

# بررسی پایه‌های مالیات بر خودرو با تأکید بر کنترل آلاینده‌ی زیست‌محیطی در کشورهای منتخب





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۲/۱۵

شماره مسلسل: ۲۰۶۹۱

کد موضوعی: ۲۳۰



مرکز پژوهش‌های  
مجلس شورای اسلامی

### عنوان گزارش:

بررسی پایه‌های مالیات بر خودرو با تأکید بر کنترل آلاینده‌گی زیست‌محیطی در کشورهای منتخب

نوع گزارش: طرح/ لایحه □ راهبردی ■ نظارتی □ پیش‌نویس قانون □

### نام دفتر:

مطالعات بخش عمومی (گروه سیاست‌های مالیاتی)

### تهیه و تدوین کنندگان:

سامره یگانه سیاهکل، عبدالرضا ارسطو

### همکار:

مهدی سرمست (گروه سیاست‌های مالیاتی)

### اظهار نظرکننده:

بهزاد اشجعی (گروه محیط زیست و منابع طبیعی دفتر مطالعات زیربنایی)

### ناظران علمی:

هادی ترابی‌فر، سیدعباس پرهیزکاری

### گرافیک و صفحه آرایی:

سمیرا صادقی‌عسکری

### ویراستار ادبی:

زهره عطاردی

### واژه‌های کلیدی:

۱. مالیات بر خودرو
۲. انتشار دی‌اکسیدکربن
۳. آثار خارجی

### تاریخ شروع مطالعه:

۱۴۰۳/۲/۱



## فهرست مطالب

۶	چکیده
۷	خلاصه مدیریتی
۸	۱. مقدمه
۹	۲. نحوه به کارگیری مالیات سبز در کنترل آلاینده‌های هوا در بخش حمل‌ونقل
۱۱	۳. مروری بر مطالعات تجربی صورت گرفته در حوزه مالیات بر خودرو
۱۱	۳-۱. مطالعات تجربی خارجی
۱۳	۳-۲. مطالعات تجربی داخلی
۱۳	۴. انواع مالیات بر خودرو
۲۳	۵. انواع مالیات بر خودرو در ایران
۲۲	۵-۱. بررسی قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷ (قانون قدیم)
۲۳	۵-۲. بررسی قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰
۲۳	۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری
۲۵	منابع و مأخذ

## فهرست جداول

۱۱	جدول ۱. نتایج برخی مطالعات خارجی انجام شده در حوزه مالیات بر خودرو
۱۳	جدول ۲. نتایج برخی مطالعات داخلی انجام شده در حوزه مالیات بر خودرو
۱۵	جدول ۳. انواع مالیات بر خودرو و پایه‌های آن در کشورهای منتخب
۲۰	جدول ۴. نحوه محاسبه مالیات آلاینده‌های خودرو در قبرس
۲۴	جدول ۵. پیشنهاد توصیه سیاستی ویژه گزارش‌های راهبردی/نظارتی

## فهرست شکل‌ها

۱۰	شکل ۱. تأثیر مالیات واحد بر تعادل بازار
۱۰	شکل ۲. تأثیر مالیات بر ارزش کالا بر تعادل بازار



## بررسی پایه‌های مالیات بر خودرو با تأکید بر کنترل آلاینده‌گی زیست‌محیطی در کشورهای منتخب

### چکیده



در سال‌های اخیر به دلیل بالا بودن سهم بخش حمل‌ونقل در مخاطرات زیست‌محیطی حاصل از آن، مطالعات زیادی در زمینه کنترل این آثار منفی صورت گرفته است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در بسیاری از کشورها سیاست‌های مالیاتی تأثیر بسزایی در کاهش آلاینده‌گی‌های حوزه حمل‌ونقل داشته است. در ایران به‌رغم وضعیت نامطلوب آلاینده‌گی هوا، مطالعات و اقدامات بسیار کمی در خصوص کاهش انتشار ذرات آلاینده به‌ویژه از طریق ابزارهای مالیاتی انجام شده است.

