



شناسه	قانون - مقررات - رویه اجرایی (دستور جلسه شماره ۱)	تاریخ	۹۸/۰۵/۲۸
عنوان	بررسی مشکل مالیات مستقیم پروژه های عمرانی مشارکتی حوزه صنعت احداث تحت عنوان اخذ مالیات از سود مورد انتظار سرمایه گذار شرکت های موضوع قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع پولی و مالی کشور مصوب ۱۳۶۶		
مرجع طرح موضوع	گروه بین المللی آباد راهان پارس به عنوان عضو شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی		
شرح دستور	به دلیل کمبود منابع مالی دولتی طبق قوانین توسعه سال هاست که برای ایجاد زیرساخت های کشور از مدل مشارکت بخش عمومی و بخش خصوصی (PPP) استفاده می شود که لازم به ذکر است این نوع مشارکت در وزارت راه و شهرسازی به موجب قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع پولی و مالی کشور مصوب ۱۳۶۶ و آیین نامه اجرایی آن شروع شده و در سال های اخیر رو به گسترش است. (پیوست شماره ۱) طبق قانون مذکور سرمایه گذاران با احداث شرکت های احداث و بهره برداری آزادراه ها نسبت به سرمایه گذاری، می بایست به احداث و بهره برداری آزادراه مورد نظر اقدام و سپس از محل عوارض عبور، اصل سرمایه گذاری و سود مربوطه (که سود سپرده بانکی به علاوه چند درصد که معمولاً ۳ درصد است) را مستهلک نمایند؛ لیکن سرمایه گذاران در این مسیر از لحاظ مالیاتی با مشکلاتی در بخش مالیات های مستقیم به شرح ذیل مواجه هستند: طبق تبصره ۳ قانون احداث پروژه های عمرانی "هزینه های تمام شده (اعم از هزینه های مستقیم و بالاسری) اجرا و نگهداری پروژه به میزانی که مورد تایید حسابرس منتخب وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار گیرد جز هزینه قابل قبول مالیاتی شرکت سرمایه گذار از نقطه نظر مالیاتی محسوب خواهد شد." تا سال ۱۳۹۷، فی مابین فعالان در این حوزه و سازمان امور مالیاتی بر سر تفسیر هزینه های مستقیم و بالاسری اختلاف بود و میزان مالیاتی از شرکت های احداث و بهره برداری مبادرت به اخذ مالیات می نمودند که منجر به اعتراض فعالان گردید و پس از مکاتبات عدیده، هیأت وزیران مصوبه شماره ۱۴۷۹۹۷/ت ۵۴۲۷۷ هـ مورخ ۹۶/۱۱/۲۱ و دستورالعمل آن را به شماره ۱۸۹۷۶۴ مورخ ۹۷/۰۹/۱ ابلاغ نمود (پیوست های شماره ۲ و ۳) که طبق آن، ماده ۵۰ آیین نامه اجرایی قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور بدین شرح اصلاح گشت که: "هزینه های مستقیم و بالاسری موضوع تبصره ۳ قانون به شرح ذیل است: الف) بهای تمام شده احداث پروژه، ب) سود حاصل از سرمایه گذاری در دوران قبل از بهره برداری از پروژه، پ) هزینه های مربوط به نگهداری پروژه که به بهای تمام شده منظور می گردد، ث) سود حاصل از سرمایه گذاری در دوران بهره برداری تا تاریخ تحویل" در ادامه، مصوبه هیأت وزیران تنها مشکل شرکت های احداث را در تفسیر هزینه قابل قبول مالیاتی حل نمود اما مشکل سرمایه گذار را که در دفاتر او سود مورد انتظار ثبت شده است را حل نکرد، زیرا طبق قانون مشارکت ها که عوارض سالانه وصول می شود، ۷۵ درصد آن برای استهلاک اصل سرمایه و سود مورد انتظار است و شرکت های احداث می توانند ۲۵ درصد آن را هزینه نمایند و میزان مالیاتی با این استدلال که قانون مالیات های مستقیم ۲ بخش هزینه های قابل قبول مالیاتی و معافیت ها را دارد؛ معتقد هستند در مصوبه هیأت وزیران تنها به یک طرف آن یعنی هزینه های قابل قبول پرداخته شده و به معافیت سود سرمایه گذاران		



