مسئولان وزارت صمت و سازمان حمایت پاسخ دهند؛

چرایی افزایش قیمت ۷۰۰ میلیون تومانی یک خودروی وارداتی جمع و جور؟!

فیات ۵۰۰ یکی از خودروهای وارداتی است که در لیست خودروهای عرضه شده در سامانه یکپارچه قرار گرفته است. اما با رونمایی از قیمت نهایی این خودرو، سوالات بسیاری پیرامون نحوه تعیین قیمت این خودروی اروپایی مطرح شده است.

اسحق ارزانی

گروه اقتصادی –خودروی فیات ۵۰۰ توسط پارسیان موتور مانلی به کشورمان وارد شده است؛ خودرویی که پیشتر در سامانه یکپارچه عرضه خودروهای وارداتی به قیمت علی الحساب یک میلیارد و ۵۰۰ تومانی تعیین شده بود و طبق اعلام سامانه، قیمت نهایی رسیده است؛ یعنی ۷۰۰ میلیون تومان بابت مالیات بر ارزش افزوده، هزینه‌های شماره گذاری، اسقاط خودروی فرسوده و کرایه حمل، اضافه شده است.

حتی شرکت واردکننده این خودرو اعلام کرده است: "قیمت نهایی فیات ۵۰۰ با احتساب کلیه هزینه‌های قانونی از سوی وزارت صمت اعلام شد؛ بابراین، قیمت فیات ۵۰۰ از سوی سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولیدکنندگان، معادل ۲.۲۰۰.۰۰۰.۰۰۰ تومان تعیین شده است. قیمت اعلام شده برای فیات ۵۰۰ شامل کلیه هزینه‌های قانونی است و فروش خودروها با قیمت اعلام شده انجام خواهد شد. فروش خودروها در این مرحله مختص خریدارانی است که عرضه خودروهای وارداتی نسبت به ثبت نام خودرو اقدام کرده و برای تکمیل مدارک به دفتر مرکزی یا نمایندگی‌های پارسیان موتور مراجعه کرده بودند.

اما سوال اینجاست که اساسا چنین خودرویی با چه قیمتی به کشورمان رسیده و با تعرفه چند درصدی از گمرک به سرزمین اصلی وارد شده است؟ این در شرایطی است که حقوق ورودی چنین خودرویی با توجه به حجم موتور کمتر از ۱۵۰۰cc (مجموع تعرفه گمرکی و سود بازرگانی) ۷۰ درصد است.

اگر از سازوکار عجیب قیمت نهایی این خودرو بگذریم، باید به مساله دلالان این خودرو بپردازیم؛ جایی که دلالان به آگهی خودروی فیات وارداتی به قیمت‌هایی بالاتر از ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان پرداخته اند و همان طور که در تصاویر زیر دیده می‌شود، خودروی فیات ۵۰۰ وارداتی به بیش از ۳ میلیارد تومان نیز رسیده است.

تعیین قیمت خودروی وارداتی سلتوس در دست دلالان

برای پاسخ به این سوالات، باید نگاهی به قیمت جهانی این خودرو داشته باشیم. در بازار جهانی، خودروی فیات ۵۰۰ در مدل‌های مختلف برقی، هیبریدی و بنزینی عرضه می‌شود. حال با توجه به مشخصات اعلام شده در سامانه مربوطه برای واردات خودرو، قیمت ارزی این خودروی بنزینی ارائه شده در سامانه، در محدوده ۱۴ تا ۱۵ هزار یوروست؛ یعنی حدود ۱۸ هزار دلار. حال اگر نرخ دلار بازار آزاد و نه نرخ دلار سامانه نیما در نظر بگیریم، یعنی هر دلار ۵۰ هزار تومان، قیمت اولیه چنین خودرویی حدودا ۹۰۰ میلیون تومان می‌شود.

