

بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور موضوع تبصره «۱۰»



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شناسنامه گزارش

شماره مسلسل: ۱۹۵۰۶

کد موضوعی: ۲۵۰

عنوان گزارش: بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور موضوع تبصره «۱۰»

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه عمران و شهرسازی و گروه حمل و نقل)
تهیه و تدوین کنندگان: محمدرضا عبدلی، حمیدرضا فوری، سروین مولایی نسب، شهاب دبیری نژاد
مدیر مطالعه: علی فرنام، حمیدرضا فوری
ناظر علمی: محمدحسن معادی رودسری
همکاران: شهاب محمدی، محمد برزگر خسروی (دفتر مطالعات حقوقی)
اظهار نظر کنندگان: محمد صالحی (دفتر مطالعات حقوقی)، مهتاب قراخانلو (دفتر مطالعات بخش عمومی)
ویراستار تخصصی: —
ویراستار ادبی: —
صفحه آرا: آذر مهمان نواز

واژه‌های کلیدی:

۱. مسکن حمایتی
۲. صندوق ملی مسکن
۳. صندوق توسعه حمل و نقل کشور
۴. ایمنی حمل و نقل



تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۱۰/۱۱

به نام خدا

فهرست مطالب و جداول

۱	چکیده
۱	خلاصه مدیریتی
۲	۱. مقدمه
۳	۲. مسکن و شهرسازی
۴	۱-۲. بند «الف» تبصره «۱۰» (مسکن حمایتی)
۵	۲-۲. بند «ب» تبصره «۱۰» (سکونتگاه‌های غیررسمی)
۷	۲-۳. بررسی تطبیقی
۸	۳. حمل و نقل
۹	۱-۳. احکام بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
۹	۲-۳. بررسی وضعیت احکام قانون بودجه سال ۱۴۰۲ در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
۱۱	۳-۳. ملاحظات اصلاحی
۱۳	۴. مقایسه تطبیقی بندها
۲۲	۵. جمع‌بندی
۲۳	منابع و مأخذ
۱۰	جدول ۱. بررسی وضعیت احکام قانون بودجه سال ۱۴۰۲ در لایحه بودجه ۱۴۰۳
۱۰	جدول ۲. مقایسه مفاد تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ نسبت به احکام مشابه در قانون بودجه مصوب
۱۴	سال ۱۴۰۲



بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور موضوع تبصره «۱۰»

چکیده

لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور، نخستین سند حاوی شرح منابع و مصارف در یک دوره زمانی یک ساله در طول اجرای برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت خواهد بود و از این رو مذاقه در احکامی که در تبصره «۱۰» لایحه مزبور به طور مستقیم در ارتباط با بخش مسکن و بخش حمل و نقل تبیین شده، حاکی از جهت‌گیری‌های درون‌بخشی و برون‌بخشی مرتبط با آن از منظر منابع اعتباری و پاسخگویی به نیازهای این دو حوزه است. در تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ تعداد بندها نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۲ و قوانین بودجه‌های مصوب سال‌های پیشین به طور چشمگیری کاهش یافته و تنها بند «الف» در ارتباط با مسکن حمایتی، بند «ب» در زمینه سکونتگاه‌های غیررسمی، بند «پ» در ارتباط با تامین مالی صندوق توسعه حمل و نقل کشور و بند «ت» در زمینه ایمنی حمل و نقل است. با وجود آنکه مستمسک این امر ضرورت کاهش تعداد تبصره‌ها و بندهای مرتبط با آن به منظور جلوگیری از تغییرات گسترده و موقت در قوانین دائمی کشور و تسریع در فرایند بررسی و تصویب لایحه بودجه است، اما در برخی از موارد تعدادی از احکام ماهیت دائمی نداشته و شایسته است ساز و کار درآمدها و هزینه‌ای آن در قالب قوانین بودجه سنواتی تعیین گردد.

خلاصه مدیریتی

▪ مسئله اصلی

رشد لجام گسیخته اجاره بها و افزایش لگاریتمی قیمت مسکن در سال‌های اخیر، تامین مسکن را برای بسیاری از خانوارهای با درآمد متوسط به یک معضل اساسی و برای افراد کم‌برخوردار و زوج‌های جوان تبدیل به یک رویای دست‌نیافتنی کرده و ضرورت دارد تا به عنوان یک ابرچالش مورد عنایت ویژه قرار گیرد. این مسئله هیچ نمودی در میان احکام بودجه نداشته است. به ویژه آنکه به برخی از موضوعات همچون **نظام اجاره‌داری** که چند سالی است در تمامی محافل علمی و نشست‌های بررسی سیاست‌گذاری مسکن به عنوان یکی از راهکارهای ساماندهی بازار اجاره مسکن مطرح است، ورود نداشته است. البته این موضوع در **برنامه هفتم توسعه هم مورد غفلت واقع شده و تنها** ساخت مسکن حمایتی مورد توجه بوده است.

▪ نقاط قوت و ضعف

هرچند در تدوین لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور، کاهش تعداد تبصره‌ها و عدم پرداختن به احکام غیربودجه‌ای که دارای ماهیت دائمی هستند مد نظر قرار گرفته است، اما نپرداختن به موضوعات مهمی همچون تامین مالی مسکن کم درآمدها، اعتبارات **صندوق ملی مسکن** و تکرار برش بودجه‌ای از ماده (۴۸) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور بدون تدقیق ساز و کار آن با توجه به عدم عملکرد در قوانین بودجه‌های سال‌های اخیر از جمله ضعف‌های اساسی آن به شمار می‌رود. از سوی دیگر تبیین حکم در مورد الزام جهت نصب دوربین‌های پایش سرعت و تخلفات رانندگی در جاده‌های کشور، با توجه به نقش بسیار جدی سرعت وسایل نقلیه در احتمال وقوع تلفات جانی سوانح رانندگی، در زمره نقاط قوت تبصره مزبور است و مثبت ارزیابی می‌گردد.

▪ پیشنهادهای مرکز پژوهش‌ها

کم‌توجهی به امکان تامین مالی و تسهیل ورود بخش خصوصی به ایجاد و مشارکت در توسعه زیرساخت‌های خدمات و زیرساخت‌های شهری به‌ویژه در وضعیت نامطلوب مالی کشور و عدم اجرای بسیاری از پروژه‌های زیرساختی یکی از ضعف‌های این لایحه است. با توجه به اینکه به‌طور معمول بخش خصوصی از عملکرد مطلوب‌تری نسبت به بخش عمومی برخوردار است، شایسته است در هنگام فرایند بررسی لایحه بودجه و اصلاح و افزودن بندهایی توسط کمیسیون تلفیق زمینه تحقق این امر مهیا گردد. همچنین به منظور افزایش الزام اجرایی برای تامین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل‌ونقل از محل سود شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل‌ونقل، توصیه می‌شود به جای واریز سود قابل تقسیم این شرکت‌ها و سازمان‌ها به صندوق، سود (مازاد درآمد بر هزینه) قابل تقسیم پیش‌بینی شده شرکت‌ها و سازمان‌ها به صورت یک‌دوازدهم به صندوق واریز گردد. این اصلاح کمک می‌نماید تا پس از نزدیک به ۲ سال فاقد عملکرد ماندن این حکم، در سال ۱۴۰۳ این حکم واجد عملکرد گردد.

۱. مقدمه

لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور، نخستین سند حاوی شرح منابع و مصارف در یک دوره زمانی یک ساله در طول اجرای برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت خواهد بود و از این رو شایسته است تناظر احکام آن نسبت به این برنامه مورد مذاقه قرار گیرد. از سوی دیگر ضمن مقایسه لایحه مزبور با قانون بودجه سال ۱۴۰۲، می‌توان به منظور استخراج جهت‌گیری‌های درون بخشی و برون بخشی، احکام مندرج در آن را با خط مشی‌ها و توصیه‌های اسناد فرادست و تکالیف سایر قوانین موضوعی مصوب مورد انطباق قرار داد.

در اغلب لوایح بودجه سنواتی احکامی که به طور مستقیم مرتبط با بخش مسکن و حمل و نقل هستند، به طور معمول در قالب بندهای یک تبصره واحد تبیین می‌شوند، سنتی که در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ نیز تکرار شده است. با این تفاوت که تعداد بندهای مزبور (تبصره ۱۰) نسبت به قانون بودجه سال ۱۴۰۲ و قوانین بودجه‌های مصوب سال‌های پیشین به طور چشمگیری کاهش یافته و تنها بند «الف» در ارتباط با مسکن حمایتی، بند «ب» در زمینه



سکونتگاه‌های غیررسمی، بند «پ» در ارتباط با تامین مالی صندوق توسعه حمل و نقل کشور و بند «ت» در زمینه ایمنی حمل و نقل است. هر چند مستمسک این امر ضرورت کاهش تعداد تبصره‌ها و بندهای مرتبط با آن به منظور جلوگیری از تغییرات گسترده و موقت در قوانین دائمی کشور و تسریع در فرایند بررسی و تصویب لایحه بودجه است، اما در برخی از موارد تعدادی از احکام ماهیت دائمی نداشته و شایسته است ساز و کار درآمدها و هزینه‌ای آن در قالب قوانین بودجه سنواتی تعیین گردد.

از سوی دیگر در لایحه برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت، برای مباحث مربوط به مسکن و حمل و نقل دو فصل مجزا در نظر گرفته شده است. در فصل یازدهم لایحه برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت تحت عنوان « توسعه مسکن » مضاف بر اینکه همچون سایر فصول اهداف کمی سنج‌های عملکردی ذکر شده است، احکام در قالب سرفصل‌های مسکن حمایتی، مسکن روستایی، مسکن بافت فرسوده و ناکارآمد شهری، سایر روش‌های ساخت، تامین منابع مالی و ارتقای بهره‌وری، دسته‌بندی شده‌اند. همچنین، در فصل دوازدهم لایحه برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت تحت عنوان «گذر(ترانزیت) و اقتصاد دریا محور » نیز پس از تبیین اهداف کمی سنج‌های عملکردی براساس واحد متعارف، مقولات مرتبط با آن در چارچوب مدیریت گذر(ترانزیت)، مشوق‌ها و حمایت‌ها، زیرساخت و اقتصاد دریامحور طبقه‌بندی شده است. در حالی که در عمده موارد، نمودی از برش مالی موضوعات مزبور که در احکام لایحه برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت تبیین شده مشهود نمی‌باشد.

در این گزارش مفاد تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور ابتدا در بخش مسکن و شهرسازی و سپس در بخش حمل‌ونقل مورد بررسی قرار گرفته و پیشنهادهای اصلاحی، الحاقی و حذفی ارائه شده است.

