

اظهار نظر کارشناسی درباره:
« طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی »



حمیدرضا فوری، علی فرنام، عرفان نورانی جداقیا

مشخصات طرح

دوره دوازدهم - سال اول

شماره ثبت:

۲۵۰



مشخصات گزارش

نوع گزارش:

طرح/لایحه

نظارتی

راهبردی

گروه حمل و نقل

و عمران و شهرسازی

شماره مسلسل:

۲۵۰۲۰۴۱۲-۱

تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۳/۱۰/۱۹

تاریخ انتشار:

۱۴۰۳/۱۱/۲۷



چکیده

تفکیک وزارت راه و شهرسازی نه تنها موجب افزایش توجه و تمرکز دولت و مجلس بر هر یک از بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن می‌شود بلکه شرط لازم و مقدمه اصلاح ناکارآمدی‌ها و کژکارکردی‌های موجود در ساختار اداره این پیشران‌های مهم اقتصادی کشور است. با این حال مواکدا توصیه می‌شود از بازگشت به ساختار سال ۱۳۹۰ اجتناب شود زیرا شرط کافی برای کارآمد شدن فضای سیاستگذاری و حکمرانی در این دو بخش، اصلاح صحیح شرح وظایف و اختیارات وزارتخانه‌های جدید و مؤسسات دولتی تابعه آنها هم‌زمان با تفکیک است که در متن مصوبه کمیسیون نیز اجمالاً مد نظر قرار گرفته است. در این راستا، پیشنهاد می‌شود تبصره «۱» ماده واحده به نحوی اصلاح شود که اولاً وظایف و اختیارات مرتبط با حوزه سیاستگذاری و تنظیم‌گری در وزارتخانه‌های جدید متمرکز و یکپارچه شود و شرکت‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات دولتی تصدی‌گر تابعه این وزارتخانه نیز مورد بازنگری ساختاری قرار گیرند. ثانیاً حوزه‌های مختلف مرتبط با هر یک از وزارتخانه‌های جدید همچون مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری، حمل‌ونقل درون و برون شهری، و آماد و پشتیبانی (لجستیک)، در وزارتخانه‌های جدید جمع شود.

هزینه‌های ناشی از ناکارآمدی ساختار فعلی اداره بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی بسیار بیشتر از بار مالی اجرای طرح تفکیک ارزیابی می‌شود و اجرای هرچه سریع‌تر این طرح نیز می‌تواند موجب کاهش هزینه‌های ناشی از اختلال در وظایف کارکنان شود. با توجه به همزمانی بررسی این طرح با لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، پیشنهاد می‌شود جهت رفع مغایرت این طرح با اصل ۷۵ قانون اساسی، منابع مالی اجرای این طرح در بودجه سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی شود.

۱. مقدمه

مجلس شورای اسلامی در تاریخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۳ یک فوریت طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی را تصویب نمود (اظهار نظر کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس درباره این طرح در گزارش به شماره مسلسل ۲۰۴۱۲ منتشر شده است). طرح مذکور در کمیسیون عمران مورد بررسی قرار گرفته و پس از انجام برخی اصلاحات، گزارش این کمیسیون به مجلس ارسال شد که در گزارش حاضر مورد بررسی قرار می‌گیرد. متن مصوب کمیسیون عمران به شرح زیر است:

«ماده واحده- از تاریخ تصویب این قانون، «وزارت راه و شهرسازی» با رعایت بند «د» ماده (۲۹) قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب ۱۳۸۶/۷/۸ و مواد (۱۰۴) و (۱۰۵) قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۴۰۳/۳/۱ بدون هرگونه توسعه تشکیلات و افزایش نیروی انسانی، به دو وزارت «مسکن و شهرسازی» و «راه و ترابری» تفکیک می‌شود.

حبیب‌اله ظفریان ریگکی، محمدحسن معادی رودسری (ناظران علمی)؛ حمیدرضا فوری، علی فرنام (مدبران مطالعه)؛ ابوالفضل میرفخرالدینی «دفتر مطالعات حقوقی»، فهیمه غفرانی «دفتر مطالعات مدیریت»، توفیق حسین‌زاده «دفتر مطالعات اقتصادی» (اظهار نظر کنندگان)؛ آذر مهمان‌نواز نوری‌محل (صفحه‌آرا).