احداث توجه نشده است و یک منبع هزینه نمی تواند دو بار به عنوان هزینه ثبت شود. به بیان دیگر قانون مشارکت ها ۲ فصل دوران ساخت و دوران بهره برداری را دارد و سرمایه گذار در دوران ساخت، هیچ گونه دریافتی از جوهی که سرمایه گذاری می کند تا زمان بهره برداری، ندارد و در اصل سرمایه مشکلی پیش نمی آید ولی از زمانی که سود موردانتظار مطرح می شود، ممیز آن را مشمول مالیات می کند. بنابراین سازمان امور مالیاتی سوداحتسابی برای سرمایه گذاران در پروژه های عمرانی که حدود سود سپرده های بانکی است را مشمول مالیاتی به نرخ ۲۵ درصد براساس ماده ۱۰۵ قانون مالیات های مستقیم می داند. این امر در حالی است که با موافقت روسای سازمان امور مالیاتی برای حل مشکل فعالان در این حوزه و سرمایه گذاران، مصداق هزینه های مستقیم و بالاسری در سال ۹۷ اضافه شده است و حال تفسیر مجدد آن جای تعجب دارد. با عنایت به مطالب فوق گروه بین المللی آباد راهان پارس به عنوان عضو شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی از شورای گفتگو درخواست نموده است تا حل این مشکل و بررسی پیشنهاد "شرکت هایی که به منظور ایجاد زیربنای عمرانی در قالب مشارکت بخش عمومی و خصوصی توسط بخش غیردولتی تاسیس می گردند تا زمانیکه صرفاً به اجرای پروژه های عمرانی دستگاه های اجرایی مبادرت کنند، به عنوان بنگاه تولیدی موضوع ماده ۱۳۸ مکرر قانون مالیات های مستقیم محسوب می شوند."، در دستور کار شورای گفتگو قرار گیرد.	
رئوس نظرات معترضین به شرح ذیل است: ۱. اگر سود سرمایه گذار جز هزینه های قابل قبول مالیاتی محسوب نشود، هم دولت و هم بخش خصوصی بازنده هستند، زیرا هیچ سرمایه گذاری نه در آزادراه ها و نه در دیگر طرح های عمرانی و زیربنایی سرمایه گذاری نخواهند کرد. ۲. شرکت سرمایه گذاری سودی دریافت نمی کند و او باید کل سرمایه گذاری خود را در طول سالیان مستهلک کند و اگر در انتها بهره برداری، با حسابرسی سودی مازادی وجود داشت (مازاد بر اصل سرمایه و سود موردانتظار) که مستهلک نشده بود، کاملاً دریافت مالیات قابل قبول است؛ لیکن به طور مثال سرمایه گذار ۵ سال سرمایه گذاری کرده است که در طول ۱۸ سال، آن را مستهلک می کند. به عبارت دیگر تا زمانی که اصل و سود مورد انتظار مستهلک نشده است، اصلاً سودی محقق نمی شود. ۳. با مصوبه هیأت وزیران تنها مشکل ۵۰ درصد از شرکت های فعال در این حوزه حل شد و آن هم بدین صورت بود که برخی از سرمایه گذاران اشخاص حقیقی هستند که تاکنون سازمان امور مالیاتی به اظهارنامه های آن ها ورود پیدا نکرده است و گر نه آن ها هم دچار مشکل می شوند و یا اینکه سرمایه گذاران شرکت های وابسته به نهادهایی مانند بنیاد مستضعفان هستند که بنیاد یک اظهارنامه کلی می دهد و به استناد تبصره ۴ ماده ۱۰۵ معاف شده اند. لذا لازم است که این مشکل حل گردد. ۴. ممیزان سازمان امور مالیاتی تنها سود پرداختی توسط بانک ها و موسسات مالی مجاز به سپرده گذاران را از مالیات بر درآمد معاف می دانند و سود موردانتظار سرمایه گذاران در پروژه های آزادراهی را مشمول مالیات می دانند؛ بنابراین اگر آنان منابع نقدینگی خود را جای همکاری و مشارکت با دولت در اجرای طرح های عمرانی، در بانک ها سپرده گذاری نمایند، از معافیت مالیاتی برخوردارند و بانک ها که با سود سپرده به فعالان بخش خصوصی وام نمی دهند، با أخذ سودهای بالاتر تسهیلات را پرداخت می کنند. ۵. در لایحه مشارکت عمومی - خصوصی که اکنون در مرکز پژوهش های مجلس در حال بررسی است، مصوبه هیأت وزیران در خصوص هزینه های بالاسری آیین نامه قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع پولی و مالی کشور، عیناً به عنوان معافیت مالیاتی و مشوق مالیاتی تصریح شده است؛ لیکن با این مصوبه و تفسیر و رویه ای که در	ایرادات و مشکلات مطروحه



