



در شورای شهر تهران تصویب شد

## سفارتخانه‌ها عوارض می‌دهند

اماکن دیپلماتیک و شرکت‌های اینترنتی باید عوارض خدمات شهرداری بپردازند

جزئیات یکصد و نود و سومین جلسه شورای شهر

صفحه ۱۴

## کاهش آمار گاز گرفتگی در تهران

مسمومیت گاز مونواکسید کربن در حاشیه شهر تهران بافت فرسوده و خانه‌های کارگری بیشتر از سایر نقاط است



۱۰/۰۰۰ مرگ

آمار کشوری مسمومیت با مونواکسید کربن طی دهه گذشته

۹۰۰ مرگ

به دلیل مسمومیت با مونواکسید کربن در سال ۱۴۰۱

صفحه ۱۵

## افزایش خودسرانه کرایه ممنوع

واکنش صریح شورای شهر به افزایش کرایه تاکسی در برخی خطوط

صفحه ۱۴

همراه با گفتارها و یادداشت‌هایی از:

- علیرضا زاکانی، شهردار تهران | ناصر امانی، عضو شورا
- سید احمد علوی، عضو شورا | زهرا شمس احسان، عضو شورا
- مهرداد باقری، رئیس سازمان فرهنگی و هنری شهرداری



طرح جدید ساماندهی ون کافه‌ها توسط شهرداری اجرا می‌شود

## شب‌های روشن ون کافه‌ها

ون کافه‌ها برای فعالیت باید از اداره اماکن و وزارت بهداشت مجوزهای لازم را دریافت کنند



صفحه ۱۴

گزارش تصویری

عکس‌ها: آژانس عکس تهران

## احداث تونل هدایت آب‌های سطحی در محدوده بزرگراه فتح

پروژه جمع‌آوری و هدایت آب‌های سطحی محدوده بزرگراه فتح، یکی از مجاری در حال اجرای حوضه آبریز چیتگر است. این تونل به روش مکانیزه و با استفاده از دستگاه حفار تی‌بی‌ام در حال اجراست تا پس از تکمیل و بهره‌برداری، رواناب‌های مناطق ۲۱ و ۲۲ شهرداری تهران به سمت تخلیه‌گاه مناسب (شاخه‌ای از رودخانه کرج) هدایت شوند.



نظر

سید محسن طباطبایی؛ مدیر کل انجمن علمی اقتصاد شهری ایران

## زیر پوست عوارض سفارتخانه‌ها و آنلاین شاپ‌ها



پرداخت عوارض شهری، موضوع گسترده‌ای در حوزه اقتصاد شهری است و باید دقت کرد که عوارض لازم در فرایند اقتصاد پنهان قرار نگیرد. آنگاه از این موارد شامل عوارض شرکت‌های اینترنتی و مراکز دیپلماتیک است که هر یک فضا و قوانین خود را دارد. پرداخت عوارض فضاهایی مانند فضاهای دیپلماتیک، بسته به این است که آن فضا متعلق به وزارت امور خارجه کشور باشد. بند بیست و سوم کنوانسیون وین به موضوع پرداخت عوارض مکان‌های دیپلماتیک اشاره دارد و بر این اساس تمام سفارتخانه‌ها در جایی که مالکیت‌شان متعلق به وزارت امور خارجه باشد، معاف از پرداخت عوارض هستند، ولی باید عوارض خدمات پسماند را بر اساس قانون بپردازند.

