



بورس بالاخره نزولی شد

شاخص کل در بازار بورس دیروز ۲ هزار و ۶۴۷ واحد افت داشت که در نهایت این شاخص به رقم ۹۷۷ هزار و ۹۲۳ واحد رسید، بر اساس معاملات دیروز بیش از ۱۳ میلیارد و ۱۵ میلیون سهم، حق تقدم و اوراق بهادار به ارزش ۱۳۳ هزار و ۶۲ میلیارد ریال داد و ستد شد. همچنین شاخص کل (هم وزن) با ۲ هزار و ۲۴۲ واحد کاهش به ۳۰۸ هزار و ۱۳۴ واحد و شاخص قیمت (هم وزن) با یکپهزار و ۴۸۸ واحد افت به ۲۰۴ هزار و ۵۰۲ واحد رسید.

«وطن امروز»از «لا یحه «مشارکت عمومی – خصوصی» و تلاش دولت

با هدف دور زدن مجلس برای تصویب آن گزارش می دهد

نوشدارویی که مسموم شد

■ دولت خواستار اجرای اصل ۸۵ و حذف صحن مجلس از روند تصویب

لا یحه مشارکت عمومی – خصوصی شده است

■ مفاد لا یحه و درخواست دولت برای نحوه تصویب آن، موجب اعتراض

برخی نمایندگان و کارشناسان شده است

در روزهای اخیر مخالفت‌ها نسبت به تصویب لایحه «مشارکت

عمومی- خصوصی» (Public-Private Partnership) شدت گرفته‌است.مشارکت عمومی- خصوصی (PPP) یکی از روش‌هایی است که در قالب آن همه بخش‌های عمومی از جمله دولت و سایر نهادهای حکومتی به منظور تأمین خدمات زیربنایی مانند آب و فاضلاب، حمل‌ونقل، سلامت و آموزش از ظرفیت‌های بخش خصوصی مانند تخصص، تجربه و منابع مالی استفاده می‌کنند. در واقع در این روش بخش خصوصی به نمایندگی از دولت در برخی وظایف و مسؤولیت‌های تأمین خدمات نقش‌آفرینی می‌کند. در مشارکت عمومی- خصوصی قراردادی بین بخش عمومی و بخش خصوصی برای تسهیم ریسک،مسؤولیت‌ها،منافع و هم‌افزایی منابع و تخصص هر دو بخش در ارائه خدمات زیربنایی تنظیم می‌شود. در این نوع قرارداد نقش دولت از سرمایه‌گذار، مجری و بهره‌بردار در پروژه‌های زیرساختی به سیاست‌گذار و تنظیم‌کننده مقررات و ناظر بر کیفیت و کمیت ارائه خدمات تبدیل می‌شود.

کشور استفاده از ظرفیت‌های مختلف بخش خصوصی برای اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام است. طبق گفته سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، در شرایط کنونی کشور حدود ۷۰ هزار پروژه نیمه‌کاره در کشور وجود دارد که اجرا و تکمیل آنها به اعتباری حدود ۶۰۰ هزار میلیارد تومان نیاز دار.

■ سرگذشت لایحه از ابتدا تاکنون

لایحه مشارکت عمومی- خصوصی در ۳۰ ماده و ۲۲ تبصره به موضوعات مربوط به اجرای پروژه‌های عمرانی و شیوه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی می‌پردازد. سازمان برنامه و بودجه لایحه مشارکت عمومی- خصوصی را در تاریخ ۱۸ آذر ۹۷ در جلسه هیأت‌وزیران مصوب کرد و یک‌هفتم همان سال با امضای رئیس‌جمهور به مجلس ارسال شد.

نسیان ۹۸ لایحه مشارکت عمومی- خصوصی در دستور کار کمیسیون عمران مجلس قرار گرفت که به دلیل روند طولانی بررسی آن در سال گذشته بررسی آن به صورت کامل به اتمام نرسید. طولانی شدن روند تصویب این لایحه در مجلس، موجب شد دولت پیگیر تصویب لایحه مشارکت عمومی- خصوصی از طریق اصل ۸۵ قانون اساسی شود. بر اساس این اصل، مجلس می‌تواند در صورتی که ضروری تشخیص دهد، اختیار تصویب آزمایشی بعضی قوانین را که جنبه دائمی دارند، به کمیسیون‌های خود و تصویب دائمی اسانسه سازمان‌ها، شرک‌تها و مؤسسات دولتی یا وابسته به دولت را به کمیسیون‌های خود یا به دولت تفویض کند.