۲. مسکن و شهرسازی

حوزه مسکن و شهرسازی یکی از مولفه‌های مهم و اثرگذار در توسعه ملی به شمار می‌رود و مقوله‌هایی همچون مدیریت اعمال سیاست مطلوب بین جمعیت و حدود کالبدی شهرها، تنظیم برنامه‌ها، تعیین حدود و تأمین مکان کافی و مناسب برای اسکان و توزیع جمعیت، تهیه و تدوین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های اجرایی و ضوابط لازم برای هدایت و کنترل شهرنشینی و سیاست‌گذاری در زمینه تولید و عرضه مسکن را در بر می‌گیرد؛ هر چند در طی برنامه‌های توسعه‌ای اخیر و نمود آن در قوانین بودجه سنواتی در طی ۵ سال گذشته بیشتر توسعه خدمات زیربنایی مد نظر قرار گرفته است، اما در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ نه تنها ردپایی از مسائل کلی این حوزه به ویژه تهیه، تصویب و نظارت بر اجرای طرح‌های توسعه کالبدی شهری و ناحیه‌ای دیده نمی‌شود، بلکه از سایر ابعاد تأمین مسکن که تا حدودی در برنامه هفتم پیشرفت تبیین شده نیز صرف نظر شده است. در این میان باید ضرورت تبیین احکام بازآفرینی شهری با تأکید بر نوسازی و بهسازی بافت‌های ناکارآمد میانی، تاب‌آوری شهری، فرونشست زمین، مصرف انرژی در ساختمان، آمایش سرزمین و توسعه دریامحور را نیز یادآور شد.

شایان ذکر است در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ علاوه بر تبصره «۱۰» که در این گزارش مورد بررسی قرار گرفته در تبصره‌های دیگری از جمله بند «ب» تبصره «۱» در خصوص حمل و نقل شهری و توسعه زیرساخت‌های شهری،

بند «پ» و بند «ت» تبصره «۵» در خصوص دریافت کمک‌های بلاعوض بین‌المللی و تامین اعتبار صندوق بیمه حوادث طبیعی ساختمان، بند «ژ» تبصره «۶» در خصوص مالیات اراضی بایر و خانه‌های مجلل (لوکس)، بند «ص» تبصره «۷» در خصوص پرداخت حق بیمه همگانی واحدهای مسکونی آسیب دیده از حوادث طبیعی، بند «الف» تبصره «۸» در خصوص مستثنی شدن حق بیمه منازل مسکونی از تامین اعتبارات هدمندی یارانه‌ها و بند «پ» تبصره «۱۱» در خصوص مجوز حفاری و نصب تجهیزات شبکه فیبر نوری در معابر شهری، احکامی در ارتباط با مسائل حوزه عمران و توسعه شهری تبیین شده است که اظهار نظر در خصوص مفاد تبصره‌های مزبور در گزارش‌های جداگانه هر یک از تبصره‌ها صورت گرفته است.

۱-۲. بند «الف» تبصره «۱۰» (مسکن حمایتی)

بند «الف» تبصره «۱۰» به موضوع مالیات ثابت واحدهای مسکونی پروژه‌های مسکن مهر و واحدهای احداثی در قالب قانون جهش تولید مسکن اعم از ساخت، آماده‌سازی، محوطه‌سازی، زیربنایی و روبنایی برای سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ با هر نوع قرارداد پرداخته است. از آن جا که در این بند به ماده (۵۰) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت استناد شده است و در متن ماده مزبور در لایحه برنامه هفتم، به طور صریح به زمینه‌سازی و تسهیل دسترسی به مسکن مناسب به ویژه برای افراد واجد شرایط و ارتقای کمی و کیفی سکونت اشاره شده، شایسته است اعطای تخفیف صورت گرفته شامل تمامی برنامه‌های حمایتی مسکن از جمله پروژه‌های طرح اقدام ملی مسکن که ماهیتی مشابه طرح مسکن مهر و نهضت ملی مسکن دارد نیز بشود.

حکم مذکور در این بند مشابه حکم مذکور در بند «الف» تبصره «۱۱» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور است. تنها در ابتدای این بند عبارت «در اجرای ماده (۵۰) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت» اضافه شده است و «سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۲» به «سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳» تغییر یافته است.

شایان ذکر است طرح اقدام ملی مسکن از شهریور ماه سال ۱۳۹۸ آغاز شده بود و براساس اطلاعات دریافت شده از وزارت راه و شهرسازی تا اواخر سال ۱۳۹۹ نزدیک به ۱۵۰ هزار متقاضی در این طرح ثبت نام نموده بودند. بررسی‌های میدانی صورت گرفته حاکی از آن است که در حال حاضر به سبب عدم امکان تکمیل وجه ناشی از افزایش قیمت پایه ساخت هر متر مربع ساختمان، برخی از متقاضیان که نزدیک به ۴ سال پیش اقدام به واریز وجه آورده اولیه کرده بودند در حال حذف از پروژه‌ها هستند، از این رو مشمول شدن پروژه‌های طرح اقدام ملی مسکن می‌تواند تا حدودی در این زمینه موثر باشد. برآورد می‌شود در صورت بهره‌مندی طرح اقدام ملی مسکن از تخفیف مالیاتی مندرج در بند «الف» رقمی در حدود ده میلیون ریال از هزینه ساخت تمام شده هر واحد مسکونی کاهش یابد.

مصوبه برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت هنوز توسط شورای نگهبان تأیید نگردیده است و در واقع چنین قانونی هنوز وجود ندارد. لذا برنامه ریزی و ابتدای احکام بودجه بر مواد این مصوبه، علیرغم الزام سیاسی، فاقد وجاهت قانونی است و در صورت عدم تأیید شورای نگهبان و تغییر آن، اساس این بند مورد خدشه واقع می‌شود. استفاده از واژه «پروژه» مغایر اصل پانزده قانون اساسی است؛ بنابراین باید حذف شود.



در حکم مذکور در این بند مؤدی پرداخت مالیات تعیین نگردیده است و از این جهت دارای ابهام است. حکم مذکور در بند «الف»، به دلیل تغییر میزان مالیات مندرج در ماده ۱۷ قانون جهش تولید مسکن مصوب ۱۴۰۰/۶/۲۴ با اصلاحات و الحاقات بعدی^۱، در مقام اصلاح قانون مذکور است و به همین جهت برای تصویب آن، طبق ماده ۱۸۱ قانون آئین نامه داخلی مجلس، رأی دوسوم نمایندگان لازم است. یادآور می‌شود در ماده ۱۷ قانون جهش تولید مسکن (مصوب ۱۴۰۰/۰۵/۱۷) سازمان امور مالیاتی کشور مکلف شده است مالیات آماده سازی، محوطه سازی، زیربنایی و روبنایی و ساخت مسکن کلیه برنامه های حمایتی مسکن را معادل ده میلیون (۱۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال به ازای هر واحد مسکونی، محاسبه نماید.

همچنین با استناد به برخی قوانین موضوعی طرح‌های حمایتی دیگری در بخش مسکن در حال برنامه‌ریزی و یا در حال احداث بوده که شایسته است این حمایت با بهره‌گیری از منابع صندوق ملی مسکن مشمول پروژه‌های این طرح‌ها نیز قرار گیرد؛ حتی گسترش شمول این تسهیل برای ساخت و ساز مناطق کم برخوردار شهری و ارزان قیمت و بافت فرسوده که هم به نوسازی بافت و هم عرضه مسکن در استطاعت منتهی می‌شود نیز می‌تواند در بررسی های بیشتر مدنظر قرار گیرد. نظر به حفظ شاکله لایحه پیشنهاد می‌شود بند مزبور بدین شرح اصلاح شود:

" الف- در اجرای ماده (۵۰) « برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت»، میزان مالیات کلیه برنامه‌های حمایتی مسکن از جمله طرح های طرح مسکن مهر و طرح اقدام ملی مسکن بابت هر واحد مسکونی، و واحدهای احداثی موضوع قانون جهش تولید مسکن (شامل ساخت، آماده‌سازی، محوطه‌سازی، زیربنایی و روبنایی) برای سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ در طرح های تفاهم‌نامه سه‌جانبه با سازندگان و تعاونی‌ها و پیمانکاران فرعی طرف قرارداد با آنها با هر نوع قرارداد و با معرفی وزارت راه و شهرسازی معادل سه میلیون (۳،۰۰۰،۰۰۰) ریال برای هر واحد تعیین می‌گردد و هیچ‌گونه مالیات دیگری به غیر از مالیات بر ارزش‌افزوده بابت خرید مصالح به این طرح‌ها تعلق نمی‌گیرد. سازمان امور مالیاتی کشور موظف به صدور مفاصاحساب مالیاتی پس از دریافت این مالیات است. "

۲-۲. بند «ب» تبصره «۱۰» (سکونتگاه‌های غیررسمی)

به موجب بند «ب» از تبصره «۱۰»، شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها مکلف شده‌اند تا از محل عوارض ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده، سهم سکونت‌گاه‌های غیر رسمی واقع در محدوده و خارج از محدوده شهرها را بر اساس جمعیت ساکن، تعیین و صرف محرومیت‌زدایی و بهسازی همان مناطق نمایند. هر چند در بند مزبور تصریح شده است که برای این امر آیین‌نامه اجرایی تدوین شود، اما مذاقه در مفاد آیین‌نامه اجرایی بند مشابه آن در قانون بودجه سال جاری (بند «ب» تبصره «۱۱» ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور) که با ۶ ماه تاخیر مصوب گردید، حاکی از ایجاد نوعی تشدت در عملکرد دستگاه‌های متولی ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی و از سوی دیگر غیرقابل اجرا بودن آن است.

نخستین اشکالی که به این حکم وارد است ایجاد موازی کاری و دوباره‌کاری در روند فعالیت ستاد بازآفرینی

۱ ماده ۱۷ قانون جهش تولید مسکن : سازمان امور مالیاتی کشور مکلف است مالیات آماده سازی، محوطه سازی، زیربنایی و روبنایی و ساخت مسکن کلیه برنامه های حمایتی مسکن را معادل ده میلیون (۱۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال به ازای هر واحد مسکونی، محاسبه نماید.

شهری پایدار استان است. چرا که در حال حاضر ستاد مزبور به ریاست استاندار و دبیری مدیرکل راه و شهرسازی استان و با حضور ۲۴ عضو از دستگاه‌های اجرایی مرتبط تشکیل می‌گردد و این ستاد دارای چندین کارگروه تخصصی (کارگروه پیش بینی و پیش‌گیری از گسترش بافت‌های ناکارآمد، کارگروه ارتقاء اجتماعی- فرهنگی و سلامت، کارگروه ارتقای اقتصادی، مشارکت‌های مردمی و تسهیلات، کارگروه مدیریت روستاهای واقع در حریم شهرها، کارگروه وقف و کارگروه تشکل‌های مردم نهاد) است که با توجه به تنوع موضوعات مرتبط و در جهت تصمیم‌سازی مناسب به فعالیت می‌پردازند.