اما فرض نرخ آزاد به ازای هر دلار، چنین رقمی را نشان می‌دهد و این در حالی است که تامین ارز برای واردات این خودروها، به نرخ دلار آزاد نیست و کمتر از این است و در نتیجه قیمت ورود این خودرو کمتر از ۹۰۰ میلیون تومان برای واردکننده تمام شده است و در نهایت با حقوق ورودی ۷۰ درصدی، قیمت فیات ۵۰۰، کمتر از یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان باید باشد. اما حتی اگر فرض کنیم این خودرو با دلار آزاد وارد شده است، نگاهی به قیمت علی الحساب و قیمت نهایی این خودرو، این سوال و ابهام را مطرح می‌کند که چرا باید چند صد میلیون تومان بابت هزینه‌هایی همچون مالیات بر ارزش افزوده، هزینه‌های شماره گذاری، اسقاط خودروی فرسوده و کرایه حمل به صورت حساب متقاضی افزوده شود؟ آیا شورای رقابت، وزارت صمت و سازمان حمایت از روند قیمت گذاری این خودرو مطلع بوده و سکوت کرده اند؟ سوال اینجاست که این خودرو به نرخ جهانی، چقدر است و سایر هزینه های اضافه شده چگونه محاسبه و تعیین شده است؟

مرحله جدید افزایش قیمت فیات، به دست دلالان رقم می خورد؟!

از سوی دیگر، اگر از سازوکار عجیب قیمت نهایی این خودرو بگذریم، باید به مساله دلالان این خودرو بپردازیم؛ جایی که دلالان به آگهی خودروی فیات وارداتی به قیمت‌هایی بالاتر از ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان پرداخته اند و همان طور که در تصاویر زیر دیده می‌شود، خودروی فیات ۵۰۰ وارداتی به بیش از ۳ میلیارد تومان نیز رسیده است.

تعیین سقف برای اجاره بها؛

راهکاری که بذرپاش بر آن تاکید دارد، ولی مستاجران امیدی ندارند!

گروه اقتصادی –اولین تابستان کرونایی با تعیین سقف ۲۵ درصدی برای اجاره بها در تهران همراه شد. حال وزیر راه و شهرسازی معتقد است: هم‌اکنون برای بسیاری از بازارها قیمت‌گذاری انجام می‌شود؛ در تلاشیم در بخش مسکن و اجاره‌بها نیز این اتفاق بیفتد.

تعیین سقف برای نرخ اجاره بها؛ این راهکار میراث دوران کرونا و دولت روحانی است. زمانی که برای اولین بار در تیرماه ۱۳۹۹، حسن روحانی، رییس جمهور دولت دوازدهم به آن اشاره و بیان داشت: اجاره‌بها از فردا در تهران نمی‌تواند ۲۵ درصد بیشتر از سال قبل باشد؛ سیاستی که در همان سال شکست خورد و کمتر مستاجری از این برنامه حمایتی دولت بهره‌مند شد. اما این شکست باعث نشد، در سال بعد برای آن بازنگری صورت بگیرد و دولت روحانی در تابستان سال ۱۴۰۰ نیز دوباره بر تعیین سقف ۲۵ درصدی برای سقف اجاره بها در پایتخت و سایر کلان‌شهرها تا سقف ۲۰ درصد و برای سایر مناطق شهری کشور تا سقف ۱۵ درصد تاکید داشت.

پس از آن در سال ۱۴۰۱ و در اولین تابستان دولت رییسی، باز هم این رویکرد شکست خورده در دستور کار دولت سیزدهم قرار گرفت، به گونه‌ای که سقف افزایش اجاره‌بهای مسکن نسبت به اجاره‌بهای سال ۱۴۰۰، در تهران حداکثر ۲۵ درصد، کلان‌شهرهای بالای یک میلیون جمعیت، ۲۰ درصد و سایر شهرها ۱۵ درصد به تصویب رسید. حتی تاکید شد: سازمان تعزیرات حکومتی مکلف گشت تا با مشاوران املاک متخلف که این سقف افزایش را رعایت نکنند، برخورد کند.

اما باز هم همچون دو سال قبل و بر اساس آمار رسمی مرکز آمار و بانک مرکزی، این سقف اجاره حداقل در شهر تهران و کلان شهرها رعایت نشد و به قول بسیاری از مستاجران، سقف مدنظر دولت به کف تعیین نرخ اجاره بها تبدیل شد و فشار مضاعفی به قدرت خرید مستاجران وارد کرد.

