نگاه

احتمال قطعی برق در زمستان به دلیل استخراج غیرمجاز رمزارزها

● **شرق:** شرکت مدیریت تولید، انتقال و توزیع نیروی برق ایران (توانیر) اعلام کرد: تحمیل تقاضای اضافی و غیرقابل مدیریت برق و گاز به شبکه انرژی کشور به‌خصوص در ایام اوج مصرف برق (تابستان) و گاز (زمستان) منجر به افزایش احتمال قطعی برق و گاز می‌شود. براساس این گزارش، بررسی‌ها با استناد به آمار مراجع بین‌المللی نشانگر آن است که برق مصرفی سالانه استخراج شبکه بیت‌کوین در کل جهان از مصرف برق کشورهایی مانند سوئیس و اتریش بیشتر است. به استناد تخمین مراجع بین‌المللی (Cambridge، ۲۰۲۱) در حال حاضر مجموع مصرف برق سالانه شبکه جهانی بیت‌کوین تا پایان سال ۲۰۲۱ تقریبا برابر با صد میلیارد کیلووات ساعت برآورد می‌شود که این مقدار از مصرف سالانه برق در کشورهایی مانند سوئیس، اتریش، دانمارک، بلژیک و فنلاند بیشتر است. به طور معمول با افزایش قیمت بیت‌کوین، مصرف برق جهت استخراج آن نیز افزایش می‌یابد و در پی کاهش قیمت بیت‌کوین مصرف برق مربوط نیز کم می‌شود زیرا در این حالت درآمد ناشی از استخراج این رمزارز از هزینه برق مصرفی کمتر شده و در عمل روشن‌گذاشتن دستگاه‌های استخراج با راندمان پایین صرفه اقتصادی ندارد. با این حال، آنچه در کشور ما رخ می‌دهد انطباقی با واقعیت فوق ندارد زیرا اکثریت قریب به اتفاق دستگاه‌های استخراج رمزارزها در ایران به صورت غیرمجاز و با استفاده از برق یارانه‌ای فعالیت می‌کنند (از مجموع دو هزار مگاوات ظرفیت مربوط به استخراج رمزارزها که توسط شرکت توانیر در بهار سال جاری اعلام شد، فقط یک‌دهم آن یعنی ۲۰۰ مگاوات به صورت مجاز و با برق غیریارانه‌ای فعالیت می‌کنند). از آنجایی که قیمت برق یارانه‌ای ارائه‌شده به فعالان اقتصادی در ایران در مقایسه با قیمت واقعی آن (اعم از هزینه سوخت مصرفی در نیروگاه‌ها و هزینه تبدیل سوخت به برق) و همچنین در مقایسه با قیمت‌های جهانی ناچیز است، لذا هزینه برق مصرفی توسط ماینرهای غیرمجاز در ایران در عمل قابل چشم‌پوشی بوده و به همین دلیل با کاهش قیمت بیت‌کوین نه تنها از میزان برق مصرفی جهت استخراج رمزارز در کشور ما کاسته نمی‌شود بلکه بر مقدار آن افزوده می‌شود زیرا علاوه بر تجهیزات استخراج موجود در کشور، دستگاه‌های با راندمان پایین که استفاده از آنها در سایر کشورها صرفه اقتصادی خود را از دست داده است، از طریق مبادی غیرمجاز وارد ایران شده و از برق یارانه‌ای به صورت غیرقانونی استفاده می‌کنند. این واقعیت ابعاد نگران‌کننده‌ای دارد از بعد دست‌اندازی به منابع انرژی کشور، استفاده غیرمجاز از برق یارانه‌ای به معنای غارت بخش قابل توجهی از منابع ملی است که می‌تواند صرف توسعه زیرساخت‌ها در بخش انرژی به منظور تأمین برق و گاز مطمئن و پایدار شود. از بعد اجتماعی، تحمیل تقاضای اضافی و غیرقابل مدیریت برق و گاز به شبکه انرژی کشور به‌خصوص در ایام اوج مصرف برق (تابستان) و گاز (زمستان) منجر به افزایش احتمال قطعی برق و گاز می‌شود. واقعیت تلخی که در تابستان امسال به خوبی برای همه هم‌وطنان و فعالان اقتصادی ملموس شد زیرا متوسط کمبود برق در فصل گرم سال جاری حدود ۱۰ هزار مگاوات بود، به این معنا که تقریبا ۲۰ درصد کمبود برق امسال ناشی از مصرف دستگاه‌های استخراج رمزارز غیرمجاز بوده است. همچنین در صورتی که توان متوسط مصرفی توسط ماینرهای غیرمجاز در ماه‌های پیش‌رو افزایش نیابد و کمبود گاز در فصل سرد سال حدود ۱۵۰ میلیون مترمکعب در روز باشد، نزدیک به ۱۰ درصد از این کمبود ناشی از مصرف دستگاه‌های استخراج غیرمجاز رمزارزها خواهد بود. در نهایت از بعد اقتصادی، در مواقع کمبود برق یا گاز، تأمین انرژی بخش قابل توجهی از صنایع با اختلال مواجه شده و این مسئله به تورم و بی‌کاری در کشور دامن خواهد زد. با توجه به موارد مذکور و از آنجایی که تجربه چند سال اخیر در کشور نشان داده است که مجازات‌های موجود در قوانین فاقد بازدارندگی کافی برای مبارزه با استخراج غیرمجاز رمزارزهاست، یکی از راهکارهایی که می‌بایست در کوتاه‌مدت برای کاستن از تبعات این پدیده شوم اتخاذ شود، افزایش هزینه‌ها و مجازات‌های قانونی مربوط به آن تا حدی است که انگیزه از متخلفانی که سرمایه‌های ملی را به تاراج برده و امنیت اقتصادی و تأمین انرژی کشور را به مخاطره می‌اندازند، گرفته شود. ماینر، دستگاه تولیدکننده رمزارز است. رمزارز نوعی دارایی دیجیتال است که به طور غیرمتمرکز تولید و نگهداری می‌شود و برای استخراج رمزارزها باید محاسبات ریاضی پیچیده‌ای توسط رایانه به صورت مستمر انجام شود که مستلزم مصرف برق زیادی است. متوسط انرژی مورد نیاز برای استخراج هر بیت‌کوین به عنوان اولین رمزارز ساخته‌شده، حدود ۳۰۰ مگاوات ساعت برآورد می‌شود که این انرژی به صورت متوسط معادل مصرف برق بیش از ۳۵ هزار واحد مسکونی در یک روز است. به استناد تخمین مراجع بین‌المللی (Cambridge، ۲۰۲۱) در حال حاضر متوسط مصرف برق سالانه کل شبکه جهانی بیت‌کوین حدود ۹۶ میلیارد کیلووات ساعت برآورد می‌شود که این مقدار از مصرف سالانه برق در کشورهایی مانند بلژیک، فنلاند و اتریش بیشتر است.