حکم مذکور در این بند مشابه بند «ب» تبصره «۱۱» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور^۱ است با این تفاوت که در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ مصادیقی از زیرساخت‌ها و همچنین شرایطی برای اجرای آن اضافه شده است که در ادامه آورده می‌شود:

اتلاق این بند مغایر بندهای «۱» و «۱۰» سیاست‌های کلی بخش شهرسازی ابلاغی ۱۳۸۹/۱۱/۲۹ مقام معظم رهبری به نظر می‌رسد. توسعه و تقویت زیرساخت‌های تمامی سکونتگاه‌های غیررسمی، به گسترش جمعیت و توسعه این مناطق منجر می‌شود. توسعه سکونتگاه‌های غیررسمی باید با توجه به «چارچوب طرح آمایش سرزمینی و براساس استعدادهای اقتصادی و با رعایت معیارهای زیست محیطی و مراقبت از منابع آب و خاک کشاورزی، و ایمنی در مقابل سوانح طبیعی و امکان استفاده از زیرساخت‌ها و شبکه شهری» و «سطح بندی شهرهای کشور و جلوگیری از افزایش و گسترش بی رویه کلان شهرها» صورت پذیرد.

در ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده، سهمی برای سکونتگاه‌های غیررسمی دیده نشده است. این ماده صرفاً ترتیبات واریز سهم شهرداری‌ها، دهیاری‌ها، مناطق فاقد دهیاری و عشایری به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور و حساب تمرکز وجوه اداره کل مالیاتی استان را بیان می‌کند، در نتیجه، عوارضی معین نکرده است تا ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی از محل آن باشد.

عبارت «پس از ابلاغ این قانون» ابهام دارد؛ زیرا مشخص نیست که ابلاغ قانون توسط رئیس مجلس به رئیس جمهور مدنظر است یا ابلاغ قانون توسط رئیس جمهور برای اجرا. لازم است نسبت به این موضوع، رفع ابهام شود.

با توجه به اینکه براساس حکم این بند باید سهم سکونتگاه‌های غیررسمی براساس جمعیت تعیین شود و از آنجا که از آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن در کشور بیش از ۷ سال گذشته و از سوی دیگر جمعیت اغلب سکونتگاه‌های غیررسمی به طور مداوم در حال تغییر و یا افزایش است و حتی در برخی از موارد ممکن است کاهش باشد، ذکر هرگونه داده جمعیتی خالی از اشکال نبوده و به نظر دور از واقعیت موجود خواهد بود. از سوی دیگر در پاره‌ای از موارد ممکن است یک سکونتگاه غیررسمی از جمعیت کمتری نسبت به سایر سکونتگاه‌های یک شهرستان یا استان برخوردار باشد، اما با وسعت بیشتر، پیچیدگی بیشتر مسائل و ناهنجاری‌های مبتلا به آن و محرومیت و کم

۱. «برای ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی واقع در محدوده و خارج از محدوده شهرها و تأمین زیرساخت‌های لازم در این مناطق اعم از مسجد، مدرسه، پاسگاه و کلانتری، روشنایی معابر، ایستگاه‌های رادیویی و تلویزیونی، زیرساخت‌های بهداشتی، زیرساخت تأمین آب و برق و سایر تأسیسات شهری مورد نیاز در چهارچوب طرح آمایش سرزمینی و بر اساس استعداد های اقتصادی و با رعایت معیارهای زیست محیطی و مراقبت از منابع آب و خاک کشاورزی و ایمنی در مقابل سوانح طبیعی و امکان استفاده از زیرساخت‌ها و شبکه شهری و زیست محیطی شهرهای کشور و جلوگیری از افزایش و گسترش بی رویه کلانشهرها، شورای برنامه ریزی و توسعه استان‌ها مکلفند...».



برخورداری حادثری روبرو باشد که بهسازی آن در اولویت قرار بگیرد. همچنین در پاره‌ای از موقعیت‌های جغرافیایی ممکن است در یک سکونتگاه غیر رسمی، حجم ناپایداری ابنیه و ساختمان‌ها بسیار گسترده باشد و یا در پهنه‌بندی خطر لرزه‌خیزی بسیار بالا قرار گرفته باشد که بهسازی محدوده مزبور را فاقد توجیه نماید. لذا اختصاص منابع عمومی صرفاً مبتنی بر شاخص جمعیت، با اصل چهل و هشتم قانون اساسی مغایرت دارد. همچنین عدم تسری موضوع حکم این بند به مناطق روستایی مغایر بند «۹» اصل سوم قانون اساسی مبنی بر تبعیض نارواست. برای بهسازی و محرومیت‌زدایی سکونتگاه‌های غیررسمی تفاوتی میان مناطق شهری و روستایی وجود ندارد.

با عنایت به توضیحات مطروحه و از آنجا که در تعریف طرح‌های محرک و اولویت‌دار با رویکرد محرومیت‌زدایی شایسته است چهارچوب طرح‌های مصوب و اسناد فرادست مد نظر قرارگیرد و اقدامات صورت گرفته در تضاد با خط مشی‌ها و سیاست‌های کلان شهرسازی و آمایش سرزمین نباشد، مطلوب است متن این بند به شرح زیر اصلاح شود:

"ب- شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها مکلف‌اند از محل عوارض ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده، سهم سکونت‌گاه‌های غیر رسمی واقع در محدوده و خارج از محدوده شهرها را بر اساس اولویت‌های اعلام شده از سوی ستادبازآفرینی شهری استان تعیین و صرف محرومیت‌زدایی و بهسازی همان مناطق نمایند. آیین‌نامه اجرایی این بند شامل ارایه برآورد جمعیت این مناطق و شدت محرومیت، ظرف مدت دوماه پس از ابلاغ این قانون توسط سازمان برنامه و بودجه کشور با همکاری وزارت‌خانه‌های کشور و راه و شهرسازی تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد."

۲-۳. بررسی تطبیقی

مداقه در مفاد لایحه پیشنهادی بودجه سال ۱۴۰۳ و مقایسه آن با قانون بودجه سال ۱۴۰۲ و همچنین سنوات پیشین، حاکی از کاهش چشمگیر تعداد احکام مرتبط با حوزه مسکن و شهرسازی است؛ به گونه‌ای که اگر تنها تبصره‌ای که به طور مستقیم به تبیین احکام ویژه این بخش می‌پردازد، توجه نماییم شاهد کاهش تعداد حکم‌ها در لایحه سال ۱۴۰۳ به یک دهم نسبت به قانون بودجه سال جاری هستیم؛ به بیان دیگر تعداد ۲۱ حکم مندرج در تبصره «۱۱» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ به ۲ حکم تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ تقلیل یافته است. البته در مورد احکام غیرمستقیم وضعیت دیگری حکمفرماست و از ۴۱ حکم مندرج در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ به ۱۶ حکم در لایحه بودجه پیشنهادی سال آتی کاهش یافته است.

از مهمترین افتراق‌های اساسی تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ با تبصره «۱۱» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ باید به حکم مندرج در بند «ه» درخصوص فروش املاک مزاد دستگاه‌های اجرایی با رعایت ماده (۱۰) قانون جهش تولید مسکن، بند «و» با موضوع مبادله یا تهاتر اراضی دستگاه‌های اجرایی برای تسویه مطالبات و بدی‌های قطعی، بند «ز» ثبت اطلاعات اموال غیرمنقول دستگاه‌های اجرایی در سامانه سادا، بند «ح» واگذاری یک قطعه زمین رایگان یا واحد مسکونی به خانواده‌های دارای چهارفرزند و بیشتر، بند «ط» تامین زمین زیرساخت‌های مورد نیاز صدا و سیما، بند «ی» تخصیص زمین‌ها و املاک سازمان ملی زمین و مسکن به موضوع بازآفرینی شهری، بند «ل» تجمیع ساختمان‌های پراکنده دستگاه‌های اجرایی، بند «م» واگذاری اراضی سکونتگاه‌های غیررسمی به مالکان اعیانی، بند

«ن» نوسازی و ساخت منازل سازمانی نیروهای مسلح، بند «س» تامین زمین رایگان اماکن انتظامی، بند «ع» استعلام سکونت اشخاص از سامانه ملی املاک و اسکان، بند «ف» اجرای بخشی از طرح اقدام ملی مسکن از طریق تعاونی‌های مسکن، بند «ص» تهاتر اراضی وزارت راه و شهرسازی برای تامین منابع مالی اجرای خدمات زیربنایی و روبنایی، بند «ر» انتقال مالکیت اموال غیرمنقول واگذار شده به قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء، بند «ش» واگذاری ساختمان‌های مازاد دستگاه‌های اجرایی به سایر دستگاه‌های فاقد ساختمان، بند «ت» مشارکت با بانک‌ها برای احداث واحدهای مسکونی اجاره به شرط تملیک، بند «ث» اعمال تخفیف ۴۰ درصدی در فرایند کلید به کلید در بافت فرسوده و بند «ذ» جابجایی ۱۰ درصد اعتبارات طرح‌های تملک سرمایه‌ای در حوزه وزارت راه و شهرسازی اشاره کرد.

همچنین با وجود اینکه در برنامه هفتم پیشرفت ۲۹ حکم در ارتباط مستقیم با حوزه مسکن تبیین شده است که برخی از آنها نیازمند تصریح ساز و کار تخصیص اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای است، اما در لایحه پیشنهادی تنها ۲ حکم در این زمینه مطرح شده است. از سوی دیگر با وجود اینکه در لایحه بودجه احکامی در ارتباط با حمل و نقل شهری و توسعه زیرساخت‌های شهری طرح شده است، اما درخصوص آن بخش از احکام برنامه هفتم توسعه که به مقولات مدیریت شهری می‌پردازد ما به ازایی مشاهده نمی‌شود.

در برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت احکام متعددی درخصوص تامین اراضی طرح‌های حمایتی مسکن (تبصره «۱») بند «پ» ماده (۵۰)، تأمین سرانه‌های مورد نیاز خدمات عمومی به ویژه فضاهای فرهنگی، ورزشی و فضای سبز توسط شهرداری‌ها (بند الحاقی ۱ ماده (۵۰)) بهسازی و نوسازی مسکن روستایی (بند الحاقی ۳ ماده (۵۱))، اعمال تخفیف در فرایند معاوضه کلید به کلید در بافت‌های فرسوده (ماده ۵۲)، راه‌اندازی سامانه طرح‌های جامع و تفصیلی (بند «الف» ماده (۵۳))، بازنگری شناسنامه فنی - ملکی و ایجاد و راهبری سامانه آن (بند «ب» ماده (۵۵)) تصریح شده که نمودی در لایحه بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۳ ندارد.