تبصره «۱» - اهداف، مأموریت‌ها، وظایف و اختیارات این وزارتخانه‌ها توسط معاونت حقوقی رئیس جمهور تنقیح و پس از تصویب هیئت وزیران حداکثر ظرف سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌گردد.

تبصره «۲» - هرگونه افزایش نیروی انسانی، امکانات و بار مالی برای وزارتخانه‌های موضوع این قانون در طول اجرای قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت ممنوع است. نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات مورد نیاز وزارتخانه‌های «مسکن و شهرسازی» و «راه و ترابری» از نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات وزارت راه و شهرسازی و همچنین سازمان‌ها و شرکت‌های زیر مجموعه و تابعه آنها و همچنین کاهش ساختار تشکیلاتی وزارتخانه‌های جدید و ادغام معاونت‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و واگذاری به بخش خصوصی با رعایت قوانین و مقررات مربوطه، تأمین می‌شود.»

۲. ضرورت تصویب طرح

ساختار فعلی وزارت راه و شهرسازی با اقتصاد ملی و مقتضیات روز داخلی و بین‌المللی مطابقت ندارد. بزرگی تشکیلات این وزارتخانه و سنگینی وظایف، خود یکی از دلایل انفعال مسئولین این وزارتخانه نسبت به ناکارآمدی‌های ساختار اداره بخش‌های حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی است. غیرکارشناسی بودن تجمیع دو بخش حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی را از جهات مختلفی می‌توان بررسی نمود که در ادامه به آن اشاره می‌شود:

الف) از جهت مقایسه تطبیقی با کشورهای بزرگ جهان: بررسی ۳۸ کشور پرجمعیت جهان نشان می‌دهد به طور قاطع این کشورها حکمرانی خود در بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی را از طریق وزارتخانه‌های جداگانه دنبال می‌کنند. به بیان دقیق‌تر، کشورهای در حال توسعه مانند چین، هند، ترکیه، روسیه، عربستان و حتی کشورهای توسعه یافته مانند آلمان، آمریکا، بریتانیا و نروژ، در ساختار دولت‌های خود، وزرای جداگانه برای این دو حوزه راهبردی و پیشران در نظر گرفته‌اند و تنها در معدودی از کشورها مانند ژاپن، کره جنوبی، و ایتالیا که عمدتاً رشد جمعیت منفی را تجربه می‌کنند و مسائل حوزه مسکن و حمل‌ونقل تا حدود زیادی رفع شده است، برای این دو حوزه یک وزارتخانه در نظر گرفته شده است. علاوه بر این، به‌طور خاص در کشور چین، تا زمانی که توسعه حمل‌ونقل ریلی جزء دستور کارهای ویژه دولت قرار داشت (تا سال ۲۰۱۳) علاوه بر وزارت حمل‌ونقل، وزارت راه‌آهن نیز در ساختار دولت ایجاد شده بود.

ب) از جهت سنگینی مأموریت‌ها و نقش وزارت راه و شهرسازی در اقتصاد ملی: بخش حمل‌ونقل و انبارداری سهم ۹/۹ درصدی از تولید ناخالص داخلی و بخش ساختمان و فعالیتهای املاک و مستغلات سهم ۱۵/۷ درصدی را دارد. در واقع، در ساختار فعلی دولت، وزارت راه و شهرسازی به تنهایی عهده دار حدود یک چهارم (۲۵٪) از تولید ناخالص داخلی کشور است. ضمن اینکه دو حوزه مسکن و حمل‌ونقل به عنوان پیشران‌های اقتصادی کشور نیز شناخته می‌شوند. به‌عنوان یک نمونه، خسارت‌های ناشی از تصادفات جاده‌ای سالانه حدود ۵ درصد از تولید ناخالص کشور برآورد می‌شود و آمار فوتی‌ها در سال ۱۴۰۲ به بیش از ۲۰ هزار نفر رسیده است و در این شرایط، در دولت چهاردهم تنها یک جلسه کمیسیون ایمنی راه‌های کشور با ریاست وزیر راه و شهرسازی تشکیل شده است و تکالیف مهم این حوزه، همچون تهیه و تصویب برنامه عملیاتی ارتقای ایمنی راه‌های کشور، در وزارت راه و شهرسازی به درستی دنبال نمی‌شود.

