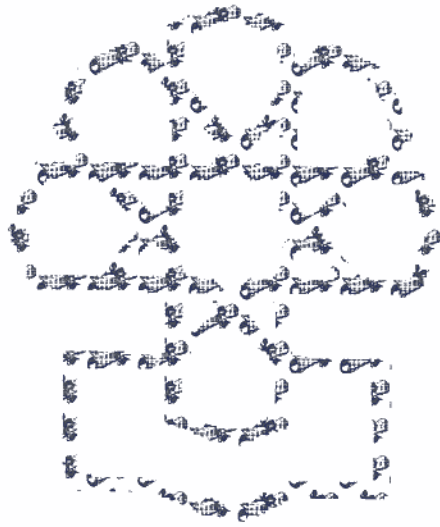




گزارش کارشناسی پیرامون

# اجازه تأسیس شرکت احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)



معاونت پژوهشی  
فروردین ۱۳۷۵

کار: دفتر بررسیهای حقوقی

کد گزارش: ۲۰۰۱۲۹۶

اجازه تأسیس شرکت احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی  
امام خمینی (ره)

عنوان لایحه

شماره ترتیب چاپ: ۱۷۹۷  
شماره چاپ سابقه: —  
شماره دفتر ثبت: ۵۶۸  
تاریخ چاپ: ۱۳۷۴/۱۰/۲۶  
کمیسیونهای ارجاعی: مشترک امور اداری و استخدامی و مسکن  
شهرسازی و راه و ترابری

مشخصات طرح

کتابخانه و واحد اسناد و اطلاع‌رسانی مجلس شورای اسلامی

شماره: ۷۵۶۹

تاریخ: ۷۲، ۱۰، ۲۹

## درباره لایحه اجازه تأسیس شرکت احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)

کد گزارش: ۲۰۰۱۲۹۶

مقدمه

### ۱- هدف از تقدیم لایحه

وزارت راه و ترابری به عنوان مسئول و متصدی احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی در صدد تشکیل یک شرکت دولتی برای تصدی به احداث و بهره‌برداری از فرودگاه مذکور می‌باشد. آنگونه که از مقدمه لایحه استفاده می‌شود ظاهراً منظور وزارت راه و ترابری از احداث این شرکت تسریع و تسهیل در ساخت و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) و تأسیسات جانبی آن و سامان بخشیدن به امور اجرایی طرح احداث و بهره‌برداری از فرودگاه یاد شده، تقویت منابع مالی و قوام تشکیلاتی آن می‌باشد.

### ۲- طرح موضوع

در رابطه با لایحه تقدیمی توسط دولت به منظور اجازه تأسیس شرکت احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) نکات ذیل حائز اهمیت می‌باشد:

الف - آیا اصولاً برای اجرای یک طرح عمرانی کشور نظیر احداث فرودگاه مذکور که عملاً وزارت راه و ترابری عهده‌دار آن می‌باشد ضرورتی برای احداث یک شرکت مستقل توسط این وزارتخانه به منظور تصدی به احداث و بهره‌برداری از فرودگاه وجود دارد یا خیر؟

ب - لایحه مذکور در واقع پس از تشکیل شرکت مذکور نظامی را برای نحوه اداری و دارایی و سرمایه‌های این شرکت پیش‌بینی نموده است.

### اظهار نظر کارشناسی

#### الف - ضرورت تشکیل

در ماده یک لایحه تقدیمی، به وزارت راه و ترابری اجازه داده شده نسبت به تأسیس شرکت احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی به منظور تسریع و تسهیل در ساخت و بهره‌برداری از فرودگاه یاد شده و تأسیسات جانبی آن اقدام کند، با عنایت به ماده ۴ قانون محاسبات عمومی کشور (مصوب ۱۳۶۶) این شرکت یک شرکت دولتی تلقی خواهد شد. در این صورت تشکیل شرکتهای دولتی جدید به موجب بند «م» تبصره ۲ قانون بودجه سال ۱۳۷۵ کشور - که در سال گذشته نیز در بند «ن» تبصره ۲ درج شده بود - با منع قانونی روبرو می‌باشد. قانون بودجه اگرچه یک قانون عادی در ردیف سایر قوانین می‌باشد و امکان اصلاح یا استثنای آن وجود دارد معذک قانون بودجه به عنوان یک قانون مادر، رؤس برنامه‌های سالانه و هزینه‌های مربوطه