پس از جنجال خودروهای لوکس توقیفی در گمرک حالا پرونده کامیون‌ها خبرساز شده است

قفل بازنشدنی پرونده چندین هزار کامیون

دبیر کانون انجمن صنفی کامیون‌داران: کامیون چینی را میلیاردی می‌فروشند اما می‌گویند کامیون اروپایی بی‌کیفیت است

عکس: امیرعباس قاسمی، میزان

شرق: ماجرایی یک‌ساله که می‌توان آن را در چند جمله خلاصه کرد؛ بیش از شش هزار کامیون از یک سال پیش تا به حال در گمرک کشور دپو شده است و ماشین‌ها در حال پوسیده‌شدن هستند اما روند ترخیص آنها به دلایل مختلف و روایت‌های متفاوت به سرانجام نمی‌رسد. کار حتی به جایی رسید که چند ماه پیش معاون دادستان مهلتی یک‌ماهه برای ترخیص این کامیون‌ها تعیین کرد اما آن مهلت هم به پایان رسید و این قصه همچنان بی‌سرانجام است. طبیعی ماجرا این است که قانونی تصویب می‌شود، مثلا برای واردات یک کالا، جزئیات آن در نهاد مربوطه بررسی و نهایی می‌شود، جزئیات به دیگر نهادهای مرتبط ابلاغ شده، واردات کالا آغاز می‌شود و در عمل مشکلات آن مشخص و رفع می‌شود و تمام. اتفاقی که برای واردات کامیون در ایران نیفتاد. ماجرای کامیون‌های وارداتی به مصوبه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی برمی‌گردد که در همین رابطه در سال ۱۳۹۸ و براساس ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه، شرایط واردات این کامیون‌ها از سوی وزیر وقت راه و شهرسازی به گمرک اعلام می‌شود و بعد از آن سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و وزارت صنعت، معدن و تجارت طی ابلاغیه‌هایی شرایط واردات ازجمله ردیف تعرفه کامیون‌های وارداتی، نحوه واردات، کامیون‌های اسقاطی، مجوزهای قانونی و مقرراتی و همچنین تأیید منشأ این کامیون‌ها را مشخص و ابلاغ می‌کنند. اما از زمان تصویب این موضوع تا همین ساعت تکلیف چیزی حدود هفت هزار کامیون که در گمرک مانده‌اند و ترخیص نمی‌شوند، معلوم نیست.