ج) از جهت بلاوجه بودن بزرگی تشکیلات وزارت راه و شهرسازی: اگرچه تشکیلات بسیط دولتی در وزارتخانه‌هایی مانند کشور، امور اقتصاد و دارایی، صنعت، معدن و تجارت (صمت)، و تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز مشاهده می‌شود اما باید توجه داشت که در

خصوص وزارت راه و شهرسازی، دلیل موجهی برای بزرگ کردن تشکیلات این وزارتخانه وجود نداشته و لزومی ندارد که مجموعاً ۳۴ معاونت، سازمان، شرکت، مرکز، ستاد و شورایعالی ذیل این وزارتخانه تجمیع شوند، کما اینکه در سایر کشورهای جهان نیز در شرایطی که بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن نقش پیشران اقتصادی را داشته‌اند، چنین تجمیعی صورت نگرفته است.

د) وجود بسترهای مورد نیاز برای هماهنگی وزارتخانه‌های جدید از طریق شوراهای عالی: ادغام وزارت راه و شهرسازی اگرچه موجب هم‌افزایی و پیوندهایی بین این دو بخش شده است اما از طریق بسترهای قانونی موجود یعنی «شورای عالی شهرسازی و معماری» و «شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور» نیز می‌توان این تعاملات و پیوندها را حفظ نمود.

ه) از جهت مقتضیات بین‌المللی: مسئله «توسعه کریدورهای بین‌المللی» از مسائل سرنوشت‌ساز در آینده ایران و نظم اقتصادی حاکم بر منطقه است. با این حال، به رغم اینکه در بند «الف» ماده (۵۷) قانون برنامه هفتم پیشرفت، ساز و کار اجرایی لازم برای حل مسائل این حوزه و تسریع در شکل‌گیری اجماع مورد نیاز در داخل دولت از طریق تشکیل «ستاد ملی گذر» پیش‌بینی شده است، اما وزارت راه و شهرسازی به عنوان دبیرخانه این ستاد پس از گذشت بیش از شش ماه از ابلاغ برنامه هفتم، موفق به تشکیل هیچ جلسه‌ای نشده و وظایف بسیار مهمی که در زمینه کریدورهای بین‌المللی بر عهده این ستاد گذاشته شده، مغفول مانده است.

و) از جهت مقتضیات داخلی: اگر چه اصلاح ساختار وزارت راه و شهرسازی بر اساس مقتضیات روز کشور، به طور مستقیم و به تنهایی موجب رفع مسائل و مشکلات حوزه حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی نمی‌شود اما در موارد بسیار مهمی همچون عدم موفقیت در سیاستگذاری صحیح و بسترسازی برای مشارکت بخش عمومی و خصوصی در ارائه خدمات کمی و کیفی در حوزه حمل‌ونقل و مسکن، ریشه بروز مسائل و مشکلات به ساختارهای ناکارآمد این وزارتخانه بر می‌گردد. به بیان دقیقتر، در ساختار فعلی وزارت راه و شهرسازی، وجود تعارض و عدم تفکیک صحیح در شرح وظایف و اختیارات در زمینه سیاستگذاری، تنظیم‌گری و تصدی‌گری، بین ستاد وزارت راه و شهرسازی و سازمان‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی تابعه این وزارتخانه، یکی از عوامل اصلی کمرنگ بودن حضور و مشارکت مردمی و بخش عمومی و خصوصی در امور کشور در بخش حمل‌ونقل و مسکن است. همچنین، پراکندگی وظایف و مأموریت‌های در حوزه‌های مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری، حمل‌ونقل درون و برون شهری، و آماد و پشتیبانی (لجستیک)، علت دیگر ناکارآمدی ساختار موجود است.

۳. نقاط قوت گزارش کمیسیون

الف) عدم گسترش حوزه منابع انسانی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های جاری وزارتخانه و سیاست‌های کوچک‌سازی تشکیلات دولت با رعایت بند «د» ماده (۲۹) قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب ۱۳۸۶ و مواد (۱۰۴) و (۱۰۵) قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت، مورد تأکید قرار گرفته است.

ب) به ضرورت اصلاح اهداف، مأموریت‌ها، وظایف و اختیارات در وزارتخانه‌های جدید، توجه شده است.