را معین می‌سازد و از این حیث به مصلحت نمی‌باشد که به راحتی کنار گذاشته شده و دائماً با استثنا روبرو باشد. بر این اساس با عنایت به قانون بودجه، تأسیس شرکتهای جدید و مشارکت در آنها توسط شرکتهای دولتی و همچنین هرگونه توسعه تشکیلات سازمانی شرکتهای دولتی در سال ۱۳۷۵ ممنوع است. موارد استثنای این تبصره در خصوص بانکها و مؤسسات اعتباری و شرکتهای بیمه در ادامه تبصره درج شده است. از سوی دیگر احداث و بهره‌برداری فرودگاه بین‌المللی امام خمینی در واقع به عنوان یک طرح ملی تلقی شده و جزو اعتبارات عمرانی کشور خواهد بود، در این صورت به نظر می‌رسد ضرورتی برای تشکیل یک شرکت در اجرای یک طرح عمرانی که وزارت راه و ترابری متکفل آن است نخواهد بود؛ چراکه در این حال کلیه وزارتخانه‌ها و سازمانها می‌توانند در اجرای طرح عمرانی اقدام به تشکیل شرکت نمایند، یعنی برای احداث کلیه سدها، نیروگاهها و ... می‌تواند شرکت تشکیل شود که این امر به نظر می‌رسد به مصلحت نباشد، زیرا چنین امری اقتضای تشکیل شرکتهای متعدد دولتی را خواهد داشت و در واقع به افزایش بدنه دولت و حجیم شدن آن خواهد انجامید.

#### ب - بررسی نحوه اداره شرکت

(۱) در ماده ۲ مقرر گردیده: «شرکت دارای شخصیت حقوقی و استقلال اداری و مالی است که زیر نظر وزارت راه و ترابری و ... اداره می‌شود»، در این صورت با عنایت به مطالب گذشته و بر طبق ماده ۴ قانون محاسبات عمومی که این شرکت دولتی تلقی می‌شود به نظر می‌رسد دلیلی بر استثنای شرکت مذکور از مقررات عمومی شرکتهای دولتی نباشد، این امر به خصوص با عنایت و ویژه مجلس شورای اسلامی در امکان نظارت بر کلیه دستگاههای کشور و تحت شمول بودن قانون محاسبات عمومی کشور اهمیت بیشتری می‌یابد، که در این صورت به نظر می‌رسد دلیلی بر استثنای این شرکت نخواهد بود.

یک نکته بسیار حائز اهمیت در این باره این است که این شرکت صرفاً برای انجام یک طرح عمومی و عمرانی کشور تشکیل می‌گردد و در این خصوص هیچگونه توجیهی برای استثنای یک طرح عمومی و عمرانی که عملاً از بودجه عمومی و اعتبارات عمرانی استفاده می‌کند از مقررات جاری و عمومی کشور به ویژه قانون محاسبات عمومی وجود ندارد. بنابراین بهتر است قید استقلال مالی و اداری از ماده ۲ حذف گردد و شرکت مذکور که فی نفسه ماهیتی مستقل ندارد در شمول مقررات عمومی شرکتهای دولتی قرار گیرد.

(۲) در ضمن ذیل ماده ۲ مقرر شده که اصلاحات اساسنامه با تصویب هیأت وزیران خواهد بود، که با عنایت به ذیل ماده (۱) و با ملحوظ نظر قرارداد «قانون تعیین مرجع تصویب و یا اصلاح و تغییر اساسنامه شرکتهای و مؤسسات تابعه وزارتخانه‌ها» مصوب ۱۳۶۶ بهتر است تماماً به نحو جامعی در ذیل ماده ۲ به این صورت مقرر شود: «تصویب و اصلاحات اساسنامه به پیشنهاد مجمع عمومی شرکت و وزارت راه و ترابری و تأیید سازمان امور اداری و استخدامی کشور با هیأت وزیران خواهد بود».

(۳) از حیث مدت شرکت نیز که در ماده ۱ مقرر شده که نامحدود است، به نظر می‌رسد تعیین مدت امری است که بهتر می‌باشد در اساسنامه درج گردد.

(۴) در ماده ۳ چنین مقرر شده: «تأسیسات ایجاد شده و تجهیزات و امکانات موجود مربوط به طرح فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) از محل اعتبارات آن، مطابق ارزیابی و اعلام سازمان هواپیمایی کشوری جزو سرمایه و دارایی شرکت محسوب خواهد شد».