آنچه گذشت...

تاریخچه بحث به عقب‌تر نیز بازمی‌گردد؛ اما اتفاقی که اخیرا دوباره بحث کامیون‌های در گمرک مانده را داغ کرد به کامیون ربطی نداشت، بلکه واژگونی سریالی اتوبوس‌هایی بود که یکی از آنها سبب ازدست‌رفتن جان چند خبرنگار شد. وزیر راه وقت اوایل تیرماه سال جاری و پس از واژگونی اتوبوس‌ها سخنی درباره اتوبوس نگفت اما به کامیون‌ها اشاره کرد. حرف وزیر راه و شهرسازی پیشین درخصوص جان‌باختن خبرنگاران و سربازان در اتوبوس این بود که با اشاره به قانون واردات کامیون‌های دست دوم سه سال ساخت، گفت: «امیدوار هستیم که دستگاه‌های مربوطه اجازه دهند ترخیص هزارو ۵۰۰ کامیونی که یک سال است در گمرک هستند، بیش از این به تأخیر نیفتد و مردم طبق اختیار قانونی که به قانون‌گذار اعطا کرده بتوانند این کامیون‌ها را ترخیص و از آنها استفاده کنند». جدای از نامربوط‌بودن بحث اتوبوس و کامیون عددی است که در این نقل قول هست؛ هزارو ۵۰۰ کامیون. حالا حرف از شش هزار و هفت هزار کامیون است که ترخیص نمی‌شود. در پاسخ به این سخنان وزیر راه وقت معاون فنی گمرک موضع تندی گرفت و عملا اما تلویحی وزیر را در دسته «عوام» گذاشت؛ مهرداد جمال‌اورنقی با اشاره به تصور غلط عوام از واردات کامیون‌های دست دوم گفت: «می‌گویند کالا در گمرک مانده است؛ کالا در انبار مناطق ویژه، مناطق آزاد یا انبار تحویل‌گیرنده است، متأسفانه عوام گمرک را مقصر می‌دانند و می‌گویند کالای ما در گمرک مانده است». او به گفتن این هم بسنده نکرد و گفت: «بنده صراحتا می‌گویم اگر وزارت راه و شهرسازی با توجه به اختیاراتی که دارد بدون اخذ مجوزهای قانونی، مجوز ترخیص کامیون‌ها را بدهد، گمرک تمام کامیون‌ها را ظرف حداکثر ۴۸ ساعت ترخیص کرده و در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار می‌دهد». بحث آن زمان در هیاهوی تغییر دولت و کابینه جدید گم شد اما باز چند روزی است که حرف از آن به سطح اخبار آمده. اما پیش از این و در اواخر مرداد بود که گمرک اعلام کرد حدود سه‌هزارو ۶۰۰ کامیون رسوبی در ۹ گمرک ایران هستند که مشکلات بسیاری سر راه ترخیص آنها وجود دارد و در این زمینه نام دستگاه‌های مختلف به‌عنوان مقصران عدم ترخیص این کامیون‌ها اعلام شد. هزارویک علت برای چرایی این سردرگمی مطرح شد از جمله عدم شفافیت ارزهایی که خرج واردات این کامیون‌ها شده است. در نهایت کار به جایی رسید که در روزهای پایانی شهریور دادستانی به موضوع ورود کرد و مهلتی سه‌هفته‌ای برای رفع مشکل ترخیص کامیون‌ها تعیین کرد. در واکنش به آن گمرک گفت تا پایان مهرماه تمامی کامیون‌ها ترخیص می‌شوند. روز ششم مهرماه ایسنا خبر داد که سرانجام با پیگیری‌های صورت‌گرفته، تعیین تکلیف و ترخیص حدود شش هزار کامیون وارداتی در دستور کار قرار گرفت و ترخیص از امروز آغاز شده و با شروع ترخیص و فرصت یک‌ماهه‌ای که برای این موضوع به دستگاه‌های ذی‌ربط داده شده، گمرک ایران به واردکنندگان اعلام کرده است که به سرعت در مهلت یک‌ماهه نسبت به ترخیص اقدام کنند. اما کامیون‌داران از موضوع راضی نیستند و اعتراض خود را رسانه‌ای نیز کردند. احمد کریمی، دبیر کانون انجمن صنفی کامیون‌داران روز یکشنبه ۱۸ مهرماه به ایسنا گفت: «مشکلات زیادی سر راه واردات کامیون‌های رسوبی مانده در گمرک وجود دارد و دستگاه‌های مختلف باید این موانع را از پیش‌رو بردارند که می‌توان به گمرک، سازمان استاندارد، خودروسازان، بانک مرکزی و... اشاره کرد. اما مشکل اساسی که مورد غفلت واقع شده مناسبات بین واردکننده و خریدار بوده که مسئول اصلی برای حل آن سازمان راهداری است» و همچنین تأکید کرد که با این روند مشکل قابل حل نیست. تنها ساعاتی پس از انتشار این مطالب خبرگزاری فارس از اورونقی نقل کرد که در نامه به دادستان عمومی و انقلاب تهران از تعیین تکلیف هزارو ۳۳۳ کامیون وارداتی ۴۶ شرکت خبر داده و عکس واردکننده و تعداد آنها هم ضمیمه مطلب شد. از آنجا که کریمی حرف‌های زیادی ازجمله تخلفات گسترده در جریان واردات این کامیون‌ها داشت با او گفت‌وگو کردیم تا مطلب قدری روشن‌تر شود.

