

# مالیات بر دارایی: مالیات سالیانه خودروهای گران قیمت





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شماره مسلسل: ۱۹۹۰۱  
کد موضوعی: ۲۳۰



مرکز پژوهش‌های  
مجلس شورای اسلامی

تاریخ انتشار:  
۱۴۰۳/۴/۲۳

عنوان گزارش:  
مالیات بر دارایی:  
مالیات سالیانه خودروهایی گران قیمت

نام دفتر:  
مطالعات بخش عمومی (گروه سیاست‌های مالیاتی)

تهیه و تدوین کننده:  
پیمان قصری

ناظران علمی:  
محمدسعید تجریش، هادی ترابی فر

گرافیک و صفحه آرایی:  
مهدیه قمچیلی

ویراستار ادبی:  
سیده مرضیه موسوی راد

واژه‌های کلیدی:

تاریخ شروع:  
۱۴۰۲/۰۱/۱۵



## فهرست مطالب

۶	چکیده
۷	خلاصه مدیریتی
۹	مقدمه
۱۰	۱. مالیات بر ثروت
۱۱	۲. پیشینه مالیات سالیانه خودرو در کشور
۱۱	۳. آثار اقتصادی و توزیعی مالیات سالیانه خودرو
۱۴	۳-۱. تنظیم بازار
۱۷	۳-۲. کاهش شکاف طبقاتی
۱۷	۴. تجربیات سایر کشورها
۱۷	۴-۱. ایالات متحده آمریکا
۱۸	۴-۱-۱. خودروهای مشمول مالیات سالیانه خودرو
۱۹	۴-۱-۲. نرخ‌های مصوب
۲۰	۴-۱-۳. روش‌های تعیین ارزش خودرو
۲۰	۴-۱-۴. گلوگاه‌های اخذ مالیات سالیانه خودرو
۶	۴-۲. انگلستان
۷	۴-۲-۱. خودروهای مشمول و میزان مالیات پرداختی
۹	۴-۲-۲. معافیت‌های مالیاتی
۱۰	۴-۲-۳. گلوگاه‌های اخذ مالیات سالیانه خودرو
۶	۴-۲-۴. میزان درآمدهای مالیاتی خودرو
۷	۵. نتیجه‌گیری
۹	پیوست
۱۰	منابع و مآخذ

## فهرست نمودارها

۶	نمودار ۱-۲. ضریب جینی ایران از سال ۱۳۸۷ تا ۱۴۰۱
۷	نمودار ۲-۲. ضریب جینی، قبل و پس از وضع مالیات

## فهرست شکل‌ها

۶	شکل ۴-۱. تغییرات عرضه و تقاضا پس از وضع مالیات سالیانه خودرو
۷	شکل ۵-۱. انواع دارایی در ادبیات مالیاتی آمریکا
۹	شکل ۵-۲. بالاترین و پایین‌ترین میانگین پرداختی مالیات سالیانه خودرو در بین ایالات
۱۰	شکل ۵-۳. نمایی از Kelley blue book
۱۱	شکل ۵-۴. میزان افزایش جریمه مالیاتی در طی یکسال
۱۱	شکل ۵-۵. خودروی توقیف شده به دلیل عدم پرداخت مالیات
۱۴	شکل ۵-۶. سهم مالیات‌های غیرمستقیم از مجموع درآمدهای مالیاتی سال ۲۰۱۷-۲۰۱۸ (میلیارد پوند)

## فهرست شکل‌ها

۶	جدول ۵-۱. ضریب مالیاتی در سال‌های مختلف پس از تولید در ایالت ماین
۷	جدول ۵-۲. میزان مالیات سالیانه پرداختی خودروها تا سال ۲۰۱۷
۹	جدول ۵-۳. میزان مالیات پرداختی خودروهای با سوخت بنزینی و گازوئیلی پس از سال ۲۰۲۰
۱۰	جدول ۵-۴. میزان مالیات خودروهای سوخت جایگزین پس از سال ۲۰۲۰
۱۱	جدول ۵-۵. میزان مالیات اضافی برای خودروهای بالای ۴۰ هزار پوند تا سال ۲۰۲۰



## مالیات بر دارایی: مالیات سالیانه خودروهای گران قیمت



مالیات بر دارایی، یکی از پایه‌های مالیاتی مهم و مورد استفاده در کشورهای مختلف است که علاوه بر ظرفیت درآمدی بالا و در نتیجه اثرگذاری بر تورم، می‌تواند باعث بهبود عدالت مالیاتی و تقسیم بار مالیاتی در دهک‌های مختلف درآمدی کشور شود. همان‌طور که در ادبیات اقتصادی هم بیان می‌شود نابرابری دارایی در عموم کشورها بیشتر از نابرابری درآمد است. زیرا یکی از منابع درآمدی خانوارها، منابعی است که از دارایی‌های خود کسب می‌کنند و افزایش نابرابری در دارایی در بلندمدت هم می‌تواند نابرابری‌های درآمدی را دو چندان افزایش دهد و افرادی که بهره‌مند از دارایی نیستند، به مرور از نظر درآمدی نیز با مشکلات جدی مواجه می‌شوند که این موضوع در کشورهایی که تورم بالا دارند شدیدتر است. مالیات سالیانه خودرو، یکی از فصل‌های پر استفاده مالیات بر دارایی در جهان است که با همین هدف به صورت سالیانه بر خودروها وضع می‌شود. در کشور ما عوارض سالیانه خودرو که توسط شهرداری‌ها اخذ می‌شود می‌تواند مصداقی از این نوع مالیات باشد. همچنین در سال‌های اخیر اخذ مالیات سالیانه از خودروهای لوکس مالیات دیگری است که همان هدف را دنبال می‌کند و با توجه به شرایط بازار خودرو در کشور، می‌شود از آن جهت مصارف درآمدی و جنبه‌های تنظیمی استفاده کرد. مالیات سالیانه خودرو، خودروهایی با مشخصه‌های خاص از جمله مشخصه‌های قیمتی، وزنی و موتور را متناسب با شرایط و پلکان مشخص شده، مشمول نرخ‌های مالیاتی می‌کند. این پایه مالیاتی می‌تواند مکمل خوبی برای عوارض سالیانه خودرو باشد. چراکه صرفاً بر خودروهای گران قیمت وضع می‌شود و علاوه بر اثر درآمدی برای دولت، آثار تنظیم‌گری و بازتوزیعی مناسبی هم خواهد داشت. اجرای این مالیات سال به سال وضعیت بهتری پیدا کرده و در عملکرد ۸ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۲، حدود ۱۱۰۰ میلیارد تومان از مجموع ۷ هزار میلیارد تومان که برای سال ۱۴۰۲ مصوب شده بود، از این محل برای دولت درآمد حاصل شده است.



## بیان / شرح مسئله

یکی از آسیب‌هایی که کشور از ابتدای انقلاب اسلامی به آن مبتلاست، وابستگی نسبتاً زیاد بودجه به فروش نفت است. با تشدید تحریم‌های بین‌المللی ایران در حوزه صادرات نفت، کشور با کمبود شدید منابع حاصله از این صادرات روبه‌رو شد که نتیجه آن کسری بودجه شدید در چند سال گذشته است. دولت‌ها معمولاً از چند روش، از جمله استقراض از بانک مرکزی، انتشار اوراق و فروش اموال دولتی اقدام به جبران کسری بودجه می‌کنند که همه این اقدامات، عوارض مخربی خواهد داشت که بر پیکره اقتصاد کشور، بیش از پیش ضربه خواهد زد. آنچه که می‌توان به‌عنوان نتیجه غالب این رویکردها دانست، چاپ پول بیشتر، افزایش پایه پولی و در نتیجه آن نقدینگی و تورم است که در چند سال گذشته، روند رو به رشدی داشته است. یکی از مهم‌ترین پیامدهای افزایش نرخ تورم کشور در سال‌های گذشته، افزایش شکاف طبقاتی است. براساس آمار بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ضریب جینی در سال‌های گذشته به‌صورت نگران‌کننده‌ای در حال افزایش بوده و از مقدار ۰,۳۶ در سال ۱۳۹۲ به ۰,۴ در سال ۱۳۹۹ رسیده که نشان از افزایش شکاف طبقاتی در این سال‌هاست. همان‌طور که در ادبیات اقتصادی هم ذکر می‌شود نابرابری دارایی در عموم کشورها بیشتر از نابرابری درآمد است. چراکه یکی از منابع درآمدی خانوارها، منابعی است که به جهت برخی نوسانات اقتصادی همچون افزایش نرخ ارز و نوسانات شدید قیمت به‌علت رشد نرخ تورم، از دارایی‌های خود کسب می‌کنند و افزایش نابرابری در دارایی، در بلندمدت هم می‌تواند نابرابری‌های درآمدی را دوچندان افزایش دهد و افرادی که بهره‌مند از دارایی نیستند به‌مرور از نظر درآمدی نیز با مشکلات جدی مواجه می‌شوند که این موضوع در کشورهایی که تورم بالا دارند شدیدتر است. با وجود اینکه ضریب جینی مربوط به دارایی در کشور منتشر نمی‌شود و اطلاعات آن در دسترس نیست، اما پیش‌بینی می‌شود این ضریب بالاتر از ضریب جینی درآمدی باشد و در سال‌های اخیر و به‌دلیل تورم‌های بالای دارایی‌ها، این نابرابری به‌شدت تشدید شده باشد.

## نقطه‌نظرات / یافته‌های کلیدی

با نگاهی به سیستم‌های اقتصادی کشورهای موفق اقتصادی دنیا، مشخص می‌شود که در کشورهای توسعه‌یافته، آن چیزی که سال‌هاست به‌عنوان منبع اصلی درآمدی مورد استفاده قرار می‌گیرد، درآمدهای مالیاتی است. مالیات، علاوه بر ظرفیت بالقوه درآمدی که دارد، می‌تواند در توزیع عادلانه ثروت در جامعه نیز مؤثر باشد. مرکز همکاری‌ها و توسعه اقتصادی (OECD)، در گزارشی در سال ۲۰۱۸ به بررسی تأثیر مالیات بر ضریب جینی پرداخته و در آن تأثیرات قابل توجه سیستم مالیاتی و مالیات‌های هدفمند بر ضریب جینی مشخص شده است. در نتیجه پایه مالیاتی در سیستم مالیاتی ایران نیاز است، علاوه بر ظرفیت درآمدی بالا، معضلات اقتصادی همچون تورم و شکاف طبقاتی را نیز کاهش دهد و از طرفی باعث بهبود عدالت مالیاتی و تقسیم بار مالیاتی در دهک‌های مختلف درآمدی کشور شود. مالیات بر دارایی، گزینه‌ای است که می‌توان برای رفع معضلات بیان‌شده از آن استفاده کرد. مالیات سالیانه خودرو، یکی از فصل‌های پراستفاده مالیات بر دارایی در جهان است. در کشور ما نیز عوارض سالیانه خودرو که توسط شهرداری‌ها اخذ می‌شود، می‌تواند مصداقی از این نوع مالیات باشد. در سال‌های اخیر اخذ مالیات سالیانه از خودروهای لوکس به آن افزوده شده است و با توجه به شرایط بازار خودرو در کشور، می‌شود از آن جهت مصارف درآمدی و جنبه‌های تنظیمی استفاده کرد. مالیات سالیانه خودرو، خودروهایی با مشخصه‌های خاص از جمله مشخصه‌های قیمتی، وزنی و موتوری را متناسب با شرایط و پلکان مشخص شده، مشمول نرخ‌های مالیاتی می‌کند.

## پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

با وجود اینکه عوارض سالیانه خودرو در قوانین مالیاتی کشور پیش‌بینی شده، به‌منظور عادلانه‌تر شدن این پایه مالیاتی و اثربخش‌تر شدن آن، مالیات بر خودروهای لوکس چند سالی است که در قوانین بودجه سالیانه در کشور مطرح می‌شود. این پایه مالیاتی می‌تواند مکمل خوبی برای عوارض سالیانه خودرو باشد. چراکه صرفاً بر خودروهای گران‌قیمت وضع می‌شود و علاوه بر اثر درآمدی برای دولت، آثار تنظیم‌گری و بازتوزیعی مناسبی هم خواهد داشت. پیش‌بینی این است که با وضع این پایه مالیاتی و افزایش نرخ مؤثر آن برای خودروهای گران‌قیمت، به‌دلیل ایجاد هزینه و استهلاک جهت نگهداری خودروهای با قیمت بالا و همچنین مصارف سوداگری و انبارداری، تقاضای سرمایه‌ای خودرو در کشور کم شده و میزان عرضه در بازار مقداری با افزایش روبه‌رو شود که درنهایت این اتفاقات منجر به کاهش قیمت در بازار خودرو کشور خواهد شد. از طرفی طبق آمار پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان، نیمی از جمعیت کشور محروم از داشتن حتی یک خودرو هستند که با توجه به اینکه کمتر از ۵ درصد خودروهای کشور مشمول این پایه مالیاتی می‌شوند، درواقع حدود ۲ درصد خانوارهای کشور مشمول این پایه مالیاتی خواهند شد که نشان از هدفمندی آن دارد.

هدف این گزارش معرفی مالیات سالیانه خودرو به‌عنوان فصلی از مالیات بر دارایی است که در قوانین بودجه سال‌های ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۲ نیز به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و در کنار عوارض سالیانه خودرو، قرار است از خودروهای گران‌قیمت مالیات مضاعفی گرفته شود. در این گزارش پیشینه مالیات سالیانه خودرو در ایران و تجربه کشورهای آمریکا و انگلیس مورد بررسی قرار خواهد گرفت. تبیین آثار درآمدی و تنظیمی این پایه مالیاتی یکی دیگر از سرفصل‌هایی است که به‌جهت برآورد کارایی مالیات سالیانه خودرو در این گزارش به آن پرداخته شده است.

### ۱. مقدمه



وجود کسری بودجه قابل توجه در سال‌های اخیر، یکی از مواردی است که کشور را مورد آسیب‌های اقتصادی و اجتماعی فراوانی قرار داده است. در این سال‌ها همواره راه‌حلهایی برای جبران کسری بودجه‌ای که یکی از عوامل اصلی آن وابستگی زیاد به فروش نفت است ارائه شده؛ این روش‌ها، اما معمولاً به افزایش پایه پولی و تورم منجر شده‌اند. لذا نیاز است تا از منابعی استفاده شود که عوارض جانبی دیگری برای اقتصاد نداشته باشد. درآمدهای مالیاتی شاید مناسب‌ترین محل جهت جبران کسری بودجه و جلوگیری از افزایش پایه پولی ناشی از دیگر راه‌های جبران کسری بودجه باشند. از طرفی با توجه به نوسانات ارزی چند سال گذشته، بازارهایی همچون بازار خودرو، دچار نوسانات شدید قیمت و ایجاد فضای سفته‌بازی در آن شده‌اند که لزوم ایجاد رویکردهای تنظیمی در بازار خودرو را نیز بیش از پیش نشان می‌دهد. هدف این گزارش معرفی مالیات سالیانه خودرو به‌عنوان فصلی از مالیات بر دارایی است که در بند «س» تبصره «۶» بودجه سال ۱۴۰۲ نیز به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و در کنار عوارض سالیانه خودرو، قرار است از خودروهای گران‌قیمت مالیات مضاعفی گرفته شود. در این گزارش، پیشینه مالیات سالیانه خودرو در ایران و تجربه کشورهای آمریکا و انگلیس مورد بررسی قرار خواهد گرفت. تبیین آثار درآمدی و تنظیمی این پایه مالیاتی یکی دیگر از سرفصل‌هایی است که به‌جهت برآورد کارایی مالیات سالیانه خودرو در این گزارش به آن پرداخته شده است.

یکی از چالش‌های اساسی در طرح‌ریزی پایه‌های مالیاتی، سازوکار اجرایی آن است. در این گزارش، ضمن بررسی ضرورت‌های اجرایی و لازم جهت کارایی کامل این پایه مالیاتی، مکانیسم اجرایی مالیات سالیانه خودرو نیز مشخص شده است.

بخش پایانی گزارش به جمع‌بندی و نتیجه‌گیری اختصاص یافته است. پیوست گزارش حاضر نیز به بررسی جدول نرخ‌های مالیات سالیانه خودرو در ایالات متحده اختصاص دارد.

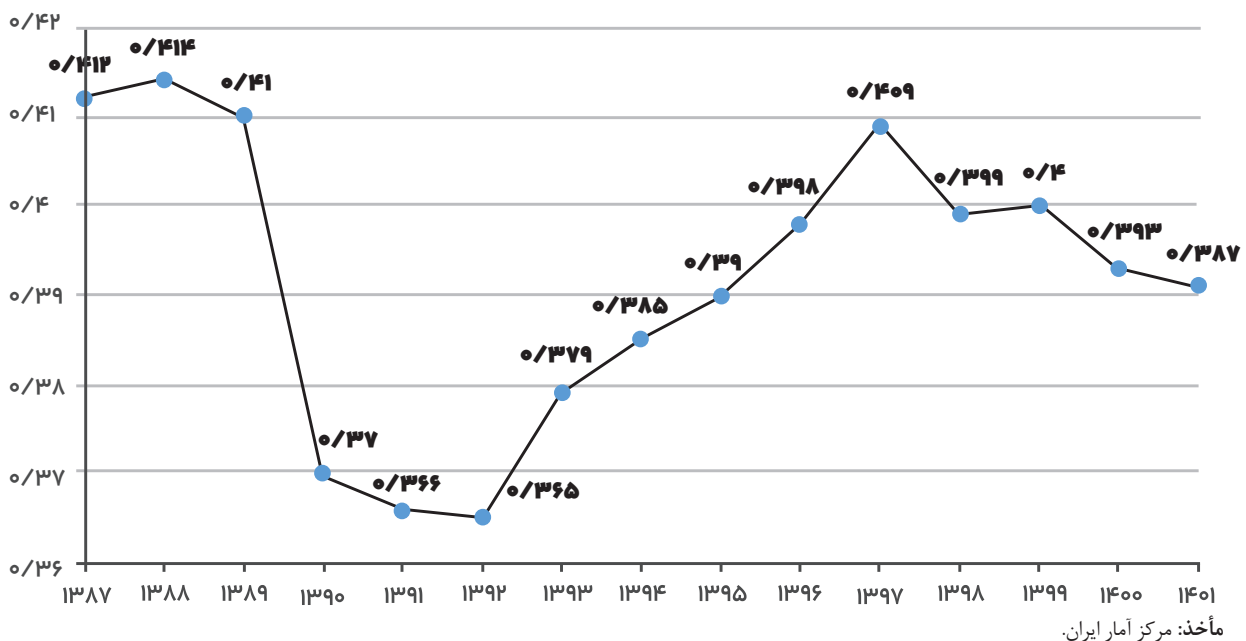
## ۲. مالیات بر ثروت

اختلاف درآمدی بین افراد جامعه کاملاً یک امر طبیعی است و از آنجاکه افراد با درآمدهای بالاتر توانایی بیشتری در پس انداز دارند، امکان سرمایه گذاری بیشتر و در نهایت امکان ایجاد ثروت و دارایی بیشتری خواهند داشت و از آنجاکه دارایی و ثروت، به روش خود تقویتی عمل می کند، نابرابری و شکاف ثروت در جامعه روز به روز افزایش می یابد و این شکاف به مراتب قوی تر و بزرگ تر از شکاف و نابرابری درآمدی بروز می نماید. این وضعیت در کشورهای دارای سیستم مالیاتی پیشرفته، فرار مالیاتی ناچیز و اقتصاد زیرزمینی کوچک نیز بروز کرده و می کند.

توماس پیکتی، اقتصاددان فرانسوی در کتاب «سرمایه در قرن بیست و یکم» با تمرکز بر توزیع ثروت و درآمد در دهه های اخیر در کشورهای صنعتی، استدلال می کند که نرخ بازگشت سرمایه در کشورهای توسعه یافته بیش از نرخ رشد اقتصادی است و این امر باعث نابرابری در دارایی و ثروت می شود [۱] که مسلماً این نظریه در کشورهای در حال توسعه با ویژگی های خاص خود از جمله تورم های مزمن، فرار مالیاتی، اقتصاد زیرزمینی گسترده و دیگر معضلات این چنینی، شدیدتر عمل کرده و موجب ضعیف تر شدن اقشار متوسط و ضعیف جامعه و سوق دادن افراد بیشتری به سمت پایین تر رفتن از زیر خط فقر می شود و به عبارتی شکاف ثروتی و طبقاتی را روز به روز گسترده تر می کند که لزوم علاج این مشکل را بیش از پیش نشان می دهد.

موضوع مالیات بر دارایی که در ادبیات اقتصادی به عنوان مالیات بر دارایی، سرمایه و یا مالیات بر پس انداز مطرح می شود، پس از بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۸ که در نتیجه آن ضریب جینی در کشورهای صنعتی از ۰,۲۹ به ۰,۳۲ افزایش یافت، به عنوان ابزاری جهت افزایش کارایی سیستم های مالیاتی و کاهش شکاف ثروت در جوامع صنعتی مورد توجه اقتصاددانان و دولت ها قرار گرفت، در حالی که در ایران این اتفاق به نحو کارشناسی شده ای بررسی و برطرف نشد و در حال حاضر نیز شکاف طبقاتی به عنوان یکی از معضلات اقتصادی کشور به حساب می آید.

نمودار ۱. ضریب جینی ایران از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۴۰۱



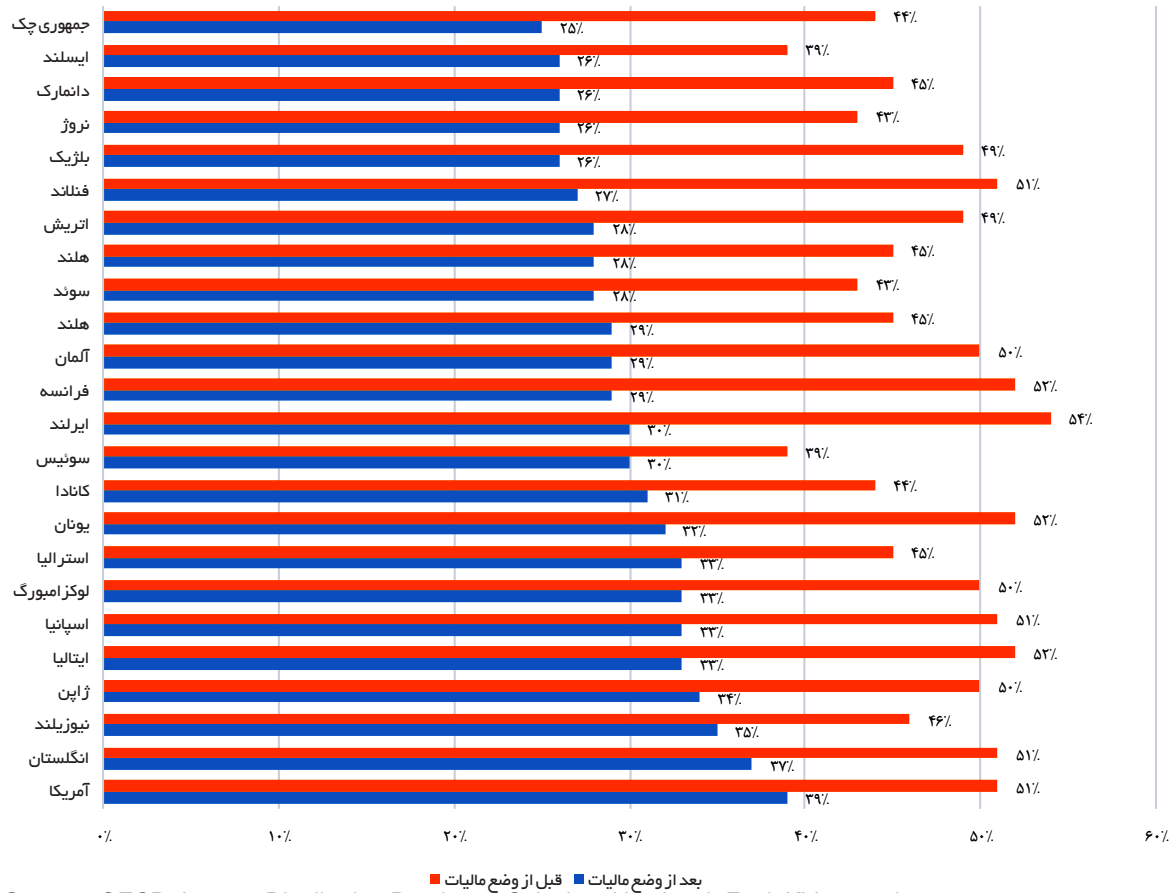
تجارب کشورهای پیشرفته صنعتی، به‌رغم وجود سیستم‌های مالیاتی پیشرفته، فرار ناچیز مالیاتی، اقتصاد زیرزمینی کوچک و تورم ناچیز نشان می‌دهد که سیستم مالیات بر درآمد به‌تنهایی امکان ایجاد عدالت مالیاتی و کاهش نابرابری را ندارد و سیستمی ناکاراست.<sup>۱</sup> این کشورها، در نهایت برای حل این معضل اقتصادی، اقدام به طراحی مالیات بر ثروت، دارایی، پس‌انداز و کالاهای لوکس کردند. مطابق گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD)، کارایی سیستم مالیاتی در این کشورها زیر سؤال رفته و برای افزایش کارایی سیستم مالیاتی، وضع مالیات بر دارایی و ثروت افراد یک اقدام کاملاً ضروری بوده است.<sup>۲</sup> همان‌طور که در گزارش OECD بیان شده، امکان اعمال یک فرمول و نسخه واحد برای تمامی کشورهای صنعتی در مورد وضع مالیات بر ثروت وجود ندارد و طبیعتاً امکان اعمال حتی نسخه عمومی آنها در مورد کشورهای در حال توسعه، مخصوصاً کشورهایی با وضعیت خاص تحریمی همچون ایران وجود ندارد. ۳۵ کشور صنعتی عضو OECD و نیز ۵ کشور شریک اصلی تجاری این گروه یعنی آرژانتین، کلمبیا، بلغارستان، لیتوانی و آفریقای جنوبی یعنی در مجموع ۴۰ کشور موضوع مطالعه صورت گرفته این سازمان است که هر کدام از این کشورها مطابق با شرایط خود، موارد متعددی را به‌عنوان مالیات بر ثروت، دارایی و پس‌انداز اجرا کرده‌اند. طبق این گزارش، بیشترین موارد مشترک اعمال شده در این کشورها عبارتند از:

- مالیات بر املاک مسکونی (اجاره‌ای و غیراجاره‌ای، به‌صورت تراکمی و بدون توجه به ارزش آنها)،
- مالیات بر خودروهای لوکس،
- مالیات بر اوراق قرضه دولتی و خصوصی،
- مالیات بر سپرده‌های بانکی از یک مبلغ مشخصی به بالا،
- مالیات بر سود سهام تقسیم‌نشده،
- مالیات بر دارایی افراد در قالب سهام شرکت‌ها، سرمایه‌گذاری‌ها در صندوق‌های بازنشستگی و...
- مالیات بر سرمایه‌گذاری جمعی افراد بر روی وسایل نقلیه (مدیریت این سرمایه‌گذاری‌ها معمولاً برعهده بانک‌ها و مؤسسات مالی است). همان‌طور که بیان شد، حتی در کشورهای پیشرفته، مالیات بر ثروت و دارایی به‌عنوان عامل مهم و اساسی در تکمیل و کارا کردن سیستم مالیاتی مطرح است و سهم قابل توجهی از درآمدهای مالیاتی و GDP را به‌خود اختصاص داده است که می‌توان به سهم ۴ درصدی آن از GDP در لوکزامبورگ، سهم ۳٫۹ درصدی در انگلستان و سهم ۳٫۸ درصدی مالیات بر دارایی از کل GDP در کانادا اشاره کرد.

بنابراین وجود این عامل در اقتصادهایی دارای تورم مزمن، اقتصادهای زیرزمینی و فرار مالیاتی (همچون ایران) و متناسب با زیست بوم اقتصادی کشور، بسیار اثرگذار به‌نظر می‌رسد. نمودار زیر تأثیر وضع مالیات‌های هدفمند مطرح شده بر ضریب جینی در برخی کشورهای توسعه‌یافته جهان است که اثرگذاری مثبت این نوع مالیات‌ها بر شکاف طبقاتی را بیان می‌کند:

1. OECD Tax Policy Studies(2018), Taxation Household  
2. Ibid.

### نمودار ۲. ضریب جینی، قبل و پس از وضع مالیات



Source: OECD. Income Distribution Database. Calculated by Jacob Funk Kirkegaard.

### ۳. پیشینه مالیات سالیانه خودرو در کشور

پیشینه وضع قوانین مالیات بر دارایی در ایران به تاریخ ۳/۱۲/۱۳۶۶ برمی گردد. در این تاریخ قوانین مالیات بر دارایی در قالب باب دوم مالیات‌های مستقیم و در پنج فصل در کشور وضع شد؛ مالیات سالیانه املاک (۷ ماده)، مالیات بر مستغلات مسکونی خالی (۲ ماده)، مالیات بر اراضی بایر (۵ ماده)، مالیات بر ارث (۲۷ ماده) و مالیات بر تمیر (۸ ماده). اما این قوانین، در تاریخ ۲۷/۱۱/۱۳۸۰ دستخوش تغییرات اساسی شد و فصل‌های مالیات سالیانه املاک، مالیات بر مستغلات مسکونی خالی و مالیات بر اراضی بایر به صورت کلی و تعدادی از مواد قانونی فصل‌های مالیات بر ارث و تمیر حذف شد. همان‌طور که مشاهده می‌شود، تاکنون قانونی بر پایه مالیات بر دارایی ناظر بر خودرو در کشور وضع نشده است. آن چیزی که در حال حاضر به عنوان مالیات بر خودروهای سواری و وانت دو کابین در کشور اخذ می‌شود، مواد (۴۲ و ۴۳) قانون مالیات بر ارزش افزوده (مالیات نقل و انتقال و عوارض)<sup>۱</sup> است.

براساس ماده (۴۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده: نقل و انتقال انواع خودرو و موتورسیکلت، به استثنای ماشین‌های راه‌سازی، کارگاهی، معدنی، کشاورزی و شناورها، مشمول مالیات نقل و انتقال به شرح ذیل می‌باشند:

۱. در قانون جدید مصوب سال ۱۴۰۰ به مواد (۲۹ و ۳۰) انتقال یافته است.

«تولید داخل به میزان یک درصد (۱٪) و وارداتی دو درصد (۲٪) به مأخذ مذکور در تبصره «۱» ماده (۲۸) این قانون برای سال تولید. مأخذ محاسبه مالیات موضوع این ماده تا ۶ سال پس از سال تولید، سالیانه ده درصد (۱۰٪) همان مأخذ کاهش می‌یابد و برای سال‌های ششم به بعد، چهل درصد (۴۰٪) مأخذ یاد شده است.»

طبق این قانون در زمان انجام نقل و انتقال وسائط نقلیه ذکر شده در متن قانون، به میزان ۱٪ از قیمت فروش کارخانه برای خودروهای داخلی و یا ۲٪ از مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی خودروها مالیات اخذ می‌شود. متن ماده (۴۳) قانون مالیات بر ارزش افزوده نیز به این شرح می‌باشد:

«وسائط نقلیه تولید داخل معادل یک در هزار قیمت فروش کارخانه و وسائط نقلیه وارداتی معادل یک و نیم در هزار مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی مشمول عوارض سالیانه می‌شوند.»

علاوه بر قوانین موجود، در بند «ت» تبصره «۶» بودجه سال ۱۳۹۹ نیز به موضوع مالیات سالیانه خودرو به این نحو اشاره شده است: «انواع خودروهای سواری و وانت دو کابین دارای شماره انتظامی شخصی، با ارزش هفت میلیارد ریال (۷.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) و بیشتر براساس ارزش روز خودرو با نرخ دودهم درصد (۰.۲٪) مشمول مالیات می‌شود.»

همچنین براساس ماده (۴۶) قانون مالیات بر ارزش افزوده، اختلاف و استنکاف از پرداخت وجوه دریافتی موضوع بندهای «الف و ب» ماده (۴۳) این قانون که توسط شهرداری‌ها وصول می‌گردد، مشمول احکام ماده (۷۷) قانون اداره شهرداری‌ها خواهد بود؛ همچنین پرداخت مالیات و عوارض موضوع ماده (۴۳) این قانون پس از موعد مقرر موجب تعلق جریمه‌ای معادل دو درصد (۲٪) به ازای هر ماه نسبت به مدت تأخیر خواهد بود.

علاوه بر مواد ذکر شده قانون مالیات بر ارزش افزوده و قانون بودجه سال ۱۳۹۹، در قوانین بودجه سال‌های ۱۴۰۰، ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ نیز این بند به نحوی گنجانده شده است. ذیل بند «س» تبصره «۶» قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور، انواع خودروی سواری و وانت دو اتاق (کابین) دارای شماره انتظامی شخصی در اختیار مالکان اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی که قیمت روز خودروی آنها بیش از سی میلیارد (۳۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال است نسبت به مازاد بر این مبلغ مشمول مالیات سالیانه خودرو به نرخ یک درصد (۱٪) می‌گردند که البته براساس آمار سازمان امور مالیاتی، تاکنون تنها حدود ۶ درصد آنکه معادل ۱,۲۸۴ میلیارد ریال می‌باشد از مجموع ۲۰,۲۹۷ میلیارد ریال مالیات وضع شده بر ۳۷۰,۱۱۳ خودروی شناسایی شده، اخذ گردیده است که نشان از عدم اجرای کامل این پایه مالیاتی است. مالیات سالیانه خودرو در بودجه‌های سنواتی سال‌های قبل نیز وجود داشت که البته بعضاً نرخ آن پلکانی و یا متفاوت بود.

ویژگی مشترک مواد (۴۲ و ۴۳) قانون مالیات بر ارزش افزوده، دریافت مالیات در هنگام نقل و انتقال‌های رسمی و ثبت شده در دفاتر اسناد رسمی و مبنای قیمت‌گذاری خودروها براساس لیست منتشر شده از سوی معاونت حقوقی و فنی سازمان امور مالیاتی می‌باشد که در قوانین بودجه سنواتی نیز بر همین مبنا قیمت‌گذاری را انجام می‌دهد؛ این موضوع از چند جهت قابل بررسی است:

■ **اولاً** اینکه، از این جهت که زمان اخذ مالیات، در زمان نقل و انتقال رسمی است، نمی‌توان مقدار درآمد مالیاتی ثابتی را برای این مواد مالیاتی در نظر گرفت به این علت که در برهه‌های مختلف و با توجه به شرایط اقتصادی، میزان معاملات خودرو و همچنین قیمت خودروها متفاوت است و از این جهت تخمین دقیق درآمد مالیاتی در آن سال برای دولت را تا حدودی سخت می‌کند.

■ **ثانیاً** اینکه، سیستم نقل و انتقال در کشور ما، در حال حاضر تا حدود زیادی مبنی بر اسناد عادی است که بدین جهت تعداد

قابل توجهی از معاملات روزانه کشور در دفاتر اسناد رسمی کشور ثبت نمی‌شود و میزان مالیات دریافتی کاهش می‌یابد و یا در زمانی مالیات اخذ می‌شود که به دلیل افزایش استهلاک در طی زمان، خودرو مشمول نرخ پایین‌تری خواهد شد.

■ **ثالثاً**، طبق قانون، مبنای پرداخت مالیات خودروها، قیمت فروش کارخانه برای خودروهای داخلی و مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی برای خودروهای خارجی براساس لیست تهیه شده توسط معاونت حقوقی و فنی سازمان امور مالیاتی می‌باشد که در دی‌ماه هر سال جهت اجرای قوانین در سال بعد منتشر می‌شود. با نگاهی به این لیست مشخص می‌شود که قیمت‌های ذکر شده با قیمت‌های واقعی خودروها در بازار اختلاف چشمگیری دارد.

از دیگر نکاتی که در رابطه با این لیست قابل توجه است، مبنای قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی است که بر پایه سال ورود خودرو به ایران است؛ به این معنا که برای مثال یک خودروی آئودی که ۱۰ سال پیش وارد کشور شده، مالیات کمتری نسبت به یک خودرو پژو پارس و یا سمند تولید امسال در داخل می‌پردازد، که به دلیل قیمت‌گذاری براساس سال تولید خودروهای خارجی و ورود آن به ایران است. این ایراد بر بندهای مذکور در قوانین بودجه سنواتی نیز وارد است که نیاز به ویرایش و به‌روزرسانی دقیق‌تر این لیست دارد.