۳. حمل و نقل

حمل و نقل یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد و توسعه کشور است که به دلیل عدم برنامه‌ریزی متقن متناسب با شرایط پیچیده کشور و نبود نظارت کافی بر برنامه‌ریزی‌های انجام شده، طی سال‌های اخیر، با مسائل متعددی از جمله انباشت و افزایش روزافزون طرح‌های نیمه‌تمام (رسیدن میانگین زمان اجرای طرح‌های نیمه‌تمام این بخش به حدود ۳۰ سال)، افزایش سالانه تلفات جاده‌ای ناشی از تصادفات و پیش‌بینی رسیدن به بیش از ۲۰ هزار نفر در سال ۱۴۰۲ و همچنین کمبود و فرسودگی ناوگان حمل و نقل عمومی در شیوه‌های مختلف جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی مواجه شده است.



۱-۳. احکام بخش حمل و نقل در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳

در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ به طور کلی در ۴ تبصره «۱»، «۷»، «۱۰» و «۱۴» احکامی مرتبط با بخش حمل و نقل قرار دارد که در تبصره‌های «۱»، «۷» و «۱۴» احکامی به صورت مشترک با سایر بخش‌ها و در تبصره «۱۰»، به صورت اختصاصی برای بخش حمل و نقل قید گردیده است. در تبصره «۱»، به اوراق مالی اسلامی و اوراق مشارکت که شهرداری‌ها برای انجام پروژه‌های زیربنایی از جمله حمل و نقل می‌توانند از آنها استفاده کنند، اشاره شده است. در تبصره «۷»، حکمی در موضوع ارائه مواد اولیه قیر به دستگاه‌های اجرایی جهت انجام طرح‌های عمرانی آورده شده است. در تبصره «۱۴» نیز منابعی از صندوق تأمین خسارت‌های بدنی برای ایمن‌سازی معابر برون‌شهری در نظر گرفته شده است که ارتباط مستقیم با بخش حمل و نقل دارد.^۱ در بخش حاضر، بر احکام اختصاصی بخش حمل و نقل در تبصره «۱۰» و جزء مربوطه در تبصره «۱۴» تمرکز می‌شود. همچنین، وضعیت احکام حوزه حمل و نقل که در قانون بودجه سال ۱۴۰۲ قرار داشته‌اند، از نظر حذف یا تکرار در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ مورد بررسی قرار گرفته‌اند. در تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ احکامی در رابطه با دو موضوع حائز اهمیت بخش حمل و نقل ارائه شده است. موضوع اول که در بند «پ» تبصره «۱۰» ذکر شده، روش تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل و نقل از سود سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل است. این حکم در حقیقت یک برش بودجه‌ای یک ساله از ماده (۴۸) [قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور](#) است که در سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نیز مطرح شده بود. لازم به ذکر است که به‌رغم تکرار آن در قوانین بودجه دو سال اخیر، این حکم تاکنون عملکردی نداشته است.^۲ موضوع دوم که در بند «ت» تبصره «۱۰» به آن توجه شده است، مربوط به الزام جهت نصب دوربین‌های پایش سرعت و تخلفات رانندگی در جاده‌های کشور می‌باشد. با توجه به نقش بسیار جدی سرعت وسایل نقلیه در احتمال وقوع تلفات جانی سوانح رانندگی، ارائه احکامی جهت ارتقای سطح کنترل سرعت در راه‌های کشور مثبت ارزیابی می‌گردد.

۲-۳. بررسی وضعیت احکام قانون بودجه سال ۱۴۰۲ در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳

در ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲، ۱۷ حکم به طور مستقیم در ارتباط با بخش حمل و نقل تصویب شد. لیست احکام حمل و نقلی قانون بودجه سال ۱۴۰۲، و وضعیت آن‌ها از جهت تکرار، انتقال به لایحه الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۳) و حذف در لایحه ۱۴۰۳ به همراه نظر کارشناسی در جدول ۲ ارائه شده است. موضوع ۴ مورد از این احکام در لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ تکرار شده است. موضوع ۳ مورد از احکام در لایحه الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۳) مطرح شده است و موضوع ۱۱ مورد از احکام در لایحه بودجه سال ۱۴۰۲ مطرح نشده است که پیشنهاد تکرار دو مورد از آن‌ها در بودجه ۱۴۰۳ داده شده است.

۱. رک. گزارش شماره مسلسل ۱۹۴۶۹ با عنوان «بررسی لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور (۱۱): موضوع تبصره (۱۴)»
۲. مرکز پژوهش‌های مجلس در گزارشی با عنوان «بررسی جایگاه صندوق توسعه حمل و نقل کشور» به بررسی علل عملیاتی نشدن ظرفیت‌های در نظر گرفته شده در صندوق توسعه حمل و نقل پرداخته و راهکارهایی برای عملیاتی شدن این حکم پیشنهاد داده است.

جدول ۱. بررسی وضعیت احکام قانون بودجه سال ۱۴۰۲ در لایحه بودجه ۱۴۰۳

ردیف	قانون بودجه ۱۴۰۲	وضعیت در لایحه بودجه ۱۴۰۳	اظهار نظر کارشناسی
۱	بند «س» تبصره «۱»- موضوع تسهیل تامین مالی و اجرای طرح‌های بهینه‌سازی مصرف سوخت	حذف شده است.	-
۲	بند ق تبصره «۱»- موضوع پیشنهاد طرح سرمایه‌گذاری در جهت بهینه‌سازی مصرف سوخت	حذف شده است.	موافق با حذف
۳	بند «ب» تبصره «۳»- موضوع اختصاص مبلغ مشخصی از تسهیلات مالی خارجی به حمل‌ونقل درون‌شهری، و تامین ۵۰ درصد از تعهد بازپرداخت تامین ناوگان و تجهیزات قطار شهری از محل بودجه عمومی	حذف شده است.	-
۴	بند «د» تبصره «۵» - موضوع توسعه حمل و نقل عمومی و زیر ساخت‌های شهری از محل اوراق مالی اسلامی و بازپرداخت ۵۰ درصد اصل و سود اوراق برای اجرای طرح‌های قطار شهری و حمل‌و نقل شهری توسط دولت	در لایحه ۱۴۰۳ تکرار شده است.	موافق با تکرار
۵	بند «ک» تبصره «۱۱»- موضوع زمینه‌سازی برای اخذ الکترونیکی عوارض شبکه آزادراهی	در لایحه الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۳) دیده شده است.	-
۶	بند «ک» تبصره «۱»- موضوع تحویل قیر به دستگاه‌های اجرایی	در لایحه ۱۴۰۳ تکرار شده است.	<u>مخالف با تکرار و پیشنهاد حذف به شرط در نظر گرفتن اعتبار جایگزین</u>
۷	جزء ۳ بند «الف» تبصره «۱۴»- موضوع تامین و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل شهری از محل عوارض شهرداری‌ها	حذف شده است.	-
۸	بند «ج» تبصره «۱۱»- موضوع نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیک تخلفات.	در لایحه ۱۴۰۳ تکرار شده است.	موافق به شرط اصلاح (متن پیشنهادی جهت اصلاح بند «ت» تبصره «۱۰» در جدول ۱ ارائه شد.)
۹	بند «ب» تبصره «۱۴» - موضوع تجهیز ناوگان دیزلی برونشهری به سامانه سپهتن	حذف شده است.	موافق با حذف (حکم غیربودجه‌ای)
۱۰	بند «ح» تبصره «۱۴» - موضوع استفاده از کارت سوخت مختص خودرو	حذف شده است.	موافق با حذف
۱۱	بند «ت» تبصره «۷»- موضوع نگهداری و بهسازی محورهای جاده‌ای از محل ۲۵ درصد از وصولی حقوق دولتی سهم معادن استان‌ها	حذف شده است.	موافق با حذف
۱۲	بند «ص» تبصره «۷»- موضوع اعطاء مجوز ثبت سفارش واردات انواع کشنده، کامیون، اتوبوس مینی بوس و ون مورد نیاز	حذف شده است.	موافق با حذف
۱۳	بند «ث» تبصره «۷»- موضوع صدور مجوز ثبت پلاک ملی خودروهای مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	حذف شده است.	موافق با حذف
۱۴	بند «د» تبصره «۱۱»- موضوع تامین مالی صندوق توسعه حمل‌ونقل از محل سود شرکت‌های دولتی و از محل بازار سرمایه	در لایحه ۱۴۰۳ تکرار شده است.	موافق با تکرار
۱۵	بند «الف» تبصره «۱۰»- موضوع هزینه‌کرد در امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ‌ومیر از محل حق بیمه شخص ثالث	حذف شده است.	<u>موافق با تکرار با لحاظ شرایط</u> (متن پیشنهادی جهت الحاق به)



ردیف	قانون بودجه ۱۴۰۲	وضعیت در لایحه بودجه ۱۴۰۳	اظهار نظر کارشناسی
			تبصره «۱۰» در جدول ۱ ارائه شد.
۱۶	بند «ط» تبصره «۱۰» - موضوع ارسال پیامک تخلفات رانندگی از محل قبوض تلفن همراه مالکان وسیله نقلیه	در لایحه الحاق برخی مواد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت (۳) دیده شده است.	-
۱۷	بند «ی» تبصره «۱۰» - موضوع اجرای ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی	حذف شده است.	مخالف با حذف (متن پیشنهادی جهت الحاق به بند «ت» تبصره «۱۰» در جدول ۱ ارائه شد.)

۳-۳. ملاحظات اصلاحی

با توجه به بررسی‌های ارائه شده، در خصوص بندهای (پ) و (ت) تبصره (۱۰) لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ پیشنهاد می‌گردد:

۱. در بند «پ» تبصره «۱۰» لایحه، اصلاحات جزئی به منظور افزایش الزام اجرایی برای تأمین سرمایه اولیه صندوق توسعه حمل و نقل از محل سود شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل، پیشنهاد می‌گردد. در این راستا، توصیه می‌شود به جای واریز سود قابل تقسیم این شرکت‌ها و سازمان‌ها به صندوق، سود (مازاد درآمد بر هزینه) قابل تقسیم پیش‌بینی شده شرکت‌ها و سازمان‌ها به صورت یک‌دوازدهم به صندوق واریز گردد. این اصلاح کمک می‌نماید تا پس از نزدیک به ۲ سال فاقد عملکرد ماندن این حکم، در سال ۱۴۰۳ این حکم واجد عملکرد گردد.

