۱۵ سال از تصویب قانون تجمیع عوارض گذشت

دست خالی کلان شهرها از عوارض میلیاردی بنزین

گزارش

محمدعلی علی نژاد

۱۵ سال قبل قانون تجمیع عوارض، مصوب و بر اساس آن، برای بسیاری از کالاها مالیات و عوارض تعیین شد. بر این اساس بنزین نیز شامل این قانون شد و برای آن به میزان ۲۰ درصد قیمت مصوب فروش، مالیات و عوارض (۱۰ درصد مالیات و ۱۰ درصد عوارض) لحاظ شد. در همین قانون سهم شهرداری ها و دهیاری ها از محل این درآمد ملی نیز تعیین شد که بر اساس آن از محل ۱۰ درصدی عوارض فروش بنزین، ۱۵ درصد سهم کلان شهرها (شهرهای بالای یک میلیون نفر جمعیت) و ۶۵ درصد سهم دیگر شهرها و ۲۰ درصد سهم دهیاری ها تعیین و همچنین مقرر شد این درآمدها تحت نظارت کارگروهی متشکل از نمایندگان سازمان برنامه و بودجه، وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان شهرداری ها بین ذی نفعان توزیع شود.

تغییر قانون مالیات بر ارزش افزوده به نفع کلان شهرها

البته در قانون مالیات بر ارزش افزوده که در سال ۱۳۸۷ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید، نگاه قانون گذاران به سهم شهرداری ها و دهیاری ها از این عوارض منطقی تر شد و به این صورت تغییر کرد: کلان شهرها ۲۰ درصد، دیگر شهرها ۶۰ درصد و دهیاری ها ۲۰ درصد. همچنین میزان مالیات بنزین به ۲۰ درصد افزایش یافت اما عوارض به همان میزان ۱۰ درصد تصویب شد.

گزارشی که وزارت کشور باید هر ۳ ماه یک بار ارائه کند!

در همین قانون، بر این نکته نیز تاکید شد که این درآمدها تحت نظر کارگروهی متشکل از نمایندگان معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت کشور و یک نفر ناظر به انتخاب کمیسیون اقتصادی مجلس، مطابق آیین نامه اجرایی که به پیشنهاد مشترک وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت کشور و شورای عالی استان ها به تصویب هیئت وزیران می رسد، توزیع و توسط شهرداری ها و دهیاری ها هزینه می شود. نکته مهم تر آن که وزارت کشور موظف است، گزارش عملکرد وجوه دریافتی را هر سه ماه یک بار به شورای عالی استان ها و کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی ارائه کند.

کاهش سهم کلان شهرها در برنامه ششم

این موضوع بار دیگر و در قانون برنامه ششم توسعه کشور که اسفندماه سال ۱۳۹۵ به تصویب رسید، نیز تاکید شد اگرچه در این برنامه، به کلان شهرها کم لطفی شد و با تغییر میزان سهم ذی نفعان، سهم کلان شهرها از ۲۰ درصد به ۱۲ درصد کاهش یافت و سهم دیگر شهرها و روستاها به ترتیب ۵۳ درصد و ۳۵ درصد شد. با این وجود، آن چه محل مطالبه است، این است که چرا سهم کلان شهرها از این عوارض، حال چه همان ۲۰ درصد مصوب در قانون مالیات بر ارزش افزوده باشد و چه ۱۲ درصد تعیین شده در برنامه ششم توسعه، به طور کامل پرداخت نشده است؟ البته طی این سال ها دولت ها کمک هایی به کلان شهرها داشته اند اما این کمک ها با سهم واقعی این کلان شهرها از محل این قانون تناسبی نداشته است.

عکس: میثم دهقانی

آن چه قرار بود، آن چه اجرا شد

موسوی کارشناس دبیرخانه کلان شهرهای کشور در این باره می گوید: در قانون تجمیع عوارض مصوب سال ۱۳۸۱، همچنین در قانون آزمایشی مالیات بر ارزش افزوده و قبل از آن نیز در قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت، عوارض بنزین ۱۰ درصد تعیین شد، دلیلش هم این بود که بیشتر بنزین را شهروندان مصرف می کنند و این مصرف، عوارضی از جمله آلودگی هوا را به دنبال دارد که بر همین مبنا مقرر شد ۱۰ درصد از عوارض بنزین دریافت و به شهرداری ها داده شود تا به عنوان کمکی در حوزه افزایش حمل و نقل عمومی استفاده شود. موسوی تصریح می کند: در قانون تجمیع عوارض، دریافت و پرداخت این عوارض به شهرداری ها تثبیت شد و در قانون مالیات بر ارزش افزوده که در سال ۸۷ به تصویب رسید نیز مجدد بر همین موارد تاکید شد. وی می افزاید: در قانون مالیات بر ارزش افزوده بیان شده است که عوارض دریافتی از مواد نفتی شامل بنزین، سوخت هواپیما، نفت سفید، نفت کوره و گازوئیل توسط سازمان امور مالیاتی وصول و به حساب وزارت کشور (سازمان شهرداری ها) واریز شود و وزارت کشور ۲۰ درصد آن را به کلان شهرها، ۶۰ درصد را به دیگر شهرها و ۲۰ درصد را به روستاها پرداخت کند اما این قانون دستخوش تغییر شد.

