



دستور جلسه شماره (۱)

عنوان: بررسی مشکلات حاصل از اعمال ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی در حوزه کسب و کار دریایی و بندری

مرجع طرح موضوع: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

زمان برگزاری جلسه: ۱۴۰۳/۱۲/۱۱

تعداد صفحات دستور جلسه: ۳

شرح موضوع:

با الزام ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات های مستقیم و تغییر رویکرد سازمان امور مالیاتی از سال ۱۳۹۳ در خصوص ثبت حسابداری صورتحساب های درآمدی و هزینه ای شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی، سازمان تامین اجتماعی به قسمت هزینه ای صورتحساب های صادره توسط سازمان بنادر و دریانوردی و اپراتورهای طرف قرارداد که در وجه شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی صادر گردیده بود ورود کرده و با مقاطعه کار قلمداد کردن مذکور موجب بروز مشکلاتی در این زمینه شده است. به طور کلی از دیدگاه و منظر حسابرسان موسسه حسابرسی سازمان تامین اجتماعی صورتحساب های صادره از سازمان بنادر و دریانوردی و اپراتورهای مستقر چه برای ورود و چه برای خروج کانتینر و کشتی از جنس خدمات می باشد، یعنی از نظر سازمان تامین اجتماعی کلیه صورتحساب های صادره از سمت اپراتورهای بندری و دریایی مشمول موضوع ماده ۳۸ تامین اجتماعی بوده و بایستی وفق مقررات موضوع ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی پس از کسر ۵ درصد از هر صورتحساب و در پایان قرارداد، آخرین مبلغ صورتحساب را به منظور اخذ مفاصاحساب از صادر کننده صورتحساب نگه داشته تا شرکت صادر کننده صورتحساب مفاصا حساب خود را پس از اخذ از سازمان تامین اجتماعی به منظور آزاد سازی وجوه به شرکت های کسر کننده و دریافت کننده صورتحساب، ارائه کند تا در نهایت جمع ۵ درصد مبالغ مکسوره به همراه صورتحساب آخر را جمع نماید. این در حالی است که فعالیت شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی به طور مستمر ادامه داشته و اتفاقی بر آن تا زمان تعطیلی قطعی شرکت متصور نیست.

ایرادات و مشکلات مطرحه:

❖ طبق قوانین مقاطعه کار ۲ به شخصی اطلاق می گردد که فعالیت آن مبتنی بر ۲ شرط الف) وجود قرارداد مکتوب و ب- در بازه زمانی شروع و خاتمه یک کار و فعالیت مشخصی انجام پذیرد. که این موضوع براساس ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی به صراحت به آن اشاره شده است. حال آنکه فعالیت اپراتورهای بندری و دریایی فاقد قرارداد و خدمت ارائه شده با طرفیت شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی از حالت مقاطعه کار خارج گردیده و مشمول این موضوع نمی گردد. در این خصوص در مجوزهای صادره از سمت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور حمل و نقل دریایی، ارتباط بین شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی با اپراتورهای بندری در حکم کارگزار سازمان بنادر و دریانوردی می باشند و هیچ یک از شروط مقاطعه کاری را شامل نمی گردد.

❖ براساس آخرین دستورالعمل تلخیص و تنقیح موضوع ماده ۴۷ تامین اجتماعی در صورت پرداخت هزینه تخلیه و بارگیری توسط صاحب

۱ ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات های مستقیم چه شرکتهای تخلیه و بارگیری در بنادر با ارائه اسناد و مدارک مثبت از جمله صورتحساب خدمات و قبوض (اصلاحی ۱۳۹۴/۳/۴) در فرآیند شفاف سازی فعالیت های اقتصادی و استقرار نظام یکپارچه اطلاعات مالیاتی و حقوقی در سازمان امور مالیاتی کشور ایجاد می شود. قائم مقام قانونی او و با مواردی نظیر اطلاعات مالی، پولی و اعتباری، معاملاتی، سرمایه ای و ملکی اشخاص حقیقی و حقوقی در سازمان امور مالیاتی کشور ایجاد می شود. قائم مقام قانونی او و با وزارتخانه ها، موسسات دولتی، شهرداری ها، موسسات وابسته به دولت و شهرداری ها، موسسات و نهادهای عمومی غیردولتی، نهادهای انقلاب اسلامی، بانکها و موسسات مالی و اعتباری، سازمان ثبت اسناد و املاک کشور و سایر اشخاص حقوقی اعم از دولتی و غیردولتی که اطلاعات مورد نیاز پایگاه فوق را در اختیار دارند یا به نحوی موجبات تحصیل درآمد و دارایی برای عملیات بازرگانی کشور در مناطق اقتصادی بندری بندرهای انجام می پذیرد سازمان امور مالیاتی کشور و نهادهای بندری و کشتیرانی و