یک نفر بدون ثبت یک سفارش از ۵۰۰ نفر پول گرفته!

از کریمی می‌خواهیم از بن ماجرا برای ما توضیح بدهد. می‌گوید امروز صبح با وزیر آقای رستم قاسمی جلسه داشته‌اند. بعدازظهر هم دفتر قائم‌مقام سازمان راهداری بودیم و در حال پیگیری ماجرا هستیم. ببینید! بحث نوسازی یک پروژه است. شایسته نیست کشور ما پارکینگ خودروهای فرسوده باشد. اگر بالغ بر ۴۰۰ هزار حجم ناوگان است قریب نصف آن مشمول نوسازی است. اینها تبعات دارد. مصرف سوخت بالا و ارز سنگینی که از کشور خارج می‌شود برای تأمین قطعات اینها که بعضا دو، سه دست می‌چرخد تا به ما برسد، بخشی از هزینه فرسودگی است. باز شایسته نیست کامیون‌دار این کشور وسیله‌اش عمر ۵۰ساله داشته باشد. می‌گوییم خب قانون هم مگر برای همین وضع نشد، پس مشکل چیست؟ کریمی توضیح می‌دهد که مشکل کجاست. اول شرکت‌های خودروسازی موضع سخت گرفتند و سپس حمایت وزارت صمت را هم گرفتند. چون کامیون چینی وارد می‌کنند آن هم با قیمت یک میلیارد و سه میلیارد می‌فروشند. جنسی که رسما چینی است. کامیون مشمول قیمت‌گذاری هم نیست. خب معلوم است پای جنس اروپایی باکیفیت باز بشود اینها ضرر می‌کنند. می‌پرسیم لابی می‌کنند برای پیشبرد این کار؟ بله در این حد که رئیس کمیسیون صنایع مجلس می‌گوید اینها کامیون سه‌ساله است. اصلا خبر از وضعیت و مشکل کامیون‌دار ندارند. کامیون اروپایی سه‌ساله، سه سال هم تعمیر و نگهداری شده، اوورهال شده. به هر حال باید این واردات را انجام بدهیم. شعار تولید داخل درست. ولی خب کو تولید داخل. ایران‌خودرو دیزل دارد تولید می‌کند با تکنولوژی ۵۰ سال پیش. باقی هم که همه یا چینی است یا در داخل مونتاژ شده و باز هم چینی است. بعد می‌گویند ما هفت هزار کارگر داریم، بی‌کار می‌شوند. خب نتیجه بی‌کفایتی دیگران را چرا ناوگان حمل‌ونقل و راننده باید بدهد؟ می‌پرسیم راه مناسب چه بود؟ این مسئول صنفی معتقد است وزارت راه باید مدیریت را برعهده می‌گرفت. اول از همه یک سامانه راه‌اندازی می‌شد. مجوزدارها اعلام می‌شدند و ظرفیتشان هم مشخص می‌بود. الان شرکتی هست که یک ثبت سفارش نداشته، از ۵۰۰ نفر نصف هزینه یک کامیون را گرفته. خب بر فرض من اگر فقط بدانم شما مجوز داری و ظرفیت نامشخص باشد از کجا بفهمم که پولم را به چه کسی بدهم که مطمئن باشد. همین لیستی که امروز آقای اورونقی منتشر کرد نشان می‌دهد پس این امکان هست. حالا ببینید. ما پس‌فردا برای هریک از این کامیون‌ها پرونده قضائی داریم. پول مازاد مثلا از خریدار می‌خواهند. می‌پرسیم نمونه هم دارد؟ بله نمونه دارد. اصلا سازوکاری برای این کار تعریف نشده. نه مدت‌زمان، نه قیمت قطعی. قراردادها خیلی کلی است در صورتی که همه مراحل باید فاکتورشده مشخص باشد. می‌گوییم از شما مشورت گرفتند؟ پاسخ این است که نخیر. سازمان راهداری خودش را عقل کل دانسته در این زمینه. راننده هم حالا که مشکل پیدا شده، می‌گوید شما متولی ما هستید. آن موقع که می‌خریدند ما متولی نبودیم! به هر حال مسئله دیگر خدمات پس از فروش است. برای کامیون سه‌ساله این اصلا بی‌معنی است. ولی چون مشخص بود که مشکل‌ساز است گفتند خدمات پس از فروش آن باید موجود باشد. حالا این را گرفته‌اند، سایپادیزل می‌گوید من با قیمت صفر کیلومتر کامیون نرخ می‌دهم. خب این هزینه که تحمیل بشود خریدار هزینه‌اش بالا می‌رود. او هم کرایه را بالا می‌برد و زنجیره‌ای همه چیز قیمتش بالا می‌رود. مسئله دیگر این است که برای تشویق ناوگان به نوسازی گفتند شرکت‌های حمل‌ونقل هم مجوز واردات داشته باشند. قصد این بود که شرکت بخرد و راننده روی ماشین کار کند. حالا شرکت آمده مثل یک واردکننده می‌خواهد بفروشد به مشتری. یعنی برای شخص ثالث خریده. وقت تحویل می‌بیند به استناد مصوبه راهداری باید دو دانگش تا سه سال مال شرکت حمل‌ونقل باشد. دعوا درست می‌شود. یا مسئله محیط زیست. آقا! وقتی یک تیپ ماشین، مثلا یک تیپ مشخص رنو استاندارد و محیط زیست تأییدیه دارد، دیگر نیازی نیست یکی‌یکی چک بشوند که تأخیر در کار بیفتد. در جلسه نماینده استاندارد می‌گوید اگر لاستیکش مشکل داشت چه. یعنی فرق استاندارد و معاینه فنی را متوجه نیستند. می‌گویند چه می‌دانم، کامیون مستعمل است. شما بهتر می‌دانید یا کامیون‌دار. این طرح می‌توانست جلوی بسیاری از خسارات را بگیرد. حالا جوری شده که ما روزانه ۱۰۰ تا ۱۵۰ مورد تماس اعتراضی داریم! اما ورود دادستانی به موضوع انصافا خوب و دقیق بود و تا حالا هم مدارا کرده. اما اگر وضعیت تخلفات به این شکل باشد برخورد هم می‌کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی: مالیات ۱.۳ میلیون خانه خالی، قطعی است