با عنایت به اینکه سرمایه‌های مربوط به تأسیسات و تجهیزات و امکانات فرودگاه بین‌المللی امام خمینی از محل درآمدهای عمومی کشور تأمین شده و جزو بودجه دولتی منظور می‌گردد، بدین ترتیب تمامی تأسیسات و تجهیزات و امکانات آن متعلق به دولت می‌باشد و بر این اساس دلیلی ندارد تا سرمایه‌های ملی کشور را جزو سرمایه یک شرکت منظور داریم، آن هم شرکتی که بر طبق لایحه تقدیمی بناست از دایره شمول مقررات ناظر بر شرکت‌های دولتی و مقررات عمومی کشور استثنا گردد که در نتیجه هیچگونه نظارتی بر قسمتی از بودجه دولت وجود نخواهد داشت که این امر یقیناً به مصلحت نمی‌باشد. در این خصوص بند (ب- ۱) ماده ۱ قانون محاسبات عمومی چنین مقرر می‌دارد که از جمله اجزای بودجه عمومی دولت عبارت است از: «پیش‌بینی پرداختهایی که از محل درآمد عمومی و یا اختصاصی برای اعتبارات جاری و عمرانی و اختصاصی دستگاههای اجرایی می‌تواند در سال مالی مربوط انجام دهد.»

در این خصوص ماده ۱۱۳ قانون محاسبات عمومی کشور نیز چنین مقرر می‌دارد: «کلیه اموال و داراییهای منقول و غیرمنقولی که از محل اعتبارات طرحهای عمرانی (سرمایه گذاری ثابت) برای اجرای طرحهای مزبور خریداری و یا بر اثر اجرای این طرحها ایجاد و یا تملک می‌شود اعم از اینکه دستگاه اجرایی طرح، وزارتخانه یا مؤسسه دولتی یا شرکت دولتی و یا مؤسسه و نهاد عمومی غیردولتی باشد تا زمانی که اجرای طرحهای مزبور خاتمه نیافته است متعلق به دولت است و حفظ و حراست آنها با دستگاههای اجرایی ذی ربط می‌باشد...

تبصره ۱- اموال منقول و غیرمنقول موضوع این ماده پس از خاتمه اجرای طرحهای مربوط در مورد طرحهایی که توسط وزارتخانه‌ها و مؤسسات دولتی اجرا می‌شود کماکان متعلق به دولت خواهد بود و در مورد طرحهایی که مجری آنها شرکتهای دولتی یا نهادها و مؤسسات عمومی غیردولتی هستند به حساب اموال و داراییهای دستگاه مسئول بهره‌برداری طرح منظور خواهد شد.»

بر این اساس به نظر می‌رسد تا قبل از خاتمه این طرح عمرانی، محاسبه تأسیسات، تجهیزات و امکانات موجود مربوط به طرح فرودگاه جزو سرمایه‌های شرکت با منع قانونی روبرو باشد.

(۵) در ماده ۴ لایحه مقرر شده: «معادل ۶۰٪ اعتبارات موضوع بند «ب» ماده ۶۳ و کلاً اعتبارات موضوع بند «الف» ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین، مضروب ۱۳۷۳ و موضوع تبصره ۳۹ قانون بودجه سال ۷۴ کل کشور برای اجرای طرح فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در طول مدت اجرا و بازپرداخت تعهدات آن، سالانه در بودجه کل کشور به عنوان کمک به شرکت منظور خواهد شد.»

بند «ب» ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت ناظر بر بهای خدمات فرودگاهی و پروازی به ریال یا ارز است که توسط سازمان هواپیمایی کشور تعیین و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد و توسط سازمان مذکور دریافت و به حساب خزانه واریز می‌شود تا معادل درآمد وصولی از محل اعتباری که در قانون بودجه سالانه منظور می‌شود در اختیار این سازمان قرار گیرد تا صرف تجهیز و مرمت و تکمیل فرودگاههای کشور شود. در این خصوص با عنایت به مفاد قانون مذکور ضروری است که اعتبارات مربوطه سالانه در بودجه کل کشور و وزارت راه و ترابری یا شرکت دولتی مورد تأسیس منظور گردد، در غیر این صورت این قانون فی نفسه نمی‌تواند اعتبارات مذکور در بند «ب» ماده ۶۳ را در اختیار شرکت مذکور یا وزارت راه و ترابری قرار دهد و لذا اگر بناست که سالانه در قانون بودجه درج گردد بهتر است مفاد بند ۴