## ۴. آثار اقتصادی و توزیعی مالیات سالیانه خودرو

شکاف طبقاتی و ایجاد تعادل پایدار در میزان عرضه و تقاضا در بازار کشور و افزایش درآمدهای مالیاتی دولت با روش عادلانه از اصلی‌ترین دلایل طرح مالیات سالیانه خودرو است که در ادامه به بررسی اثر این پایه مالیاتی بر پارامترهای بیان شده خواهیم پرداخت:

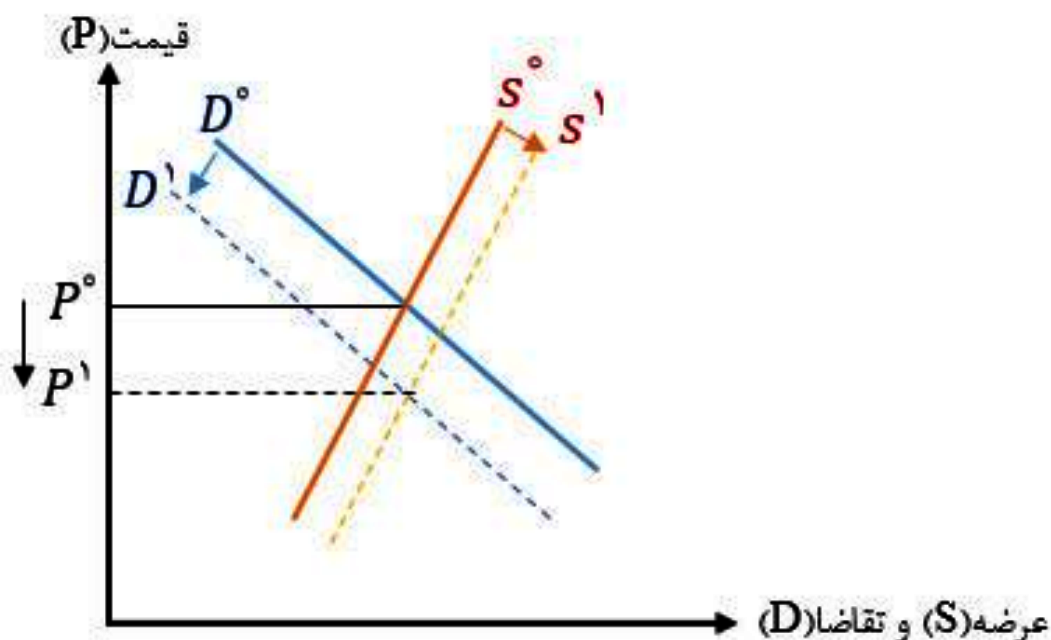
### ۴-۱. تنظیم بازار

یکی از موضوعاتی که در رابطه با مالیات سالیانه خودرو بسیار اهمیت دارد، نقش این پایه مالیاتی بر مقدار عرضه و تقاضا در بازار است. امروزه در کشور، شاهد افزایش روزافزون قیمت خودرو هستیم؛ معمولاً یکی از علت‌های گرانی یک محصول تولید کم و یا تقاضای زیاد از حد است که در رابطه با بازار خودرو هر دو این دلایل را شاهد هستیم؛ یعنی از طرفی به دلیل ممنوعیت واردات و کم بودن سرعت تولید خودروهای داخل و از طرف دیگر تقاضای ناشی از رشد جمعیت، باعث شده عرضه بازار پاسخ‌گوی میزان تقاضا نباشد. تقاضا در بازار کشور در دو وجه عمده وجود دارد: تقاضای مصرفی و تقاضای سوداگری و سفته‌بازی. تقاضای مصرفی همان تقاضایی است که توسط افراد جهت استفاده شخصی از وسایل نقلیه وجود دارد و تقاضای سوداگری آن نوع تقاضایی است که هدف شخص از آن، نه صرفاً استفاده مصرفی از دارایی، که خرید به جهت حفظ ارزش پول و یا فروش با قیمت بیشتر به قصد کسب سود و دلالتی است. آن تقاضایی که تعادل بازار را بهم می‌زند و باعث اضافه تقاضا و به تبع آن افزایش قیمت‌ها می‌شود، تقاضای سوداگری است که چند سالی است به جهت نوسانات نسبتاً شدید قیمتی در بازار خودرو و دیگر بازارهای غیرمولد همچون ارز و طلا شدت گرفته است و مشاهده می‌شود که بعضاً افرادی اقدام به کلکسیون‌داری می‌کنند و به سبب نبود هیچ‌گونه استهلاکی، نگرانی از بابت نگهداری چندین خودرو بیش از نیاز خود ندارند. یکی دیگر از ابتهانات کنونی کشور در بخش خودرو، خرید و انبار کردن خودروها با هدف احتکار است؛ یعنی افرادی با شرکت در پیش‌فروش‌ها اقدام به خرید چند ۱۰ و یا چند ۱۰۰ خودرو می‌کنند و یا در همان روز تحویل خودرو را با چند ۱۰ درصد سود در بازار آزاد می‌فروشند و یا خودروها را در انبار نگهداری کرده و چندین ماه بعد با سود چند صد درصدی روانه بازار می‌کنند و به عبارتی اقدام به سوداگری می‌کنند. به همین جهت لازم است که همچون برخی کشورهای دارای این

پایه مالیاتی، که مؤدی مکلف است حتی در صورت یک‌ماه استفاده از خودرو، سهم خود رو از مالیات سالیانه پرداخت کند، سازوکاری ایجاد شود که با ایجاد هزینه برای مصارف سوداگری و کلکسیون‌داری، از طرفی موجب افزایش عرضه خودروهای دست دوم و از طرفی کاهش تقاضای سوداگری در بازار شود و تا حدودی بازار را تعدیل کند؛ به‌دلیل آنکه تولید خودرو در بازار به‌دلیل محدودیت سرمایه، تکنولوژی و هزینه‌های بالا تقریباً ثابت است و قطعاً پاسخ‌گوی نیاز بازار نیست، البته باید توجه داشت که این هدف با وضع مالیات بر عایدی سرمایه به شکل بهینه‌تری اتفاق خواهد افتاد، اما مالیات سالیانه نیز در این امر مؤثر خواهد بود.

مالیات سالیانه بر مجموع ارزش خودروها، سازوکاری است که پیش‌بینی می‌شود تغییرات قابل‌قبولی در روند موجود ایجاد کند و موجب افزایش عرضه خودروهای دست دوم در این بازار شود و میزان عرضه را از سطح  $S^0$  تا سطح  $S^1$  به سمت راست منتقل می‌کند. با وضع مالیات بر ارزش مجموع خودرو، نه‌تنها برای افرادی که خودروهای لوکس نگهداری می‌کنند، بلکه برای افرادی که چند ۱۰ خودروی غیرلوکس نگهداری می‌کنند، نیز هزینه ایجاد خواهد شد و صرفه نگهداری بلندمدت آن را از بین خواهد برد و به‌عبارت‌دیگر تقاضای سوداگری خودرو کاهش خواهد یافت که همان‌طور که در شکل زیر مشخص شده، میزان تقاضا از سطح  $D^0$  به سطح  $D^1$  منتقل شده است. با کاهش تقاضای سرمایه‌ای، از طرفی مقداری از تقاضای جدید کاهش خواهد یافت و از طرفی افرادی که تاکنون اقدام به انبار کردن خودرو کرده‌اند، ناچار به فروش و عرضه خودرو به بازار خواهند شد که در هر دو صورت به کاهش قیمت‌ها کمک خواهد کرد. براین‌د افزایش عرضه و کاهش تقاضا طبق شکل زیر، کاهش قیمت از مقدار  $P^0$  به مقدار  $P^1$  است که البته همان‌طور که اشاره شد این تغییرات، بیشتر ناظر بر بازار خودروهای دست دوم می‌باشد.

شکل ۱. تغییرات عرضه و تقاضا پس از وضع مالیات سالیانه خودرو



## ۲-۴. کاهش شکاف طبقاتی

همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد وضع مالیات فقط برای تأمین هزینه خدمات دولتی نیست، بلکه ممکن است بدون اینکه بر مجموع عواید مالیاتی دولت افزوده شود، دولت از طریق تغییر سیستم و نرخ‌های مالیاتی موجبات انتقال قدرت خرید از یک طبقه به طبقات دیگر جامعه را فراهم کند. بدین ترتیب می‌توان به‌وضوح مشاهده کرد که سیاست مالی نقش چشمگیری در توزیع درآمد، همسان کردن طبقات جامعه و برقراری عدالت اجتماعی ایفا می‌کند، اما زمانی می‌توان از عدالت مالیاتی سخن گفت که هر فرد کشور براساس درآمدهایی که دارند مالیاتی متناسب پرداخت کنند. امروزه در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته جهان، دهک‌های اول جامعه به‌عنوان مؤدی ان اصلی مالیات هستند و دهک‌های پایین نقش بسیار کمی در درآمدهای مالیاتی دارند. در کشوری همچون آمریکا که مهد سرمایه‌داری در جهان است، دو دهک پایین درآمدی ۷ درصد مالیات و دو دهک ثروتمند درآمدی ۷۰ درصد مالیات کشور را پرداخت می‌کنند.<sup>۱</sup> در صورتی که در ایران، بار اصلی مالیات بر دوش دهک درآمدی پایین کشور است و براساس آمارها حدود ۲۰ درصد از صاحبان فعالیت‌های اقتصادی کشور اقدام به فرار مالیاتی می‌کنند،<sup>۲</sup> در واقع دهک‌های پایین جامعه با وجود فشارهای معیشتی ملزم به پرداخت مالیات است، ولی اقشار پردرآمد جامعه از این امر تا حد زیادی معاف هستند.

این درحالی است که به‌دلیل درصد بالای تورم در چند سال گذشته، هر روز از ثروت اقشار متوسط و ضعیف کاسته و به ثروت ثروتمندان افزوده می‌شود و به‌عبارتی هر روز شکاف طبقاتی و ضریب جینی افزایش پیدا می‌کند. مالیات بردارایی می‌تواند به‌عنوان اهرمی جهت متعادل کردن این موازنه، با دریافت مالیات سالیانه خودروهای لوکس، از فشار مالیاتی دهک‌های پایین‌تر بکاهد و مالیات اخذ شده را جهت رفاه حال عموم جامعه مورد استفاده قرار دهد.

طبق داده‌های پایگاه اطلاعات رفاه ایرانیان، در آذرماه سال ۱۳۹۸، نیمی از خانوارهای کشور هیچ خودرویی ندارند و ارزش خودروهای حدود ۸.۵ میلیون خانوار کمتر از ۵۰ میلیون تومان است.<sup>۳</sup> با برآورد تعداد خودروهای مشمول مالیات سالیانه خودرو و اتخاذ نرخ‌های معمول این پایه مالیاتی، حدود ۲۰ درصد از خودروهای کشور مورد اصابت این نوع مالیات قرار خواهند گرفت؛ ۲۰ درصد از ۵۰ درصد خانواری که حداقل یک خودرو دارند. به‌عبارتی مالیات سالیانه خودرو مجموعاً حدود ۱۰ درصد از خانوارهای جامعه را مشمول خواهد کرد که نشان از عدم وجود فشار بر اقشار متوسط و ضعیف جامعه و اخذ مالیات از اقشار پردرآمد جامعه و هدفمندی این پایه مالیاتی دارد. با این تفاسیر پیش‌بینی می‌شود که مقداری از صدمات اجتماعی وارده بر جامعه، از طریق مالیات سالیانه خودرو مرتفع و با اخذ این مالیات نیاز به فشار مالیاتی بیشتر بر اقشار متوسط و ضعیف نیز برطرف شود و جمعیت قابل توجهی از جامعه از منافع این پایه مالیاتی بهره‌مند شوند. همچنین با اخذ این مالیات، نسبت مالیات پرداختی توسط دهک دهم جامعه نیز متعادل‌تر و عادلانه‌تر خواهد شد.