در خواست دولت برای خارج کردن صحن علنی از فرآیند تصویب این لایحه با اعتراض برخی نمایندگان مواجه شد. محسن کوهنک، عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در مخالفت با در خواست دولت گفت: «صل ۸۵ طبق آیین‌نامه مجلس قواعدی

بازار خودرو اخیرا روزهای پرالتهابی را

تجربه می‌کند، در حالی که شیوع کرونا

باعث کاهش تقاضا و رکود عمیق در بسیاری از بازارها شده، بازار

خودرو اما مسیر دیگری را در پیش گرفته است. طی روزهای

اخیر قیمت خودروهای بازار با سرعت عجیبی رشد می‌کند به طوری که زمان تغییر قیمت در برخی از انواع خودروها به یک روز رسیده است. در این میان نوسان قیمت در خودروهای با قیمت پایین‌تر مشهودتر است. در همین راستا قیمت پراید ۱۱۱ سفید در برخی موارد به مرز ۸۰ میلیون تومان رسیده است. این نوسان قیمت درباره خودروهای دیگر در همین رده نظیر تیبا، پژو ۴۰۵ و پژو ۲۰۶ هم دیده می‌شود.

بررسی‌ها نشان می‌دهد التهابات اخیر بازار خودرو از زمانی آغاز شد که اخباری از تقاضای خودروسازان برای افزایش قیمت محصولات خود منتشر شد. در ادامه حتی اخباری از موافقت با افزایش ۳۰ تا ۴۰ درصدی قیمت خودرو منتشر شد. انتشار همین اخبار کافی بود تا بازار خودرو دچار التهاب شود. رضا شیوار رئیس شورای رقبای با تکذیب توافق برای افزایش قیمت خودروهای تولیدی، هرگونه اعلام قیمت جدید برای خودروها را خلاف قانون عنوان کرد.

■ وزیر صمت سیگنال افزایش قیمت داد

اظهارات رئیس شورای رقبای در تکذیب افزایش قیمت خودرو در حالی بود که صحبت‌های وزیر صمت، سیگنال

در وند های این اصل به این راحتی نیست. همچنین لایحه‌ای با این حجم و اهمیت را نمی‌توان در اختیار یک کمیسیون ویژه یا حتی یک کمیسیون مشترک قرار داد و درباره چنین لایحه مهمی باید همه نمایندگان آن را بررسی و نظرات خود را بیان کنند».

الیاس نادران، منتخب مردم تهران در مجلس یازدهم نیز طی یادداشتی در فضای مجازی نوشت: «لایحه مشارکت عمومی- خصوصی سال ۹۷ در دولت تصویب شد و دیروز (سه‌شنبه ۹ اردیبهشت) به مجلس رسید؛ قرار است لایحه‌ای با این حجم و اهمیت ذیل اصل ۸۵ بررسی شود، یعنی بدون تصویب در صحن اجرا شود؛ مجلس چرا زیر بار این ننگ می‌رود؟!»

■ در تصویب لایحه عجله نکنید

درخواست دولت برای بررسی این مشارکت عمومی- خصوصی ذیل اصل ۸۵ و حذف صحن مجلس از فرآیند بررسی و تصویب این لایحه در حالی است که مرکز پژوهش‌های مجلس پرپروز با ارائه گزارشی، ضمن برشمردن ایرادهای لایحه یادشده از نمایندگان خواست با در خواست دولت مبنی بر رسیدگی به این لایحه طبق اصل ۸۵ مخالفت کنند تا مفاد لایحه پس از بررسی و رفع ایرادهای آن تصویب شود. مهم‌ترین ایرادهای مرکز پژوهش‌ها به این لایحه به شرح زیر است:

۱- یکسکان‌انگاری فرآیند مشارکت عمومی- خصوصی انواع پروژه‌های عمرانی

۲- در نظر نگرفتن ضمانت‌های اجرایی لازم جهت شناسایی

پروژه‌های مستعد مشارکت و معرفی آنها

۳- تشکیل یک شورای ملی؛ ضروری اما ناکارآمد (موضوع ماده ۵) ۴- جایگزینی دستورالعمل به جای قوانین معاملات دولتی و قانون مناقضات (موضوع ماده ۱۰)

۵- تعریف ضمیق از طرف خصوصی (موضوع ماده ۱)

۶- حل نشدن مشکل تأمین مالی زیرساخت در فرآیند مشارکت

عمومی- خصوصی

۷- عدم برنامه‌ریزی مدون برای کنترل تعهدات دولت ذیل قراردادهای مشارکتی (موضوع ماده ۲۲)

۸- ناکارآمدی سازوکار در نظر گرفته شده برای صندوق توسعه و

ضمانت مشارکت عمومی- خصوصی (موضوع ماده ۲۱)

۹- عدم رفع مشکل حجم بیمه تأمین اجتماعی در قراردادهای

مشارکتی (موضوع ماده ۲۸)

■ ملاحظات حقوقی

از منظر حقوقی علاوه بر ملاحظات جدی مرتبط با نحوه نگارش مواد و اصطلاحات به کار گرفته شده که در جای خود قابل بحث است توجه به نکات زیر ضروری است.

۱- مغایرت با سیاست‌های کلی مندرج در برنامه ششم توسعه به دلیل استفاده از منابع صندوق توسعه ملی

۲- مغایرت با قانون برنامه ششم توسعه

مرکز پژوهش‌های مجلس همچنین در بخش جمع‌بندی گزارش خود، با اشاره به توضیحات زیر خواستار مخالفت نمایندگان با بررسی این لایحه طبق اصل ۸۵ قانون اساسی شده است:

به نظر می‌رسد یکی از علتهایی که این لایحه تهیه و تصویب ۱۸ آیین‌نامه و دستورالعمل (در زمینه موضوعاتی اساسی که اساسا شایستگی حکم قانونی دارند و در سطح آیین‌نامه و دستورالعمل نیستند) را لازم دیده است همین امر است که یا راهکاری قانونی برای رفع یا حل آن مشکلات تدبیر نشده است یا اتفاق نظری بر سر آن موضوعات وجود نداشته است و در نتیجه پرداختن به این موضوعات به آینده موکول شده است، با توجه به نکات مطرح شده

■ لایحه فعلی، فاجعه اقتصادی-امنیتی است



درخواست دولت برای بررسی لایحه ذیل اصل ۸۵ و حذف صحن از فرآیند بررسی،

تنها حاشیه لایحه مشارکت عمومی- خصوصی نیست. مفاد این لایحه اکنون مورد

اعتراض تهیه‌کنندگان اولیه آن است. بهروز علیشیری، معاون وزیر اقتصاد و رئیس

سازمان سرمایه‌گذاری خارجی و کمک‌های فنی و اقتصادی در دولت‌های نهم و

دهم که مسئول طراحی این لایحه در دهه ۸۰ بود، اکنون به یکی از جدی‌ترین

مخالفان آن تبدیل شده است. وی معتقد است لایحه کنونی به کلی با لایحه‌ای که

وی در پایان سال ۹۱ موفق به نهایی کردن آن شده بود متفاوت است. علیشیری

ایرادهای این لایحه را در حدی می‌داند که از آن به عنوان فاجعه امنیتی- اقتصادی

یاد می‌کند و خواستار رد کلیات آن توسط مجلس شده است. معاون وزیر اقتصاد در

دولت‌های نهم و دهم در تشریح فرآیند طراحی این لایحه در دولت نهم می‌گوید: در

دهه ۸۰ وقتی با نظام تأمین مالی بین‌المللی کار می‌کردیم، متوجه شدیم سال‌هاست مدل‌های جدیدی برای ایجاد پروژه‌های

زیربنایی به خدمت گرفته می‌شود که از آن تحت عنوان مشارکت عمومی- خصوصی یاد می‌شود. متوجه شدیم خیلی از

کشورهای همسایه ما مانند پاکستان، هندوستان و برخی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس از این مدل برای پروژه‌های