نبود شفافیت در وصول و پرداخت عوارض بنزین

کارشناس دبیرخانه کلان شهرها با تاکید بر این که طبق قانون، معادل ۱۰ درصد از مبلغ فروش بنزین به مصرف کننده نهایی، عوارض دریافتی محاسبه می شود، می افزاید: تاکنون هیچ گزارشی از میزان درآمد ناشی از این عوارض ارائه نشده است، در حالی که در یکی از تبصره های قانون مربوط آمده است باید مبالغ دریافتی از این محل و پرداخت آن به شهرداری ها و همچنین نحوه عملکرد در این زمینه هر سه ماه یک بار به کمیسیون های مربوط در مجلس و شورای عالی استان ها ارائه شود اما تاکنون این تبصره قانونی اجرا نشده است که ببینیم آیا به قانون عمل می شود یا خیر؟ وی به یکی دیگر از تبصره های این قانون هم اشاره می کند و می گوید: در تبصره یک این بند آمده است که عوارض و درآمد شهرداری ها و دهیاری ها نباید به حساب خزانه عمومی واریز شود بلکه باید مستقیم طبق ماده ۳۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده توزیع شود که این تبصره قانون نیز رعایت نمی شود و توزیع آن را خزانه انجام می دهد. وی اظهار می کند: در این زمینه شفافیت وجود ندارد که بدانیم چه میزان درآمد کسب و به حساب خزانه واریز شده است، البته بیان می شود که این حساب اختصاصی خزانه است اما قانون در این زمینه تصریح دارد که روال کار باید چگونه باشد.

کاهش ۸ درصدی سهم کلان شهرها در قانون برنامه ششم توسعه

موسوی همچنین به تغییر اعمال شده درباره این موضوع در قانون برنامه ششم اشاره می کند و می گوید: در این قانون، اتفاقاتی افتاد که عادلانه نیست. در این قانون سهم بندی به گونه ای انجام شده که سهم کلان شهرها که ۲۰ درصد بوده، ۸ درصد کاهش یافته و به ۱۲ درصد رسیده است. وی سهم شهرداری در توزیع عوارض مواد نفتی را ناعادلانه می داند و می گوید: سهم کلان شهرها از محل این عوارض از ۲۰ درصد به ۱۲ درصد و سهم دیگر شهرها نیز از ۶۰ درصد به ۵۳ درصد کاهش یافته و سهم روستاها (دهیاری ها) نیز از ۲۰ درصد به ۳۵ درصد افزایش یافته است؛ در حالی که روستاها کمتر از ۲۰ میلیون نفر و کلان شهرها نیز حدود ۲۰ میلیون نفر جمعیت دارند. با این که بیشتر مواد نفتی در کلان شهرها مصرف می شود و طبیعتا بیشتر عوارض حاصل از آن نیز برای شهروندان کلان شهرهاست، متاسفانه سهم شهرها کاهش و سهم روستاها به ۳۵ درصد افزایش یافته که این ناعادلانه است.

افزایش احتمالی قیمت بنزین عوایدی برای کلان شهرها ندارد

وی با اشاره به لایحه بودجه سال ۹۷ اظهار می کند: متاسفانه در لایحه بودجه سال ۹۷ احکامی وجود دارد که این ها هم عوارض شهرداری ها را دچار چالش می کند، از جمله این که در این لایحه پیش بینی شده است افزایش قیمت حامل های انرژی به ویژه مواد نفتی، در عوارض سهم شهرداری ها تاثیر نخواهد داشت و اگر قیمت بنزین اضافه شود مابه التفاوت افزایش قیمت، مشمول عوارض پرداختی به شهرداری نمی شود. دولت اعلام کرده است که می خواهد مابه التفاوت افزایش قیمت مواد نفتی را برای اشتغال هزینه کند؛ در حالی که اگر این عوارض به شهرداری ها پرداخت شود و در قطار شهری و متروی شهرها هزینه شود، قطعا اشتغال پایدار نیز ایجاد می شود و علاوه بر اشتغال، حمل و نقل پاک نیز توسعه و هزینه های بهداشت و درمان و عوارض ناشی از بیماری های مرتبط با آلودگی هوا هم کاهش می یابد.