سازمان امور مالیاتی وجود دارد، مشخص است که در آینده معافیتی تعلق نخواهد گرفت لذا این امر باید مورد توجه قرار گیرد و در لایحه مشارکت عمومی - خصوصی نیز معافیت‌ها به شکل صحیحی تدوین گردد. ۸. در دو قانون مالیات‌های مستقیم و مالیات برارزش افزوده تعریفی از واحدهای تولیدی وجود ندارد افزون بر اینکه در تبصره ۲ ماده ۲ ق.م.م عبارت "درآمدهای حاصل از فعالیت‌های اقتصادی از قبیل صنعتی، معدنی، تجاری، خدماتی و سایر فعالیت‌های تولیدی" آمده است که این خود نشان می‌دهد تمامی موارد ذکر شده، تولیدی هستند. همچنین طبق تعاریف بین‌المللی پیمانکار واحدی است که فرایند تولید خاصی را براساس رابطه قراردادی با کارفرما انجام می‌دهد، لذا طبق تعاریف بین‌المللی نمی‌توان تولید را فقط خاص کالاهای صنعتی دانست. به علاوه آنکه در GDP نیز همه موارد ذکر شده در فوق محاسبه می‌شوند؛ لذا شرکت‌های احداث باید مشمول ماده ۱۳۸ مکرر باشند. ۹. از نگاهی دیگر با توجه به ماده ۱۳۸ مکرر مشخص می‌شود که این ماده ۲ بخش دارد: "اشخاصی که آورده نقدی برای تامین پروژه - طرح و همچنین سرمایه در گردش بنگاه‌های تولیدی دارد." به عبارت دیگر در بخش اول منظور شرکت سرمایه‌گذار است و به بنگاه تولیدی برنمی‌گردد. بنابراین شرکت‌های احداث باید مشمول ماده ۱۳۸ مکرر شوند. ۱۰. پیشنهاد مشمول بودن شرکت‌های آزادراهی در ماده ۱۳۸ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم جهت حل مشکل سرمایه‌گذاران داده شد و در دستور کار دولت قرار گرفت، لیکن پاسخ دولت این بود که اصلاح آیین نامه قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع پولی و مالی کشور که در سال ۹۷ اصلاح شده است، کافی است و مشکل را حل خواهد کرد و به همان علت آن از دستور کار خارج شد؛ لیکن اکنون این مشکل کماکان وجود دارد.	
موضوع در جلسه کارگروه کارشناسی در تاریخ ۹۸/۰۴/۲۵ در اتاق ایران و با حضور نمایندگان اتاق ایران، سازمان برنامه و بودجه، وزارت راه و شهرسازی، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، سازمان امور مالیاتی، شورای هماهنگی تشکلات مهندسی، صنفی و حرفه‌ای کشور، سندیکای شرکت‌های ساختمانی، گروه بین‌المللی آباد راهان پارس و انجمن پیمانکاران عمرانی ایران بررسی گردید و مقرر شد پیشنهاداتی که در بخش پیشنهادات دبیرخانه ذکر شده است، در صحن اصلی شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی و یا کمیته ماده ۱۲ مطرح گردد. اهم نظرات در جلسه کارگروه کارشناسی به شرح ذیل است: نماینده سازمان امور مالیاتی: رضا هراسانی، رییس گروه دفتر فنی سازمان امور مالیاتی اظهار نمود با توجه به مصوبه هیأت وزیران، مشکل تفسیر هزینه‌های بالاسری به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی که سالیان سال مشکلاتی را ایجاد کرده بود، حل شد ولی سرمایه‌گذار اصلاً موضوع این مصوبه و دستورالعمل مربوطه نمی‌باشد. طبق اصل ۵۱ قانون اساسی که بیان می‌کند مالیات به موجب قانون تعیین می‌شود و موارد معافیت و بخشودگی را هم قانون تعیین می‌کند و تنها تبصره ۴ ماده ۱۰۵ ق.م.م در مورد سرمایه‌گذار وجود دارد که سود سرمایه‌گذار که از شرکت‌های سرمایه‌پذیر دریافت می‌کند؛ معافیت دارد؛ لیکن در مورد فرایندی که در بزرگراه‌ها انجام می‌شود، حکمی وجود ندارد و قانون مسکوت است؛ بنابراین اعمال معافیت برای سازمان امور مالیاتی امکان‌پذیر نیست. به عبارت دیگر آن مصوبه راجع به هزینه قابل قبول سرمایه‌پذیر صحبت می‌کند ولی اکنون بحث در خصوص سودی است که سرمایه‌گذار دریافت می‌کند. وی در خصوص ماده ۱۳۸ مکرر ق.م.م افزود که این ماده محدود به بنگاه‌های تولیدی است و با توجه به سبقه‌ای که در تعاریف	جمع بندی کارگروه کارشناسی



واحدهای تولیدی وجود دارد، واحد تولیدی، بنگاهی است که پروانه بهره برداری و یا جواز تولیدی داشته باشد، بنابراین یک مرجعی باید این معافیت را به شرکت‌های آزادراهی تسری دهد.