همچنین اگر سفارتخانه‌ای از ساختمانی برای فعالیت‌های مسکونی و رفاهی و... استفاده می‌کند، در جایی که مالکیت ساختمان به نام وزارت خارجه باشد، باید عوارض نوسازی و بهای خدمات پسماند پرداخت شود. بنا بر همین بند محدودا در حوالی سال ۱۳۹۴ سفارتخانه کر شمالی پروانه‌های خودش را با ما تها ت کرد؛ یعنی پروانه سفارتخانه‌هایی که ما در این کشور داشتیم و سفارتخانه‌هایی که آنها در کشور ما داشتند با یکدیگر بر اساس هماهنگی قانونی تها ت می‌شد. در این شرایط دیگر سفارتخانه‌های مادر این کشورها و سفارتخانه‌های این کشورها در ایران، بابت عوارض پروانه، چیزی به یکدیگر به نوعی پرداخت نمی‌کنند. به عبارت دیگر معافیت عوارض را از طریق تها ت ساخت و ساز طرفین برای صدور پروانه حل و فصل کردند تا عملا هر دو کشور تشریک‌مسعی کنند. به این ترتیب شهرداری می‌تواند از سفارتخانه‌ها و ساختمان‌های متعلق به سفارتخانه‌ها که در مالکیت وزارت امور خارجه است، عوارض پسماند دریافت کند، این سفارتخانه‌ها از پرداخت دیگر عوارض از جمله نوسازی و... در چارچوب قانون معاف هستند. اما سفارتخانه‌هایی که سند آنان به نام وزارت امور خارجه نباشد، معاف نیستند و باید عوارض تعیین‌شده را پرداخت کنند البته در سفارتخانه‌ها اغلب مراسم است هر کاری که برای کشور مهمان انجام می‌شود، کشور میزبان هم همان کار را در چارچوب ضوابط یا توافقات قانونی انجام دهد. اما موضوع دیگری که این روزها مطرح است بحث پرداخت عوارض از سوی شرکت‌های اینترنتی است؛ در خصوص اینترنتی‌ها چه تاکسی‌های اینترنتی و چه آنلاین شاپ‌ها از جمله شرکت تاکسی اینترنتی معروف و شناخته شده، دبیهی و طبیعی است که آنها باید عوارض قانونی را به شهرداری پرداخت کنند؛ چون به نوعی در حال استفاده از فضای شهر هستند. در این شرایط بحث اینترنتی و غیراینترنتی مطرح نیست. به هر حال شرکتی به صورت هدینگ یا کارگزاری بالای سر آنها قرار دارد و این خودروها نیز سطح شهر را اشغال و ترافیک ایجاد کرده‌اند. بخشی از این عوارض را باید خودروها و مالک آنها پرداخت کنند و بخشی از عوارض هم بر عهده شرکت‌هایی است که از این خودروها بهره‌برداری می‌کنند. شرکت اوبر در اروپا نیز به نوعی همین شکل است و عوارض شهری را پرداخت می‌کند.

در خصوص آنلاین شاپ‌ها و فروشگاه‌های مجازی که ماهیت فیزیکی ندارند هم با توجه به اینکه فعالیت‌های تجاری ما به سمت الکترونیکی شدن پیش می‌رود و بعدها نیز ممکن است به سمت اسمارت یا هوشمند شدن برود، طبیعی است که باید برای اینها نیز عوارض تعریف شود؛ در غیر این صورت این قبیل مشاغل جزء مصادیق اقتصاد پنهان خواهند بود؛ یعنی درآمدهای پنهانی دارند که در اقتصاد دقیقاً شناسایی نمی‌شود و در این حالت عدالت اجتماعی و عدالت شهری رعایت نخواهد شد؛ چرا که مشاغل مجازی درآمد بیشتری دارند. اگر عوارض درآمدی این مشاغل با هم برابری کند یا بیشتر از مشاغل محیطی یا همان فیزیکی باشد، طبیعی است که باید عوارض پرداخت کنند و دیگر تفاوتی ندارد که فروش لباس باشد یا لوازم خانگی یا هر مورد دیگری. چون این مشاغل اصطلاحاً جزء انواع بازار باهی هستند، سیستم قانون گذاری شهری باید برای این قبیل مشاغل نیز عوارض تعیین کند. هم‌اکنون بسیاری از مشاغل غیررسمی به نوعی اقتصاد پنهان ایجاد کرده‌اند و بخشی از مشاغل ما حالت غیررسمی پیدا کرده و عملاً درآمد مشاغل غیررسمی بیش از مشاغل رسمی، نمود یافته است.