در این گزارش، تحلیلی توصیفی از نتایج مطالعاتی که هدف از آن شناخت چارچوب‌های مالیات‌ستانی از وسایل نقلیه با اهداف زیست‌محیطی بوده، ارائه شده است. بررسی ساختار مالیات بر خودرو در ۴۶ کشور مختلف دنیا نشان می‌دهد که به‌طور کلی سه نوع مالیات بر خودرو وجود دارد که عبارتند از: مالیات هنگام خرید خودرو، مالیات بر مالکیت و مالیات بر مصرف خودرو (مالیات بر سوخت). اهم نکات این بررسی‌ها در حوزه مالیات بر وسائط نقلیه به این شرح است: اول اینکه برای کاهش انتشار ذرات آلاینده ناشی از مصرف سوخت و استفاده از خودرو، گریزی از وضع مالیات بر خودرو نیست؛ دوم اینکه مؤثر بودن مالیات خودرو در گروی آن است که بر پایه میزان انتشار ذرات آلاینده وضع شود تا بر پایه‌هایی نظیر قیمت یا وزن خودرو؛ و سوم اینکه تشویق مالیاتی به‌اندازه تنبیه مالیاتی می‌تواند اثرگذار باشد. به‌بیان دیگر، سیستم پاداش-مجازات ابزار تأثیرگذاری برای کنترل میزان این آلاینده‌هاست.



### بیان/شرح مسئله

شواهد آماري حاكي از آن است كه آلودگي هاي هوا در طي دهه‌هاي اخير رو به افزايش بوده كه بخش حمل و نقل سهم بالايي در ايجاد اين آلاينده‌ها داشته است. در سال‌هاي اخير به دليل بالا بودن سهم بخش حمل و نقل در مخاطرات زيست‌محيطي حاصل از آن، مطالعات زيادي در زمينه كنترل اين آثار منفي صورت گرفته است. مسئله گزارش حاضر اين است كه ابزارهاي مالياتي چه نقشي مي‌توانند در كنترل انتشار اين آلاينده‌ها داشته باشند؟ انواع ماليات‌ها بر خودرو چيست؟ تجارب جهاني و تجربه ايران در اين زمينه چگونه است؟ در اين گزارش، تحليلي توصيفي از نتايج مطالعاتي كه هدف از آن شناخت چارچوب‌هاي ماليات‌ستاني از وسايل نقليه با اهداف زيست‌محيطي بوده، ارائه شده است.

### نقطه‌نظر/يافته‌هاي كليدي

مطالعات صورت گرفته نشان مي‌دهند كه اقدامات مالياتي نقش پررنگي در كنترل صدمات محيط زيستي حاصل از فعاليت اين حوزه داشته است. طي سال‌هاي اخير بسياري از كشورهاي اروپايي ماليات بر خودرو را مورد بازبيني و اصلاح قرار داده‌اند و در حال حاضر اكثر كشورها ميزان انتشار دي‌اكسيد كربن و يا ساير ذرات آلاينده را جزئي از پايه ماليات هنگام خريد و ماليات بر مالكيّت خودرو در نظر مي‌گيرند.

بر اساس مصوبه شوراي عالي حفاظت محيط زيست در مورد استانداردهاي هواي پاك كه تا حدود زيادي بر گرفته از مقادير رهنمودي WHO است وجود مقادير غير استاندارد مونوكسيد كربن (CO)، دي‌اكسيد گوگرد (SO<sub>2</sub>)، ذرات معلق در هوا<sup>1</sup> (PM<sub>10</sub> و PM<sub>2.5</sub>)، ازن (O<sub>3</sub>)، سرب (Lead)، بنزن و بنزوالفا پيرن موجب نقض استانداردهاي هواي پاك مي‌شود و دي‌اكسيد كربن جزو آلاينده‌هاي هوا نبوده و صرفاً به عنوان شاخصي فرعي در رابطه با ميزان آلايندگي قابل استفاده است. بنابر اين از منظر شاخص آلايندگي هوا بايد توجه داشت كه در مواردی مانند انتشار PM<sub>2.5</sub> كه خطرناك‌ترين آلودگي در هواي كلان شهر تهران است بايد اقدامات ديگري مانند افزايش كيفيت سوخت و نصب فيلتر دوده و ... با استفاده از ابزارهاي مالياتي و استانداردهاي اجباري و ساير ابزارها نيز دنبال شود.