سرانجام با علم به این تجربه تلخ، در سال جاری (تابستان ۱۴۰۲) نیز دولت از این راهکار عقب نشینی نکرد و در هفتمین جلسه شورای عالی مسکن به ریاست رییس جمهور، سقف اجاره بهای سال جاری برای تهران ۲۵ درصد و برای سایر شهرها ۲۰ درصد تصویب شد. در حالی که به نظر می‌رسید، این راهکار تکراری با تقویت رویکرد نظارتی دولت در تابستان امسال، یعنی در فصل جابجایی ها، رنگ و بوی واقعی و اجرایی داشته باشد، اما گزارش رسمی بانک مرکزی در تیرماه ۱۴۰۱ نشان داد، در اولین ماه تابستان، نرخ اجاره بها نسبت به تیرماه سال قبل با افزایش ۵۶.۱ درصدی مواجه بوده است. این آمار در مرداد و شهریور نیز به ترتیب ۵۷.۶ و ۵۸.۹ درصد بود که اختلاف بسیاری با نرخ مصوب ۲۵ درصدی دارد؛ بنابراین، همان طور که مشخص است سیاست تعیین سقف برای اجاره بها در فصل جابجایی‌ها و حتی در پاییز، با شکست روبه رو شده است، اما حال در جدیدترین اظهار نظر وزیر راه و شهرسازی، باز هم بر اجرای این راهکار به یادگار مانده از دولت قبل، اشاره شده است.

مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرسازی با بیان این که همه تلاش‌ها برای مهار تورم در بخش مسکن است، درباره بازار اجاره مسکن نیز گفته است: منتظریم تا قانون سازماندهی بازار اجاره و مسکن هرچه سریع‌تر در مجمع تشخیص مصلحت نظام و شورای نگهبان، تعیین تکلیف شود تا بتوانیم سقفی برای اجاره‌بها تعیین کنیم. هم‌اکنون برای بسیاری از بازارها قیمت‌گذاری انجام می‌شود که در تلاشیم در بخش مسکن و اجاره‌بها نیز این اتفاق بیفتد.

اشاره وزیر دولت رییسی به قیمت گذاری دستوری دولت برای بسیاری از بازارها نظیر خودرو و ارز، در شرایطی است که این سیاست قیمت گذاری در این بازارها نیز جواب نداده است و شاهد تخلفات و رانت‌های بسیاری بوده و هستیم. هرچند وزیر راه و شهرسازی به قانون سازماندهی بازار اجاره و مسکن اشاره داشته که هنوز تعیین تکلیف نهایی نشده است و این مقام مسئول باور دارد، با ابلاغ این قانون، اجرای تعیین سقف اجاره بها، با موفقیت همراه خواهد بود.

اما قانون چه می‌گوید؟

برای پاسخ به این سوال باید به تبصره ۲ ماده ۸ طرح کنترل و ساماندهی اجاره بهای املاک مسکونی اشاره داشت که مرداد ماه امسال از سوی نمایندگان مجلس شورای اسلامی برای تامین نظر شورای نگهبان طرح ساماندهی بازار زمین، مسکن و اجاره بها اصلاح شد؛ بنابراین، تبصره مذکور تاکید دارد: «بنگاه‌های مشاور املاک موظف به رعایت مفاد این ماده در انعقاد قراردادهای اجاره املاک مسکونی از طریق بررسی اسناد ملک مورد اجاره از جمله اجاره‌نامه دو سال گذشته می‌باشند و در صورت عدم رعایت سقف و عدم ارائه اسناد مذکور توسط موجرین، بنگاه‌های مشاور املاک مکلف به ارسال این قراردادها به سازمان امور مالیاتی از طریق اتصال برخط با سامانه‌های ثبت معاملات املاک و مستغلات می‌باشند. متخلفین توسط شعب سازمان تعزیرات حکومتی در مرتبه نخست به جریمه نقدی، معادل سه برابر حق‌الزحمه دریافتی و در بار دوم به محرومیت به مدت شش‌ماه و جریمه نقدی معادل چهار برابر حق‌الزحمه دریافتی و بار سوم به محرومیت به مدت یک‌سال و جریمه نقدی معادل شش برابر حق‌الزحمه دریافتی و در مرتبه چهارم به محرومیت دائم از اشتغال در آن صنف محکوم می‌شوند.»

معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور:

صفر تا صد طرح عدم تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث

گروه اقتصادی – معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور درباره جزئیات طرح عدم تخصیص سهمیه سوخت به خودروهای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث گفت: طی ماه جاری این طرح برای تاکسی‌ها اجرایی می‌شود و بعد از آن نوبت به خودروهای خاص همچون وانت‌بارها، تاکسی های اینترنتی و... خواهد رسید.