لایحه قانونی تشکیل شرکت احداث و بهره‌برداری نیز حذف شده و یا به گونه‌ای اصلاح شود که سالانه در قانون بودجه منظور گردد. مضافاً بر آن بند «ب» ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت نیز مقرر داشته که معادل درآمد وصولی در اختیار سازمان هواپیمایی کشور قرار می‌گیرد تا جهت تجهیز و مرمت و تکمیل فرودگاههای کشور هزینه شود، بر این اساس اختصاص رقم ۶۰ درصد از این اعتبار برای فرودگاه بین‌المللی امام خمینی نیاز به بررسی نیاز واقعی برای اختصاص این رقم و عدم نیاز سایر فرودگاههای کشور خواهد داشت.

اعتبارات بند «الف» ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت نیز کلاً در اختیار سازمان هواپیمایی کشور است که صرف مطالعه، اجرا و تجهیز فرودگاه بین‌المللی امام خمینی خواهد شد که از این حیث نیز با وجود بند «الف» ماده ۸۷ قانون مذکور ضرورتی برای درج مجدد آن در ماده ۴ لایحه تقدیمی به مجلس شورای اسلامی وجود دارد.

اما در خصوص تبصره ۳۹ قانون بودجه سال ۷۴ نیز بخشی از آن ناظر بر بهای خدمات فرودگاهی و پروازی و خدمات جنبی است که توسط سازمان هواپیمایی کشوری اخذ می‌شود (موضوع بند الف) و بخش دیگر آن ناظر بر درآمد حاصل از اجرای ماده (۸) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین و بخش دیگر آن درآمدهای حاصل از بهای خدمات فرودگاهی و پروازی است (موضوع بند ب) که صد درصد آن در اختیار سازمان هواپیمایی کشور قرار می‌گیرد تا جهت تأمین هزینه‌های جاری سازمان و طرح تجهیزات فرودگاههای کشور و طرح احداث فرودگاه بین‌المللی امام خمینی به مصرف برسد. از این حیث شمول تبصره ۳۹ قانون بودجه ۷۴ به شرکت مذکور با دو اشکال روبروست: اولاً نحوه استفاده از تبصره مذکور در قانون بودجه مشخص شده و بخشی از آن به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی اختصاص دارد که از این حیث ماده ۴ لایحه با اشکال روبروست، ثانیاً تبصره ۳۹ قانون بودجه مذکور به سال ۱۳۷۴ اختصاص دارد و در سال ۱۳۷۵ نیز ظاهراً به صورت تبصره مستقلی درج نگردیده، لذا قرارداد یک تبصره از بودجه که در واقع غیر دائمی است برای تعیین هزینه‌های شرکت منطقی به نظر نمی‌رسد.

۶) در ماده ۵ لایحه تقدیمی نیز چنین مقرر شده است: «تمامی درآمدهای موضوع بند ۳ ماده ۷ قانون اصلاح تعیین بهای خدمات پروازی فرودگاهی مصوب ۱۳۶۴ و ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۳ توسط سازمان هواپیمایی کشوری به نحو مقرر در قوانین مربوطه وصول و نیز سقف اعتبار ردیف ۵۰۳۱۹۱ قسمت چهارم قانون بودجه سال ۱۳۷۴ کل کشور به چهارصد و پنجاه میلیارد ریال افزایش می‌یابد و با رعایت این قانون و مفاد تبصره ۳۹ قانون بودجه سال ۱۳۷۴ کل کشور برای اجرای طرح فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) توسط شرکت هزینه می‌شود.» در این خصوص نیز نکات ذیل حائز اهمیت است:

اولاً، درآمدهای موضوع بند ۳ قانون اصلاح ماده ۷ قانون تعیین بهای خدمات فرودگاهی و پروازی اختصاص به پرداخت عوارض فرودگاهی مسافران دارد که با عنایت به بند «ب» ماده ۶۳ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت باید توسط سازمان هواپیمایی کشوری اخذ و جهت تجهیز و مرمت و تکمیل فرودگاههای کشور هزینه شود که از این حیث ماده ۵ لایحه تقدیمی با قانون مذکور تعارض دارد.