عوارض ناشی از سوخت باید در کلان شهرها هزینه شود

«محمدرضا حیدری» رئیس شورای شهر مشهد هم در این باره توضیحاتی می دهد و می گوید: طبق قانون باید بخشی از عوارض ناشی از بنزین در اختیار شهرداری های کلان شهرها قرار گیرد اما این عوارض در اختیار شهرداری قرار نمی گیرد. حیدری با اشاره به این که سهم کلان شهرها از محل این عوارض، از ۲۰ به ۱۲ درصد کاهش یافته است، می افزاید: باوجود این کاهش، باز هم قانون اجرا نمی شود. حیدری درباره استدلال پرداخت بیشتر این عوارض به شهرداری های کلان شهرها می گوید: بیشتر سوخت مصرفی در شهرها مصرف می شود و بیشترین آلودگی سوخت و فراورده های سوختی نیز در کلان شهرهاست بنابراین باید برای جبران عوارض ناشی از مصرف سوخت، بیشتر این عوارض دریافتی به کلان شهرها پرداخت شود اما تنها ۱۲ درصد از آن به شهرداری های کلان شهرها اختصاص یافته است که این مبلغ هم پرداخت نمی شود البته دولت تحت عنوان تعادل بخشی برای دیگر بخش ها، آن را هزینه می کند. وی تصریح می کند: عوارض ناشی از مصرف سوخت باید در کلان شهرها برای توسعه معابر، ایجاد سیستم حمل و نقل عمومی و پاک استفاده شود اما این بخش از درآمد شهرداری های کلان شهرها به جیب دولت می رود و خودشان از این درآمد پایدار، بی نصیب می مانند.

سهم سال گذشته کلان شهرها هم پرداخت نشد

وی همچنین به افزایش قیمت سوخت در لایحه بودجه سال ۹۷ اشاره می کند و می گوید: در شورای کلان شهرها این موضوع مطرح شده و پیشنهاد ما این است که ما به التفاوت افزایش قیمت سوخت به توسعه حمل و نقل ریلی اختصاص یابد. قطعا اگر درآمدهای ناشی از افزایش قیمت سوخت برای حمل و نقل عمومی و ریلی استفاده شود، مردم نیز راحت تر افزایش قیمت را می پذیرند. رئیس شورای شهر مشهد تاکید می کند: در قانون برنامه ششم توسعه، افزایش قیمت سوخت پیش بینی شده اما نحوه مصرف میزان افزایش یافته پیش بینی نشده و تعیین محل مصرف از اختیارات مجلس شورای اسلامی است و مجلس می تواند جهت گیری مصرف را مشخص کند. حیدری درباره عوارضی که مصرف سوخت بر کلان شهرها می گذارد، اظهار کرد: از یک طرف وقت مردم در ترافیک کلان شهرها تلف می شود و از طرف دیگر هزینه بیماری های ناشی از آلودگی هوا بر دوش مردم است که باید این هزینه ها محاسبه و از محل عوارض مصرف سوخت، تدابیری برای جبران آن اندیشیده شود. وی می افزاید: کاهش اتلاف وقت مردم و کاهش میزان آلودگی های ناشی از تردد خودروها، باید با اقداماتی از جمله توسعه حمل و نقل عمومی و ایجاد پل های روگذر و زیر گذر جبران شود که لازمه آن تامین بودجه و دریافت سهم واقعی کلان شهرها از عوارض بنزین است.

مقایسه کیفیت هوای مشهد در پاییز ۹۵ و ۹۶

کیفیت/زمان	پاییز ۹۵	پاییز ۹۶
پاک	۶	۵
سالم	۵۰	۴۴
ناسالم برای همه	۳۱	۳۸
ناسالم برای گروه های حساس	۴	۳

*** کاهش تعداد روزهای با هوای سالم از ۵۰ به ۴۴ روز**

***افزایش روزهای ناسالم برای همه از ۳۱ به ۳۸ روز**

آگهی دعوت مجمع عمومی فوق العاده نوبت اول کانون کارگران بازنشسته شهرستان درگز

ازکلیه اعضای محترم کانون مذکور دعوت می گردد درجلسه مجمع عمومی فوق العاده نوبت اول که در ساعت ۹ صبح روز یکشنبه مورخ ۹۶/۱۰/۲۴ در محل مسجد پوستینی(فلکه نخل) برگزار می شود حضور بهم رسانید طبق ماده ۴ اساسنامه دستور العمل ابلاغی وزارت تعاون قبل از بازنشستگی طبق مقررات قانون کار و تامین اجتماعی که به کار اشتغال داشته و براساس مقررات جاری بازنشسته شده باشند با همراه داشتن کارت عضویت معتبر کانون می توانند درمجمع حضور داشته باشند.

دستور جلسه مجمع عمومی فوق العاده
۱-تصویب اساسنامه جدید کانون

هیئت مدیره کانون کارگران بازنشسته شهرستان درگز
۹۶۱۹۶۳۵۲/ش