داده‌نما

گرافیک: سرخوش



یادداشت

ناصر امانی؛ عضو کمیسیون برنامه و بودجه شورای شهر تهران

## فعالیت ون کافه‌های غیر مجاز، غیر قانونی است



شهرداری تهران، متولی شهر است؛ بنابراین انضباط و ساماندهی شهر هم وظیفه شهرداری محسوب می‌شود. برخی از صنوف بدون دریافت مجوز اقدام به فعالیت در شهر می‌کنند؛ فعالیتی که به نظم و آرامش شهر آسیب می‌زند و قطعاً این موضوع باید توسط شهرداری تهران ساماندهی شود. نکته قابل تأمل این است که هر فعالیت تجاری در شهر می‌باید با مجوز شهرداری باشد و مشاغل بسیار از جمله ون کافه‌ها یا اغذیه‌فروشان سیار هم از این امر مستثنی نیستند و شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل شهرداری تهران، متولی رسیدگی به مسائل این مشاغل است. اخیراً فعالیت ون کافه‌ها و البته در برخی از نقاط شاهد فعالیت اتوبوس‌ها در حوزه اغذیه‌فروشی هستیم که با توجه به نوع فعالیت و خدماتی که ارائه می‌دهند حتماً باید ساماندهی شوند و فعالیت‌شان با مجوز شهرداری باشد.

فعالیت با مجوز شهرداری

این صنوف در معابر و منظر عمومی فعالیت می‌کنند و مدیران شهری هم حتماً با آنها مواجه داشته‌اند؛ بنابراین این موضوع ساماندهی آنها باید ابتدا توسط مدیران شهری مناطق پیگیری و در صورت نیاز از شرکت ساماندهی صنایع، مشاغل و یگان حفاظت شهرداری تهران درخواست کمک و همراهی شود. داشتن مجوز برای فعالیت ون کافه‌ها مورد تأکید است و در غیر این صورت حتماً فعالیت‌شان غیرقانونی است و بر اساس مفاد قانونی باید با آنها برخورد شود. منظور از ساماندهی، نظم‌بخشی به فعالیت این صنوف است و قطعاً هدف ما جلوگیری از فعالیت آنها نیست، اما این کار باید در چارچوب تعریف شده و منطبق با اصول انجام شود.

همراهی شورا با شهرداری

شورا در این مسیر می‌تواند امور را از طریق کمیسیون خدمات و محیط‌زیست پیگیری و با شهرداری همراهی کند. اعضای کمیسیون می‌توانند جلساتی با حضور شرکت‌ها و سازمان‌های متولی در موضوع ون کافه‌ها، اغذیه‌فروشی‌ها و... برگزار و فعالیت آنها را رصد و پایش کنند. همچنین چنانچه مشکلی در این حوزه وجود دارد با مدیر عامل، بررسی شود و در صورت نیاز، طرح یا لایحه ارائه دهند تا در شورا تصویب شود. به نظر می‌رسد در موضوع ساماندهی ون کافه‌ها و اغذیه‌فروشان سیار مشکل قانونی وجود ندارد و مشکل در مدیریت و اجرای قانون است. شهرداری تهران برای موفقیت در ساماندهی این اصناف نیاز به برنامه‌ای مدون دارد تا شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل و معاونت خدمات شهری با هماهنگی شهرداران مناطق اجرایی کنند. در قالب این برنامه، می‌توان این اصناف را شناسایی و برای آنها طبق ضوابط، مجوز صادر کرد تا امکانی برای فعالیت تعیین شود. با وجود این تلاش‌ها اگر اصناف تمکین نکنند قطعاً باید جمع‌آوری شوند و شهرداری هم از این موضوع نباید کوتاه بیاید.

مشارکت پلیس با شهرداری

البته در این میان نباید نقش پلیس راهور را نادیده گرفت. به هر حال ون کافه‌ها وسایل نقلیه محسوب می‌شوند که در صورت سبدمعبر و ایجاد ترافیک ضرورت دارد نیروهای راهور اعمال قانون کنند. در نهایت ساماندهی ون کافه‌ها را می‌توان در این عبارت‌ها خلاصه کرد:

- هر فعالیت تجاری از جمله ون کافه‌ها و... در شهر نیاز به مجوز قانونی دارد.
- ون‌ها و خودروهایی که اقدام به خرید و فروش مواد غذایی و... می‌کنند باید ساماندهی شوند.
- ساماندهی باید توسط شرکت ساماندهی صنایع و مشاغل با همکاری پلیس راهور انجام شود.
- مکان‌های مشخص برای فعالیت این اصناف (ون کافه‌ها، اغذیه‌فروشان سیار و...) تعیین شود.



6 260641 200359



6 260641 200014