نماینده سازمان امور مالیاتی:

عبدالرضا عچری، مدیرکل دفتر رسیدگی به مالیات بر ارزش افزوده سازمان امور مالیاتی بیان نمود گزارش حسابرسی مبنا قرار می‌گیرد و حسابرسی تعهدی، برای یک سال مالی و براساس پیشرفت کار است و نه اتمام کار و پیمانکار موظف است که در آمد و هزینه را شناسایی نماید و وقتی کارفرما یکی و پیمانکار دیگری است، پیمانکار براساس پیشرفت کار صورت وضعیت می‌آورد و حسابرس نیز حسابرسی می‌کند و هزینه به عنوان زیان پذیرفته می‌شود و یا براساس ماده ۱۴۸ ق.م.م به دوره بعدی منتقل می‌گردد. لازم به ذکر است اگر قانون گذار مانند ماده ۱۴۵ ق.م.م (سود سپرده بانکی) یک طرف را به عنوان هزینه قابل قبول تلقی و یک طرف را معاف کند، مشکلی پیش نمی‌آید حال اگر یک طرف را به عنوان هزینه قابل قبول بپذیرد ولی در مورد معافیت تصریح نکند، ممیز نمی‌تواند ورود پیدا کند و معافیت بدهد.

نماینده سازمان برنامه و بودجه:

امیر امینی، مشاور رییس سازمان برنامه و بودجه کشور بیان نمود از سال ۱۳۹۳ در وزارت راه و شهرسازی حذف مالیات‌های شرکت‌های سرمایه گذاری دنبال می‌شد و در کمیسیون‌های اصلی و فرعی دولت بارها بحث شد تا اینکه پیشنهاد اینکه سرمایه‌گذاران مشمول ماده ۱۳۸ مکرر باشند مطرح شد ولی به این نتیجه رسیدند که آیین نامه قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری، مسیر نزدیک تری است، لذا ماده ۵۰ آیین نامه در خصوص هزینه های بالاسری اصلاح شد و سود حاصل از قبل و بعد از دوران بهره برداری اضافه گردید و جناب آقای پناهی از سازمان امور مالیاتی که موافقت این معافیت بودند هم بسیار کمک کردند، لیکن اکنون ممیزان، سرمایه گذار را مشمول این مصوبه نمی‌دانند.

تا سال ۹۳ یک مشکلی وجود داشت که نرخ گذاری آزادراه ها محدود می‌شد ولی از زمان آقای آخوندی دیگر به نرخ گذاری ورود نشد و ایشان معتقد بودند که نرخ گذاری باید به صورتی باشد که که آزادراه ها گردش داشته باشند و بتوانند در دوره ای که مشخص شده است هزینه های خود را مستهلک نمایند. وی در ادامه افزود یک گزارش درآمد- هزینه ای پیوست قراردادها است. فرض کنید که شرکت احداث آزادراه باید ۶۰ میلیارد تومان درآمد کسب نماید، این شرکت اگر ۵۰ میلیارد درآمد کسب کند، کسی زیان او را جبران نمی‌کند ولی اگر ۷۰ میلیارد شود، ۱۰ میلیارد را سود محاسبه و از آن، مالیات می‌گیرد ولی اگر درآمد سال بعد ۱۵ میلیارد کمتر باشد، کسی جبران نمی‌کند. مسئله اینجاست تا زمانی که شرکت احداث اصل سرمایه و سود موردانتظار خود را مستهلک نکرده است، باید از مالیات معاف باشد. به عبارت دیگر اصلاً سودی دریافت نمی‌شود. اگر پس از استهلاک و پایان دوره بهره برداری، مازاد سودی وجود داشته باشد، أخذ مالیات مورد قبول است. وی ادامه داد با عنایت تبصره ۳ قانون و مصوبه هیأت وزیران و دستورالعمل آن در سال ۹۷، درآمدهای حاصل از أخذ عوارض در پایان هر سال صرف استهلاک اصل و سود سرمایه گذاری شده و سرمایه گذار طرف قرارداد از محاسبه و پرداخت مالیات معاف گردیده و در واقع قانون گذار بدینوسیله امتیازی را به منظور جلب و جذب این نوع سرمایه گذاری منظور نموده است. وی افزود تا سال ۹۶ هم دولت و هم سرمایه گذار بازنده بودند تا این آیین نامه طبق مصوبه هیأت وزیران اصلاح شد و دستورالعمل آن ابلاغ گردید ولی اگر این رویه ادامه پیدا کند دیگر هیچ شرکت احداثی در امور زیربنایی با دولت مشارکت نمی‌کند.