1. Institute on Taxation and Economic Policy (ITEP) Tax Model, April 2019

۲. علی عسکری، گروه اقتصاد، ۱۳۹۱. [www.irna.ir/news/80326701](http://www.irna.ir/news/80326701)

۳. احمد میدری، اخبار خودرو، ۱۳۹۸ <https://b2n.ir/929784>

## ۵. تجربیات سایر کشورها



برای آشنایی بیشتر با سازوکار مالیات سالیانه خودرو در دیگر کشورهای جهان، در ادامه به بررسی این پایه مالیاتی در کشورهای آمریکا و انگلیس به‌عنوان کشورهای با پوشش مالیاتی بالا خواهیم پرداخت:

### ۵-۱. ایالات متحده آمریکا

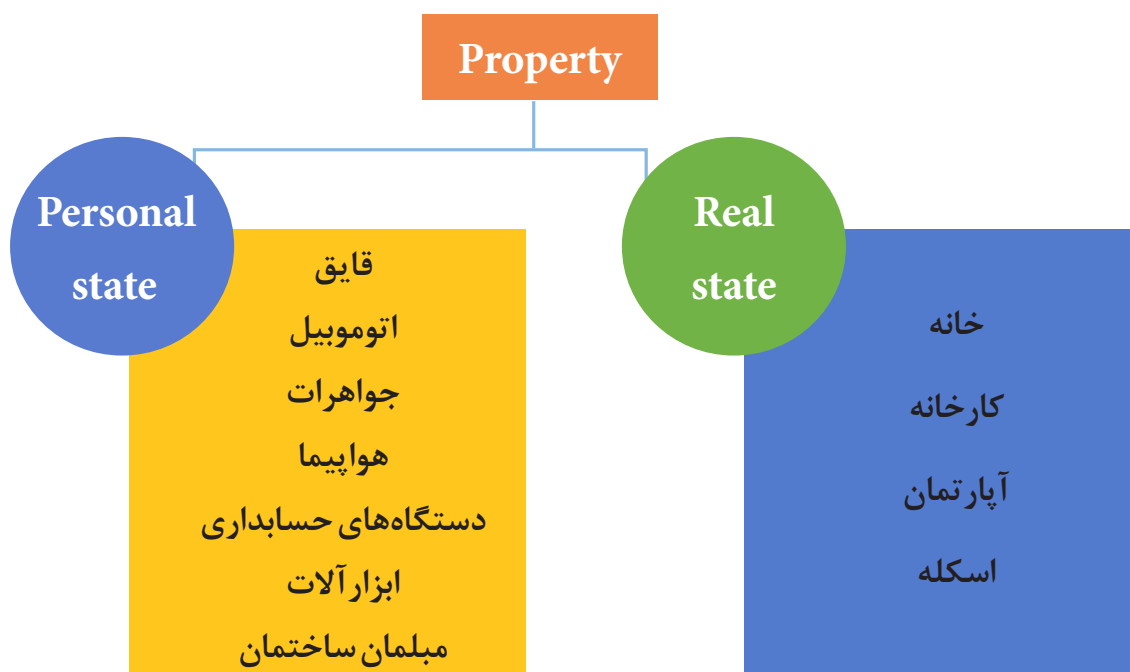
#### انواع مالیات در آمریکا

مالیات‌ها در آمریکا از جنبه‌های مختلف دسته‌بندی و در تقسیم‌بندی‌های مختلف قرار می‌گیرند. در این بخش، اما مالیات سالیانه خودرو به‌عنوان یکی از فصل‌های مالیات بر دارایی مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

#### مالیات بر دارایی (Property tax)

مالیات بر دارایی نوعی از مالیات است که با هدف جلوگیری از انباشت سرمایه‌های غیرمولد و کاهش فاصله طبقاتی، به هرگونه وجهی از پس‌اندازها و ثروت‌های غیرمولد وضع می‌شود. این پایه مالیاتی، سال‌هاست که به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین پایه‌های مالیاتی در ایالات متحده مورد استفاده قرار گرفته و منبع اصلی درآمدی برای دولت‌های محلی به‌شمار می‌رود. به‌طور کلی دارایی‌ها، در فرهنگ مالیاتی آمریکا، به دو بخش **Real State** و **Personal State** تقسیم می‌شوند. معمول‌ترین شکل مالیات بر دارایی، مالیات بر املاک نظیر خانه و زمین است؛ اما گاهی اوقات انواع دیگری از دارایی‌های گران‌قیمت همچون خودرو و جواهرات نیز مشمول این مالیات می‌شوند.

شکل ۲. انواع دارایی در ادبیات مالیاتی آمریکا



مأخذ: مرکز اداره بودجه کنگره آمریکا، CBO.

در ادامه به بررسی مالیات سالیانه خودرو به عنوان بخشی از دارایی های شخصی پرداخته می شود:

## مالیات سالیانه خودرو

هر شخص خریدار خودرو در ایالات متحده، فارغ از نو یا دست دوم بودن آن باید سالیانه هزینه هایی همچون هزینه ثبت خودرو، بیمه حق وام و موارد این چینی را متقبل شود. یکی دیگر از هزینه هایی که صاحبان خودرو باید سالیانه پرداخت کنند، انواع مالیات هاست. دو نوع مالیات ناظر به وسایل نقلیه در ایالات متحده وجود دارد: مالیات بر فروش (Sales Tax) و مالیات سالیانه خودرو. مالیات بر فروش مالیاتی است که در اکثر قریب به اتفاق ایالت ها در هنگام خرید خودرو اخذ می شود و نرخ میانگین آن ۰,۳٪ است. مالیات سالیانه خودرو به عنوان فصلی از مالیات بر دارایی، اما برخلاف مالیات بر فروش، در ۲۳ ایالت آمریکا وضع نمی شود.

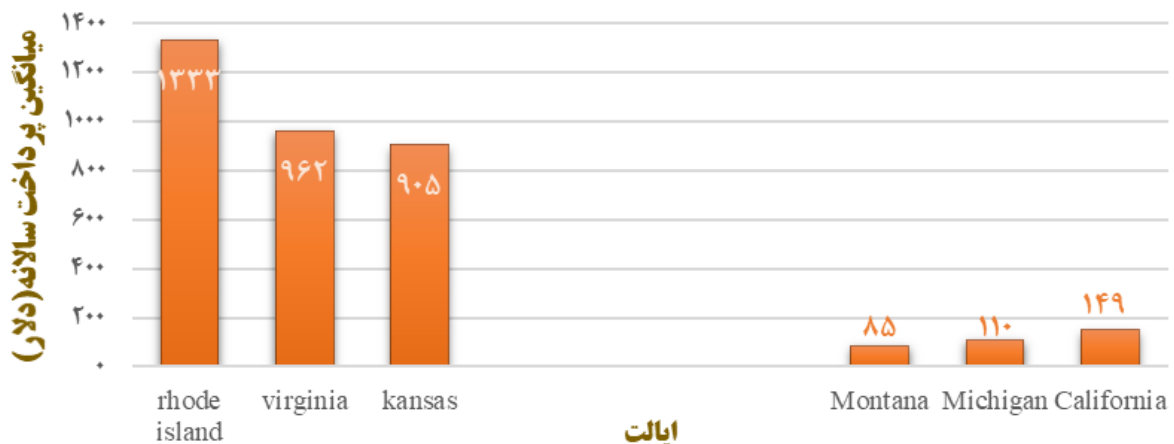
### ۵-۱-۱. خودروهای مشمول مالیات سالیانه خودرو

برخلاف مالیات سالیانه املاک و مستغلات که از اجزای اصلی مالیات بر دارایی در ایالات متحده است، مالیات سالیانه خودرو، در همه ایالات وضع نشده و در برخی ایالات برخی دیگر از پایه های مالیاتی را با نرخ های بالاتری، جایگزین مالیات سالیانه خودرو کرده اند. در مجموع از ۵۰ ایالت آمریکا، قانون مالیات بر وسایل نقلیه تحت مالیات بر دارایی در ۲۷ ایالت آمریکا وضع شده است. ملاک های شمولیت هر خودرو، در ایالات مختلف، متفاوت است. در برخی ایالات همچون کانزاس، مالیات بر خودروهای سبک وزن و سواری اعمال می شود و در برخی دیگر از ایالت ها همچون ماین، میزان شمولیت، بسته به قیمت خودروها است. برخی ایالت ها هم، حجم موتور و تعداد سیلندر خودرو را ملاک شمولیت مالیات قرار می دهند.

### ۵-۱-۲. نرخ های مصوب

نرخ های وضع شده در ایالات مختلف تفاوت های چشمگیری دارد که در پیوست جزئیات میزان مالیات پرداختی هر ایالت ارائه می شود و در اینجا سه مورد از بالاترین و پایین ترین میانگین پرداختی در ایالات مختلف ذکر می شود.

نمودار ۳. بالاترین و پایین ترین میانگین پرداختی مالیات سالیانه خودرو در بین ایالات



Source: The Motley Fool.

یکی از علت‌های تفاوت میزان پرداختی سالیانه ایالات مختلف، نرخ دیگر مالیات‌های وضع شده مرتبط با خودرو در آن ایالت است. مثلاً در ایالتی که نرخ مالیات کمتری بر سوخت دارد، نرخ مالیات بر خودرو بیشتر است و بالعکس و به همین جهت دیده می‌شود که اختلاف پرداختی مالیات سالیانه خودرو در بیشترین و کمترین مقدار، تفاوت نسبتاً زیادی دارد.

### ۳-۱-۵. روش‌های تعیین ارزش خودرو

معمولاً مردم در چند زمان، نیاز دارند تا قیمت خودروی خود را بدانند که می‌شود به زمان خرید و فروش، زمان پرداخت حق بیمه و زمان پرداخت مالیات اشاره کرد. برای استفاده‌های عمومی همچون خرید و فروش و بیمه، چندین مرجع قیمت‌گذاری وجود دارد که به‌عنوان مرجع‌های قابل اطمینانی در بین مردم و حتی شرکت‌های بیمه شناخته می‌شوند که در زیر به معرفی دو مورد از معتبرترین آنها می‌پردازیم:

#### ■ کتاب آبی کیلی (Kelley Blue Book (KBB):

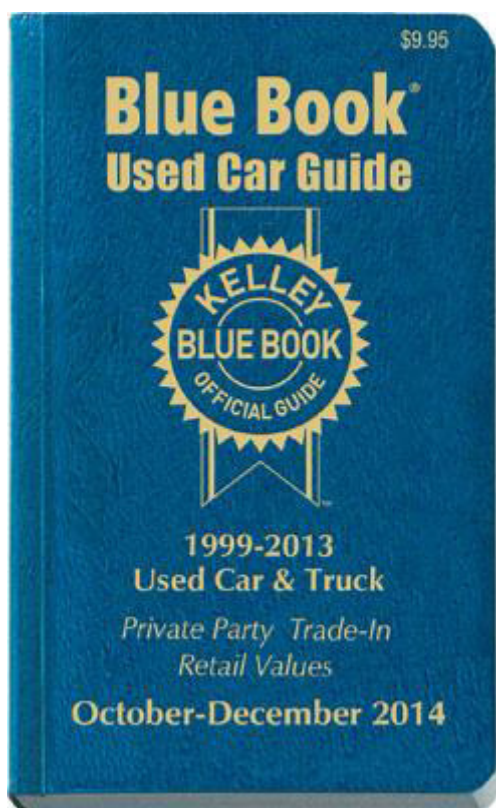
Blue Book یا Kelley Blue Book یک کتاب راهنماست که برای اتومبیل‌های جدید و دست دوم و وسایل نقلیه دیگر از هر نوع مدل، قیمت‌ها را حداقل یکبار در هفته جمع‌آوری و منتشر می‌کند. کتاب آبی که برای اولین بار در سال ۱۹۲۶ توسط فروشنده لس‌آنجلس کلی منتشر شد، فقط در دسترس افراد صنعت خودرو بود، اما هم نسخه چاپی و هم چاپ آنلاین آن در دهه ۱۹۹۰ برای عموم مردم در دسترس قرار گرفت. Blue Book قیمت‌های منصفانه‌ای متناسب با بازار را ارائه می‌دهد که بازتابی از برآورد قیمت‌هایی است که خریداران خودرو برای یک ماشین خاص براساس مدل، سبک و سال تولید خودرو پرداخت می‌کنند.<sup>۱</sup>

Kelley Blue Book روزانه قیمت حراج‌های واقعی را از حراج‌های عمده‌فروشی، نمایندگی‌های مستقل و دارای حق امتیاز، ناوگان اجاره، تولیدکنندگان خودرو، اجاره دهندگان و معاملات شخصی بین دو نفر دریافت می‌کند. الگوریتم اختصاصی Kelley داده‌های قیمت‌گذاری را همراه با روندهای تاریخی، شرایط اقتصادی فعلی، تحولات صنعت، زمان سال و مکان برای تعیین مقادیر Kelley Blue Book تجزیه و تحلیل می‌کند.<sup>۲</sup>

1. <https://b2n.ir/430563>.