ثانیاً، در خصوص مفاد بند «الف» ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت که در ماده ۴ لایحه تقدیمی نیز درج شده تکلیف مشخص است که بر اساس آن سازمان هواپیمایی کشوری ۶۰ درصد و جوهی

ثانیاً، هم‌اکنون مجری این طرح ملی وزارت راه و ترابری است و یقیناً همچنان که تاکنون عمل نموده است حتی پس از تشکیل شرکت مدت زمانی برای انتقال کلیه امور به شرکت احداث و بهره‌برداری از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) صرف خواهد شد و در هر حال تا زمانی که شرکت مذکور عملاً تصدی به عملیات مربوطه را عهده‌دار شود، همچنان وضعیت کنونی وزارت راه و ترابری به عملیات خود برای اجرای این طرح ملی مبادرت خواهد ورزید و به لحاظ روشن بودن وضعیت مجری و منابع و اعتبارات تخصیص یافته به آن هیچگونه خلأ قانونی احساس نخواهد شد و بر این اساس بر تبصره ذیل ماده ۱۵ اصولاً اثری مترتب نخواهد گردید.

۸) در ماده ۶ لایحه نیز مقرر گردید که شرکت مجاز است از اعتبارات موضوع بند «و» تبصره ۲۲ قانون برنامه استفاده کند، با عنایت به مفاد تبصره به نظر می‌رسد که آنچه در متن لایحه به عنوان «واردات قبل از صادرات» ذکر شده با عنایت به مفاد تبصره در واقع «واردات در مقابل صادرات» است. در خصوص ماده ۶ لایحه نیز با عنایت به اینکه بند «و» تبصره ۲۲ قانون برنامه دوم به دولت و شرکتهای دولتی اجازه داده از مکانیزم این تبصره برای تأمین اعتبارات خود استفاده کنند با مشکل خاصی روبرو نمی‌باشد.

۹) ماده ۷ لایحه تقدیمی نیز چنین مقرر می‌دارد: «معادل پنج درصد (۰.۵٪) اعتبار اجرای طرح بالا جهت انجام هزینه‌های ضروری و اضطراری، برابر قانون نحوه هزینه کردن اعتباراتی که به موجب قانون رعایت قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات عمومی دولت مستثنی هستند مصوب ۱۳۶۴ هزینه خواهد شد». در این قانون در ماده واحده، مصرف اعتبارات جاری و عمرانی که به نحوی از انحاء از قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات عمومی دولت و یا آیین‌نامه معاملات دولتی مستثنی بوده و تابع مقررات خاص گردیده است تحت ضوابط مقرر در قانون مذکور مصوب ۱۳۶۴ مجاز می‌باشد. در این صورت اگر با عنایت به ماده ۲ لایحه تقدیمی دولت، مقصود اصلی مستثنی کردن شرکت مزبور از مقررات عمومی شرکتهای دولتی است، در این صورت اصولاً ماده ۷ لایحه سالبه به انتفاع موضوع است، اما بدین جهت که دلیلی بر این امر برای استثنا کردن کلی این شرکت از مقررات عمومی شرکتهای دولتی و خصوصاً قانون محاسبات عمومی احساس نمی‌شود، در این حالت مناسب‌تر است که این شرکت تابع مقررات عمومی و جاری کشور باشد. بر همین اساس نیز آنچه در ماده (۷) مقرر گردیده که ۵ درصد از اعتبارات اجرای این طرح ملی برابر قانون مصوب ۱۳۶۴ هزینه شود نیاز به یک توجیه منطقی دارد که برای چنین امری که در واقع خروج موضوعی هزینه کردن ۵ درصد از اعتبارات ساخت فرودگاه بین‌المللی امام خمینی از قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات عمومی کشور می‌باشد دلیل توجیهی در لایحه مشاهده نمی‌گردد: بدین ترتیب می‌توان گفت: مناسب‌تر است که تمامی اعتبارات این فرودگاه بر اساس مقررات عمومی کشور هزینه گردد.

#### پیشنهاد

با عنایت به مطالب مطروحه در اظهار نظر کارشناسی در مجموع می‌توان مطالب ذیل را بیان نمود:  
الف - به لحاظ عدم توجیه برای لزوم تشکیل شرکت جهت اجرای یک طرح ملی (فرودگاه بین‌المللی امام خمینی ره) مناسب‌تر است لایحه مذکور به نحو کلی رد گردد، زیرا این طرح جزو طرحهای ملی بوده و وزارت راه و ترابری مجری آن می‌باشد و لزومی برای یک شرکت مستقل جهت تصدی به آن وجود

ندارد، زیرا در غیر این صورت باید برای هر یک از طرح‌های ملی ابتدائاً باید یک شرکت دولتی تأسیس نمود که عملاً می‌تواند هزینه‌های دولت را افزایش داده و بدنه دولت را حجیم‌تر سازد.