آیین‌نامه هیئت وزیران برای مالیات‌گرفتن از لوکس‌نشینان

شرق: اگرچه در چند سال گذشته بارها ماجرای خانه‌های خالی خبرساز شد و در بحث‌های مختلفی از لزوم ساماندهی یا برخورد با صاحبان این خانه‌ها به‌عنوان یک راه‌حل سخن به میان می‌آمد اما بالاخره سال گذشته مجلس در این زمینه قانونی نوشت و به تصویب رساند؛ از زمان تبدیل این موضوع به قانون اما نه‌تنها قیمت مسکن یا اجاره پایین نیامد بلکه رشد عجیبی را هم به خود دید. در این بین البته حامیان این قانون از اجرانشدن آن گلایه داشتند که حالا قرار است عملی شود. در تازه‌ترین خبر هیئت وزیران آیین‌نامه اجرائی مالیات واحدهای مسکونی لوکس و گران‌قیمت را برای اجرا به دستگاه‌های مربوطه ابلاغ کرده است. طبق قانون بودجه سال گذشته و سال جاری، خانه‌هایی که ارزش آنها با احتساب عرصه و اعیان بیش از ۱۰ میلیارد تومان باشد، خانه لوکس محسوب شده و مالک آن باید در بهمن امسال این مالیات را پرداخت کند که خانه‌های در حال ساخت و در سال تملک از پرداخت این مالیات معاف هستند که نرخ مالیات سالانه خانه‌های لوکس نیز به شرح ذیل است:

۱- نسبت به مازاد ۱۰ میلیارد تا ۱۵ میلیارد تومان؛ یک در هزار

۲- نسبت به مازاد ۱۵ میلیارد تا ۲۵ میلیارد تومان؛ دو در هزار

۳- نسبت به مازاد ۲۵ میلیارد تا ۴۰ میلیارد تومان؛ سه در هزار

۴- نسبت به مازاد ۴۰ میلیارد تا ۶۰ میلیارد تومان؛ چهار در هزار

۵-نسبت به مازاد ۶۰ میلیارد تومان به بالا پنج در هزار.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که این قانون در سال گذشته و سال جاری اجرا نشده و دلیل اصلی این امر نیز تصویب‌نشدن آیین‌نامه و مقررات مربوطه در این زمینه توسط هیئت دولت است. این در حالی است که مسئولان سازمان امور مالیاتی از آمادگی خود برای اجرای این قانون بلافاصله پس از تصویب و تعیین آیین‌نامه سخن می‌گویند. براساس گزارش ایسنا درحال‌حاضر، پس از وعده‌های بسیار مسئولان مبنی بر تدوین و ابلاغ آیین‌نامه سرانجام محمد مخبر، معاون اول رئیس‌جمهور، آیین‌نامه اجرائی نحوه اخذ مالیات از واحدهای مسکونی و ویلاهای گران‌قیمت ذیل بند خ تبصره ۶ قانون بودجه سال ۱۴۰۰ مشهور به «قانون مالیات بر خانه‌های لوکس» را به وزارتخانه‌های اقتصاد، راه و شهرسازی، صمت، کشور و دادگستری ابلاغ کرد. در این زمینه، برخی مواد این آیین‌نامه به این شرح است:

۱) وزارت راه و شهرسازی (به‌عنوان متولی سامانه املاک و اسکان کشور)، وزارت صمت (به‌عنوان متولی سامانه املاک و مستغلات کشور)، وزارت کشور (متولی سازمان همیاری شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور) و سازمان ثبت اسناد و املاک کشور مکلف به ارائه اطلاعات املاک گران‌قیمت ظرف ۱۵ روز از زمان درخواست، به سازمان امور مالیاتی هستند.

۲) در این آیین‌نامه، مدت‌زمان اتمام ثبت اطلاعات در سامانه املاک و اسکان کشور که در اختیار وزارت راه و شهرسازی است پایان آذر ۱۴۰۰ ذکر شده است.

۳) ملاک قیمت املاک لوکس، ارزش روز آنهاست.

۴) در املاک مشاعی، ابتدا ارزش کل ملک تعیین و سپس براساس قدرالسهم هر مالک، مالیات ستانده می‌شود.

۵) خانه‌های لوکس در حال ساخت مشمول مالیات نیستند که بر این اساس، در حال ساخت بودن به معنی «پیش از زمان صدور گواهی پایان کار» است.

۶) سقف زمانی سازمان امور مالیاتی برای محاسبه ارزش واحدهای مسکونی و ویلاهای گران‌قیمت، پایان آذر امسال است؛ تا دو ماه پس از آن نیز می‌بایست مراتب احصاشده را به مالکان خانه‌های لوکس ابلاغ کند.

۷) اگر مالکان خانه‌های لوکس تا پایان بهمن امسال مالیات متعلقه را پرداخت نکنند، سازمان امور مالیاتی می‌تواند رأسا اقدام به وصول آن کند.

۸) سازمان ثبت اسناد از انتقال سند و جابه‌جایی واحدهای لوکس مشمول مالیات در صورت عدم پرداخت آن، ممانعت خواهد کرد.

بنابراین اجرای مالیات خانه‌های لوکس که تاکنون به دلیل عدم تصویب هیئت دولت بلاتکلیف باقی مانده بود، روی غلتک افتاده است و باید مقدمات و سایر فرایندهای اجرای این قانون نیز در زمان‌های تعیین‌شده فراهم شود. البته این ابلاغیه و آیین‌نامه تنها مربوط به خانه‌های لوکس است و دولت باید هرچه زودتر آیین‌نامه اخذ مالیات از خودروهای لوکس را نیز ابلاغ کند.