سیدکاظم عزیزی با اشاره به قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث، اظهار کرد: مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۵ مصوب کرد که همه خودروها ملزم به دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث می باشند.

وی تاکید کرد: طبق ماده ۴۵ این قانون ارائه هرگونه خدمات به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و رفع توقیف از آن‌ها توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان ها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل از قبیل تعویض پلاک وسایل نقلیه، تنظیم اسناد رسمی معاملات وسایل مذکور ممنوع است و عدم انجام تکلیف فوق حسب مورد تخلف اداری و یا انتظامی محسوب می‌شود.

معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور با بیان اینکه عدم دارابودن بیمه نامه تخلف است، گفت: حتی اگر ماده ۴۸ قانون نیز وجود نداشت ماده ۴۵ قانون بیمه شخص ثالث نیز گویای این امر بود که نباید به این خودروها سوخت داده شود ولیکن به دلیل اهمیت خاص موضوع سوخت، قانونگذار ماده جداگانه ای را به این امر اختصاص داد.

عزیزی با اشاره به جزئیات ماده ۴۸ این قانون، گفت: ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت مکلف است از صدور هرگونه کارت و تخصیص اولیه سهمیه یا ادامه آن برای وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث جلوگیری به عمل آورد، در تبصره این ماده نیز آمده است که بیمه مرکزی و فراجا مکلفند اطلاعات مربوط به وسائل نقلیه مذکور را به صورت برخط در اختیار ستاد مدیریت حمل‌ونقل سوخت قرار دهند.

شناسایی ۵۰ هزار خودرو گازوئیل سوز فاقد بیمه نامه

وی با تاکید بر اینکه در راستای اجرای این ماده قانونی، جلسات متعددی در قالب کارگروه هماهنگی و پیگیری ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث و کمیته های فنی و تخصصی برگزار شد، نمایندگان دستگاه‌های مربوطه همچون بیمه مرکزی، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، صندوق تامین خسارات بدنی و پلیس راهور فراجا در این جلسات حضور داشتند.

معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور با بیان اینکه فاز اول اجرای این طرح را با خودروهای گازوئیل‌سوز و به صورت پایلوت آغاز کردیم، اظهار کرد: کل ناوگان گازوئیل‌سوز ۹۰۰ هزار خودرو است و با اقداماتی که صورت گرفت توانستیم ارتباط بین خودرو، بیمه‌نامه و کارت سوخت برقرار کنیم تا دقیقا کارت سوخت خودروی هدف مورد اعمال قانون قرار گیرد.

عزیزی با بیان اینکه با شناسایی و احصاء دقیق اطلاعات در آغاز اجرایی شدن طرح، بیش از ۵۰ هزار خودرو فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث شناسایی شد گفت: این طرح در سه گام تعریف شد، در تیرماه خودروهایی که بیش از یک سال از انقضای بیمه نامه آن‌ها گذشته بود مشمول این طرح شدند و وارد لیست هشدار شدند، در این گام بیش از ۲۰ هزار خودرو مورد اعمال ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث قرار گرفتند. وی با بیان اینکه یک ماه به این خودروها فرصت داده شد و زمانی که کارت سوخت را وارد نازل می‌کردند علامت هشدار بیمه برای آن‌ها نمایان می‌شد، افزود: شرایط را به گونه‌ای فراهم کردیم که اگر شخص فرآیند اخذ بیمه نامه شخص ثالث را انجام داد کارت سوخت از لیست خاکستری خارج و تخصیص سوخت برای آن به روال عادی برگردد.

معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور گفت: در گام دوم که شهریورماه اجرا شد برای حدود ۲۰ هزار خودرو که بیش از پنج ماه از انقضای بیمه‌نامه آن‌ها گذاشته بود اجرا شد و در آبان ماه نیز مابقی خودروهای گازوئیل سوز بدون بیمه وارد لیست هشدار و سپس وارد لیست خاکستری شدند، منظور از لیست خاکستری همان غیرفعال شدن موقت کارت سوخت و عدم تخصیص سهمیه سوخت است.

