٢٠٠٥/٥/١٨

بسم الله الرحمن الرحيم

رقم التبليغ :	٦٣٦
بتاريـــخ :	٢٠٠٥/٦/٧

مجلس الدولة

الجمعية العمومية لقسمي الفتوى والتشريع

ملف رقم : ٤٧ / ١ / ٢٢٨

السيد المهندس / وزير النقل

تحية طيبة وبعد

فقد اطلعنا على كتابكم رقم ١٠٧١ المؤرخ ٢٠٠٥/٣/٦ بإعادة عرض الموضوع الخـــاص بمدى خضوع تذاكر السفر التي تبيعها شركة الاتحاد العربي للنقل البري، لأجل السفر إلى الـــدول العربية، لرسم تنمية الموارد المالية للدولة المقررة بموجب القانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفـــرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة.

وحاصل المسألة أنه سبق لوزارة النقل أن قامت بعرض الموضوع الماثل على الجمعية العموميـة، استفتاءً لما إذا كانت تذاكر السفر التي تبيعها شركة الاتحاد العربي للنقل البري لرحلات الســفر إلى أي من الدول العربية، مما يفرض عليها رسم تنمية الموارد المالية المقرر بالقانون رقـــم ١٤٧ لســـنة ١٩٨٤. وانتهت الجمعية بجلستها المنعقدة بتاريخ ٢٠٠٤/١/١٤ إلى خضوع تلك التذاكر لـــذاك الرسم المذكور، على سند من أن مقتضى التعديل الذي نال البند (١٤) من المادة الأولى من القانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفرض رسم تنمية الموارد المالية، وهو التعديل الذي تم بموجب القانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٤، أن صار نطاق حكم خضوع تذاكر السفر إلى الخارج لرسم تنمية الموارد الماليـة للدولة، ممتداً ليشمل جميع طرق النقل ووسائله، أكان النقل براً أم بحراً أم جواً، حيـــث اســـتبدل المشرع -بموجب هذا التعديل- بعبارة "وتلتزم شركات الطيران التي تقوم بصرف تذاكر السفر ..." عبارة "وتلتزم الجهات التي تقوم بصرف تذاكر السفر..."، الأمر الذي لم يعد معه الالتزام بتحصيـــل الرسم المعني مقصوراً على شركات الطيران فيما تصرفه من تذاكر وإنما صارت جميع الجهات الـــتي تصرف أية تذاكر نقل ملزمة بتحصيل ذاك الرسم.

وتذكرون أن الشركة فوجئت بأن مصلحة الضرائب تفرض الرسم المقرر على كامل ثمن تذكرة السفر عن كامل خط سير السفر من داخل جمهورية مصر العربية إلى الجزيرة العربية، على الرغم من أن حقيقة ماهية كل تذكرة من تلك التذاكر، انطواؤها على ثلاث تذاكر، الأولى: تتعلق بالنقل من القاهرة إلى أي من الموانئ المصرية -سفاجا أو نويبع- وتلك تخص شركة الاتحاد العربي للنقل البري تحديداً، والثانية: تمثل تذكرة العبارة التي تنقل المسافر بحراً وتلك تخص شركة نقل بحري أخرى، والثالثة: تتعلق بالنقل من الموانئ السعودية أو الأردنية إلى أي من مدن الجزيرة العربية وتلك تخص شركات نقل بري أخرى خلاف شركة الاتحاد العربي للنقل البري. وعليه فإن رحلة المسافر على حافلات شركة الاتحاد العربي للنقل البري إنما تقتصر على المرحلة الأولى التي تبدأ من داخل جمهورية مصر العربية وتنتهي عند الموانئ المصرية، فحسب، أي أن عقود نقل الركاب التي تبرمها الشركة المعنية تتعلق بالنقل داخل جمهورية مصر العربية، دون أن تتجاوز حدود البلاد أو تمتد إلى أية مواقع خلف تلك الحدود. الأمر الذي لا يستحيل معه اعتبارها بحال تذاكر سفر إلى الخارج وفق مدلول تذاكر السفر إلى الخارج، الذي هو مناط انطباق أحكام قانون رسم تنمية الموارد المالية. وعليه فإن تلك المرحلة الأولى من السفر لا تخضع للرسم المذكور. وإذ كانت المرحلة الثالثة بدورها غير خاضعة لذاك الرسم كونها تتم بالكامل خارج الإقليم المصري، أي تتكامل عناصرها خارج النطاق الإقليمي للقانون الضريبي المصري، مما يحال قانوناً بينه وإخضاعها لذاك الرسم. كما أنه وفي خصوص المرحلة الثانية التي يتم فيها النقل بحراً على متون العبارات، فإن شركة الاتحاد العربي للنقل البري لا يعدو دورها أن يكون وكيلاً لتلك العملية فحسب، وعليه فلا يتحقق بهذا الجزء من ثمن التذكرة مفهوم تذاكر السفر إلى الخارج التي يستحق عنها رسم تنمية الموارد المالية. ومن ثم ولما كان ذلك فلا يجوز إخضاع أثمان تلك التذاكر لرسم تنمية الموارد المالية، الأمر الذي ارتأيتم معه وجوب إعادة عرض الموضوع ثانية على الجمعية العمومية.