در اين گزارش با بررسي ساختارها و پايه‌هاي مالياتي در زمينه ماليات بر خودرو در ۴۶ كشور، با نگاه ويژه به ماليات‌هاي سبز، سعي شده است الگوهاي مختلف وضع ماليات بر خودرو شناسايي و تفاوت آنها بر جسته شود. اين بررسي نشان مي‌دهد كه به‌طور كلي سه نوع ماليات بر خودرو در كشورهاي مختلف وضع مي‌شود كه شامل «ماليات هنگام خريد»، «ماليات بر مالكيّت» و «ماليات بر سوخت خودرو» است.

بر اساس نتايج پژوهش، حداقل ۹ عامل علاوه بر ماليات‌هاي ثابت، به عنوان پايه ماليات بر ثبت و مالكيّت خودرو در نظر گرفته مي‌شوند كه عبارتند از: ميزان انتشار دي‌اكسيد كربن، ظرفيت موتور، نوع سوخت، مصرف سوخت، قدرت موتور، وزن، سن، قيمت خودرو و همچنين استانداردهاي يورو. ماليات بر سوخت نيز مالياتي است كه بر هر واحد سوخت مثلاً براي خودروهاي با سوخت مایع بر هر ليتر يا هر گالن و براي سوخت‌هاي گازی بر هر كيلوگرم اعمال مي‌شود.

نتايج بررسي‌ها نشان‌دهنده اين واقعيت است كه هم‌زمان با وضع ماليات بر خودرو ميزان انتشار دي‌اكسيد كربن خودروهاي جديد به‌طور چشمگيري کاهش يافته است. همچنين مشاهده شد كه سيستم پاداش - جریمه از كارايي بالايي در حوزه حمل و نقل برخوردار بوده است.

۱. ذرات معلق هوا (PM: Particulate Matter) بيش از هر نوع آلاينده‌ي ديگري هوا را تحت تأثير منفي قرار مي‌دهند. اجزای اصلي تشكيل‌دهنده ذرات معلق هوا عبارتند از: سولفات‌ها، نيترات‌ها، آمونيم، سدیم كلريد، كربن سياه، ذرات معدني و آب. به عبارت ديگر ذرات معلق هوا يك مخلوط پيچيده از ذرات جامد و مایع متشكل از مواد آلي و معدني معلق در هوا هستند. مواجهه مزمن با ذرات معلق هوا سبب بيماري‌هاي قلبي - عروقي، ريوي و همچنين سرطان ريه مي‌شود (پژوهشكده محيط زيست - مركز تحقيقات آلودگي هوا).





## پیشنهاد راهکار تقنینی، نظارتی یا سیاستی

در قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰ توجه ویژه‌ای به بخش مالیات بر خودرو شده و با استفاده از تجارب سایر کشورها نحوه مالیات‌ستانی از خودروها معین شده است. بر اساس این قانون، کلیه مالیات‌ها و عوارض بر خودروها که بر اساس قانون فعلی مالیات بر ارزش افزوده وصول می‌شود، با اصلاحاتی در قانون جدید نیز وجود دارد. قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰ نحوه مالیات‌ستانی از خودروها با رویکرد کنترل انتشار ذرات آلاینده زیست‌محیطی به وسیله وسایل نقلیه و ترغیب افراد به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و به کارگیری خودروهای شخصی استاندارد اصلاح شد. مبتنی بر این مصوبه میزان مالیات و عوارض شماره‌گذاری و همچنین عوارض سالیانه خودرو بر اساس متغیرهایی نظیر رتبه انرژی و عمر خودرو محاسبه می‌شود. بنابراین در روش جدید مالیات‌ستانی از خودروها، علاوه بر واقعی‌سازی درآمدهای مالیاتی ناشی از این محل، شاهد بهبود سازوکارهای انگیزشی در جهت استفاده از خودروهای استاندارد با میزان انتشار کمتر ذرات آلاینده هستیم. توصیه می‌شود این مسیر درست در اجرا نیز پیگیری شود و همچنان همین مالیات‌ها با هدف زیست‌محیطی ادامه داشته باشد.