۲۰ هزار خودرو اقدام به دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث کردند

عزیزی با بیان اینکه این طرح موجب شد که بیش از ۲۰ هزار خودرو اقدام به مراجعه جهت دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث کنند، گفت: همچنان ۳۰ هزار خودرو اقدام به اخذ بیمه نامه نکرده‌اند که به دنبال آن روزانه دو میلیون لیتر در مصرف نفت گاز صرفه‌جویی شد، گفت: اگر یک دلار را به عنوان قیمت واقعی نفت‌گاز درنظر بگیریم معادل دو میلیون دلار در روز می شود که رقم قابل توجهی است.

وی با بیان اینکه ارتقاء سطح انضباط و امنیت در حوزه حمل و نقل سنگین از دیگر منافع اجرای این طرح بوده است، گفت: پس از اجرای موفق ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث در بخش ناوگان گازوئیل سوز، برنامه ریزی برای اجرای این قانون در بخش خودروهای بنزین سوز، از حدود یک ماه پیش آغاز شده و قرار شده است این طرح ابتدا در حوزه خودروهای عمومی بنزینی اجرایی شود.

خودروهای بنزین سوز نیز وارد طرح شدند/ اولویت با تاکسی ها

معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور افزود: بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته که ابتدا ناوگان تاکسیرانی کشور و سپس وانت‌بارها، تاکسی های اینترنتی و.. مورد اعمال قانون قرار خواهند گرفت و در ادامه خودروهای شخصی و موتورسیکلت ها نیز مشمول اجرای این طرح خواهند شد.

به گفته عزیزی قرار است طی ماه جاری این طرح برای تاکسی‌ها وارد فاز عملیاتی شود البته در مرحله اول اطلاع‌رسانی به‌صورت پیامکی از سوی دستگاههای متولی ازجمله اتحادیه تاکسیرانی صورت خواهد پذیرفت و در صورت عدم تمدید بیمه نامه، خودروی مربوطه، مشمول قطع سهمیه سوخت خواهد شد.

حقوق ورودی تلفن همراه بالای ۶۰۰ دلار ۳۰ درصد تعیین شد

گروه اقتصادی – بر اساس ابلاغیه گمرک ایران، حقوق ورودی تلفن همراه بالای ۶۰۰ دلار در کلیه رویه های غیرتجاری به میزان ۳۰ درصد تعیین شد. گمرک ایران در بخشنامه‌ای حقوق ورودی گوشی تلفن همراه بالای ۶۰۰ دلار را به میزان ۳۰ درصد ابلاغ کرد.

در این بخشنامه آمده است: مأخذ حقوق ورودی بابت واردات گوشی تلفن همراه خارجی با ارزش بالای ۶۰۰ دلار در کلیه رویه‌های غیرتجاری به میزان ۳۰ درصد محاسبه و وصول گردد.

افزایش ۲۵ درصدی مالیات از صنف طلا تکذیب شد

گروه اقتصادی – سازمان امور مالیاتی هرگونه افزایش نرخ مالیاتی یا افزودن پایه مالیاتی حوزه طلا از روز اول دی ماه را تکذیب کرد.

سازمان امور مالیاتی اعلام کرد هیچ مالیات جدید یا افزایش نرخی در حوزه مالیات ستانی از صنف طلا وضع نشده است و اخذ مالیات ۲۵ درصدی از طلا کذب است.

این سازمان در اطلاعیه‌ای اعلام کرد اصل طلا و جواهر و پلاتین بکار رفته در مصنوعات ساخته شده از فلزات مزبور معاف از مالیات بر ارزش افزوده است و تنها اجرت ساخت و سود فروشنده که سهم کوچکی از مبلغ پرداختی بابت خرید می‌باشد مشمول ارزش افزوده است.

هیچ مالیات جدیدی بر خریدار طلا وضع نشده است بلکه اصل طلا هم از مالیات بر ارزش افزوده معاف شده و از نظر سازمان مالیاتی ثبت کد ملی خریدار هنگام خرید طلا الزامی نیست

طرح اخذ مالیات بر واحدهای خالی از سکنه نتیجه می‌دهد؟

گروه اقتصادی –براساس آخرین آمار از سوی سازمان امور مالیاتی، اخذ مالیات واحدهای خالی در سال ۱۴۰۰ جمعا بالغ بر ۱ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان برآورد شده است و برای سال های بعد هنوز خبری در دست نیست.