زیربنایی استفاده می‌کنند. علیشیری گفت: سال ۸۸ پروژه مشارکت عمومی- خصوصی را گلبدید زیم، بهترین کارشناسان

را که در سطح بین‌المللی بودند خواستیم و نظر خواهی کردیم. بندیم، یکی از بهترین مشاوران را مامور اصلی انجام این کار

کردیم. یک گزارش توجیهی تدوین شد که چرا مشارکت عمومی- خصوصی مهم است و این ۱۰ کشور چه کرده‌اند. بررسی

ساختار حقوقی کار، مقررات آن‌ها، نهادهای متولی و سایر موارد اواخر ۹۱ به اتمام رسید. رئیس سازمان سرمایه‌گذاری

خارجی و کمک‌های فنی و اقتصادی در دولت‌های نهم و دهم گفت: دولت یازدهم (آقای روحانی) که روی کار آمد این لایحه را

بر رئیس‌جمهور جدید و معاون اول دادیم اما دیدم موضوع متوقف است. متوجه شدم که سازمان برنامه موضع دارد. سازمان

برنامه و بودجه به جای آنکه موافقت کند، مقاومت می‌کرد، چون خودش طراحی نکرده بود. علیشیری اظهار داشت: در سال

۹۷ یا ۹۸ به دولت لایحه مشارکت عمومی- خصوصی را به مجلس ارائه کرده است. در واقع از سال ۹۲ تا ۹۸ یعنی

حدود ۶ سال کشور معطل انجام این کار بزرگ شد تا این لایحه از دولت بیرون بیاید. فرض ما این بود که لایحه بر پایه همان

مطالعات عمیق انجام‌شده که در آن قوانین مالی و محاسباتی نیز دیده شده بود، تنظیم شده است اما به من گفتند این لایحه

با لایحه قبلی فرق می‌کند. حساس شدم تا آن را بررسی کنم. معاون اسبق وزیر اقتصاد تصریح کرد: در کل لایحه هیچ

انسجامی نبود و یک ماده سالم در آن یافت نمی‌شد. توضیح دادم که این لایحه یک فاجعه اقتصادی است. علاوه بر آن فاجعه

امنیتی هم است. برای اینکه فهم غلطی از مفهوم رفتار یکسان بخش‌های خصوصی و عمومی و سرمایه‌گذار داخلی و خارجی

وجود دارد. وی همچنین افزود: اگر قرار است قانون بد بنویسیم بهتر است ننویسیم. تیرماه سال ۹۸ طی یادداشتی در صفحه

خودم در فضای مجازی هشدار دادم و نوشتم که لایحه مشارکت عمومی- خصوصی باید از دستور کار مجلس خارج شود.

واردات خودروهای کارکرده و دست دوم باید اتفاق بیفتد.

موتنی همچنین به چگونگی فاکتور شدن و عرضه خودرو از

سوی خودروسازان انتقاد کرد و گفت: به طور نمونه شاهدیم

ایران خودرو برای چند هفته فقط پژو ۲۰۶، برای چند هفته

دیگر سمند و همین طور دنا، رانا و... فاکتور می‌کند و اینطور

عرضه کردن خودرو که با وقفه در عرضه سایر خودروها همراه

است، خود موجب اختلال در بازار می‌شود. وی تأکید کرد:

وقتی عرضه به شکل مناسب انجام شود، دلان نمی‌توانند

به انبار و احتکار خودروها بپردازند و هیچ مسائلی نظیر

دون‌خی بودن قیمت‌ها و فاصله قیمتی را شاهد نخواهیم بود. ■

سایپا: توقف تولید پراید عامل گرانی است

حسین کاظمی، معاون بازاریابی و فروش گروه خودروسازی

سایپا اظهار داشت: پس از انتشار خبر توقف تولید پراید و

افزایش قیمت‌ها در بازار، برخی منتقدان تولید آن تغییر

رویکرد داده و بیان می‌کنند با خروج پراید، به عنوان ارزان‌ترین

خودروی کشور، بخشی از جامعه توان خرید خودرو را از دست

می‌دهد. وی بیان کرد: در روزهای اخیر پیشنهادهایی به سایپا

برای عرضه دوباره این خودرو به منظور تنظیم بازار ارائه شده

است. تولید ۲ مدل پراید ۱۳۲ و ۱۱۱ متوقف شده اما خط

تولید پراید ۱۳۱ برای انجام تعهدات قبلی همچنان فعال است

و با افزایش ظرفیت آن و برای کاهش قیمت‌ها می‌توان عرضه

پراید را از سر گرفت.