مصوبه برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت هنوز توسط شورای نگهبان تأیید نگردیده است و در واقع چنین قانونی هنوز وجود ندارد. لذا برنامه ریزی و ابتنای احکام بودجه بر مواد این مصوبه فاقد وجاهت قانونی است و در صورت عدم تأیید شورای نگهبان و تغییر آن اساس این بند مورد خدشه واقع می‌شود.

در رابطه با میزان سود سهام دولت که در این بند بیان داشته مندرج در پیوست شماره (۳) این قانون است،

متذکر می‌شود که چنین پیوستی در لایحه بودجه نیست.

استفاده از واژه غیرفارسی «پروژه» مغایر اصل پانزده قانون اساسی است.

صلاحیت شورای پول و اعتبار (موضوع بند «الف» ماده (۱۸) قانون پولی و بانکی کشور^۱) در تعیین نرخ سود

۱. «الف - شورای پول و اعتبار بمنظور مطالعه و اتخاذ تصمیم درباره سیاست کلی بانک مرکزی ایران و نظارت بر امور پولی و بانکی کشور عهده‌داروظایف زیر است:

۱ - رسیدگی و تصویب سازمان و بودجه و مقررات استخدامی و آئین‌نامه‌های داخلی بانک مرکزی ایران.

۲ - رسیدگی و اظهار نظر نسبت به ترازنامه بانک مرکزی ایران برای طرح در مجمع عمومی.

۳ - رسیدگی و تصویب آئین‌نامه‌های مذکور در این قانون.

۴ - اظهار نظر در مسائل بانکی و پولی و اعتباری کشور و همچنین اظهار نظر نسبت به لوایح مربوط به وام یا تضمین اعتبار و هر موضوع دیگری که از طرف دولت به شورا ارجاع میشود.

۵ - دادن نظر مشورتی و توصیه بدولت در مسائل بانکی و پولی و اعتباری کشور که بنظر شورا در وضع اقتصادی و بخصوص در سیاست اعتباری کشور مؤثر خواهد بود.

۶ - اظهار نظر درباره هر موضوعی که از طرف رئیس کل بانک مرکزی ایران در حدود این قانون بشورا عرضه میگردد

ب - ترکیب اعضای شورای پول و اعتبار به شرح زیر تعیین می‌گردد:

تسهیلات، به جهت داشتن اعضای خارجی از قوه مجریه، مغایر اصل ۱۳۸ قانون اساسی است.

۲. با توجه به محل مصرف تعیین شده برای جزء (۴) بند «الف» تبصره «۱۴» در خصوص ارتقای ایمنی و کاهش تلفات سوانح حمل‌ونقلی، برای ایجاد یکپارچگی در احکام بودجه سال ۱۴۰۳ در حوزه ایمنی حمل‌ونقل پیشنهاد می‌شود جزء مذکور پس از اصلاحات مورد نیاز، به بند «ت» تبصره «۱۰» انتقال و با آن ادغام گردد. همچنین، الحاق حکم مربوط به هزینه کرد از محل اصل حق بیمه شخص ثالث شرکت‌های بیمه‌ای برای امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ و میر، که در قوانین بودجه سال‌های گذشته تکرار شده بود و در لایحه قانون الحاق (۳) نیز قرار نگرفته، به بند «ت» تبصره «۱۰» اکیداً پیشنهاد می‌گردد.

در بند «ت» واژه «کنترل» به دلیل غیرفارسی بودن، مغایر اصل پانزده قانون اساسی است. همچنین لازم است بجای واژه اختصاری «فراجا» عبارت کامل فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ذکر شود و واژه اختصاری پس از آن در پرانتز بیان شود.

با در نظر گرفتن موارد فوق، متن ذیل جهت اصلاح کل بند «ت» تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ پیشنهاد می‌گردد:

اصلاح کل بند «ت» تبصره «۱۰» - «در اجرای بند الحاقی ۲ ماده (۵۹) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت، منابع ذیل با تصویب شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور در اختیار دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گرفته و در امور مربوط به ارتقای ایمنی راه‌ها (شامل رفع نقاط حادثه‌خیز، ارتقای ایمنی حاشیه راه‌ها، آرام‌سازی آمد و شد (ترافیک) و نصب علائم و تجهیزات ایمنی در ورودی و خروجی شهرها و مقاطع پرتردد و پرتصادف و نصب نوارهای لرزاننده میانی و کناری در مقاطع با تصادفات بالای رخ‌به‌رخ و واژگونی)، شناسایی و ثبت تخلفات رانندگی، تکمیل سامانه جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل کشور، عملیات امداد و نجات، و فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش تصادفات رانندگی و مرگ و میر مرتبط با آن به مصرف برسد:

۱. مبلغ چهل هزار میلیارد (۴۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال به صورت اوراق مالی اسلامی توسط صندوق تأمین خسارت‌های بدنی تأمین شود.

۲. منابع حاصل از ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در اختیار دستگاه‌های مشخص شده در قانون مذکور قرار می‌گیرد، وزارت راه و شهرسازی و شهرداری‌های شهرهای با جمعیت پنجاه هزار (۵۰،۰۰۰) نفر به بالا مکلفند با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی (پلیس راهور)، از محل این

- وزیر امور اقتصادی و دارایی یا معاون وی

- رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

- رئیس سازمان یا معاون وی

دو تن از وزرا به انتخاب هیات وزیران

- وزیر صنعت، معدن و تجارت

- دو نفر کارشناس و متخصص پولی و بانکی به پیشنهاد رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و تأیید رئیس جمهور

- دادستان کل کشور یا معاون وی

- رئیس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

- رئیس اتاق تعاون

- نمایندگان کمیسیون‌های اقتصادی و برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی (هر کدام یک نفر) به عنوان ناظر با انتخاب مجلس تبصره ۱ - ریاست شورا بر عهده رئیس کل بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

تبصره ۲ - هر یک از اعضای خبره شورای پول و اعتبار هر دو سال یک بار تغییر می‌یابند انتخاب مجدد آنها بلامانع است.»



منابع نسبت به تأمین و نصب دوربین‌های پایش سرعت و تشخیص الکترونیکی تخلفات رانندگی، کاهش دوربین‌های فاقد شناسه جریمه به کمتر از ۲ درصد از کل دوربین‌ها و کاهش دوربین‌های غیرفعال (فاقد قابلیت مشاهده و ثبت تخلف) به کمتر از ۵ درصد از کل دوربین‌ها اقدام نمایند.

۳. مبلغ ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی طی جدولی که براساس فروش بیمه (پرتفوی) هریک از شرکت‌ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می‌رسد از شرکت‌های بیمه‌ای دریافت شود. این مبلغ به صورت ماهانه به حساب درآمد مشخص شده در جداول پیوست قانون بودجه نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود. وجوه واریزی شرکت‌های بیمه موضوع این بند به‌عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود. تخصیص اعتبار به صورت سه‌ماهه به دستگاه‌های مربوطه توسط سازمان برنامه و بودجه کشور و بر اساس گزارش عملکرد آن‌ها نسبت به اجرای برنامه موضوع این ماده صورت می‌پذیرد.»

۴. مقایسه تطبیقی بندها

با توجه به اینکه تبصره ۱۰ در عمل به دو حوزه مسکن و حمل و نقل می‌پردازد و از آنجا که هر یک از بندهای مندرج در لایحه دارای ابعاد موضوعی متعدد است و از سوی دیگر درخصوص برخی از مقولات در بررسی کارشناسی به دلایل مرصوسی اشاره شده که نیاز به تشریح دارد، به منظور ارائه تصویر کلی از پیشنهادهای اصلاحی و الحاقی و اظهار نظر کارشناسی، مقایسه تطبیقی در قالب جدول ارائه شده است.

جدول ۲. مقایسه مفاد تبصره «۱۰» لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ نسبت به احکام مشابه در قانون بودجه مصوب سال ۱۴۰۲

لایحه بودجه سال ۱۴۰۳	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	اظهار نظر کارشناسی
الف- در اجرای ماده (۵۰) «قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت»، میزان مالیات طرح (پروژه)های مسکن مهر بابت هر واحد مسکن مهر و واحدهای احداثی موضوع قانون جهش تولید مسکن (شامل ساخت، آماده‌سازی، محوطه‌سازی، زیربنایی و روبنایی) برای سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ در طرح(پروژه)های تفاهمنامه سه‌جانبه با سازندگان و تعاونیها و پیمانکاران فرعی طرف قرارداد با آنها با هر نوع قرارداد و با معرفی وزارت راه و شهرسازی معادل سه میلیون (۳,۰۰۰,۰۰۰) ریال برای هر واحد تعیین می‌گردد و هیچگونه مالیات دیگری به غیر از مالیات بر ارزش افزوده بابت خرید مصالح به این طرح(پروژه)ها تعلق نمی‌گیرد. سازمان امور مالیاتی کشور موظف به صدور مفاصاحساب مالیاتی پس از دریافت این مالیات است.	الف- میزان مالیات طرح (پروژه)های مسکن مهر بابت هر واحد مسکن مهر و واحدهای احداثی موضوع قانون جهش تولید مسکن (شامل ساخت، آماده‌سازی، محوطه‌سازی، زیربنایی و روبنایی) برای سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۲ در طرح(پروژه)های تفاهمنامه سه‌جانبه با سازندگان و تعاونیها و پیمانکاران فرعی طرف قرارداد با آنها با هر نوع قرارداد و با معرفی وزارت راه و شهرسازی معادل سه میلیون (۳,۰۰۰,۰۰۰) ریال برای هر واحد تعیین می‌گردد و هیچگونه مالیات دیگری به غیر از مالیات بر ارزش افزوده بابت خرید مصالح به این طرح(پروژه)ها تعلق نمی‌گیرد. سازمان امور مالیاتی کشور موظف به صدور مفاصاحساب مالیاتی پس از دریافت این مالیات است.	اصلاحی : " الف- در اجرای ماده (۵۰) « برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت»، میزان مالیات کلیه برنامه‌های حمایتی مسکن از جمله طرح های طرح مسکن مهر و طرح اقدام ملی مسکن بابت هر واحد مسکونی، و واحدهای احداثی موضوع قانون جهش تولید مسکن (شامل ساخت، آماده‌سازی، محوطه‌سازی، زیربنایی و روبنایی) برای سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۳ در طرح های تفاهمنامه سه‌جانبه با سازندگان و تعاونی‌ها و پیمانکاران فرعی طرف قرارداد با آنها با هر نوع قرارداد و با معرفی وزارت راه و شهرسازی معادل سه میلیون (۳,۰۰۰,۰۰۰) ریال برای هر واحد تعیین می‌گردد و هیچ‌گونه مالیات دیگری به غیر از مالیات بر ارزش افزوده بابت خرید مصالح به این طرح‌ها تعلق نمی‌گیرد. سازمان امور مالیاتی کشور موظف به صدور مفاصاحساب مالیاتی پس از دریافت این مالیات است."	از آن جا که به ماده ۵۰ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت استناد شده و در متن ماده مزبور در لایحه برنامه هفتم، به طور صریح به زمینه‌سازی و تسهیل دسترسی به مسکن مناسب به ویژه برای افراد واجد شرایط و ارتقای کمی و کیفی سکونت اشاره شده، شایسته است اعطای تخفیف صورت گرفته شامل تمامی برنامه‌های حمایتی مسکن از جمله پروژه‌های طرح اقدام ملی مسکن نیز بشود. شایان ذکر است طرح اقدام ملی مسکن از شهریور ماه سال ۱۳۹۸ آغاز شده بود و براساس اطلاعات دریافت شده از وزارت راه و شهرسازی تا اواخر سال ۱۳۹۹ نزدیک به ۱۵۰ هزار متقاضی در این طرح ثبت نام نموده بودند. بررسی‌های میدانی صورت گرفته حاکی از آن است که در حال حاضر به سبب عدم امکان تکمیل وجه ناشی از افزایش قیمت پایه ساخت هر متر مربع ساختمان، برخی از متقاضیان که نزدیک به ۴ سال پیش اقدام به واریز وجه آورده اولیه کرده بودند در حال حذف از پروژه‌ها هستند، از این رو مشمول شدن پروژه‌های طرح اقدام ملی مسکن می‌تواند تا حدودی در این زمینه موثر باشد. برآورد می‌شود در صورت بهره‌مندی طرح اقدام ملی مسکن از تخفیف مالیاتی مندرج در بند «الف» رقمی در حدود ده میلیون ریال از هزینه ساخت تمام شده هر واحد مسکونی کاهش یابد.



