و نقل کشور و جهت بازسازی و بهبود راه ها و ناوگان حمل و نقل مصرف می شود. اگر به صورت تجمعی حساب کنیم، قبلاً به طور میانگین ۵،۴ درصد بارهای کشور ارزش افزوده پرداخت می کردند، بعلاوه ۴ درصد حق پایانه روی هم ۹،۴ درصد، اما الان با تصویب این قیمت فقط ۹ درصد پرداخت می کنند بنابراین بار توری ندارد.

#### نمایند سازمان برنامه و بودجه کشور

آقای نیکوفر جام، معاون دفتر حمل و نقل و ترابری سازمان برنامه و بودجه کشور: تا سال ۱۳۹۶ نرخ عوارض حمل کالا، ۳ درصد بوده است و در این سال معاون اول وقت ریاست جمهوری، پیشنهاد افزایش ۳ درصد به ۵ درصد را عنوان کردند که در نهایت شورای اقتصاد ۴ درصد را تایید نمود و از آن سال تا به امروز این نرخ، تغییری نداشته است. اردیبهشت ماه امسال، وزارت راه و شهرسازی پیشنهاد اولیه افزایش نرخ عوارض حمل کالا، از ۴ به ۵ درصد را مطرح کرد، همانطور که می دانید کمیسیون شورای اقتصاد دو وجه دارد، یک کمیسیون فرعی و دیگری کمیسیون اصلی با حضور معاون محترم اول ریاست جمهوری و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور، در کمیسیون اول تمام نمایندگان دستگاه های اجرایی حضور داشتند و کارهای کارشناسی بر روی پیشنهاد افزایش نرخ عوارض از ۴ به ۵ درصد انجام گرفت، در همین فاصله همانطور که آقای تیموری گفتند در تیر ماه اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده از طرف رئیس محترم مجلس مبنی بر معافیت مالیات بر ارزش افزوده جابه جایی کالا اعلام شد. تیر ماه پس از اصلاح قانون مذکور، وزارت راه و شهرسازی پیشنهاد دوم خود را مبنی بر افزایش نرخ عوارض حمل کالا از ۴ به ۹ درصد را مطرح نمود و این پیشنهاد تصویب شد. بهتر بود در نامه شماره ۳۶۱۸۳۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۱ آقای میر کاظمی به وزارت راه و شهرسازی، به بحث حذف ۹ درصد ارزش افزوده اشاره می شد.



نمایندة وزارت اقتصاد و دارایی	
<p>خانم اسد بیگی، نماینده وزارت امور اقتصادی و دارایی: صحبت‌های نماینده وزارت راه و شهرسازی مستند به جدول داده ستانده تهیه شده توسط این وزارت اقتصاد است، ولی بنده همین الان موضوع را با همکارانم در دفتر مدل سازی مطرح کردم و ایشان گفتند چنین چیزی نیست، مگر اینکه با متغیرهای خیلی زیاد بخواهیم تحلیل کنیم که تاکنون انجام نشده است. لازم به ذکر است انتظار نداریم خیلی اثر قابل توجهی بر روی شاخص‌های تورمی کشور در نتیجه این افزایش نرخ عوارض داشته باشیم، ولی طبیعتاً تبعاتی خواهد داشت. ما می دانیم که هزینه حمل و نقل هزینه قابل توجهی از قیمت تمام شده کالا و عرضه آن را در بر می گیرد و اثر قابل توجه ای هم بر روی CPI (شاخص قیمت مصرف کننده) و قیمتی که به دست مصرف کننده می رسد و هم در کشور مصرف گرای ما قطعاً اثرات روحی روانی خواهد داشت. در نتیجه یک افزایش کوچک قیمت حتی روی قیمت سوخت و به دنبال آن افزایش مداوم هزینه حمل را انتظار خواهیم داشت.</p>	
<p>۱. با توجه به اجرایی شدن مصوبه شورای اقتصاد به شماره ۳۶۱۸۳۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۱ مبنی بر افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا از ۴٪ به ۹٪ از تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۱۲، شورای اقتصاد دستور توقف اجرای این مصوبه را در اسرع وقت صادر و ابلاغ نماید. ۲. پیامدهای اقتصادی افزایش عوارض جابه جایی کالا از ۴٪ به ۹٪ مورد بررسی دقیق و کارشناسی دولت قرار گیرد و مجدداً در شورای اقتصاد مطرح گردد.</p>	<p><b>پیشنهاد دبیرخانه</b></p>
<p>۱. مصوبه شورای اقتصاد به شماره ۳۶۱۸۳۷ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۰۱ جهت ابلاغ افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا از ۴ درصد به ۹ درصد. ۲. نامه شماره ۱۴۰۰/۳/۲۵۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۲۵ شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان سمنان خطاب به شورای گفت و گوی ملی. ۳. نامه شماره ۱۴۰۰/۴۵۲/الف مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۰۳ شورای گفت و گوی دولت و بخش خصوصی استان خراسان جنوبی خطاب به شورای گفت و گوی ملی. ۴. نامه شماره ۷۱۶۲۸/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۱۵ وزارت راه و شهر سازی خطاب به سازمان برنامه و بودجه مبنی بر پیشنهاد افزایش عوارض جابه جایی کالا از ۴ درصد به ۹ درصد. ۵. نامه شماره ۲۷/۹۴۵۴/ص مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۲۷ به آقای دکتر سبحانیان معاون امور اقتصادی وزارت اقتصاد و دارایی جهت دریافت تحلیل های اقتصادی مرتبط صورت گرفته توسط آن وزارت خانه، ارسال گردید. ۶. نامه شماره ۱۰/۱/۹۷۷۸/ص مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۴ به آقای دکتر مخبر معاون اول رئیس جمهور جهت اعلام مخالفت اتاق بازرگانی ایران با اجرایی شدن این مصوبه ارسال گردید. ۷. نامه شماره ۱۲۱۳۶۲ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۷ دفتر معاون اول رییس جمهور خطاب به سازمان برنامه و بودجه مبنی بر بررسی نامه مخالفت اتاق بازرگانی ایران در خصوص افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا . ۸. بخشنامه شماره ۱۵۴۵۴۵/۷۴ مورخ ۱۴۰۰/۱۰/۰۷ وزارت راه و شهرسازی مبنی بر دستور اجرای افزایش نرخ عوارض جابه جایی کالا.</p>	<p><b>فهرست مستندات و مدارک پشتوانه</b></p>