نماینده وزارت راه و شهرسازی: مهدی حیدری، مدیرکل دفتر جذب سرمایه و تجهیز منابع وزارت راه و شهرسازی بیان نمود ماده ۱۳۸ مکرر ۲ بخش دارد یعنی اشخاصی که آورده نقدی برای تأمین پروژه - طرح و سرمایه در گردش بنگاه های تولیدی دارد. به عبارت دیگر در بخش اول منظور شرکت سرمایه گذار است و به بنگاه تولیدی بر نمی گردد. بنابراین شرکت های احداث باید مشمول ماده ۱۳۸ مکرر شوند. نظر مشاور مالیاتی دبیرخانه شورای گفتگو: سعید جمشیدی فرد، مشاور مالیاتی دبیرخانه شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی اظهار نمود از آنجایی که بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی که دو دستگاه اجرایی هستند اختلاف نظر در خصوص ماده ۱۳۸ مکرر قانون مالیات های مستقیم مصوب ۱۳۹۴ وجود دارد، می توان از معاونت حقوقی ریاست جمهوری تفسیر این ماده را درخواست نمود. نظر مشاور دبیرخانه شورای گفتگو (رابط دبیرخانه شورا با مجلس شورای اسلامی): سعید مهاجر، مشاور دبیرخانه شورای گفتگو پیشنهاد نمود تا نظر مشورتی اداره قوانین مجلس شورای اسلامی در خصوص مشمول بودن شرکت های سرمایه گذار در ماده ۱۳۸ مکرر ق.م.م نیز اخذ گردد.	
راهکار پیشنهادی اول: از آنجایی که بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی که دو دستگاه اجرایی هستند در خصوص اجرای ماده ۱۳۸ مکرر قانون مالیات های مستقیم مصوب ۱۳۹۴ اختلاف نظر وجود دارد؛ معاونت حقوقی ریاست جمهوری عبارت "اشخاصی که آورده نقدی برای تأمین مالی پروژه - طرح و سرمایه در گردش بنگاه های تولیدی را در قالب عقود مشارکتی فراهم نمایند، معادل حداقل سود مورد انتظار عقود مشارکتی مصوب شورای پول و اعتبار از پرداخت مالیات بر درآمد معاف می شوند و برای پرداخت کننده سود، معادل سود پرداختی مذکور به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی تلقی می شود"، را از این جهت که آیا این عبارت سود مورد انتظار سرمایه گذاران را در بر می گیرد یا خیر، تفسیر نماید. راهکار پیشنهادی دوم: هیأت وزیران شرکت هایی که به منظور ایجاد زیربنای عمرانی در قالب مشارکت بخش عمومی و خصوصی توسط بخش غیردولتی تاسیس می گردند تا زمانی که صرفا به اجرای پروژه های عمرانی دستگاه های اجرایی مبادرت کنند، به عنوان بنگاه تولیدی موضوع ماده ۱۳۸ مکرر قانون مالیات های مستقیم محسوب نماید. راهکار پیشنهادی سوم: با اصلاح ماده ۱۳۸ مکرر قانون مالیات های مستقیم، سود سرمایه گذاران در پروژه های عمرانی زیربنایی مشمول ماده ۱۳۸ مکرر گردند.	پیشنهاد دبیرخانه
۱. مستندات قانونی به ویژه " احداث پروژ های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع پولی و مالی کشور مصوب ۱۳۶۶ و آیین نامه اجرایی آن، مصوبه هیأت وزیران به شماره ۱۴۷۹۹۷/ت ۵۴۲۷۷ هـ مورخ ۹۶/۱۱/۲۱ و دستورالعمل آن را به شماره ۱۸۹۷۶۴ مورخ ۹۷/۰۹/۱؛" ۲. نامه شماره ۲۲۵۱-۹۷/ص/آ مورخ ۹۷/۱۰/۲۹ شرکت آبادراهان پارس خطاب به اتاق بازرگانی ایران.	فهرست مستندات و مدارک پشتیبان

قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور

ماده واحده - به وزارت راه و ترابری اجازه داده می شود تامین منابع مالی و اجراء طرح ها و پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری را به شرکت با شرکت هایی که به همین منظور با مشارکت بانک های کشور و شرکت ها و موسسات و اشخاص حقیقی که طبق اساسنامه و قوانین مربوط محاز به سرمایه گذاری و مشارکت می باشند و سایر منابع پولی و مالی کشور تاسیس می شوند واگذار نماید.