2. <https://www.kbb.ca/>.

### شکل ۳. نمایی از Kelley Blue Book



**Kelley Blue Book**  
THE TRUSTED RESOURCE  
kbb.com

advertisement

AdChoices

THE 2011 CADILLAC CTS-V COUPE

2003 Toyota Corolla CE Sedan 4D

**BLUE BOOK® PRIVATE PARTY VALUE**

Condition	Value
Excellent	\$10,255
✓ Good (Selected)	\$9,730
Fair	\$8,830

**Vehicle Highlights**

Mileage: 43,380  
 Engine: 4-Cyl, 1.8 Liter  
 Transmission: Automatic  
 Drivetrain: FWD

**Selected Equipment**

**Standard**

Air Conditioning	AM/FM Stereo	Steel Wheels
Power Steering	CD (Single Disc)	
Tilt Wheel	Dual Air Bags	

**Optional**

Power Door Locks

**Blue Book Private Party Value**

Kelley Blue Book Private Party Value is the amount a buyer can expect to pay when buying a used car from a private party. The Private Party Value assumes the vehicle is sold "As Is" and carries no warranty (other than any remaining factory warranty). The final sale price may vary depending on the vehicle's actual condition and local market conditions. This value may also be used to derive Fair Market Value for insurance and vehicle donation purposes.

**Vehicle Condition Ratings**

Excellent  
 ○○○○○○ \$10,255

### ■ انجمن ملی نمایندگان داران خودرو (NADA Guides):

اتحادیه فروشندگان ملی اتومبیل یک سازمان تجاری آمریکایی است که تقریباً ۱۶،۵۰۰ نمایندگی تجاری جدید با خودرو و کامیون اعم از داخلی و خارجی را صادر می‌کند. این سازمان در سال ۱۹۱۷ تأسیس شده و در Tysons Corner ویرجینیا مستقر است. NADA نیز همچون کتاب آبی، با ترکیب و تحلیل و بررسی قیمت‌های تمامی نمایندگی‌ها، مرتب لیست پیشنهادی قیمت‌های انواع خودروها را منتشر می‌کند.<sup>۱</sup>

این منابع هر چند که بسیار معتبر هستند، ولی به‌عنوان ملاک قانونی قیمت‌گذاری خودروها استفاده نمی‌شوند؛ هر چند که سازوکار آنها و قیمت‌های پیشنهادی آنها بسیار به آنچه به‌صورت رسمی مورد استفاده قرار می‌گیرد نزدیک است. معیار قیمت‌گذاری خودروها، لیست‌هایی است که شهرداری‌ها و ایالت‌ها در ابتدای هر سال منتشر می‌کنند.

لیست ارائه شده در ایالات برای خودروهای نو یکسان است و ایالت‌های مختلف، برای خودروهای دست دوم، قوانین متفاوتی را اتخاذ می‌کنند. برای مثال در ایالت ماین، بر خودروهای نو، نرخ ۰.۲۴ را وضع می‌کند و به‌ازای هر سال کارکرد خودرو، این ضریب کاهش پیدا می‌کند.

1. <https://www.nada.com>.



جدول ۱. ضریب مالیاتی در سال‌های مختلف پس از تولید در ایالت ماین

میزان مالیات بر هر دلار (سنت) بر اساس لیست قیمت خودروها	سال تولید
۲۴	سال اول یا سال تولید
۱۷,۵	سال دوم
۱۳,۵	سال سوم
۱۰	سال چهارم
۶,۵	سال پنجم
۴	سال ششم به بعد

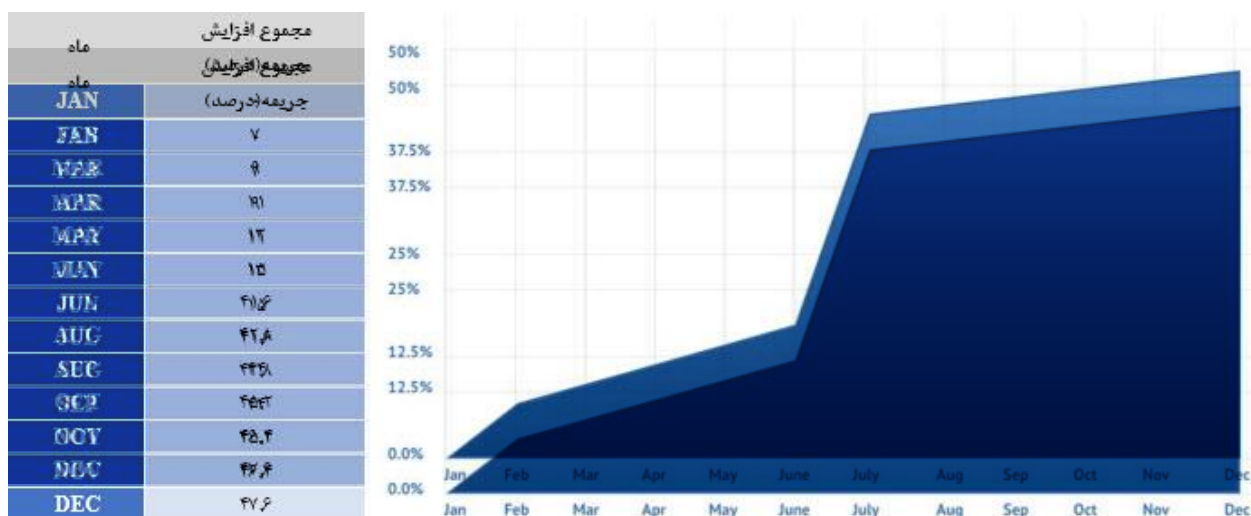
Source: Old Researcher Report.

همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود، در سال ششم، نرخ وضع شده بر میزان ارزش خودرو (که در لیست رسمی منتشر می‌شود) به ۰,۰۴ تقلیل می‌یابد. به این ترتیب برای مثال یک خودروی ۲۰,۰۰۰ دلاری در سال اول ۴۸۰۰ دلار (۲۰,۰۰۰ × ۰,۲۴) و در سال ششم استفاده ۸۰۰ دلار پرداخت می‌کند (۲۰,۰۰۰ × ۰,۰۴). به همین ترتیب در دیگر ایالات نیز براساس فرمول‌ها و قوانین مخصوص به خود، مالیات‌های پرداختی هر خودرو و معافیت‌های آنها مشخص می‌شود.

۴-۱-۵. گلوگاه‌های اخذ مالیات سالیانه خودرو

مالیات، اصلی‌ترین منبع درآمدی بودجه در اکثر کشورهای توسعه‌یافته از جمله آمریکا و برخی کشورهای اروپایی و دولت‌ها به موضوع عدم پرداخت مالیات از سوی اشخاص حقیقی و حقوقی به‌عنوان یک جرم کیفری و نه حقوقی نگاه می‌کنند و مرتکبین این جرم به پرداخت جریمه‌های سنگین و حتی تحمل حبس محکوم می‌شوند. مهم نیست که فرد مذکور پزشک باشد یا کارگر، راننده باشد یا کارمند دولت در دوردست‌ترین شهرها و روستاها؛ با تمامی افراد در تمامی سطوح با جدیت یکسان برخورد می‌شود. جریمه‌های مالیاتی در ایالات متحده در چند سطح انجام می‌شوند. مرحله اول، جریمه مالی به‌ازای هر ماه دیرکرد پرداخت است که به‌ازای گذشت هر ماه به‌صورت تصاعدی افزایش می‌یابد. نمودار زیر میزان جریمه مالیاتی در ازای دیرکرد یک‌ساله پرداخت مالیات می‌باشد.

### نمودار ۴. میزان افزایش جریمه مالیاتی در طی یکسال



Source: Irs.Com.

مرحله دوم جریمه‌ها، زمانی اعمال می‌شود که مؤدی مالیاتی پس از گذشت مدت زمان مقرر پرداخت جریمه هم مالیات خود را پرداخت نکنند. جریمه‌ها در این مرحله متناسب با میزان بدهی مالیاتی و نوع دارایی متغیر است. در بسیاری از موارد، پس از گذشت زمان مقرر، دارایی توسط مقامات قضایی ضبط شده و توسط شهرداری آن منطقه با قیمتی کمتر از قیمت بازاری، به مزایده گذاشته می‌شود و پس از فروش آن، ضمن برداشت میزان بدهی مالیاتی و کسر وام‌های بانکی، در صورتی که مبلغی باقی بماند به صاحب آن برگردانده می‌شود. جریمه‌های عدم پرداخت مالیات گاهی به حکم حبس و زندانی بدهکار مالیاتی نیز می‌انجامد. نمونه آن، بازداشت یک دکتر ۶۶ ساله در کارولینای شمالی در سال ۲۰۲۰ است که به واسطه حکم صادر شده از سوی دادگاه فدرال به یک‌ونیم سال حبس محکوم شد [۲]. آنچه که از جمع‌بندی مباحث مطرح شده در بررسی تجربه کشور آمریکا برمی‌آید، نقش پررنگ مالیات‌ها در تأمین درآمدی دولت در ایالات متحده است. در آمریکا، سال‌هاست که درآمدهای مالیاتی، جایگاه خود را در درآمدهای دولت‌ها تثبیت کرده‌اند و سازمان مالیاتی آمریکا نیز با تدوین قوانین جامع مالیاتی و استفاده از پایه‌های مالیاتی متنوع، این درآمدها را تضمین می‌کند. در بین پایه‌های مالیاتی آمریکا، مالیات بر دارایی (Property Tax) نیز با نسبت ۴.۳٪ از تولید ناخالص داخلی آمریکا (GDP) عنوان چهارمین پایه پردرآمد مالیاتی، نقش پررنگی را ایفا می‌کند و به جهت نقدشوندگی بالا و نرخ نسبتاً پایین، از جایگاه خاصی برخوردار است. از جمله عوامل موفقیت سیستم مالیاتی در آمریکا خصوصاً مالیات بر دارایی، قوانین بسیار سخت‌گیرانه جهت پرداخت به موقع مالیات‌ها است که این مالیات را به‌عنوان یک منبع پایدار در طول سالیان متمادی جزو اصلی‌ترین منابع تأمین مالی دولت‌های محلی کرده است. مالیات سالیانه خودرو، با ایجاد هزینه استهلاک جهت نگهداری خودرو، خصوصاً خودروهای با قیمت بالا و لوکس، عملاً صرفه‌های اقتصادی نگهداری و سوداگری در بازار خودرو را از بین برده و طبق تحقیقات صورت گرفته مشخص شده به‌ازای هر ۱٪ مالیات، قیمت خودروها ۵٪ کاهش یافته است [۳].

## ۲-۵. انگلستان

مالیات‌های حوزه خودرو در انگلستان در عناوین مختلفی همچون مالیات وسایل نقلیه، مالیات خودرو و مالیات جاده اخذ می‌شود که به‌صورت مجموع به آنها مالیات سالیانه خودرو گفته می‌شود. نکته قابل توجهی که در رابطه با مالیات سالیانه خودرو در انگلستان



وجود دارد، توجه به موضوع آلاینده‌گی خودروهاست که در کنار اهداف تنظیمی و درآمدی به‌عنوان یکی از اهداف اصلی وضع و شاخصه‌های تعیین میزان مالیات پرداختی به‌حساب می‌آید. قوانین مالیات سالیانه خودرو در انگلستان به دو بخش قبل از ۱ آوریل سال ۲۰۱۷ و بعد از آن تقسیم می‌شود. در این تاریخ، قوانین مالیات سالیانه خودرو دستخوش تغییراتی شد که در ادامه به بررسی قوانین قبل و بعد از این تاریخ خواهیم پرداخت.