## ۱. مقدمه

آثار جانبی منفی ناشی از مصرف منابع فسیلی و ازسوی دیگر، پایان‌پذیری و تقاضای روزافزون آن، سیاستگذاران و پژوهشگران را ترغیب به ارائه پیشنهاد موازین و سیاست‌هایی برای توسعه نقش منابع تجدیدپذیر و با آلاینده‌گی کمتر که توان بالقوه‌ای برای جانشینی با منابع انرژی کنونی دارند، می‌کند. در این گزارش تلاش شده است تجربیات بین‌المللی مرتبط با مدیریت آثار جانبی منفی ناشی از مصرف سوخت احصا شود. در اکثر کشورها سطوح انتشار CO<sub>2</sub> به‌عنوان شاخصی برای اندازه‌گیری و مدیریت آثار منفی جانبی مورد استفاده قرار گرفته که فارغ از اختلاف‌نظرهای کارشناسی موجود در رابطه با نقش CO<sub>2</sub> در گرمایش زمین و جایگاه این گاز در شاخص کیفیت هوا که موضوع گزارش مستقلی بوده، این تجربیات در گزارش منعکس شده است. از سال ۱۹۹۰ کمیسیون اروپا توجهش را بر سطوح انتشار CO<sub>2</sub> (به‌عنوان معیار اصلی برای اندازه‌گیری آلودگی) و راهکارهای کاهش آن متمرکز نموده و از سال ۲۰۰۲ برنامه‌ریزی کرده است که سطوح انتشار را با یک مجموعه از برنامه‌ها، کاهش دهد. استفاده بهینه از اقدامات مالی به‌همراه تعهداتی که توسط صنعت خودرو (انجمن خودروسازان اروپا، انجمن خودروسازان ژاپن<sup>۱</sup> و انجمن خودروسازان کره)<sup>۲</sup> ایجاد شده ابزاری حیاتی در دستیابی به این اهداف بوده است [۱]. تحقیقات اقتصادی حاکی از آن است که برای دستیابی به کاهش انتشار دی‌اکسید کربن و سایر آلاینده‌ها، وضع مالیات توانسته نقش مهمی را ایفا کند [۲] و [۳]. اتحادیه اروپا برای کاهش مصرف انرژی و انتشار دی‌اکسید کربن طرحی را برای تصویب در شورا<sup>۴</sup> پیشنهاد داده است تا اصلاحاتی در مالیات ثبت و مالیات بر مالکیت خودرو صورت پذیرد [۴]. در اروپای دو دهه اخیر مالیات بر خودرو تغییراتی اساسی کرده است. در گذشته دغدغه اصلی اکثر کشورها افزایش وصول مالیات و مدیریت درآمد از محل مالیات بر خودرو بود. با تهدیدات روزافزون و نگرانی‌های محیط زیستی،

1. European Automobile Manufacturers Association (ACEA)  
2. Japan Automobile Manufacturers Association (JAMA)  
3. Korea Automobile Manufacturers Association (KAMA)  
4. Council Directive

دولت‌ها تمرکز و توجه خود را از کسب درآمد مالیاتی تنها به درونی کردن آثار خارجی محیط زیستی و اجتماعی ناشی از استفاده از خودروها، معطوف کرده‌اند. از سال ۲۰۰۰ بسیاری از کشورهای اروپایی مالیات بر خودرو را مورد بازبینی قرار داده‌اند و در حال حاضر اکثر کشورها میزان انتشار دی‌اکسید کربن را جزئی از پایه مالیات در هنگام خرید خودرو و مالیات بر مالکیت خودرو در نظر می‌گیرند.

اساساً هدف از این اقدامات این است که استفاده‌کنندگان از خودرو مجبور به جبران آثار جانبی مصرف خودرو شوند؛ و از طرفی بار اعمال شده آن قدر سنگین نباشد که استفاده مؤثر از خودرو بیش از اندازه گران شود [۵].

بررسی قوانین و مقررات موجود در ایران حاکی از آن است که تا پیش از تصویب قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۰، استفاده از ابزارهای قیمتی نظیر عوارض و مالیات سبز در موضوع خودرو در راستای حفاظت از محیط زیست تاکنون مورد توجه سیاستگذاران نبوده است. در قوانین سابق عوارض سالیانه، شماره‌گذاری، مالیات بر نقل و انتقال خودرو و ... متناسب با آلاینده‌گی‌های ایجاد شده توسط خودروها نبوده و عمدتاً با نگاه درآمدی وضع و وصول شده بودند [۶]. البته در [قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده در سال ۱۴۰۰](#)، برخی از این مالیات‌ها متناسب با سطح آلاینده‌گی و رتبه انرژی تعیین شده است. بنابراین نیاز است اقداماتی اساسی در زمینه مالیات‌ستانی در بخش حمل و نقل صورت بگیرد که لازمه آن شناخت رویکردها و تجارب کشورهای مختلف در این زمینه است.