بحث اخذ مالیات از خانه‌های خالی قبل از قانون مالیات‌های مستقیم وجود داشت، اما به دلیل اینکه پایگاه‌های اطلاعاتی شناسایی این خانه‌ها کامل نیستند امکان مطالبه مالیات از این خانه‌ها وجود ندارد.

در قانون اخذ مالیات بر خانه‌های خالی شرایط خانه‌های خالی تعیین شد و اعلام شد هر فردی مکلف است وضعیت اقامت خودش را نسبت به املاک در سامانه‌ای که وزارت راه و شهرسازی آن را ایجاد کرده، تعیین کند و اگر فردی تا پایان تیرماه ۱۴۰۰ وضعیت اقامت خود را تعیین تکلیف نمی‌کرد، خانه‌ای که وضعیت اقامتش مشخص نشده بود خانه خالی تعریف می‌شد. این اقدام دولت در حالی انجام شده که ساماندهی بازار مسکن به عنوان یکی از مهم‌ترین برنامه‌های دولت در دستور کار قرار گرفته و در کنار ساخت خانه تحت عنوان طرح نهضت ملی مسکن، برنامه‌های دیگری از جمله شناسایی خانه‌های خالی نیز در حال اجرایی شدن است.

هدف دولت از این قانون کاهش سوداگری در بخش مسکن است. اما با وجود تلاش‌های دولت به دلالی همچون جمله نبود راهکارهای واقعی برای شناسایی خانه‌های خالی سبب شده تا این طرح با مشکلات زیادی دست به گریبان شود.

افزایش عرضه مسکن به‌جای اخذ مالیات

حسینعلی حاجی دلیگانی نماینده مجلس شورای اسلامی در خصوص اخذ مالیات واحدهای مسکونی خالی از سکنه، گفت: کسری مسکن در بازار را باید با عرضه مسکن جبران کنیم اینکه در پی مالیات از واحدهای خالی و لوکس باشیم قطعاً تأثیر چندانی بر قیمت مسکن نخواهد داشت. ابتدا باید عرضه مسکن در بازار صورت گیرد تا عرضه و تقاضا به تناسب خود برسد سپس باید در پی مالیات از واحدهای خالی و لوکس باشیم. فشار دولت سیزدهم بر مالکان خانه‌های خالی برای جلوگیری از احتکار خانه و عدم عرضه در بازار برای گرانی است. پرداخت مالیات، مالکان را مکلف می‌کند تا نسبت به وضعیت خانه‌های خالی خود تصمیم بگیرند و از نگه داشتن خانه برای افزایش قیمت خودداری کنند.

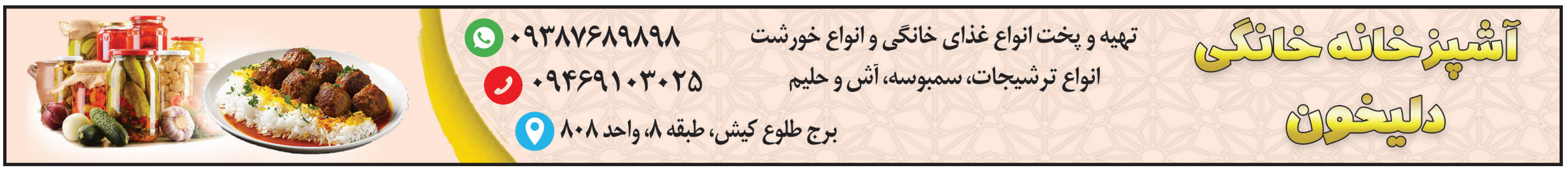
محاسبه دو برابری مالیات برای واحدهای بیش‌از دو سال خالی از سکنه

شاهین مستوفی، مدیرکل دفتر حسابرسی سازمان امور مالیاتی در خصوص آمار مالیات واحدهای خالی، گفت: بر اساس آخرین اطلاعات واحدهای مسکونی خالی برای سال ۱۴۰۰ تعداد ۶۶ هزار واحد و بر اساس محاسبه انجام شده ۱,۴۰۰ میلیارد تومان مالیات واحدهای خالی شده محاسبه شد که تا اواسط ماه آینده به مودیان ابلاغ می‌شود. مدیرکل دفتر حسابرسی سازمان امور مالیاتی تاکید کرد: اطلاعات اولیه مشمولان سال ۱۴۰۱ هم در اختیار سازمان قرار گرفته است و بالغ بر ۱۹ هزار و ۲۹۰ ملک خالی را در گام اول وزارت راه و شهرسازی به سازمان امور مالیاتی داده است و محاسبه مالیاتش در حال انجام است و اگر سال دوم خالی بودن ملک باشد دو برابر سال اول، مالیات آن لحاظ می‌شود که امیدواریم هر دو مورد اواسط ماه آینده ابلاغ شود.