ج) به تسریع در انجام اصلاحات مورد نیاز در اهداف، مأموریت‌ها، وظایف و اختیارات وزارتخانه‌های جدید از طریق قراردادن محدودیت زمانی برای انجام اصلاحات توسط دولت توجه شده است. این موضوع موجب کوتاه شدن و کمتر تحت تأثیر قرار گرفتن انجام وظایف کارکنان این وزارتخانه در فرایند تفکیک می‌شود.

د) بر عدم تحمیل بار مالی و مدیریت امکانات و ابنیه و تجهیزات موجود، تأکید شده است.

۴. نقاط ضعف گزارش کمیسیون

الف) از آنجا که وظایف و صلاحیت‌های وزارتخانه‌ها مطابق اصل (۱۳۳) قانون اساسی باید به موجب قانون مشخص شود، الزام به تفکیک و تشکیل وزارتخانه‌های جدید پیش از تعیین تکلیف در خصوص شرح وظایف و مأموریت‌ها مناسب نیست.

ب) به‌رغم آنکه در مقدمه و دلایل توجیهی طرح به ضرورت تمرکز و یکپارچگی مأموریت‌ها و اختیارات وزارتخانه‌های جدید پرداخته شده، لیکن در ماده واحده و تبصره‌ها این موضوع که جزء دستاوردهای مهم تفکیک محسوب می‌شود، مشاهده نمی‌شود.

ج) در تبصره «۱» ماده واحده بجای الزام دولت به ارائه لایحه به مجلس که خلاف اصل (۷۴) قانون اساسی ارزیابی می‌گردد، ضرورت دارد دولت مکلف شود اقدامات قانونی لازم را انجام دهد تا ایراد مذکور رفع گردد.

د) در راستای انطباق با بند «۹» سیاست‌های کلی نظام قانونگذاری، شایسته بود یک ضمانت اجرا برای تکلیف مقرر در ماده واحده مبنی بر لزوم تعیین دقیق وظایف، اهداف و مأموریت‌های وزارتخانه‌های جدید در ماده واحده ذکر می‌شد.

۵. جمع‌بندی و پیشنهادات

تفکیک وزارت راه و شهرسازی نه‌تنها موجب افزایش توجه و تمرکز دولت و مجلس بر هر یک از بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن می‌شود بلکه شرط لازم و مقدمه اصلاح ناکارآمدی‌ها و کژکارکردی‌های موجود در ساختار اداره این پیشران‌های مهم اقتصادی کشور است. با این حال مواکدا توصیه می‌شود از بازگشت به ساختار سال ۱۳۹۰ اجتناب شود زیرا شرط کافی برای کارآمد شدن فضای سیاستگذاری و حکمرانی در این دو بخش، اصلاح صحیح شرح وظایف و اختیارات وزارتخانه‌های جدید و موسسات دولتی تابعه آنها هم‌زمان با تفکیک است که در متن مصوبه کمیسیون نیز اجمالا مد نظر قرار گرفته است. در این راستا، پیشنهاد می‌شود تبصره «۱» ماده واحده به نحوی اصلاح شود که اولاً وظایف و اختیارات مرتبط با حوزه سیاستگذاری و تنظیم‌گری در وزارتخانه‌های جدید متمرکز و یکپارچه شود و شرکت‌ها، سازمان‌ها و مؤسسات دولتی تصدی‌گر تابعه این وزارتخانه نیز مورد بازنگری ساختاری قرار گیرند. ثانیاً حوزه‌های مختلف مرتبط با هر یک از وزارتخانه‌های جدید همچون مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری، حمل‌ونقل درون و برون شهری، و آماد و پشتیبانی (لجستیک)، در وزارتخانه‌های جدید تجمیع شود.

همچنین، هزینه‌های ناشی از ناکارآمدی ساختار فعلی اداره بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی بسیار بیشتر از بار مالی اجرای طرح تفکیک ارزیابی می‌شود و اجرای هرچه سریعتر این طرح نیز می‌تواند موجب کاهش هزینه‌های ناشی از اختلال در انجام وظایف کارکنان شود که این مورد نیز در گزارش کمیسیون مورد توجه قرار داشته است. با توجه به همزمانی بررسی این طرح با لایحه بودجه سال ۱۴۰۴، پیشنهاد می‌شود جهت رفع مغایرت این طرح با اصل ۷۵ قانون اساسی، منابع مالی اجرای این طرح در بودجه سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی شود.