ونفيد أن الموضوع عُرض على الجمعية العمومية لقسمي الفتوى والتشريع بجلستها المنعقدة في ١٨ من مايو سنة ٢٠٠٥م الموافق ١٠ من ربيع الآخر سنة ١٤٢٦هـ، فاستعرضت ما أنف وانتهت إليه في إفتائها السابق من أنه إذا كان نص البند (١٤) من المادة الأولى من القانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بفرض رسم تنمية الموارد المالية للدولة، المعدل بالقانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٤، يقرر فرض رسم على تذاكر السفر إلى الخارج عن الرحلات التي تبدأ من

جمهورية مصر العربية، بحيث تلتزم كل الجهات التي تقوم بصرف تلك التذاكر بتحصيل ذاك الرسم المقرر وتوريده إلى الجهات التي يقررها وزير المالية. وذلك بعد أن كان النص -قبل التعديل المذكور- ليقصر الخضوع لهذا الرسم، على تذاكر السفر التي تقوم شركات الطيران بصرفها فحسب. فإن دلالة التعديل المدخل على النص المعني، تفيد بحكم منطق التفسير القانوني الذي لا يحتمل تأويلاً، اتساع نطاق انطباق حكم الخضوع للرسم المقرر، الذي صار شاملاً كافة تذاكر السفر إلى الخارج عن الرحلات التي تبدأ من داخل جمهورية مصر العربية، بعد أن كان قاصراً على تلك الخاصة بالسفر جواً فحسب عبر شركات الطيران. وعليه يصير مناط الخضوع لذاك الرسم أن تكون التذكرة منصرفة عن رحلة تبدأ من داخل جمهورية مصر العربية وتمتد إلى خارج الإقليم المصري، عبر الحدود المصرية.

واستظهرت الجمعية العمومية أن المشرع في تعبيره عن الواقعة المنشئة لاستحقاق هذا الرسم، وهي بيع تذكرة سفر إلى خارج جمهورية مصر العربية، وكذلك باقي عناصر فرض هذا الرسم، أورد عبارة "وتلتزم الجهات التي تقوم بصرف تذاكر السفر بتحصيل المبالغ ..."، وذاك في معرض تحديد المكلف بتحصيل الرسم وتوريده، مفيداً تحقق مناط الرسم في كل حال يتم فيه صرف تذاكر سفر إلى الخارج، دون أن يقيد المشرع ذاك بطبيعة خاصة للجهة التى تقوم بصرف تلك التذاكر او بطبيعة مخصوصة لهذه الجهة التى تقوم بصرف التذاكر، فجاءت عبارة "الجهات التي تقوم بصرف تذاكر السفر" بصيغة المطلق، وذلك حتى يشمل مفهوم " المكلف " المقصود جميع من يتولون صرف تذاكر للسفر إلى الخارج، ويشمل مفهوم " تذاكر السفر " كل تذكرة تصرف للسفر إلى الخارج. الأمر الذي يفهم معه منطقاً أن العبرة في استحقاق الرسم هو بتحقق واقعة صرف تذاكر سفر إلى الخارج.