وزارت راه و ترابری مکلف است در قبال سرمایه گذاری پروژه ها و طرح های موضوع این قانون منافع بهره برداری از آنها را تا استهلاك هزینه های طرح با حفظ مالکیت دولت برای مدت معینی که به تصویب هیات وزیران خواهد رسید به شرکت مربوطه واگذار نماید.

تبصره ۱ - احداث، نگهداری و بهره برداری از پروژه ها و طرح های موضوع این قانون منحصر "مطابق ضوابط و مشخصاتی خواهد بود که توسط وزارت راه و ترابری تعیین میگردد، وزارت مذکور به طور مستقیم بر اجرای ضوابط و مشخصات یاد شده نظارت خواهد نمود.

تبصره ۲ - چگونگی نظارت اجرای پروژه ها و طرح ها و بهره برداری و نرخ اجاره مستحقات و همچنین نرخ گذاری خدمات بهره برداری و نیز ترتیب وصول و نظارت بر نحوه بهره برداری و نیز ترتیب وصول و نظارت بر نحوه بهره برداری برابر مقررات انیس نامه ای خواهد بود که ظرف دو ماده از تاریخ لایحه اجرا شدن این قانون به پیشنهاد وزارتخانه های راه و ترابری، برنامه و بودجه، امور اقتصاد و دارایی و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به تصویب هیات وزیران خواهد رسید.

تبصره ۳ - هزینه های تمام شده (اعم از هزینه های مستقیم و بالاسری) اجرا و نگهداری پروژه ها و طرح های موضوع این قانون به میزانی که مورد تایید حسابرس منتخب وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار می گیرد حداکثر ظرف مدت واگذاری منافع بهره برداری مستهلك و هزینه استهلاك مربوط جزو هزینه های قابل قبول مالیاتی شرکت مربوط از نقطه نظر مالیاتی محسوب خواهد شد.

چنانچه به دلایل فهریه عملیات احداث پروژه ها و طرح های واگذار شده متوقف گردد، منابع مالی هزینه شده توسط دولت جبران می گردد.

تبصره ۴ - اجرای طرح ها و پروژه های فوق نافعی و طایف دولت در اجرای طرح ها و پروژه های عمرانی مورد نیاز عامه نبوده و معاد این قانون در مواردی قابل اجرا است که محور دیگری به موازات وجود داشته یا ساخته شود که استفاده کنندگان برای استفاده و پرداخت عوارض حق انتخاب داشته باشد.

تبصره ۵ - در دوران بهره برداری از آزادراهها، چنانچه نسبت در آمد سالانه حاصل از خدمات بهره برداری به درآمدهای سالانه پیش بینی شده در گزارش هزینه - در آمد منضم به قرارداد کمتر از هشتاد و پنج درصد (۸۵٪) باشد، مابه التفاوت تا رقم هشتاد و پنج درصد (۸۵٪) حداکثر به میزان نسبت و پنج درصد (۲۵٪) در آمد مورد انتظار از محل در آمد حاصله از آزادراهها به سرمایه گذار پرداخت می شود.

تبصره ۶ - در صورتی که وزارت راه و شهرسازی با مشارکت بخش غیردولتی نسبت به تبدیل بزرگراه به آزادراه در مسیرهای دارای توجه فنی و اقتصادی و فاقد جایگزینی با رعایت کلیه مشخصات و استانداردهای فنی و ایمنی اقدام نماید، تا زمان احداث مسیر جایگزینی تنها محاز به دریافت هزینه های تبدیل، نگهداری و بهره برداری بزرگراه به آزادراه در قالب عوارض عبوری است.

۱۴۲۹۹۲/ت ۵۴۲۷۷ هـ

شماره

تاریخ ۱۳۹۶/۸/۳۱



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور

تصویب نامه هیأت وزیران

بسمه تعالی

"با صلوات بر محمد و آل محمد"

وزارت راه و شهرسازی - وزارت امور اقتصادی و دارایی
سازمان برنامه و بودجه کشور

هیئت وزیران در جلسه ۱۳۹۶/۱۱/۱۸ به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد:
آیین نامه اجرایی قانون احداث پروژه های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک ها و سایر منابع مالی و پولی کشور موضوع تصویب نامه شماره ۷۵۰۵/ت ۵۱۳۲۱ هـ مورخ ۱۳۹۴/۱/۲۶ به شرح زیر اصلاح می شود:

۱- ماده (۵۰) به شرح زیر اصلاح می شود:

ماده ۵۰- هزینه های مستقیم و بالاسری موضوع تبصره (۳) قانون به شرح زیر است:
الف- بهای تمام شده احداث پروژه

ب- سود حاصل از سرمایه گذاری در دوران قبل از بهره برداری از پروژه

پ- هزینه های مربوط به نگهداری از پروژه که به بهای تمام شده منظور می گردد.