با توجه به آنچه بیان شد، تصویب طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی اولاً به دلیل اینکه موجب افزایش کمی و کیفی توجهات دولت و مجلس به مسائل بخش حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی می‌شود و ثانیاً به دلیل اینکه فرصت کوچک‌سازی، چابک‌سازی و رفع کژکارکردی‌های ساختار حکمرانی در این بخش‌های پیشران را فراهم می‌کند، با رعایت اصلاحات پیشنهاد می‌شود. در ادامه، اظهار نظر کارشناسی در خصوص ماده واحده و تبصره‌های مندرج در گزارش کمیسیون به همراه پیشنهادهای اصلاحی در جدول ۱ ارائه می‌گردد:

جدول ۱. ارزیابی مفاد گزارش کمیسیون

گزارش کمیسیون	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	ارجاع به کمیسیون	اظهار نظر کارشناسی	پیشنهاد اصلاحی
<p>ماده واحده- از تاریخ تصویب این قانون، «وزارت راه و شهرسازی» با رعایت بند «د» ماده (۲۹) قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب ۱۳۸۶/۷/۸ و مواد ۱۰۴ و ۱۰۵ قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۴۰۳/۳/۱ بدون هرگونه توسعه تشکیلات و افزایش نیروی انسانی، به دو وزارت «مسکن و شهرسازی» و «راه و ترابری» تفکیک می‌شود. با انتزاع بخش حمل‌ونقل از «وزارت راه و شهرسازی»، «وزارت حمل‌ونقل» تشکیل می‌شود و این وزارت به وزارت «مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری» تغییر نام می‌یابد.</p>			✓		<p>۱. برای اجرایی شدن تفکیک، لازم است به دولت یک مهلت زمانی مکفی برای تعیین اهداف، وظایف، مأموریت‌ها و اختیارات وزارتخانه‌های جدید (موضوع تبصره «۱») داده شود.</p> <p>۲. با توجه به بزرگی بلاوجه تشکیلات و سنگینی وظایف وزارت راه و شهرسازی و دلایل یاد شده در بخش ضرورت تصویب طرح در رابطه با تجربیات داخلی و خارجی، وجود وزارتخانه مجزا برای بخش حمل‌ونقل، شرط لازم برای جدی شدن پیشبرد برنامه‌ها و تکالیف پیشران و ضروری اما سنگین این حوزه (خصوصاً در قانون برنامه هفتم) ارزیابی می‌شود که همچنین نشان دهنده عزم دولت و مجلس برای بیشتر شدن توجه به این حوزه برای رفع مشکلات حمل‌ونقل و حضور موثر و جدی در عرصه راه‌گذرهای بین‌المللی است.</p> <p>۳. با توجه به پیشینه ادغام که بخش حمل‌ونقل در بخش مسکن و شهرسازی ادغام گردید، پیشنهاد می‌شود به همین ترتیب نیز بخش حمل‌ونقل از بخش مسکن و شهرسازی منتزع شود.</p> <p>۴. مبنای طرح، مقدمه و دلایل توجیهی بر یکپارچگی مدیریت در حوزه مسکن شهرسازی مدیریت شهری و حمل و نقل درون و برون شهری بنا نهاده شده و انتظار می‌رود این مهم همانگونه که در ثبت ۵۴۹ دوره یازدهم مجلس پیشنهاد شده بود این مهم در عنوان وزارت خانه های جدید منعکس گردد.</p> <p>۵. با رعایت بند «د» ماده (۲۹) قانون مدیریت خدمات کشوری، مجموع پست‌های دو وزارتخانه جدید از کل پست‌های وزارت راه و شهرسازی کمتر خواهد شد که در راستای کوچک‌سازی</p>	<p>ماده واحده - ظرف مدت شش ماه از تاریخ تصویب این قانون، «وزارت راه و شهرسازی» با رعایت بند «د» ماده (۲۹) قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب ۱۳۸۶/۷/۸ و مواد ۱۰۴ و ۱۰۵ قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۴۰۳/۳/۱ بدون هرگونه توسعه تشکیلات و افزایش نیروی انسانی، به دو وزارت «مسکن و شهرسازی» و «راه و ترابری» تفکیک می‌شود. با انتزاع بخش حمل‌ونقل از «وزارت راه و شهرسازی»، «وزارت حمل‌ونقل» تشکیل می‌شود و این وزارت به وزارت «مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری» تغییر نام می‌یابد.</p>