### ۱-۲-۵. خودروهای مشمول و میزان مالیات پرداختی

تا قبل از آوریل سال ۲۰۱۷، خودروها صرفاً براساس میزان آلاینده‌گی گاز CO<sub>2</sub> خودرو، در یکی از بازه‌های آلاینده‌گی A تا M تقسیم‌بندی می‌شدند و براساس رتبه‌بندی در این بازه‌ها، نرخ‌های متفاوتی مالیاتی پرداخت می‌کردند. گروه A خودروهای با حداقل میزان آلاینده‌گی و خودروهای بازه M خودروهای با بیشترین میزان آلاینده‌گی را شامل می‌شوند. جدول زیر، طبقه‌بندی خودروها براساس میزان آلاینده‌گی و میزان مالیات پرداختی هر طبقه را نشان می‌دهد:

جدول ۲. میزان مالیات سالیانه پرداختی خودروها تا سال ۲۰۱۷

گروه آلاینده‌گی	میزان میزان CO <sub>2</sub> گرم ( کیلوگرم )	میزان مالیات سال اول (پوند£)	میزان مالیات سالیانه بعد از سال اول
A	کمتر از ۱۰۰	۰	۰
B	۱۰۱-۱۱۰	۰	۲۰
C	۱۱۱-۱۲۰	۰	۳۰
D	۱۲۱-۱۳۰	۰	۱۲۵
E	۱۳۱-۱۴۰	۱۳۰	۱۵۰
F	۱۴۱-۱۵۰	۱۴۵	۱۶۵
G	۱۵۱-۱۶۵	۱۸۵	۲۰۵
H	۱۶۶-۱۷۵	۳۰۰	۲۴۰
I	۱۷۶-۱۸۵	۳۵۵	۲۶۵
J	۱۸۶-۲۰۰	۵۰۰	۳۰۵
K	۲۰۱-۲۲۵	۶۵۰	۳۳۰
L	۲۲۶-۲۵۵	۸۸۵	۵۶۵
M	بیش از ۲۲۵	۱,۱۲۰	۵۸۰

Source: uk.gov.com.

میزان مالیات پرداختی بالا برای خودروهایی است که بین ۱ مارس سال ۲۰۰۱ تا ۱ آوریل سال ۲۰۱۷ برای بار اول ثبت سند شده باشند (ملاک، ثبت سند برای بار اول است؛ مثلاً اگر شخصی در سال ۲۰۰۲ یک خودرو از کمپانی خریداری کرده باشد و شخص دیگری در سال ۲۰۰۴ این ماشین را از شخص اول بخرد، ملاک همان سال تولید یا ثبت سند اول است). ملاک تعیین نرخ مالیات خودروهایی که تا قبل از ۱ مارس سال ۲۰۰۱ تولید شده باشند، براساس حجم موتور خودرو محاسبه می‌شود، به این صورت که خودروهای با حجم موتور کمتر ۱۵۴۹ سی‌سی سالیانه ۱۶۰ پوند و بیشتر از این حجم سالیانه ۲۶۵ پوند مالیات پرداخت می‌کنند. همچنین خودروهایی که تا ۱ آوریل سال ۲۰۱۵ بیش از ۴۰ سال از تولید آن گذشته باشد، معاف از این پایه مالیاتی هستند. خودروهای تولید شده بعد از تاریخ ۱ آوریل سال ۲۰۱۷، شامل دو دسته نرخ‌های مالیاتی می‌شوند:

۱. نرخ مالیات پرداختی سال اول خودرو، براساس میزان آلاینده‌گی CO<sub>2</sub> خودرو است.

۲. پس از سال اول، نرخ استاندارد مالیات بر خودروها اعمال می‌شود که برای خودروهای بنزینی و گازوئیلی ۱۵۰ پوند و برای خودروهای غیربنزینی و غیرگازوئیلی همچون خودروهای سوخت هیبریدی، ۱۴۰ پوند در سال است (در صورت قسط‌بندی، مقداری بیشتر می‌شود).<sup>۱</sup>

همچنین صاحبان خودروهای غیربنزینی و سوخت جایگزین، در سال اول نیز به میزان ۱۰ پوند کمتر از خودروهای بنزینی و گازوئیلی مالیات پرداخت می‌کنند. این خودروها عبارتند از:

■ خودروهای هیبریدی،

■ خودروهای برقی،

■ خودروهای با سوخت مایع (LPG)،

■ خودروهای با سوخت طبیعی (CNG)،

■ خودروهای با سوخت زیستی (بیواتانول یا بیودیزل).<sup>۲</sup>

پس از آوریل سال ۲۰۲۰ نیز تغییراتی در میزان مالیات پرداختی سال اول خودروها صورت گرفت. از این تاریخ به بعد، روش محاسبه آلاینده‌گی و میزان پایه آن براساس چرخه آزمایش وسایل نقلیه سبک و هماهنگ در سراسر جهان (WLTC) که سازوکاری جهت تعیین میزان آلاینده‌گی خودروهاست تعیین می‌شود؛ به همین جهت و به دلیل سخت‌گیرانه‌تر بودن قوانین آلاینده‌گی خودروها در سال‌های اخیر، میزان مالیات پرداختی خودروها در سال اول، از این تاریخ بیشتر شد. جدول زیر میزان مالیات پرداختی خودروهای بنزینی و گازوئیلی را در حال حاضر را نشان می‌دهد:

1. <https://b2n.ir/945615>.

2. Ibid.



جدول ۳. میزان مالیات پرداختی خودروهای با سوخت بنزینی و گازوئیلی پس از سال ۲۰۲۰

میزان آلاینده‌گی CO2 ( $\frac{\text{گرم}}{\text{کیلوگرم}}$ )	نرخ مالیات سال اول (پوند£)	میزان مالیات سال اول خودروهای گازوئیلی (پوند£)	میزان مالیات استاندارد بعد از سال اول
۰	۰	۰	۰
۵۰-۱	۱۰	۲۵	۱۵۰
۷۵-۵۱	۲۵	۱۱۰	۱۵۰
۹۰-۷۶	۱۱۰	۱۳۵	۱۵۰
۱۰۰-۹۱	۱۳۵	۱۵۵	۱۵۰
۱۱۰-۱۰۱	۱۵۵	۱۷۵	۱۵۰
۱۳۰-۱۱۱	۱۷۵	۲۱۵	۱۵۰
۱۵۰-۱۳۱	۲۱۵	۵۴۰	۱۵۰
۱۷۰-۱۵۱	۵۴۰	۸۷۰	۱۵۰
۱۹۰-۱۷۱	۸۷۰	۱,۳۰۵	۱۵۰
۲۲۵-۱۹۱	۱,۳۰۵	۱,۸۵۰	۱۵۰
۲۵۵-۲۲۶	۱,۸۵۰	۲,۱۷۵	۱۵۰
بیش از ۲۵۵	۲,۱۷۵	۲,۱۷۵	۱۵۰

Source: Ibid.

همچنین در جدول زیر نرخ مالیات خودروهای غیربنزینی و گازوئیلی مشخص شده است:

جدول ۴. میزان مالیات خودروهای سوخت جایگزین پس از سال ۲۰۲۰

میزان آلاینده‌گی CO2 ( $\frac{\text{گرم}}{\text{کیلوگرم}}$ )	میزان مالیات سال اول (پوند£)	میزان مالیات استاندارد بعد از سال اول
۰	۰	۰
۵۰-۱	۱۰	۱۴۰
۷۵-۵۱	۱۵	۱۴۰
۹۰-۷۶	۱۰۰	۱۴۰
۱۰۰-۹۱	۱۲۵	۱۴۰
۱۱۰-۱۰۱	۱۴۵	۱۴۰
۱۳۰-۱۱۱	۱۶۵	۱۴۰
۱۵۰-۱۳۱	۲۰۵	۱۴۰
۱۷۰-۱۵۱	۵۳۰	۱۴۰
۱۹۰-۱۷۱	۸۶۰	۱۴۰
۲۲۵-۱۹۱	۱,۲۹۵	۱۴۰
۲۵۵-۲۲۶	۱,۸۴۰	۱۴۰
بیش از ۲۵۵	۲,۱۶۵	۱۴۰

Source: Ibid.

همان طور که اشاره شد و در جدول بالا مشخص است، میزان مالیات پرداختی خودروهای با سوخت غیربنزینی و غیرگازوئیلی، ۱۰ پوند کمتر از خودروهای بنزینی و گازوئیلی است.

نوع دیگری از مالیات‌ها به صورت سالیانه بر خودروها در انگلستان وضع شده که مخصوص خودروهای با قیمت بالای ۴۰ هزار پوند است؛ طبق این قانون، خودروهای با قیمت بالای ۴۰ هزار پوند، بعد از سال اول ساخت، به مدت پنج سال هر سال به میزان ۳۲۵ پوند بیشتر از دیگر خودروها مالیات پرداخت می‌کنند (مجموعاً ۱۶۲۵ پوند در پنج سال). این قانون ابتدا همه خودروها، اعم از بنزینی و گازوئیلی و سوخت‌های غیرآلاینده را دربر می‌گرفت، ولی در بودجه سال ۲۰۲۰ مقرر شد که خودروهای با میزان آلاینده صفر، که قبل از ۳۱ مارس سال ۲۰۲۵ تولید می‌شوند، از پرداخت این مالیات اضافه معاف باشند. جدول زیر، نرخ مالیات اضافی را مشخص می‌کند:

جدول ۵. میزان مالیات اضافی برای خودروهای بالای ۴۰ هزار پوند تا سال ۲۰۲۰

نوع سوخت	نرخ مالیات استاندارد (پوند£)	میزان مالیات اضافی (پوند£)	مجموع پرداخت مالیات سالیانه (پوند£)
بنزینی / گازوئیلی	۱۵۰	۳۲۵	۴۷۵
دیگر سوخت‌ها	۱۴۰	۳۲۵	۴۶۵

Source: Ibid.

## ۵-۲-۲. معافیت‌های مالیاتی

به جهت کاهش فشار مالیاتی، قائل شدن برخی امتیازات و همچنین تشویق افراد به استفاده از وسایل نقلیه موتوری غیرآلاینده، موارد زیر از پرداخت مالیات سالیانه معاف هستند:

- وسایل نقلیه افراد معلول و ناتوان جسمی،
- وسایل نقلیه مورد استفاده جهت جابه‌جایی معلولین،
- اسکوترها و ویلچرهای موتوری،
- خودروهای عتیقه (خودروهای ساخته شده قبل از تاریخ ۱ ژانویه سال ۱۹۸۰)،
- خودروهای برقی،
- خودروهای چمن‌زنی،
- خودروهای با سیستم حرکتی بخار،
- خودروهای استفاده شده جهت مصارف کشاورزی، باغداری و جنگل‌داری.

## ۵-۲-۳. گلوگاه‌های اخذ مالیات سالیانه خودرو

در انگلستان نیز همچون دیگر کشورهای دارای سیستم‌های مالیاتی به روز، جریمه‌هایی برای عدم پرداخت به موقع مالیات در نظر گرفته شده است. در سال‌های گذشته و در زمانی که سیستم‌های هوشمند تشخیص پلاک به صورت سراسری در انگلیس وجود نداشت، لازم بود تا صاحبان خودرو، قبض‌های پرداخت مالیات خود را بر روی شیشه‌های جلو خودرو خود نصب کنند تا در صورت بازرسی گشت‌های پلیس، مشخص شود که مالیات خود را پرداخت کرده‌اند، اما امروزه با پیشرفت سیستم‌های نظارتی در سرتاسر

خیابان‌ها اصلی و بزرگراه‌های این کشور، سیستم هوشمند تشخیص شماره پلاک‌ها (ANPR)، به‌صورت خودکار برای خودروهایی که صورت‌حساب مالیاتی آنها در آژانس صدور مجوز خودرو و راننده (DVLA) موجود نباشد، قبض جریمه صادر شده و به محل زندگی راننده ارسال می‌شود. میزان جریمه خودروها، متناسب با سوابق مالیاتی و میزان بدهی مالیاتی خودروهاست و میزان آن می‌تواند حداقل ۸۰ پوند و حداکثر ۱۰۰۰ پوند باشد.

همچنین در صورتی که گشت‌های فیزیکی پلیس، پس از متوقف کردن یک خودرو، متوجه عدم پرداخت مالیات خودرو بشوند، ضمن جریمه کردن خودرو، مجوز توقیف خودرو را نیز دارند؛ حتی اگر خودرو در یک محل پارک شده باشد و در حال حرکت نباشد [۴].