ت- سود حاصل از سرمایه گذاری در دوران بهره برداری تا تاریخ تحویل

۲- متن زیر به عنوان تبصره به ماده (۵۱) اضافه می شود:

تبصره - تعیین مصادیق هزینه های قابل قبول مالیاتی طرح یا پروژه های عمرانی مورد مشارکت یا واگذاری موضوع ماده (۵۰) این آیین نامه، براساس دستورالعمل ابلاغی وزارتخانه های راه و شهرسازی و امور اقتصادی و دارایی است. مرجع تشخیص استهلاك کامل هزینه های طرح یا پروژه عمرانی مورد مشارکت یا واگذاری، حسابرس منتخب وزارت امور اقتصادی و دارایی است.

اسحاق جهانگیری

معاون اول رئیس جمهور

جمهوری اسلامی ایران
وزارت امور اقتصادی و دارایی

۱۸۹۷۲۴
تاریخ: ۱۳۳۷/۱۱/۱۰
پشت

اسمه تعالی

دستور العمل تعیین معاینه‌های قابل قبول مالیاتی طرح با پروژه‌های عمرانی در راستای مفاد تبصره الحاقی به ماده ۵۱ آیین‌نامه اجرایی قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور در ۳ ماده تدوین و ابلاغ می‌گردد؛
ماده ۱- مطابق قرارداد واگذاری با مشارکت هزینه‌های مستقیم و یا آسری به شرح مقررات ماده ۵۰ الحاقی به آیین‌نامه اجرایی فوق به شرح زیر قابل پذیرش می‌باشد.

الف- بهای تمام شده احداث پروژه

ب- سود حاصل از سرمایه‌گذاری در دوران قبل از بهره‌برداری از پروژه

ب- هزینه‌های مربوط به نگهداری از پروژه که به بهای تمام شده منضم می‌گردد

ث- سود حاصل از سرمایه‌گذاری در دوران بهره‌برداری تا تاریخ تحویل

تبصره ۱- در پروژه‌های واگذاری با مشارکت علاوه بر اصل سرمایه‌گذاری انجام شده در دوره سرمایه‌گذاری در چارچوب مصوبات هیأت محترم دولت (پس از قرارداد)، تنها برای آورده نقدی و یا کارکرد پیمانکاری شرکت طرف قرارداد قابل معاینه بوده و در صورت تأمین بخشی از هزینه‌های مورد نیاز به منظور احداث و تکمیل پروژه از سوی بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری و یا استفاده از تسهیلات بانکی از سوی شرکت طرف قرارداد، هزینه‌های تأمین مالی توسط بانک‌ها و مؤسسات مالی و اعتباری سود تسهیلات دریافتی از آنها، به عنوان هزینه سرمایه‌گذاری محسوب نگردیده و جزء هزینه قابل قبول وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی کشور از لحاظ مالیاتی تلقی نخواهد شد.

تبصره ۲- چنانچه شرکت طرف قرارداد بر اساس قرارداد منعقد، با وزارت راه و شهرسازی تمام به بخشی از وجوه مورد نیاز برای اجرای پروژه را از طریق استفاده از تسهیلات بانکی یا مؤسسات مالی و اعتباری مجاز تأمین نماید، شرح سود تسهیلات مذکور در مصوب هیأت محترم دولت جایگزین نرخ سود سرمایه‌گذاری در دوره واگذاری خواهد گردید.
تبصره ۳- با توجه به مفاد تبصره ۳ ماده واحده قانون صدورالاشاره، هزینه‌های تمام شده اجرا و نگهداری پروژه‌ها و طرح‌های موضوع این قانون به میراثی که به تأیید حسابرس منتخب وزارت امور اقتصادی و دارایی قرار می‌گیرد، جزء هزینه‌های قابل قبول مالیاتی تلقی خواهند شد؛ این امر مانع از اجرای مقررات ماده ۱۲۹ قانون مالیات‌های مستقیم در خصوص مراجعه به کلیه دفاتر و اسناد و مدارک مربوطه نمی‌باشد.