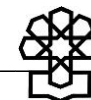
اظهار نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
<p>همچنین با استناد به برخی قوانین موضوعی طرح‌های حمایتی دیگری در بخش مسکن در حال برنامه‌ریزی و یا در حال احداث بوده که شایسته است این حمایت با بهره‌گیری از منابع صندوق ملی مسکن مشمول پروژه‌های این طرح‌ها نیز قرار گیرد.</p>			
<p>نخستین اشکالی که به این حکم وارد است ایجاد موزی کاری و دوباره کاری در روند فعالیت ستاد بازآفرینی شهری پایدار استان است. چرا که در حال حاضر ستاد مزبور به ریاست استاندار و دبیری مدیرکل راه و شهرسازی استان و با حضور ۲۴ عضو از دستگاه‌های اجرایی مرتبط تشکیل می‌گردد و این ستاد دارای چندین کارگروه تخصصی (کارگروه پیش بینی و پیش‌گیری از گسترش بافت‌های ناکارآمد، کارگروه ارتقاء اجتماعی- فرهنگی و سلامت، کارگروه ارتقای اقتصادی، مشارکت‌های مردمی و تسهیلات، کارگروه مدیریت روستاهای واقع در حریم شهرها، کارگروه وقف و کارگروه تشکل‌های مردم نهاد) است که با توجه به تنوع موضوعات مرتبط و در جهت تصمیم‌سازی مناسب به فعالیت می‌پردازند.</p> <p>با توجه به اینکه براساس حکم این بند باید سهم سکونتگاه‌های غیررسمی براساس جمعیت تعیین شود و از آنجا که از آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن در کشور بیش از ۷ سال گذشته و از سوی دیگر جمعیت اغلب سکونتگاه‌های غیررسمی به طور مداوم در حال تغییر و یا افزایش است و حتی در برخی از موارد ممکن است کاهشی باشد، ذکر هرگونه داده جمعیتی خالی از اشکال نبوده و به نظر دور از واقعیت موجود</p>	<p>اصلاحی :</p> <p>"ب- شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها مکلفاند از محل عوارض ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده، سهم سکونت‌گاه‌های غیر رسمی واقع در محدوده و خارج از محدوده شهرها را بر اساس اولویت‌های اعلام شده از سوی ستاد بازآفرینی شهری استان تعیین و صرف محرومیت‌زدایی و بهسازی همان مناطق نمایند. آیین‌نامه اجرایی این بند شامل ارایه برآورد جمعیت این مناطق و شدت محرومیت، ظرف مدت دوماه پس از ابلاغ این قانون توسط سازمان برنامه و بودجه کشور با همکاری وزارت‌خانه‌های کشور و راه و شهرسازی تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد."</p>	<p>ب- برای ساماندهی سکونتگاه‌های غیررسمی واقع در محدوده و خارج از محدوده شهرها و تأمین زیرساخت‌های لازم در این مناطق اعم از مسجد، مدرسه، پاسگاه و کلانتری، روشنایی معابر، ایستگاه‌های رادیویی و تلویزیونی، زیرساخت‌های بهداشتی، زیر ساخت تأمین آب و برق و سایر تأسیسات شهری مورد نیاز در چهارچوب طرح آمایش سرزمینی و بر اساس استعدادهای اقتصادی و با رعایت معیارهای زیستمحیطی و مراقبت از منابع آب و خاک کشاورزی و ایمنی در مقابل سوانح طبیعی و امکان استفاده از زیرساخت‌ها و شبکه شهری و سطح‌بندی شهرهای کشور و جلوگیری از افزایش و گسترش بی‌رویه کلانشهرها، شورای برنامه‌ریزی و توسعه استانها مکلفند از محل عوارض ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده، سهم این مناطق را بر اساس جمعیت ساکن، تعیین و صرف محرومیت‌زدایی و بهسازی همان مناطق نمایند. آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف یکماه پس از ابلاغ این قانون توسط سازمان برنامه و بودجه کشور تهیه می‌شود و به تصویب هیأت وزیران می‌رسد. وزارت کشور مکلف است گزارش عملکرد این بند را هر سه ماه یکبار به کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی ارائه نماید.</p>	<p>ب- شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها مکلفاند از محل عوارض ماده (۳۹) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده، سهم سکونت‌گاه‌های غیر رسمی واقع در محدوده و خارج از محدوده شهرها را بر اساس جمعیت ساکن، تعیین و صرف محرومیت‌زدایی و بهسازی همان مناطق نمایند. آیین‌نامه اجرایی این بند ظرف مدت یک‌ماه پس از ابلاغ این قانون توسط سازمان برنامه و بودجه کشور با همکاری وزارت‌خانه‌های کشور و راه و شهرسازی تهیه می‌شود و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.</p>

ظاهر نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
<p>خواهد بود. از سوی دیگر در پاره‌ای از موارد ممکن است یک سکونتگاه غیررسمی از جمعیت کمتری نسبت به سایر سکونتگاه‌های یک شهرستان یا استان برخوردار باشد، اما با وسعت بیشتر، پیچیدگی بیشتر مسائل و ناهنجاری‌های مبتلا به آن و محرومیت و کم‌برخورداري حادثی روبرو باشد که بهسازی آن در اولویت قرار بگیرد. همچنین در پاره‌ای از موقعیت‌های جغرافیایی ممکن است در یک سکونتگاه غیر رسمی، حجم ناپایداری ابنیه و ساختمان‌ها بسیار گسترده باشد و یا در پهنه‌بندی خطر لرزه‌خیزی بسیار بالا قرار گرفته باشد که بهسازی محدوده مزبور را فاقد توجیه نماید.</p>			
<p>موافق با لایحه با اصلاح جزء</p> <p>با توجه به عدم تأمین منابع اولیه صندوق توسعه حمل و نقل با وجود تکرار متن این حکم در قوانین بودجه سال‌های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ و از سوی دیگر، تعیین تکالیفی در مصوبات قانون برنامه هفتم توسعه از محل منابع صندوق توسعه حمل‌ونقل برای تأمین مالی و اجاره به شرط تملیک هواپیما و بالگرد از طریق این صندوق و همچنین مطابق با استجازه از مقام معظم رهبری در خصوص تأمین مالی تعدادی از پروژه‌های حمل‌ونقل کشور از محل تهاثر نفت و با واسطه صندوق توسعه حمل‌ونقل، متن لایحه باید به صورتی که میزان تحقق پذیری اعتبارات پیش‌بینی شده را افزایش دهد، اصلاح گردد.</p>	<p>اصلاحی</p> <p>جهت تدقیق و افزایش الزام اجرایی این بند پیشنهاد می‌شود جمله اول متن لایحه به ترتیب زیر اصلاح گردد: «هریک از شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل مکلفند صددرصد (۱۰۰٪) سود (مازاد درآمد بر هزینه) قابل تقسیم پیش‌بینی شده خود را پس از کسر مالیات، پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه و سود سهام دولت مندرج در پیوست شماره (۳) این قانون تا سقف ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به حساب صندوق توسعه حمل و نقل کشور نزد خزانه‌داری کل کشور که توسط وزارت راه و شهرسازی اعلام می‌شود، واریز نمایند. مبالغ واریزی به حساب سرمایه اولیه صندوق، منظور و طبق اساسنامه آن صندوق به مصرف می‌رسد.</p> <p>به صندوق توسعه حمل و نقل کشور اجازه داده می‌شود تا دریافت مجوز از سازمان بورس و اوراق بهادار برای تکمیل و یا احداث طرح‌های انتفاعی بخش حمل‌ونقل از طریق تاسیس صندوق طرح (پروژه) نسبت به جمع‌آوری منابع از بخش‌های غیر دولتی اقدام و نسبت</p>	<p>بند «د» تبصره «۱۱»- هر یک از شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل مکلفند صددرصد (۱۰۰٪) سود قابل تقسیم خود را پس از کسر مالیات، پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه و سود سهام دولت مندرج در پیوست شماره (۳) این قانون تا سقف ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به حساب صندوق توسعه حمل و نقل کشور نزد خزانه‌داری کل کشور که توسط وزارت راه و شهرسازی اعلام می‌شود، واریز نمایند. مبالغ واریزی به حساب سرمایه اولیه صندوق، منظور و طبق اساسنامه آن صندوق به مصرف می‌رسد.</p> <p>به صندوق توسعه حمل و نقل کشور اجازه داده می‌شود تا دریافت مجوز از سازمان بورس و اوراق بهادار برای تکمیل و یا احداث طرح‌های انتفاعی بخش حمل و نقل از طریق تاسیس صندوق طرح (پروژه) نسبت به</p>	<p>پ- هر یک از شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی در حوزه حمل و نقل مکلفند صددرصد (۱۰۰٪) از سود قابل تقسیم خود را پس از کسر مالیات، پنجاه درصد (۵۰٪) سود ویژه و سود سهام دولت مندرج در پیوست شماره سه این قانون تا سقف ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به حساب صندوق توسعه حمل‌ونقل نزد خزانه داری کل کشور که توسط وزارت راه و شهرسازی اعلام می‌شود واریز نمایند. مبالغ واریزی به حساب سرمایه اولیه صندوق منظور و بر اساس اساسنامه صندوق به مصرف می‌رسد.</p> <p>به صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور اجازه داده می‌شود تا با دریافت مجوز از سازمان بورس و اوراق بهادار برای تکمیل و یا احداث طرح‌های انتفاعی بخش حمل‌ونقل از طریق تاسیس صندوق طرح (پروژه) نسبت به جمع‌آوری منابع از بخش‌های غیر دولتی اقدام و نسبت</p>