گزارش کمیسیون	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	ارجاع به کمیسیون	اظهار نظر کارشناسی	پیشنهاد اصلاحی
					تشکیلات دولت است. ۶. لفظ «راه» در عنوان وزارت «راه و ترابری» شامل تمام زیرساخت‌های بخش حمل‌ونقل مثل راه‌آهن، فرودگاه‌ها و بنادر نمی‌شود. لذا پیشنهاد می‌شود مانند سایر کشورهای دنیا، صرفاً لفظ عام «حمل‌ونقل» در نام وزارتخانه به کار برده شود که شامل کلیه امور مرتبط با توسعه شبکه و ناوگان و مدیریت فعالیت‌های بخش حمل‌ونقل می‌شود و در ادبیات علمی و حقوقی نیز رایج‌تر است.	
تبصره «۱»- اهداف، مأموریت‌ها، وظایف و اختیارات این وزارتخانه‌ها توسط معاونت حقوقی رئیس جمهور تنقیح و پس از تصویب هیئت وزیران حداکثر ظرف سه ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌گردد.			✓		۱. الزام دولت به ارائه لایحه خلاف اصل ۷۴ قانون اساسی تلقی می‌گردد اما می‌توان در خصوص انجام اقدامات قانونی لازم، محدودیت زمانی تعیین نمود. ۲. درباره جایگاه سازمانی سازمان‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی وابسته یا تابعه وزارتخانه‌های جدید که اصلاح وظایف و اختیارات وزارتخانه‌ها به وظایف و اختیارات این نهادها گره خورده است، حکمی انشا نشده است. لذا لازم است این موضوع نیز همزمان با اصلاح شرح وظایف وزارتخانه‌ها تعیین تکلیف شود. ۳. اگرچه اجرای هرچه سریعتر تفکیک موجب کاهش هزینه‌های ناشی از اختلال در وظایف کارکنان می‌شود و لازم است این محدوده زمانی تا حد امکان کاهش یابد، اما زمان ۳ ماه برای اجرای اصلاحات صحیح در شرح وظایف و اختیارات وزارتخانه‌ها و مؤسسات، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه متناسب با اقتضائات روز داخلی و خارجی، نیاز به زمان بیشتری دارد و پیشنهاد میشود این زمان به ۶ ماه افزایش یابد. ۴. طبق اصل ۱۳۳ قانون اساسی الزام وظایف وزارتخانه‌ها به موجب قانون باید مشخص شود فلذا انتظار می‌رود با اجرای این قانون، تعیین وظایف وزارت خانه‌های	اهداف، مأموریت‌ها، وظایف و اختیارات این وزارتخانه‌ها و مؤسسات، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه با رویکرد متمرکزسازی نقش‌های سیاستگذاری و تنظیم‌گری و همچنین تجمیع حوزه‌های فعالیت اصلی هر یک از وزارتخانه‌ها شامل مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری، حمل‌ونقل درون و برون شهری، آما و پشتیبانی (لجستیک)، توسط معاونت حقوقی رئیس جمهور تنقیح و پس از تصویب هیئت وزیران می‌شود. دولت موظف است حداکثر ظرف سه شش ماه پس از لازم‌الاجرا شدن این قانون، برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌گردد. اقدامات قانونی لازم را در خصوص این تبصره انجام دهد.