پنجشنبه ۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۹

وطن امروز | شماره ۲۹۲۱

اقتصادی

اخبار

امکان اقدام مجلس آینده برای اعطای

سهام عدالت به جاماندگان

نایبرئیس اول مجلس با اشاره به اینکه برخی دهک‌های پایین جامعه نتوانسته‌اند سهام عدالت دریافت کنند، گفت: وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی باید برای افرادی از دهک‌های پایین جامعه که نتوانسته‌اند سهام عدالت دریافت کنند، یک فایل جداگانه باز کرده، آنها را شناسایی و تلاش کند به طریقی به این افراد کمک کند. مسعود پزشکیان در گفت‌وگو با خانه ملت، با تأکید بر اینکه روندی که دولت در بحث آزادسازی سهام عدالت آغاز کرده قابل قدردانی است، اظهار کرد: دولت پیش از این سوودهایی را در ازای سهام عدالت پرداخت می‌کرد و اکنون هم با آزادسازی این سهام، مدیریت آن را به مردم واگذار می‌کند که بسیار اقدام خوبی است. وی بیان کرد: دولت باید برای آن عده‌ای که به هر دلیل نتوانسته‌اند ثبت‌نام کنند، راه‌حل جدیدی بیابدیشد. نایبرئیس اول مجلس ادامه داد: سهامی که در گذشته به افراد داده شده را نمی‌توان اکنون به اشخاصی که نتوانسته‌اند سهام عدالت دریافت کنند، ارائه کرد. نایبرئیس اول مجلس با بیان اینکه در فرصت باقیمانده از دور دهم مجلس بعید است بتوان اقدامی در جهت سهامدار شدن اقشار پایین جامعه انجام داد، گفت: در دور بعدی مجلس شورای اسلامی می‌توان فکری برای این افراد کرد تا به طریقی از سهام عدالت بهره‌مند شوند.

همچنین عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با خانه ملت، با اشاره به اینکه برخی دهک‌های پایین جامعه نتوانسته‌اند سهام عدالت را دریافت کنند، گفت: اگر عدد قابل توجهی از جمعیت کشور که از نظر درآمدی مستحق هستند، این سهام را دریافت نکرده باشند مجلس آینده می‌تواند برای رفع این موضوع ورود کند. محمدرضا پورابراهیمی‌ناورانی ادامه داد: اما اگر تعداد این افراد کم باشد، دولت می‌تواند اکنون و در روند اجرای آزادسازی سهام عدالت در قالب اصلاحیه‌ای به این موضوع رسیدگی و راهکارهایی را ارائه کند. پورابراهیمی با بیان اینکه اکنون نمی‌دانیم جاماندگان سهام عدالت چه تعدادی هستند، اظهار کرد: جاماندگان باید از جهت اینکه جزو مشمول دهک‌های پایین هستند، مورد راستی‌آزمایی قرار بگیرند و در صورت زیاد بودن تعداد این اشخاص، مجلس یازدهم می‌تواند تصمیم‌گیری لازم را اتخاذ دهد.