ب - مفاد لایحه به شرح زیر اصلاح گردد:

۱ - ماده (۱) به این ترتیب درج شود: «به وزارت راه و ترابری اجازه داده می‌شود... که از این پس در قانون «شرکت» نامیده می‌شود.» و سطور بعدی آن حذف می‌گردد.

۲ - ماده (۲) بدین ترتیب اصلاح شود: «شرکت دارای شخصیت حقوقی بوده و زیر نظر وزارت راه و ترابری اداره می‌شود. اساسنامه شرکت توسط وزارت مذکور تهیه و حداکثر تا سه ماه پس از تصویب و ابلاغ این قانون پس از تأیید سازمان امور اداری و استخدامی به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

تبصره - اصلاحات اساسنامه نیز به پیشنهاد وزارت راه و ترابری با تأیید سازمان امور اداری و استخدامی منوط به تصویب هیأت وزیران است.»

۳ - ماده (۳) به لحاظ اینکه واگذاری آنها توسط دولت به شرکت مزبور منوط به تکمیل و اجرای طرح مذکور است به مصلحت نمی‌باشد و پیشنهاد حذف آن داده می‌شود، در این صورت لازم است سرمایه‌ای برای این شرکت تعیین و توسط وزارت راه و ترابری به آن اختصاص یابد.

۴ - ماده ۴ در واقع اصلاح قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین و تبصره ۳۹ قانون بودجه ۱۳۷۴ را مدنظر قرار داده است که به لحاظ خاتمه یافتن سال ۱۳۷۴ دلیلی برای اصلاح تبصره ۳۹ مذکور نبوده و در خصوص قانون وصول برخی از درآمدهای دولت نیز به نظر می‌رسد که به مصلحت باشد در قالب اصلاح قانون مذکور مطرح شود، زیرا از این حیث ارتباطی به قانون شرکت مذکور نخواهد داشت.

۵ - ماده ۵ مندرج در لایحه تقدیمی نیز در واقع مقصود اصلیش اختصاص اعتبارات جدید به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی است، که بدین ترتیب اصلاح قانون تعیین بهای خدمات پروازی مصوب ۱۳۶۴ و ماده ۸۷ قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مفاد تبصره ۳۹ قانون بودجه ۱۳۷۴ را اصلاح می‌نماید که بر این اساس مناسب‌تر است مراتب به موجب قانون جدیدی و یا اصلاح قانون بودجه ۱۳۷۵ به نحو جداگانه‌ای تقدیم مجلس گردد. بر همین اساس در واقع اعتبارات تخصیص یافته به «وزارت راه و ترابری» برای احداث و تکمیل و تجهیز فرودگاه بین‌المللی امام خمینی افزایش یافته و اصلاح می‌گردد، که ضرورت این امر به لحاظ اینکه عمده این اعتبارات در اختیار وزارت راه و ترابری قرار داشته تا صرف تجهیز فرودگاه‌های کشور و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی گردد، نیاز به بررسی کارشناسی دارد تا اختصاص اعتبارات جدید برای فرودگاه مذکور در عمل به سایر وظایف وزارت راه و ترابری لطمه‌ای وارد نسازد، با عنایت به مفاد اظهار نظر کارشناسی نیز پیشنهاد می‌گردد تبصره ذیل ماده ۵ نیز حذف گردد.

۶ - در خصوص ماده (۷) لایحه تقدیمی یعنی اینکه ۵ درصد از اعتبارات اجرای طرح احداث و راه‌اندازی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی از شمول قانونی محاسبات عمومی و مقررات عمومی کشور خارج شده و تابع قانون نحوه هزینه کردن اعتباراتی که به موجب قانون محاسبات عمومی و سایر مقررات عمومی دولت مستثنی هستند مصوب ۱۳۶۴ باشد، با عنایت به مفاد لایحه تقدیمی دلیل توجیهی وجود ندارد و با توجه به اینکه مناسب‌تر است شرکتهای دولتی تحت نظارت مراکز کنترل خصوصاً دیوان محاسبات باشند پیشنهاد حذف آن داده می‌شود.