اظهار نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
		<p>جمع‌آوری منابع از بخش‌های غیردولتی اقدام و نسبت به واگذاری سهام و یا تضمین حداقل سودی معادل با نرخ سود تسهیلات مصوب شورای پول و اعتبار برای هر طرح (پروژه) اقدام نماید. وزارت راه و شهرسازی مکلف است هر شش ماه یکبار گزارش منابع و مصارف موضوع این بند را به کمیسیون های برنامه و بودجه و محاسبات، عمران و اقتصادی مجلس شورای اسلامی ارائه نماید.</p>	<p>به واگذاری سهام و یا تضمین حداقل سودی معادل با نرخ سود تسهیلات مصوب شورای پول و اعتبار برای هر طرح (پروژه) اقدام نماید.</p>
<p>با توجه به آمار بالای مرگ و میر ناشی از تصادفات، در لایحه ۱۴۰۳ حذف حکم مربوط به هزینه کرد از محل اصل حق بیمه شخص ثالث شرکت‌های بیمه‌ای برای امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ و میر، که در قوانین بودجه سال‌های گذشته تکرار شده بوده و در لایحه قانون الحاق (۳) نیز قرار نگرفته است، پیشنهاد می‌شود در راستای تحقق بند الحاقی ۲ ماده (۵۹) قانون برنامه هفتم متن زیر به بند «ت» تبصره «۱۰» بودجه سال ۱۴۰۳ الحاق گردد.</p>	<p>الحاقی «در اجرای بند الحاقی ۲ ماده (۵۹) « برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت»، منابع ذیل با تصویب شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور در اختیار دستگاه‌های مسئول در ارتقای ایمنی معابر برون‌شهری و درون‌شهری قرار گیرد تا در کلیه امور منجر به کاهش تصادفات رانندگی و مرگ و میر مرتبط با آن به مصرف برسد: - مبلغ ده هزار میلیارد (۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی طی جدولی که براساس فروش بیمه (پرتفوی) هر یک از شرکت‌ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می‌رسد از شرکت‌های بیمه‌ای دریافت شود. این مبلغ به‌صورت ماهانه به حساب درآمد مشخص شده در جداول پیوست قانون بودجه نزد خزانه‌داری کل کشور واریز می‌شود. وجوه واریزی شرکت‌های بیمه موضوع این بند به‌عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود. تخصیص اعتبار به صورت سه‌ماهه به دستگاه‌های مربوطه توسط سازمان برنامه و بودجه کشور و بر اساس گزارش عملکرد آن‌ها نسبت به اجرای برنامه موضوع این</p>	<p>بند «الف» تبصره «۱۰» - شرکت‌های بیمه‌ای مکلفند مبلغ شش هزار میلیارد (۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی را طی جدولی که براساس فروش بیمه (پرتفوی) هر یک از شرکت‌ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می‌رسد به‌صورت ماهانه به حساب درآمد عمومی ردیف ۱۶۰۱۱۱ جدول شماره (۵) این قانون نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کنند. وجوه واریزی شرکت‌های بیمه موضوع این بند به‌عنوان هزینه‌های قابل قبول مالیاتی محسوب می‌شود. منابع حاصله در اختیار سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌های کشور، فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، سازمان اورژانس کشور، جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران و سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد تا در ردیف‌های مربوط به این دستگاه‌ها در جدول شماره (۷) این قانون در امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ و میر و ساخت برنامه‌های فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش حوادث رانندگی مطابق برنامه عملیاتی آیین‌نامه مدیریت ایمنی حمل و نقل و سوانح رانندگی مصوب</p>	<p>-</p>

اظهار نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
	ماده صورت می‌پذیرد.»	<p>۱۴۰۰/۱۰/۱۹ هیئت وزیران هزینه شود.</p> <p>سازمان برنامه و بودجه کشور و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف به نظارت بر اجرای این بند می‌باشند. دستگاه‌های دریافت‌کننده اعتبار از محل این بند موظفند گزارش عملکرد خود را در قالب برنامه عملیاتی هر سه‌ماه یکبار به کمیسیون‌های اقتصادی و برنامه و بودجه و محاسبات مجلس شورای اسلامی و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال نمایند. تخصیص اعتبار سه‌ماهه به دستگاه‌های اجرائی فوق‌الذکر توسط سازمان برنامه و بودجه کشور بر اساس عملکرد صورت می‌پذیرد.</p>	
<p>موافق با لایحه به شرط اصلاح</p> <p>اگرچه وجود این حکم لازم و مورد تأیید است، اما محل مصرف ذکر شده در حکم نشان دهنده قرار گرفتن دولت در تله تقلیل مسأله ایمنی حمل‌ونقل، به مسأله کلیشه‌ای "وجود نقاط حادثه‌خیز" است که به جد لازم است نهادهای سیاست‌گذار کشور از جمله مجلس شورای اسلامی و شورای عالی هماهنگی حمل‌ونقل و ایمنی کشور از آن پرهیز نمایند. با توجه به آمار بسیار نگران‌کننده از روند افزایشی تلفات رانندگی جاده‌ای طی سال‌های اخیر و پیش‌بینی بازگشت آمار تلفات جانی ناشی از تصادفات در سال ۱۴۰۲ به بیش از ۲۰ هزار نفر، تمرکز این حجم از منابع برای راهکاری که به اذعان منابع علمی داخلی و خارجی و کارشناسان خبره کشور در حوزه ایمنی حمل‌ونقل، سیاستی اشتباه و ناکارآمد ارزیابی می‌گردد. پیشنهاد می‌شود با تصویب</p>	<p>اصلاح کل و الحاق به بند «ت» تبصره «۱۰» -</p> <p>« در اجرای بند الحاقی ۲ ماده (۵۹) « برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت»، منابع ذیل با تصویب شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور در اختیار دستگاه‌های مسئول در ارتقای ایمنی معابر برون‌شهری و درون‌شهری قرار گیرد تا در امور مربوط به ارتقای ایمنی راه‌ها (شامل رفع نقاط حادثه‌خیز، ارتقای ایمنی حاشیه راه‌ها، آرام‌سازی آمد و شد(ترافیک) و نصب علائم و تجهیزات ایمنی در ورودی و خروجی شهرها و مقاطع پرتدد و پرتصادف و نصب نوارهای لرزاننده میانی و کناری در مقاطع با تصادفات بالای رخ‌برخ و واژگونی)، شناسایی و ثبت تخلفات رانندگی، عملیات امداد و نجات، و فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش تصادفات رانندگی و مرگ و میر مرتبط با آن به مصرف برسد:</p> <p>- مبلغ چهل هزار میلیارد (۴۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰)</p>	<p>-</p> <p>جزء ۴ بند «الف» تبصره «۱۴» - صندوق تأمین خسارت‌های بدنی موظف است:</p> <p>۴) با تصویب شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور مبلغ چهل هزار میلیارد (۴۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰) ریال به صورت نقدی یا اوراق مالی اسلامی برای سرمایه‌گذاری در رفع نقاط حادثه‌خیز جاده به وزارت راه و شهرسازی پرداخت نماید.</p>	



اظهار نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
<p>شورای عالی هماهنگی حمل و نقل و ایمنی کشور، این منابع برای طیف گسترده تری از اقدامات و برنامه های کاهش تصادفات مصرف گردد.</p> <p>همچنین، طبق ماده (۲) اساسنامه صندوق تامین خسارت بدنی که به موجب قانون بیمه شخص ثالث مصوب سال ۱۳۹۵ ایجاد شده، موضوع فعالیت و تعهدات این صندوق محدود به جبران خسارت های بدنی وارد به اشخاص ثالث می باشد و طبق تبصره این ماده، هرگونه افزایش یا کاهش مصادیق تکالیف و تعهدات صندوق، منوط به تصویب قانون خواهد بود. با این حال، طبق ماده (۲۷) قانون بیمه شخص ثالث، صندوق مجاز است موجودی نقدی مازاد خود را نزد بانک های دولتی سپرده گذاری و یا اوراق بهادار بدون خطر (ریسک) خریداری کند مشروط بر آنکه سرمایه گذاری های مذکور به نحوی برنامه ریزی شود که همواره امکان انجام تعهدات صندوق وجود داشته باشد. بر این اساس، مطابق قانون دائمی و مقررات مربوطه، صندوق امکان خرید اوراق بهادار دارد اما امکان پرداخت نقدی در حوزه های خارج از جبران خسارت های بدنی وارد به اشخاص ثالث را ندارد. لذا، عبارت «به صورت نقدی» در متن لایحه علاوه بر ایجاد ابهام در خصوص نحوه تسویه، تغییر قانون و مقررات، از طریق بودجه سالانه است که پیشنهاد نمی شود. همچنین ضروری است به این مساله توجه داشت که هدف از تاسیس این صندوق، جبران خسارت آسیب دیدگان در سوانح است که با پرداخت های نقدی صندوق، کفایت سرمایه آن برای ایفای تعهدات قانونی آن آسیب خواهد دید. لذا خریداری</p>	<p>ریال به صورت اوراق مالی اسلامی توسط صندوق تامین خسارت های بدنی تامین شود. «</p>		