■ ■ ■

نحوه پرداخت مالیات علی‌الحساب

پزشکان توسط مراکز درمانی

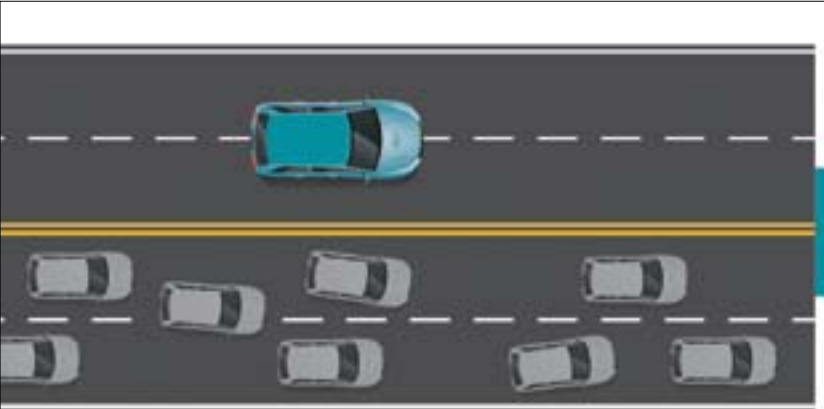
امیدعلی پارسا، رئیس کل سازمان امور مالیاتی براساس قانون بودجه سال ۹۹ دستورالعمل پرداخت مالیات علی‌الحساب پزشکان توسط مراکز درمانی را به ادارات مالیات ابلاغ کرد. در متن بخشنامه پارسا آمده است: به منظور ایجاد وحدت رویه در اجرای مقررات بند «ج» تبصره «۶» قانون بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور مبنی بر اینکه «کلیه مراکز درمانی اعم از دولتی، خصوصی، وابسته به نهادهای عمومی، نیروهای مسلح، خیریه‌ها و شرک‌ت‌های دولتی مکلفند ۰ درصد از حق‌الزحمه یا حق‌العمل پزشکی پزشکان را که به موجب دریافت وجه صورتحساب‌های ارسالی به بیمه‌ها و یا نقداً از طرف بیمار پرداخت می‌شود به عنوان علی‌الحساب مالیات کسرس کنند و به نام پزشک مربوط تا پایان ماه بعد از وصول مبلغ صورتحساب به حساب سازمان امور مالیاتی کشور واریز کنند. مالیات علی‌الحساب این بند شامل کلیه پرداخت‌هایی که به عنوان درآمد حقوق و کارانه مطابق جزء «۲» بند «الف» تبصره «۱۲» این قانون پرداخت و مالیات آن کسر می‌شود، نخواهد بود».

■ ■ ■

زمان ثبت‌نام برای واردات کامیون‌های

کارکرده ۳ سال ساخت

ضوابط و شرایط نوسازی ناوگان باری برون‌شهری از سوی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اعلام و زمان ثبت‌نام متقاضیان واجد شرایط واردات کامیون‌های کارکرده تا ۳ سال ساخت اعلام شد. به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، این سازمان در راستای فعالیت‌های متنوع خود در جهت نوسازی ناوگان باری کشور و استفاده از تمام ظرفیت‌های قانونی مندرج در قوانین احکام دائمی توسعه در نظر دارد به منظور تسریع در انجام روند نوسازی و براساس ماده «۳۰» قانون احکام دائمی برنامه‌کنشور از تاریخ سوم خرداد سال جاری از متقاضیان واردات خودروهای سنگین تا ۳ سال ساخت در آدرس اینترنتی خود (www.rmtto.ir) بخش نوسازی و توسعه ناوگان ثبت‌نام به عمل می‌آورد. ذی‌نفعان این طرح شامل شرک‌ت‌های تولیدکننده داخلی خودروهای سنگین، شرک‌ت‌های حمل‌ونقل توانمند دارای مجوز از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرک‌ت‌های واردکننده کامیون‌های سنگین دارای مجوز از وزارت «صمت» (صنعت، معدن و تجارت) و مالکان حقیقی و حقوقی کامیون‌های فرسوده واجد شرایط و متقاضی واردات می‌شود. خاطرنشان می‌شود هرگونه اطلاعیه دیگری درباره واردات و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی موضوع این اطلاعیه فاقد اعتبار بوده مگر آنکه منحصراً در سایت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درج گردیده باشد.



این مسیر تنها متعلق به شماست.

اینترنتی «کامل» اختصاصی برای کسب‌وکار شما

رسپینا

بزرگ‌ترین ارائه‌دهنده پهنای باند اختصاصی به سازمان‌ها در ایران

www.respina.net

تلفن: ۰۲۱-۹۱۰۷۰۰۰

شرکت داده‌مرطزای رسپینا

کمیسی عالی - شماره ثبت ۴۳۳۱۱

پایه حقوقی FCP به شماره ثبت ۴۳۳۱۱

از جمله خدمات: طراحی وبسایت، مشاوره

@respinaofficial