۲ مطابق با ماده ۱۶۹ مکرر قانون مالیات های مستقیم و سایر مقررات مربوطه، مقتضای کارگزاران عملی تخلیه و بارگیری در قبال مزد یا بها و به مدت معین است انجام هرگونه عملی و یا فروش کالایی با شرایط مندرج در قرارداد یا پیمان یا صورت مجلس مناقصه در قبال مزد یا بها و به مدت معین است



- ❖ بر اساس قوانین سازمان تامین اجتماعی کلیه خدمات به ۲ طریق، "انجام خدمات در محل فعالیت کارفرما یا انجام خدمات در محل فعالیت مجری خدمات" به وقوع می پذیرد.
- در حالت اول به دلیل آنکه خدمات از طریق عقد قرارداد و مدت زمان وقوع مشمول موضوعات ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی بوده است، لیکن می بایست میزان مبلغ قرارداد بر اساس ضرایب متصور در قانون لحاظ گردد. مانند نصب تجهیزات در کارگاه های تولیدی توسط سازنده تجهیزات.
- در حالت دوم در خصوص انجام خدمات در محل فعالیت مجری، کارگاه به عنوان کارگاه ثابت در نظر گرفته شده و بر اساس قوانین سازمان تامین اجتماعی مشمول مفاصاحساب با نرخ صفر می باشد. مانند کارواشها، نمایندگی های خدمات پس از فروش خودرو.
- ❖ در خصوص عملیات پهلودهی کشتی ها در اسکله و تخلیه و بارگیری کالا از / به کشتی در بنادر به دلیل آنکه در اساسنامه و موضوع فعالیت شرکت ها به صراحت قید گردیده است فعالیت در اسکله و بنادر لیکن از این حیث مشمول این موضوع گردیده است. حال آنکه ماشین آلات، تجهیزات دریایی و زمین در اختیار تماماً با مالکیت سازمان بنادر و دریانوردی بوده و طبق تشریفات و مراحل قانونی طی عقد قرارداد با اپراتورها به عنوان بهره بردار دارای صلاحیت در اختیار اپراتور می باشد. که این موضوع در بازدید اخیر پرسنل ستادی سازمان تامین اجتماعی از اسکله شهید رجایی به واقع مشاهده گردیده است.
- ❖ کرایه حمل دریایی در مقوله واردات و صادرات کالا طبق قسمت نهم بند ۱-۲ آخرین دستورالعمل تلخیص و تنقیح موضوع ماده ۴۷ تامین اجتماعی و بخشنامه ۱۳۸۹۱/۹۹/۵۰۲۰ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۳ مدیرکل وصول حق بیمه وقت سازمان تامین اجتماعی به صراحت قید شده است که شرکت های حمل و نقل خارجی (کار در خارج از مرزهای کشور) جز موارد غیر مشمول می باشد ولیکن این موضوع در خصوص شرکت هایی که طرف معامله با شرکت های داخلی (گروه مجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) می باشند و از آنها صورتحساب کرایه حمل دریافت می کنند صدق نکرده و شرکت های گیرنده خدمت را مشمول مطالبه با نرخ ۷.۸ درصد می نماید.
- ❖ در خصوص حق توقف کانتینر در مقوله حمل و نقل شایان ذکر است این موضوع در صورتحساب های صادره توسط شرکت های کشتیرانی فاقد هرگونه خدمات انسانی که مشمول کسر حق بیمه باشد را شامل نبوده و فقط مربوط به اجاره مدت زمان تحویل کانتینرها به خریدار خدمت می باشد که این مدت می تواند شامل توقف فعالیت ترخیص کانتینر در گمرک به دلیل نقص مدارک وارد کننده و یا خروج کانتینر از محوطه بندر و توقف در مجموعه صاحب کالا می باشد. لیکن تاکید مجدداً می گردد این موضوع شامل هیچگونه خدمات انسانی مشمول کسر حق بیمه نمی باشد. لذا متأسفانه در سال ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ در زمان حسابرسی بیمه ای این موضوع از طریق درج در کاربرگ شماره ۳ مشمول کسر حق بیمه گردیده است.
- ❖ از سوی دیگر در راستای اقدامات سلبی سازمان تامین اجتماعی ناچاراً بعضی از شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی درصدد اعمال مفاد ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی به شرح ذخیره ۵ درصد صورتحساب های دریافتی از اپراتورها برآمده اند. ولی پس از انجام حسابرسی تامین اجتماعی موضوع ماده ۴۷ قانون تامین اجتماعی با نرخ های بین ۷.۸ تا ۱۶.۶۷ درصد مواجه شده که این تفاوت نرخ به عنوان ضرر متوجه آنها گشته است.