اظهار نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
<p>اوراق مالی اسلامی که در متن لایحه اشاره شده است، پیشنهاد می‌گردد.</p> <p>جهت ایجاد یکپارچگی در احکام بودجه سال ۱۴۰۳ در حوزه ایمنی راه‌ها، پیشنهاد می‌شود متن این حکم با توجه به محل مصرف تعیین شده به تبصره ۱۰ انتقال یابد و با متن حکم پیشنهاد شده در ردیف قبل (در صورت تصویب) ادغام گردد.</p>			
<p>با توجه به هدف‌گذاری کاهش ۱۰ درصدی تلفات جانی ناشی از حوادث رانندگی مطابق بند الحاقی ماده (۵۹) برنامه هفتم، نصب دوربین‌های پایش سرعت، یک اقدام ضروری برای بازدارندگی رانندگان از تخلفات است، اما دو ایراد به متن پیشنهادی وارد است:</p> <p>۱) عدم تکلیف شهرداری شهرهای با جمعیت پنجاه هزار (۵۰.۰۰۰) نفر به بالا جهت نصب دوربین، که در قانون بودجه ۱۴۰۲ وجود داشت، اما در متن پیشنهادی لایحه حذف شده است و ضروری است در حکم گنجانده شود.</p> <p>۲) عدم توجه به منابع ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، که اصلی‌ترین منبع تامین اعتبار برای نصب دوربین است، اما مطابق اطلاعات واصله از دستگاه‌های مربوطه تاکنون در سال ۱۴۰۲ عملکردی نداشته است. (با وجود تاکید بند «ی» تبصره (۱۰) قانون بودجه سال ۱۴۰۲ بر واریز ۱۰۰ درصدی سهم شهرداری‌ها و سازمان راهداری از منابع حاصل از این ماده).</p> <p>علاوه بر این، با توجه به محل مصرف تعیین شده برای</p>	<p>اصلاح کل</p> <p>«در اجرای بند الحاقی ۲ ماده (۵۹) برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت، منابع ذیل با تصویب شورای عالی حمل‌ونقل و ایمنی کشور در اختیار دستگاه‌های ذی‌ربط قرار گرفته و در امور مربوط به ارتقای ایمنی راه‌ها (شامل رفع نقاط حادثه‌خیز، ارتقای ایمنی حاشیه راه‌ها، آرام‌سازی آمد و شد (ترافیک) و نصب علائم و تجهیزات ایمنی در ورودی و خروجی شهرها و مقاطع پرتدد و پرتصادف و نصب نوارهای لرزاننده میانی و کناری در مقاطع با تصادفات بالای رخ‌به‌رخ و واژگونی)، شناسایی و ثبت تخلفات رانندگی، تکمیل سامانه جامع حوادث و سوانح حمل‌ونقل کشور، عملیات امداد و نجات، و فرهنگ‌سازی و آگاهی‌بخشی در جهت کاهش تصادفات رانندگی و مرگ و میر مرتبط با آن به مصرف برسد::</p> <p>۱- مبلغ چهل هزار میلیارد (۴۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰) ریال به صورت اوراق مالی اسلامی توسط صندوق تامین خسارت‌های بدنی تامین شود.</p> <p>۲- منابع حاصل از ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی که در اختیار دستگاه‌های مشخص</p>	<p>بند «ج» تبصره «۱۱»- راه و شهرسازی و شهرداری‌های شهرهای با جمعیت پنجاه هزار (۵۰.۰۰۰) نفر به بالا مکلفند با همکاری فرماندهی انتظامی و با استفاده از سرمایه‌گذاری بخش‌های غیردولتی و بازپرداخت اصل و سود سالانه از محل درآمدها و با شرایط رقابتی نسبت به نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیک تخلفات اقدام و درآمد حاصل از ثبت تخلفات را به حساب‌های مقرر در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی واریز تا به نسبت‌های تعیین شده توزیع گردد.</p> <p>بند «ی» تبصره «۱۰»- خزانه‌داری کل کشور موظف است صددرصد (۱۰۰٪) سهم شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای را از محل ماده (۲۳) قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی، هر ماه به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور و سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور نزد خزانه‌داری کل کشور واریز کند.</p>	<p>ت- وزارت راه و شهرسازی موظف است از محل ردیف مربوط در جداول پیوست قانون بودجه، نسبت به تامین و نصب دوربین‌های پایش (کنترل) سرعت و تشخیص الکترونیکی تخلفات رانندگی با همکاری و هماهنگی «فراجا» اقدام و زمینه دسترسی برخط فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به آن‌ها را فراهم نماید.</p>



اظهار نظر کارشناسی	پیشنهادها (اصلاحی، حذف و الحاقی)	قانون بودجه سال ۱۴۰۲	لایحه بودجه سال ۱۴۰۳
<p>بخش (۴) بند «الف» تبصره «۱۴» در خصوص ارتقای ایمنی و کاهش تلفات سوانح حمل و نقلی، برای ایجاد یکپارچگی در احکام بودجه سال ۱۴۰۳ در حوزه ایمنی حمل و نقل پیشنهاد می شود جزء مذکور پس از اصلاحات مورد نیاز، به بند «ت» تبصره «۱۰» انتقال و با آن ادغام گردد. همچنین، الحاق حکم مربوط به هزینه کرد از محل اصل حق بیمه شخص ثالث شرکت های بیمه ای برای امور منجر به کاهش تصادفات و مرگ و میر، که در قوانین بودجه سال های گذشته تکرار شده بود و در لایحه قانون الحاق (۳) نیز قرار نگرفته، به بند «ت» تبصره «۱۰» اکیداً پیشنهاد می گردد.</p>	<p>شده در قانون مذکور قرار می گیرد. وزارت راه و شهرسازی و شهرداری های شهرهای با جمعیت پنجاه هزار (۵۰.۰۰۰) نفر به بالا مکلفند با همکاری پلیس راهنمایی و رانندگی فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی (پلیس راهور)، از محل این منابع نسبت به تأمین و نصب دوربین های پایش سرعت و تشخیص الکترونیکی تخلفات رانندگی، کاهش دوربین های فاقد شناسه جریمه به کمتر از ۲ درصد از کل دوربین ها و کاهش دوربین های غیرفعال (فاقد قابلیت مشاهده و ثبت تخلف) به کمتر از ۵ درصد از کل دوربین ها اقدام نمایند.</p> <p>۳- مبلغ ده هزار میلیارد (۱۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال از اصل حق بیمه شخص ثالث دریافتی طی جدولی که براساس فروش بیمه (پرتفوی) هر یک از شرکت ها تعیین و به تصویب شورای عالی بیمه می رسد از شرکت های بیمه ای دریافت شود. این مبلغ به صورت ماهانه به حساب درآمد مشخص شده در جداول پیوست قانون بودجه نزد خزانه داری کل کشور واریز می شود. وجوه واریزی شرکت های بیمه موضوع این بند به عنوان هزینه های قابل قبول مالیاتی محسوب می شود. تخصیص اعتبار به صورت سه ماهه به دستگاه های مربوطه توسط سازمان برنامه و بودجه کشور و بر اساس گزارش عملکرد آن ها نسبت به اجرای برنامه موضوع این ماده صورت می پذیرد.»</p>		

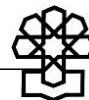
۵. جمع‌بندی

هر چند در تدوین لایحه بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور، کاهش تعداد تبصره‌ها و عدم پرداختن به احکام غیربودجه‌ای که دارای ماهیت دائمی هستند مد نظر قرار گرفته است، اما پرداختن به موضوعات مهمی همچون تامین مالی مسکن کم درآمدها در قالب میزان اعتبارات کمک اجاره، پرداخت وام قرض‌الحسنه ودیعه مسکن، کمک به ساخت مسکن استیجاری و کمک به ساخت و خرید مسکن ملکی و کمک بلاعوض از طریق پرداخت به دستگاه‌های حمایتی و اعتبارات صندوق ملی مسکن با توجه به بحران استطاعت مسکن از جمله ضعف‌های اساسی آن به شمار می‌رود.

رشد لجام گسیخته اجاره بها و افزایش لگاریتمی قیمت مسکن در سال‌های اخیر، تامین مسکن را برای بسیاری از خانوارهای با درآمد متوسط به یک معضل اساسی و برای افراد کم‌برخوردار و زوج‌های جوان تبدیل به یک رویای دست‌نیافتنی کرده و ضرورت دارد تا به عنوان یک ابرچالش مورد عنایت ویژه قرار گیرد. این مسئله هیچ نمودی در میان احکام بودجه نداشته است. به ویژه آنکه به برخی از موضوعات همچون نظام اجاره‌داری که چند سالی است در تمامی محافل علمی و نشست‌های بررسی سیاست‌گذاری مسکن به عنوان یکی از راهکارهای ساماندهی بازار اجاره مسکن مطرح است، ورود نداشته است. هر چند این موضوع در برنامه هفتم توسعه هم مورد غفلت واقع شده و تنها ساخت مسکن حمایتی مورد توجه بوده است.

با وجود گذشت دو سال از تصویب و ابلاغ قانون جهش تولید مسکن و حکم این قانون مبنی بر تشکیل صندوق ملی مسکن به منظور ایجاد هم‌افزایی، تقویت توان حمایتی و تخصیص بهینه منابع مالی این بخش، اما متأسفانه همچنان شاهد فقدان نمود این صندوق در لایحه بودجه هستیم و به نظر می‌رسد همچون سال‌های گذشته پراکندگی اعتبارات و عدم لحاظ نمودن تمام منابع پیش‌بینی شده در قانون جهش تولید هستیم و بیم آن می‌رود تا در مسیر اجرای این قانون و به‌ویژه تأمین منابع مالی پروژه‌های حمایتی همچنان خلل جدی بروز نماید. از این رو شایسته است ساز و کار تجمیع تمامی منابع مرتبط با بخش مسکن در صندوق ملی مسکن در دستور کار قرار گیرد. همچنین مضاف بر آنکه در خصوص نحوه تامین اعتبار برخی از طرح‌ها و مطالعات شهرسازی که در قوانین موضوعی به آنها اشاره شده سخنی به میان نیامده است، هیچگونه ساز و کار مشخصی برای مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های شهری ارائه نشده است.

کم‌توجهی به امکان تأمین مالی و تسهیل ورود بخش خصوصی به ایجاد و مشارکت در توسعه زیرساخت‌های خدمات و زیرساخت‌های شهری به‌ویژه در وضعیت نامطلوب مالی کشور و عدم اجرای بسیاری از پروژه‌های زیرساختی یکی از ضعف‌های این لایحه است. با توجه به اینکه به طور معمول بخش خصوصی از عملکرد مطلوب‌تری نسبت به بخش عمومی برخوردار است، شایسته است در هنگام فرایند بررسی لایحه بودجه و اصلاح و افزوده شدن بندهایی توسط کمیسیون تلفیق زمینه تحقق این امر مهیا گردد.



منابع و مأخذ

۱. قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور؛ مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰.
۲. قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور؛ مصوب ۱۴۰۱/۱۲/۲۴.

گزیده سیاستی

کم توجهی به امکان تأمین مالی و تسهیل ورود بخش خصوصی به ایجاد و مشارکت در توسعه خدمات شهری به ویژه در وضعیت نامطلوب مالی کشور و عدم اجرای بسیاری از پروژه‌های زیرساختی یکی از ضعف‌های این تبصره است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وبسایت: rc.majles.ir