دراین‌باره البته همین دیروز هم معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد که مالیات ۱.۳ میلیون خانه خالی، قطعی است. محمود محمودزاده که با ایسنا سخن می‌گفت دراین‌باره توضیح داد: واحدهای خالی از سکنه به دو بخش تقسیم می‌شوند؛ گروه اول یک‌میلیون‌و ۳۰۰ هزار واحد است که شهریورماه سال گذشته مطابق قانون سال ۱۳۹۴ و ابلاغیه ۱۳۹۵ شناسایی شده و به سازمان امور مالیاتی معرفی شده‌اند. طبق این قانون اگر واحدها یک سال خالی بمانند مشمول مالیات می‌شوند. وی افزود: مالیات این ۱.۳ میلیون واحد، قطعی است و باید اخذ شود. فقط بحث بر سر نحوه معرفی است که سازمان امور مالیاتی معتقد است باید براساس سیستم MPLS و طبق سند دولتی، این معرفی صورت گیرد. به این صورت که این سیستم بین وزارت راه و شهرسازی و سازمان امور مالیاتی با محوریت وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ایجاد شود. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین گفت: بخش دوم، املاکی است که بعد از اصلاحیه ماده ۵۴ مکرر قانون مالیات‌های مستقیم مصوب پنجم آذرماه ۱۳۹۹ مورد بررسی قرار خواهد گرفت. طبق این اصلاحیه واحدهای مسکونی نباید بیش از ۱۲۰ روز خالی بمانند؛ در غیر این صورت مشمول مالیات خواهد شد. در این بخش هنوز معرفی انجام نشده و مربوط به فراخوانی است که درحال‌حاضر جریان دارد.

خبر

تدوین برنامه صادرات خودرو تا ۲ هفته دیگر به پایان می‌رسد

● **مهر:** وزیر صمت گفت: برنامه مربوط به صادرات خودرو در حال تدوین است و تا دو هفته دیگر تکمیل می‌شود. سیدرضا فاطمی‌امین درمورد تدوین طرح صادرات خودرو، اظهار کرد: این طرح در دست تدوین بوده و تا دو هفته آینده تکمیل می‌شود. وزیر صمت افزود: پس از تکمیل طرح، جزئیات آن منتشر خواهد شد. وی همچنین درمورد رفع مشکلات صادرات نیز گفت: باید تراز ارزی کشور را با صادرات غیرنفتی ارتقا دهیم، در این صورت بسیاری از نگرانی‌های ما در سطح کلان از بین خواهد رفت و می‌توانیم بسیاری از مقرراتی را که وجود دارد، حذف کنیم. تا پایان امسال تمامی موانع صادراتی را یک به یک حل خواهیم کرد تا در سال آینده دیگر مانعی در مسیر صادرکننده نباشد. وزیر صمت افزود: تا پایان امسال باید رویه‌های صادراتی را تا جای ممکن تسهیل کنیم. همچنین مقاصد صادراتی ما باید متکثر و متنوع شوند. وی گفت: در واقع باید با گسترش صادرات غیرنفتی درآمدزایی ارزی کشور را به جایی برسانیم که مجبور نباشیم به خاطر برخی اهداف دیگر، صادرات را درگیر قیدوبند کنیم.

کاهش ۱۰ هزار واحدی شاخص بورس

● **شرق:** بورس ایران دیروز هم قرمزپوش بود و شاخص کل در پایان معاملات با کاهش ۱۰ هزار واحدی به یک‌میلیون‌و ۴۵۵ هزار واحد رسید. شاخص هم‌وزن هم افت پنج‌هزارو ۸۹۷ واحدی داشت و به ۴۱۴هزارو ۶۸۳ واحد رسید. دیروز ۶۲۹ هزار فقره معامله به ارزش ۴.۴ میلیارد تومان انجام شد. همچنین ارزش کل بازار درحالی‌که تا روز قبل آن در کانال ۵.۹ هزار هزار میلیارد تومانی بود دیروز وارد کانال ۵.۸ هزار هزار میلیارد تومانی شد. نمادهای فلزی و پالایشی اصلی‌ترین نمادها در افت شاخص بودند؛ گروه دارویی واکسن‌ساز نیز با کاهش حدود پنج‌درصدی ارزش سهام مواجه شد. شاخص فرابورس ۱۹۷ واحد منفی شد و به رقم ۲۰هزارو ۷۸۲ واحد برگشت. گروه‌های فراورده‌های نفتی، شیمیایی و خودرویی با ارزش معاملات به ترتیب ۴۶۰، ۳۹۰ و ۳۷۰ میلیارد تومان برترین گروه‌های صنعت در معاملات دیروز بودند.