رشد ۳.۱ درصد ساخت مسکن در نیمه ابتدایی امسال

اقبال شاکری عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، در خصوص پیش‌بینی خود از بازار مسکن و تعادل بخشی به این بازار، گفت: تعادل بخشی به بازار مسکن و قیمت‌ها به شاخص‌های متعددی مرتبط می‌شود که یکی از آنها عرضه مسکن است. در موضوع تعادل بخشی به بازار مسکن، باید تلاش کنیم تا مسکن از کالای سرمایه‌ای با سود غیرقابل قبول و صعودی خارج و به یک کالای مصرفی با سود منطقی تبدیل شود، در این صورت می‌توان در بازار مسکن تعادل ایجاد کرد. عضو کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد: اجرای قانون جهش تولید مسکن، قانون مالیات بر خانه‌های خالی، مالیات بر عایدی سرمایه، مالیات بر معاملات مکرر به مرور و به تدریج آثار خود را نشان می‌دهند. این اثرات ابتدا به شکل راکد شدن بازار مسکن است و در نهایت با تداوم اجرای قوانین و تولید مسکن به شکل انبوه و گسترده، شاهد تعادل در سود بازار مسکن خواهیم بود. گفتنی است، بر اساس آمار جدید بانک مرکزی، ارزش افزوده بخش ساختمان در نیمه نخست امسال نسبت به دوره مشابه سال ۳.۱ درصد افزایش یافت و همچنین در شش ماهه اول سال ۱۴۰۲ میزان سرمایه‌گذاری در ساختمان‌های جدید مناطق شهری به قیمت‌های جاری با افزایش ۴۸.۲ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به ۴۳۰۰۸ هزار میلیارد ریال رسید.

تعادل بازار مسکن با اخذ مالیات و عرضه مسکن

در ادامه موضوع گرفتن مالیات از خانه‌های خالی، داوود بیگی‌نژاد نایب رئیس اتحادیه املاک تهران در گفت‌وگو با خبرنگار مهر، گفت: چالش گرفتن مالیات از خانه‌های خالی در تمام دنیا در حال بررسی است. واحدهای مسکونی که در حال حاضر در کشور تولید می‌شود سرمایه ملی محسوب می‌شود زیرا دولت هزینه می‌کند تا مسکن تولید و عرضه بازار کند و قطعاً فردی یا سازمانی حق این را ندارد که منافع را تماماً در اختیار خود قرار دهد. واحدهای خالی باید به دست افراد حقیقی در بازار مسکن برسد.

نایب رئیس اول اتحادیه املاک تهران در ادامه تاکید کرد: دولت ابتدا باید میزان خانه‌های که به دست افراد حقیقی است را شناسایی کند سپس مقدار سرمایه‌گذاری که بانک‌ها در راستای تولید مسکن انجام دادند را محاسبه کند. در سال ۱۴۰۰ با توجه به صورت حساب مالی بانک‌ها ۹۱ هزار میلیارد سرمایه‌گذاری شده که البته نه برای تولید افراد حقیقی صرفاً برای خرید واحدهای مسکونی اقدام کردند. وی خاطرنشان کرد: اگر سال ۱۴۰۰ بررسی شود متوجه خواهیم شد در این سال تولید با کاهش رو به رو شد در مقابل به همین منوال خروجی وام‌های بانکی نیز به افراد تولیدکننده مسکن و حقیقی با روند کاهشی مواجه شد. بیگی‌نژاد در پایان گفت: دولت می‌تواند با گرفتن مالیات از خانه‌های خالی بازار عرضه و تقاضای مسکن را به تعادل برساند و روند گرفتن مالیات خانه‌های خالی را با جدیت پیگیری کند.