همچنین وزارت با حسابرس منتخب وزارت امور اقتصادی و دارایی مطابق موضوع تبصره ۳ ماده واحده مورد اشاره، بر اساس نامه شماره ۶۱/۱۳۹۱/۱ مورخ ۱۳۹۲/۴/۲۱ در بر محترم وقت امور اقتصادی و دارایی صورت و بر روی سند مالی چنانچه شرکت‌های طرف قرارداد مشارکت، در عداد شرکت‌های موضوع ماده ۱ آیین‌نامه نحوه انتخاب حسابرس برای شرکت‌های دولتی (تصویبیه شماره ۳۰۰/ت ۳۹۰۳۷ ک. مورخ ۱۳۸۷/۱/۱۹ وزیران عضو کمیسیون اقتصاد هیأت دولت) قرار داشته باشد، حسابرس منتخب و مورد تأیید وزارت امور اقتصادی و دارایی، همان حسابرس و بازرسی قانونی منتخب کارگروه انتخاب حسابرس خواهد بود و در خصوص سایر شرکت‌های موضوع قانون یادشده، تبعاً

سازمان حسابرسي، به عنوان حسابرسي منتخب و مورد تأييد وزارت امور اقتصادي و دارايي تعيين مي گردد .

نصرت ۱- هرگونه ماليات عملکرد متعلق به پروژه جزء هزینه های سرمایه گذاری و هزینه های قابل قبول وراثت راه و شهرسازی محسوب نمي گردد و پرداخت آن خارج از درآمدهای پروژه در نهاد شرکت طرف قرارداد خواهد بود.

ماده ۲- کلي درآمدهای حاصل از بهره برداري پروژه های مشمول قانون فوق که در طرح تجاري پيوست قرارداد پيش پيشي گردیده است، در چهارچوب مفاد قرارداد هي ساين و مستوجات اسناد مالي شرکت طرف قرارداد، پس از کسر هزینه های بهره برداري و نگهداري، به حساب هزینه استهلاک پروژه منظور مي شود.

ماده ۳- انجام هزینه های دوره بهره برداري حداکثر تا سقف شرح های مبرور توافق در قرارداد مشترک با واگذاري (به تفكيك هزینه نگهداري و بهره برداري) امکان پذير و هزینه کرد پيش از آن غير قابل قبول خواهد بود و در صورت شناسايي مازاد هزینه های مذکور توسط وراثت راه و شهر سازي و حسابرسي منتخب وزارت امور اقتصادي و دارايي، اين هزینه از درآمد خالص شرکت طرف قرارداد کسر و به حساب سرمايه مستهلك شده شرکت طرف قرارداد درج خواهد گرديد.

نصرت ۱- برخ های مربوط به هزینه های بهره برداري و نگهداري در کليه قراردادها تابع دستورالعمل های صادره از سوی وزارت راه و شهر سازي خواهد بود که به صورت سالانه براي اعمال ابلاغ مي شود.

نصرت ۲- حداکثر هزینه های مورد قبول نگهداري و بهره برداري شامل هزینه های پرسنلي (حقوق و مزایا و پاداش کارکنان و مديران) در چهارچوب قوانين پرداخت حقوق و دستمزد قانون کار و هزینه های عملياتي (آب، برق، گاز، تلفن، سوخت، اياب و ذهاب، بیمه ها، ملزومات اداري، ساختمان های مرتبط با پروژه) تابع دستورالعمل صادره از وزارت راه و شهر سازي خواهد بود. بدیهي است هرگونه افزايش و پرداخت هزینه دوبس بخش خارج از درآمدهای پروژه بر عهده شرکت طرف قرارداد بوده و جزء هزینه های قابل قبول نگهداري و بهره برداري پروژه محسوب نمي گردد.

نصرت ۳- هزینه های مورد قبول بهره برداري و نگهداري پروژه های سرمايه گذاري ذيل قانون صدورالاشاره با رعایت مفاد اين دستورالعمل مي بايد در دفاتر و صورت های مالي شرکت طرف قرارداد به طور شفاف افشا گردد.

ماده ۴- اين دستورالعمل در ۴ ماده و ۷ نصرت تصويب مي گردد، کليه بخشنامه ها و دستورالعمل های مغاير با نصرت به شماره ۱۴۷۹۹۷/ت ۵۴۲۷۷ هـ مورخ ۱۳۹۶/۱/۲۱ و اين دستورالعمل بطلان مي گردد.

محمد اسلامي
وزیر راه و شهر سازی

فرهاد دژبند
وزیر امور اقتصادی و دارایی