واکنش وزیر ارتباطات به احتمال قطع دسترسی کاربران ایرانی به اینستاگرام

● **ایسنا:** وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات در پاسخ به احتمال قطع دسترسی به اینستاگرام گفت که این جزء تصمیماتی نیست که در اختیار این وزارتخانه باشد. عیسی زارع‌پور در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا قصدی برای مسدودسازی دسترسی کاربران به برخی از شبکه‌های اجتماعی و پیام‌رسان‌های غیربومی وجود دارد یا خیر، گفت: ما حتما باید در فضای مجازی شرایطی را فراهم کنیم که از حقوق مردم در این فضا حمایت کنیم. وقتی تمام زندگی مردم با فضای مجازی گره خورده حتما و قطعا باید دولت زیرساخت‌هایی را در این زمینه فراهم کند که از حقوق مردم حمایت کند، این به هیچ وجه به معنای مسدودسازی نیست بلکه به معنای قانونمندکردن و نظام‌مندکردن است. وی با تأکید بر اینکه نگاه ما به فناوری اطلاعات نگاهی فرصت‌محور است، گفت: ما از این ابزار می‌توانیم برای حل مشکلات کشور استفاده کنیم، ارتقای کارآمدی، سرعت‌دادن به کارها، استقرار دولت هوشمند، حذف امضاهای طلایی و... همگی جزء ظرفیت‌هایی است که این ابزار برای ما فراهم کرده است و می‌توان از آن برای ارائه خدمات به مردم استفاده کرد. وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات ادامه داد: ما حتما و قطعا حداکثر استفاده را از این فناوری برای حل مشکلات مردم خواهیم کرد. زارع‌پور درباره اینکه آیا این سخنان شما به این معناست که مردم و صاحبان کسب‌وکارها نگرانی بابت قطع اینستاگرام و... نداشته باشند، به ایسنا گفت: اینها تصمیماتی نیست که وزارت ارتباطات بگیرد و به هر حال نهادهای تصمیم‌گیر در این حوزه باید تصمیم‌گیری کنند. وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات ادامه داد: نگاه ما این است که حداکثر استفاده را از این ابزار برای حل مشکلات کشور داشته باشیم. در عین حال فضا باید قانونمند باشد تا اگر حقی از کسی ضایع شد، بتواند آن را پیگیری کند. اما تصمیمات درباره اینکه چه پلتفرمی استفاده بشود یا نشود، در اختیار وزارت ارتباطات نیست.

شرکت ملی نفت ایران
سازمان بهداشت و درمان صنعت نفت

آگهی عمومی ارزیابی کیفی (شناسایی پیمانکاران) ۱۴۰۰/۱۶

شناسه آگهی ۱۲۰۴۳۸۸

نوبت اول

سازمان بهداشت و درمان صنعت نفت در نظر دارد خدمات حراستی ، حفاظتی و نگهبانی بهداشت و درمان مسجدسلیمان و آغاجاری را ازطریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله ای (همراه با ارزیابی کیفی مناقصه گران) به پیمانکاران واجدشرایط واگذار نماید .

۱– نحوه دریافت اسناد ارزیابی کیفی : اسناد ارزیابی کیفی در سایت WWW.PIHO.IR (سازمان بهداشت ودرمان صنعت نفت) جهت تهیه ، تکمیل و ارسال اسناد درج می گردد .

۲ – مهلت و محل تحویل اسناد تکمیل شده ارزیابی کیفی : مناقصه گران حداکثر تا ۱۵ روز پس از درج آگهی نوبت دوم ، اسناد ارزیابی را تکمیل و بهمراه مستندات مورد نیاز و نامه درخواست شرکت در مناقصه با **ذکرشرح و محل اجرای کار** به آدرس: تهران- میدان ولیعصر(عج)- خیابان کریمخان زند - خیابان به آفرین - پلاک ۲۷ -سازمان بهداشت و درمان صنعت نفت -طبقه ۳ - امور پیمانها تحویل و درصورت نیاز به هرگونه اطلاعات بیشتر باشماره تلفن های ۸۳۳۰۷۷۷۷ یا ۸۸۸۹۲۱۵۳ تماس حاصل نمایند.

۳ – سایر شرایط مناقصه :

۳-۱ - اسناد مناقصه بین متقاضیان واجدشرایط به تشخیص مناقصه گزار پس از بررسی مدارک شناسایی و ارزیابی کیفی توزیع می گردد . حداقل امتیاز کیفی قابل قبول جهت شرکت در مناقصه ۶۰ می باشد .

۳ - ۲ - نوع و میزان سپرده شرکت در مناقصه متعاقباً از طریق دعوتنامه کتبی به مناقصه گران واجد شرایط اعلام خواهد گردید .

۳-۳ - دارا بودن و ارائه تائیدیه صلاحیت از سازمان حراست وزارت نفت توسط متقاضیان الزامی می باشد .

www.piho.ir www.shana.ir

روابط عمومی سازمان بهداشت و درمان صنعت نفت