كما استبان لها في مجال نقل الركاب، أنه لا يشترط في شركة النقل أن تكون مالكاً لوسيلة النقل، وإنما قد تقوم باستئجار تلك الوسيلة لتمارس من خلالها مهام أنشطتها في النقل. هذا الاستئجار بدوره يتسع ليأخذ مظاهر عدة: فقد يكون استئجاراً كاملاً لوسيلة الانتقال لمدة من الزمن، وقد يكون استئجاراً كاملاً لها لمدة الرحلة فحسب، وقد يكون استئجاراً لجزء منها لرحلة واحدة، وقد يأخذ شكل التعاقد مع شركة نقل أخرى لنقل عدد من الركاب، ففي كل تلك الأحوال لا يعني قيام شركة النقل بمثل هذا الاستئجار أنها ليست الناقل المسئول عن تنفيذ عمليات

النقل المتفق عليها. بل يظل التزامها بنقل الركاب قائماً، واستمرار مسئوليتها القانونية عن عقد النقل بحسبها الناقل القانوني في علاقته بالمتعاقدين معه من المسافرين، لا يغير من هذه الحقيقة قيام الناقل بتنفيذ عمليات النقل المتفق عليها مستخدماً وسائل انتقال غير مملوكة له، فالعبرة هنا بتوفيره تلك الوسائل أو مكنة السفر ذاتها في المواعيد المتفق عليها وبالشروط المتطلبة في الرحلة. وعليه فإن أية شركة نقل تتعاقد مع أي مسافر على نقله إلى خارج البلاد، مانحة له تذكرة سفر؛ باعتبارها سند التعاقد، يكون قد تحقق في شأنها مناط استحقاق الرسم المذكور وتكون مكلفاً بتحصيله وتوريده، دون اعتبار بعد ذلك للكيفية التي سوف تنفذ بها التزاماتها، سواء استخدمت وسائل الانتقال المملوكة لها أم قامت باستئجار بعضها لكل الرحلة أو بعضها، أم تعاقدت مع ناقل آخر لنقل الركاب المتعاقدين معه.

ومن حيث إنه ما تقدم، وإذ كانت شركة الاتحاد العربي للنقل البري تقوم بتنفيذ رحلات سفر إلى خارج جمهورية مصر العربية، وتتعاقد مع المسافرين على نقلهم إلى الخارج، فإنها تعتبر بذلك مكلفاً بتحصيل وتوريد رسم تنمية الموارد المالية للدولة المقرر بموجب البند (١٤) من المادة الأولى من القانون رقم ١٤٧ لسنة ١٩٨٤ بقانون رسم تنمية الموارد المالية للدولة معدلاً بالقانون رقم ٢٥ لسنة ١٩٩٤، لتحقق مناط استحقاق ذاك الرسم في النشاط الذي تمارسه، أياً ما تكون بعد الكيفية التي تستخدمها في تنفيذ هذا النقل لأولئك الركاب المتعاقدين معها، سواء استخدمت وسائل انتقال مملوكة لها أم إستأجرتها من غيرها، فهي الناقل المتعاقد المسئول الذي لا يقدح من طبيعته عدم امتلاكه لبعض أو كل وسائل الانتقال المستخدمة لكل أو بعض الرحلة المتعاقد عليها.

لـــــذلـــــك

انتهت الجمعية العمومية لقسمي الفتوى والتشريع إلى تأييد إفتائها السابق بجلسة ١٤ من يناير – ملف رقم ٢٢٨/١/٤٧- بخضوع تذاكر السفر التي تصدرها شركة الاتحاد العربي للنقل البري للسفر خارج جمهورية مصر العربية إلى الدول العربية لرسم تنمية الموارد المالية للدولة، وذلك على النحو المبين بالأسباب.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

تحريراً في / / ٢٠٠٥

رئيس الجمعية العمومية لقسمي الفتوى والتشريع

جمال رمزوج

المستشار / جمال السيد دحروج

النائب الأول لرئيس مجلس الدولة

م//