گزارش کمیسیون	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	ارجاع به کمیسیون	اظهار نظر کارشناسی	پیشنهاد اصلاحی
					<p>جدید همزمان تبیین و تدقیق شده باشد.</p> <p>۵. معطل ماندن دو وزارتخانه پس از تفکیک بدون مشخص بودن شرح وظایف و منتظر ماندن تا ۳ ماه برای تعیین تکلیف از طریق لایحه دولت خلاف نظام اداری صحیح بوده و لذا مغایر با بند (۱۰) اصل ۳ قانون اساسی می‌باشد.</p> <p>۶. یکی از مهمترین موانع در مدیریت دولت در بخش حمل‌ونقل، جزیره‌ای عمل کردن زیربخش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی در ایفای وظایف سیاستگذاری و تنظیم‌گری است. از این رو، یکی از موضوعات ضروری که در فرایند اصلاح ساختار وزارتخانه حمل و نقل باید مورد توجه قرار گیرد، انتقال این وظایف از شرکت‌ها و سازمان‌های دولتی و یکپارچه و متمرکز ساختن آن در ستاد وزارت راه و شهرسازی است. این اقدام، در راستای اجرای تکالیف قانونی کوچک‌سازی تشکیلات دولتی بخش حمل‌ونقل نیز محسوب می‌شود.</p> <p>۷. تجمیع حوزه‌های مرتبط با هر یک از وزارتخانه‌های مذکور نیز پیشنهاد می‌شود.</p>	
تبصره «۲»- هرگونه افزایش نیروی انسانی، امکانات و بار مالی برای وزارتخانه‌های موضوع این قانون در طول اجرای قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت ممنوع است. نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات مورد نیاز وزارتخانه‌های «مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری» و «راه و ترابری حمل‌ونقل» از نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات وزارت راه و شهرسازی، و همچنین سازمانها، مؤسسات، و شرکت‌های زیر مجموعه و تابعه			✓		<p>۱. مطابق با نظریه تفسیری شماره ۴۹۷۴۹/۳۰/۹۱ مورخ ۲۳/۱۲/۱۳۹۱ ذیل اصل ۷۵ قانون اساسی، "درج عبارت «از محل صرفه‌جویی»، به نحو مطلق و برای مدت نامحدود و بدون تعیین محل و همچنین درج، عبارت «پیش‌بینی در بودجه سنواتی»، بدون تأمین منبع و نیز درج عبارت‌های «از محل اعتبارات مصوب مربوط» و «از محل اعتبارات مصوب دستگاه»، اگر مستلزم بار مالی جدید بوده، طریق جبران کاهش درآمد یا تأمین هزینه جدید مذکور در اصل ۷۵ قانون اساسی محسوب نمی‌گردد." لذا پیشنهاد می‌شود منابع مالی اجرای طرح</p>	هرگونه افزایش نیروی انسانی، امکانات و بار مالی برای وزارتخانه‌های موضوع این قانون در طول اجرای برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت ممنوع است. نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات مورد نیاز وزارتخانه‌های «مسکن، شهرسازی و مدیریت شهری» و «راه و ترابری حمل‌ونقل» از نیروی انسانی، امکانات و تجهیزات وزارت راه و شهرسازی، و همچنین سازمانها، مؤسسات، و شرکت‌های زیر مجموعه و تابعه

گزارش کمیسیون	موافق	مخالف	موافق به شرط اصلاح	ارجاع به کمیسیون	اظهار نظر کارشناسی	پیشنهاد اصلاحی
سازمان‌ها و شرکت‌های زیر مجموعه و تابعه آنها و همچنین کاهش ساختار تشکیلاتی وزارتخانه‌های جدید و ادغام معاونت‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و واگذاری به بخش خصوصی با رعایت قوانین و مقررات مربوطه، تأمین می‌شود.					تفکیک، در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ پیش‌بینی شود. ۲. پیشنهاد می‌شود لفظ «همه» با «کلیه» و لفظ «تجهیزات» با «اموال» جایگزین شود. ۳. موسسات دولتی تابعه وزارت راه و شهرسازی نیز باید مشمول این حکم شوند. ۴. تصریح بر شیوه تأمین بار مالی اجرای این قانون از طریق کاهش ساختار تشکیلاتی وزارتخانه‌های جدید و موسسات، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه آنها برای عدم مغایرت این قانون با اصل (۷۵) قانون اساسی لازم است.	آنها و همچنین کاهش ساختار تشکیلاتی وزارتخانه‌های جدید و ادغام معاونت‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و واگذاری به بخش خصوصی با رعایت قوانین و مقررات مربوطه، تأمین می‌شود.

گزیده سیاستی

طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی اولاً موجب افزایش کمی و کیفی توجهات دولت و مجلس به مسائل بخش‌های حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی می‌شود و ثانیاً فرصت کوچک‌سازی، چابک‌سازی و رفع کژکارکردی‌های ساختار حکمرانی در این بخش‌های پیشران را فراهم می‌کند؛ لذا تصویب آن با رعایت اصلاحات پیشنهاد می‌شود.