#### شکل ۴: خودروی توقیف شده به دلیل عدم پرداخت مالیات



پرداخت و ثبت صورت‌حساب‌های مالیاتی، حتی برای خودروهایی که مشمول مالیات صفر هستند هم می‌شود و لازم است تا صاحبان خودروهای سوخت جایگزین، صورت‌حساب مالیاتی خود را در آژانس صدور مجوز، ثبت کنند. فقط در یک صورت با وجود عدم پرداخت مالیات، خودرو جریمه و توقیف نمی‌شود آن هم زمانی که خودرو در حال رفتن به سمت مراکز تعیین میزان آلاینده‌گی و مشخص شدن میزان مالیات پرداختی باشد که در این صورت قبض رزرو نوبت به خودرو داده می‌شود تا در صورت توقیف توسط پلیس‌های گشتی، از جریمه شدن معاف شود.

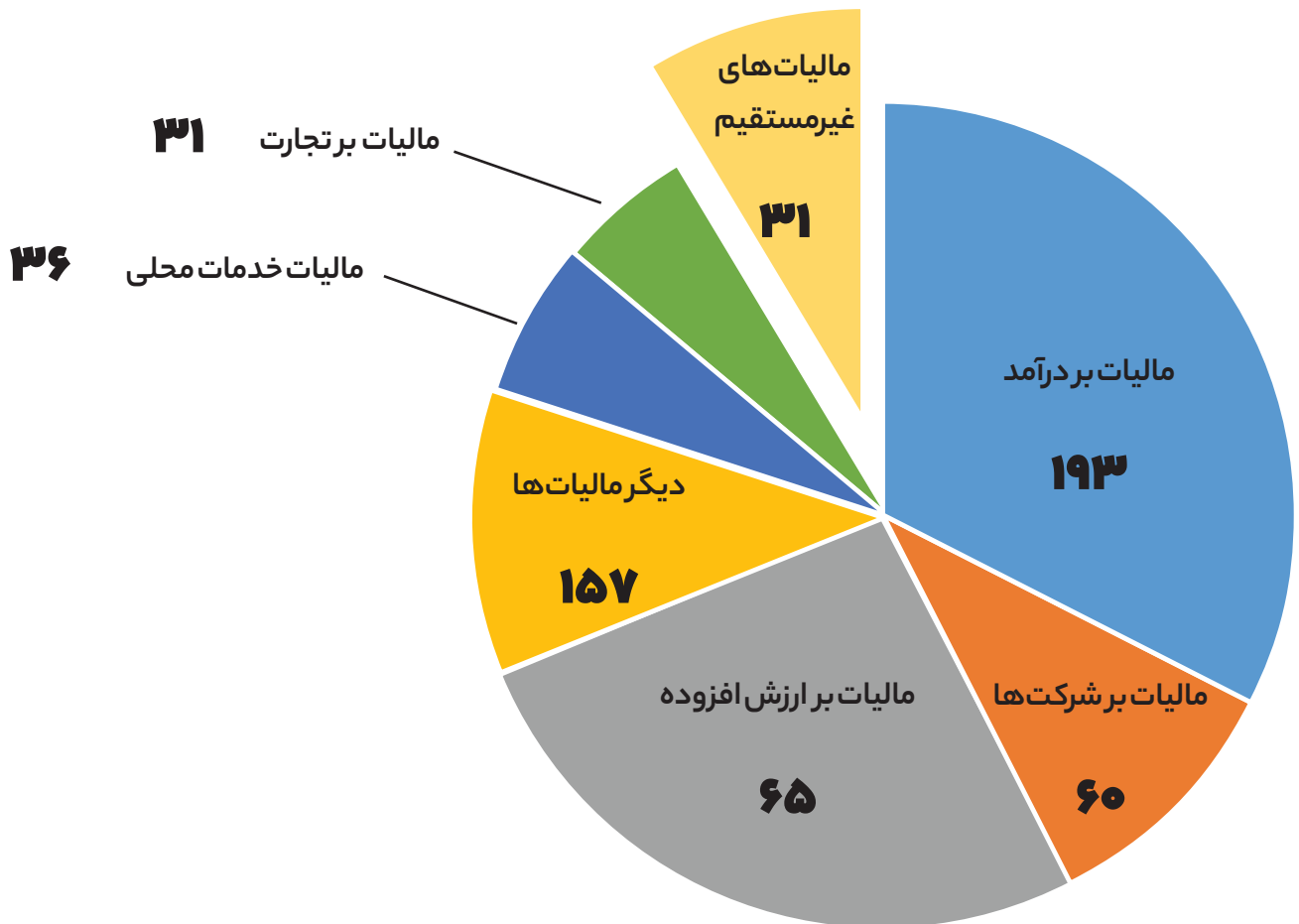
با وجود جریمه‌های مالیاتی در نظر گرفته شده، طبق گزارش آژانس صدور مجوز راننده و خودرو، سالیانه پانصد هزار خودرو به دلیل عدم پرداخت مالیات جریمه می‌شوند که باعث شده تا مسئولین مربوطه به فکر تشدید قوانین مجازات مالیاتی بیفتند.<sup>۱</sup>

1. Ibid.

#### ۴-۲-۵. میزان درآمدهای مالیاتی خودرو

طبق اطلاعات به دست آمده از سایت رسمی دولت انگلیس (uk.gov.com) در سال ۲۰۱۸، مجموع مالیات‌های دریافتی در سال ۲۰۱۸ در انگلستان حدود ۶۰۰ میلیارد پوند است که از این مقدار، ۵۰ میلیارد پوند آن مربوط به مالیات‌های غیرمستقیم می‌باشد.

شکل ۴. خودروی توقیف شده به دلیل عدم پرداخت مالیات



Source: Office for Budget Responsibility.

مجموع مالیات‌های سالیانه خودرو نیز از این ۵۰ میلیارد پوند در سال ۲۰۱۸، سهمی برابر ۵,۸ میلیارد پوند دارند که حدود ۱۱ درصد از مجموع مالیات‌های غیرمستقیم است [۵].

## نتیجه‌گیری



جبران کسری بودجه، یکی از اولویتهای اقتصادی کشور در سال‌های اخیر به حساب می‌آید؛ جبران کسری بودجه در کشور معمولاً از چند روش چاپ پول توسط بانک مرکزی، استقراض، انتشار اوراق، برداشت از صندوق توسعه ملی، مولدسازی دارایی‌های دولت و دیگر روش‌های مرسوم صورت می‌پذیرد. با نگاهی به آثار اقتصادی برخی از این روش‌ها مشخص می‌شود که جبران کسری بودجه از این منابع، خود موجب افزایش تورم و افزایش مجدد کسری بودجه می‌گردد. در ساختار بودجه اقتصادهای موفق دنیا، اما درآمدهای مالیاتی حجم عظیمی از منابع درآمدی بودجه را شامل می‌شوند. درآمدهای مالیاتی علاوه بر ثبات درآمدی، دارای آثار تورمی و سوءاقتصادی نیز نیستند. شکاف طبقاتی، یکی دیگر از پیشامدهای ناگوار افزایش کسری بودجه و تورم بوده که در سال‌های گذشته در کشور در حال افزایش است.

مالیات بر دارایی، یکی از باب‌های مالیاتی مرسوم در دنیا است که با توجه به نتایج بررسی صورت گرفته در تاریخچه مالیاتی کشور مشخص شد در برهه‌ای از نظام مالیاتی کشور در ۵ فصل وضع شده که بعداً به دلایلی سه فصل مالیات سالیانه املاک، مالیات بر زمین‌های بایر و مالیات بر مستغلات مسکونی از آن حذف شده و مجدد برخی از مواد آنها در قالب قوانین مالیاتی وضع می‌شوند. مالیات سالیانه خودرو، یکی دیگر از فصل‌های مالیات بر دارایی محسوب می‌شود که با توجه به بررسی صورت گرفته تاکنون در نظام مالیاتی کشور وجود نداشته و آنچه که به‌عنوان مالیات از وسایل نقلیه اخذ می‌شود، مواد (۴۲) و (۴۳) قانون مالیات بر ارزش‌افزوده است.

براساس نتایج بررسی تأثیر مالیات سالیانه خودرو بر بازار خودرو کشور مشخص شد که با وضع این پایه مالیاتی میزان عرضه خودروهای دست دوم در بازار افزایش یافته و به تبع آن قیمت خودروهای دست دوم در بازار کاهش خواهد یافت. یکی از ویژگی‌های این پایه مالیاتی، وضع شدن بر مجموع ارزش خودروهای یک خانوار است که علاوه بر موارد کلکسیون‌داری و خودروهای لوکس، بر جلوگیری از احتکار و سوداگری در بازار خودرو نیز تأثیرگذار خواهد بود. کاهش شکاف طبقاتی و کاهش معاملات غیررسمی خودرو نیز از دیگر آثار این پایه مالیاتی به‌شمار می‌رود.

مطالعه تجربیات کشورهای آمریکا و انگلیس که دارای قانون مالیات سالیانه خودرو هستند نیز مؤید این موضوع است که اهداف وضع مالیات سالیانه خودرو هم درآمدی و هم تنظیمی که در ایران نیز با توجه به وجود کسری بودجه و افزایش شکاف طبقاتی، نیل به هر دو هدف در دسترس است.



میزان میانگین پرداخت مالیات سالیانه خودرو در آمریکا به تفکیک ایالت در سال ۲۰۱۵

ایالت	میانگین پرداخت مالیات سالیانه خودرو (دلار)	ایالت	میانگین پرداخت مالیات سالیانه خودرو (دلار)
Alabama	۱۷۰	Montana	۸۵
Alaska	۰	Nebraska	۳۴۰
Arizona	۳۸۶	Nevada	۳۲۲
Arkansas	۲۳۹	New Hampshire	۴۱۳
California	۱۴۹	New Jersey	۰
Colorado	۴۱۰	New Mexico	۰
Connecticut	۶۳۰	New York	۰
Delaware	۰	North Carolina	۲۹۴
District of Columbia	۰	North Dakota	۰
Florida	۰	Ohio	۰
Georgia	۰	Oklahoma	۰
Hawaii	۰	Oregon	۰
Idaho	۰	Pennsylvania	۰
Illinois	۰	Rhode Island	۱۱۳۳
Indiana	۳۰۰	South Carolina	۴۱۶
Iowa	۲۳۰	South Dakota	۰
Kansas	۹۰۵	Tennessee	۰
Kentucky	۲۸۶	Texas	۰
Louisiana	۰	Utah	۱۵۰
Maine	۵۵۱	Vermont	۰
Maryland	۰	Virginia	۹۶۲
Massachusetts	۵۱۷	Washington	۰
Michigan	۱۱۰	West Virginia	۳۷۸
Minnesota	۲۹۶	Wisconsin	۰
Mississippi	۷۴۳	Wyoming	۴۱۳
Missouri	۵۹۵		



## منابع و مأخذ



- [1]. Anthony B. Atkinson & Salvatore Morelli, 2011. "Economic crises and Inequality, " Human Development Research Papers (2009 to present) HDRP-2011-06, Human Development Report Office (HDRO), United Nations Development Programme (UNDP).
- [2]. <https://www.justice.gov/opa/pr/north-carolina-doctor-sentenced-prison-tax-evasion>.
- [3]. M. Schidt, d. c. R. (2005). "An Analysis of the Effects of Vehicle Property Taxes on Vehicle Demand." National Tax Journal 58: 697-721.
- [4]. <https://www.thesun.co.uk/motors/8512850/car-tax-guide-2019>.
- [5]. <https://www.statista.com/statistics/284298/total-united-kingdom-hmrc-tax-receipts>.



#### گزیده سیاستی

بودجه سال ۱۴۰۰ همراه با چالش‌هایی بود که آن را از سال‌های دیگر متمایز می‌کند. تغییر دولت در میانه سال مالی، تصویب بودجه در دو سقف در مجلس شورای اسلامی، عدم تصمیم‌گیری دولت جدید در مورد پاندمی کرونا مانند نیاز به واکسیناسیون گسترده، از مهم‌ترین دو سقف در مجلس شورای اسلامی، عدم تصمیم‌گیری دولت جدید در مورد پاندمی کرونا مانند نیاز به واکسیناسیون گسترده.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: [mrc@majles.ir](mailto:mrc@majles.ir)

وبسایت: [rc.majles.ir](http://rc.majles.ir)