با توجه به مشکلات اقتصادی کشور در خصوص معضل بیکاری این زنگ خطر به صدا درآمده که در صورت عدم توقف این موضوع و مطالبه سازمان تامین اجتماعی از شرکت ها به اسناد ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی بار پرداخت حقوق کارکنان این شرکت ها از بخش خصوصی به بخش دولتی منتقل شده و عملاً فشار مضاعفی به اقتصاد کشور وارد می کند و نیز باید در نظر داشت تاکنون متضرر اصلی این ناکارآمدی حاکمیتی، بخش خصوصی بالاخص شرکت های کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی و متعاقباً پورت اپراتورها و محوطه داران بندری بوده اند که دیگر امکان تاب آوری این مشکلات را نخواهند داشت.

پیشنهادات:

۱. رفع کامل موضوع مقاطعه کاری در خصوص کلیه صورتحساب های صادره شرکت های اپراتور بندری و دریایی در وجه شرکت های



کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی، به طوری که این دسته از صورتحساب ها تا پایان فرآیند خدمات دهی که همان صاحب کالا می باشد مشمول این موضوع قرار نگیرد.

۲. اجرای کامل آخرین دستورالعمل تلخیص و تنقیح موضوع ماده ۴۷ تامین اجتماعی در صورت پرداخت هزینه تخلیه و بارگیری توسط صاحب و یا صاحبان کالا در وجه شرکت های تخلیه و بارگیری در بنادر با ارائه اسناد و مدارک مثبت از جمله صورتحساب خدمات و قبوض پرداختی در فرآیندهای حسابرسی سازمان تامین اجتماعی بر اساس مقررات مندرج در تبصره ماده ۱۴ آیین نامه اجرایی قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران که صاحب کالا شخص حقیقی و یا حقوقی و یا قائم مقام قانونی او و یا متصدی حمل است که مانیفست کالا یا قبض انبار تفکیکی و یا ظهنویس شده به نام او صادر شده است. که این موضوع با توجه به آنکه تمام عملیات در مناطق ویژه اقتصادی انجام می پذیرد.

۳. اطلاق کارگاه ثابت به کارگاه های محل فعالیت اپراتورهای دریایی و بندری در خصوص عملیات پهلودهی کشتی ها در اسکله و تخلیه و بارگیری کالا از به کشتی در بنادر به دلیل آنکه در اساسنامه و موضوع فعالیت شرکت ها به صراحت قید گردیده است. لذا فعالیت در اسکله ها و بنادر از این حیث مشمول این موضوع قرار گرفته است. مضاف بر اینکه ماشین آلات، تجهیزات دریایی و زمین در اختیار تماما با مالکیت سازمان بنادر و دریانوردی بوده و طبق تشریفات و مراحل قانونی طی عقد قرارداد با اپراتورها به عنوان بهره بردار دارای صلاحیت در اختیار اپراتور می باشد.

با توجه به اهمیت موضوع و درخواست انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، بررسی این موضوع در دستور کار کمیته حمایت از کسب و کار قرار گرفته است.