در این گزارش، ضمن مروری بر مبانی نظری، انواع مالیات بر خودرو تشریح شده و پایه‌های مالیاتی در ۴۶ کشور جهان به اختصار تبیین شده است. پیش از جمع‌بندی گزارش، نمونه‌هایی از چگونگی در نظر گرفتن ملاحظات محیط زیستی در مالیات بر خودرو، به همراه نرخ‌ها و پایه‌های مالیاتی مربوطه تشریح شده است.

## ۲. نحوه به کارگیری مالیات سبز در کنترل آلاینده‌گی‌های هوادر بخش حمل و نقل

حوزه حمل و نقل علاوه بر مزیت‌های رفاهی و اقتصادی که برای جامعه ایجاد می‌کند، طیف وسیعی از آثار محیط زیستی و غیر محیط زیستی منفی را به همراه دارد و لازم است در کنار موضوع اصلاح نظام قیمت‌گذاری سوخت، تدوین و رعایت استانداردهای کیفیت وسایل حمل و نقل، کیفیت سوخت و نصب فیلتر از منظر مالیات‌های تنظیمی نیز مورد توجه قرار گیرد. آثار منفی محیط زیستی این حوزه می‌تواند به سه شکل محلی، منطقه‌ای و جهانی نمود پیدا کند. در ابتدا، از آنجاکه غلظت اصلی‌ترین آلاینده‌ها با افزایش فاصله از منبع به سرعت کاهش می‌یابند، خسارات محلی در اولویت قرار دارند؛ اما تحت شرایط خاصی آلودگی‌ها با پراکنده شدن و فاصله گرفتن از منبع‌شان تبدیل به آلاینده‌گی‌های منطقه‌ای می‌شوند و در نهایت وسایل نقلیه سهم ویژه‌ای در مشکلات محیط زیستی در سطح جهانی دارند. سایر آثار منفی مستقیم حاصل از فعالیت حوزه مذکور شامل آلودگی صوتی، زمین‌های به کار گرفته شده برای جاده‌ها، فرودگاه‌ها و راه‌آهن‌ها و همچنین ضایعات تولید شده هنگام اوراق وسایل نقلیه است [۷].

استفاده از خودرو هزینه‌هایی نظیر موارد فوق ایجاد می‌شود که اغلب، افراد آن را در هزینه‌های شخصی خود لحاظ نمی‌کنند که به آن آثار خارجی منفی می‌گویند. اعمال مالیات بر خودرو منجر به درونی‌سازی این آثار خارجی می‌شود و باید مقدار مالیات متناسب با هزینه نهایی خارجی تعیین شود.



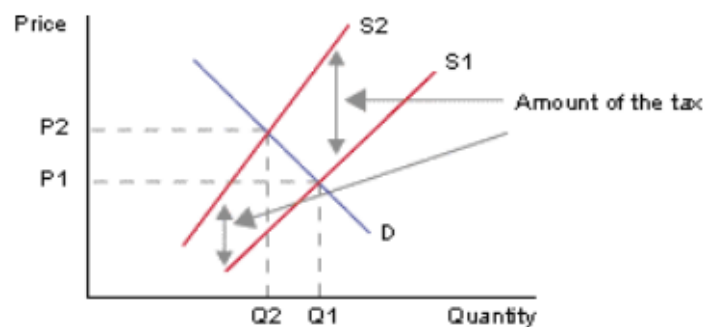
مالیات بر خودرو، یکی از انواع مالیات‌های زیست‌محیطی است که افزون بر کسب درآمد برای دولت، در صورت وجود امکان انتخاب و نبود انحصار در بازار خودرو از جنبه تأثیر گذاری بر میزان به کارگیری خودرو و انتخاب نوع آن توسط مصرف کننده می‌تواند آثار قابل توجه داشته باشد. به بیان دیگر، وضع مالیات‌های زیست‌محیطی بر خودرو در صورت نبود انحصار در بازار خودرو و قابل توجه بودن میزان مالیات، تأثیر بسزایی بر نحوه انتخاب نوع خودرو از لحاظ میزان مصرف انرژی و سایر موارد دخیل در آلاینده‌گی‌ها دارد. مالیات بر خودرو در تقسیم‌بندی مرسوم مالیات‌ها به مالیات‌های مستقیم (بر درآمد) و غیرمستقیم (بر مصرف یا بازار)، در زمره مالیات‌های غیرمستقیم طبقه‌بندی می‌شود. دو دسته‌بندی اصلی در مورد نرخ مالیات بر خودرو وجود دارد:

که به صورت مقدار ثابتی بر هر واحد کالا اعمال می‌شود،

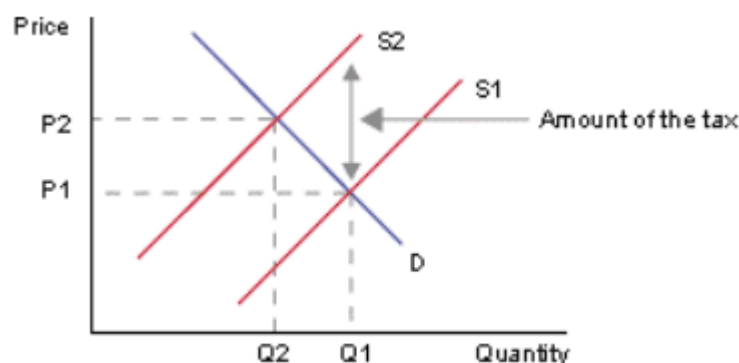
که به صورت درصدی از ارزش پایه‌ای کالا یا خدمات اعمال خواهد شد.

اثر هر یک از این دو نوع مالیات بر تعادل بازار اندکی متفاوت خواهد بود. مالیات مقطوع مبلغ مشخصی است که توسط مصرف کننده به دولت پرداخت می‌شود و بر مقدار تقاضا و بنابراین بر فروش صنعت تأثیر خواهد گذاشت و از این رو باعث جابه‌جایی منحنی عرضه صنعت به صورت موازی خواهد شد. به منظور نگه‌داشتن عرضه در همان سطح، اقدامات جبرانی بر قیمت لازم است صورت گیرد تا اثر مالیاتی را خنثی کند.

شکل ۱. تأثیر مالیات واحد بر تعادل بازار [۷]



وضع مالیات بر اساس ارزش کالا مانند مالیات بر ارزش افزوده موجب جابه‌جا شدن منحنی عرضه به سمت بالا خواهد شد؛ چراکه صنعت قیمت‌های بالاتری را برای حفظ کردن سطوح عرضه‌اش درخواست می‌کند، اما به دلیل آنکه این مالیات درصدی از ارزش خودرو است، منحنی عرضه به صورت غیر موازی بسته به قیمت پایه جابه‌جا خواهد شد. اثر این مالیات بر منحنی عرضه در شکل زیر نشان داده شده است.



تأثیر بر قیمت و مقدار تعادلی به مقدار مالیات و سطوح اولیه قیمت بستگی دارد. میزان انتقال بار مالیاتی به مصرف‌کننده که موضوع بسیار مهمی است نیز با توجه به کشش تقاضا برای محصولی که مالیات بر آن اعمال می‌شود، متفاوت خواهد بود. اگر تقاضای کالا از منظر قیمتی پرکشش باشد حتی اگر قیمت‌ها با اعمال مالیات تغییر چندانی نکنند، مقدار تقاضا بسیار کاهش می‌یابد و می‌توان انتظار داشت که بار مالیاتی به مصرف‌کننده منتقل نشود. حال اگر تقاضا کاملاً بی‌کشش باشد آنگاه حتی اگر اعمال مالیات تماماً باعث افزایش قیمت شود، مقادیر تقاضا تغییری نخواهد کرد و می‌توان انتظار داشت که بار مالیاتی به مصرف‌کننده منتقل شود؛ اما در واقعیت تقاضای خودرو نه کاملاً باکشش و نه بی‌کشش است؛ بنابراین صنعت، بار مالیاتی را با مصرف‌کننده قسمت می‌کند [۸].

### ۳-۱. مروری بر مطالعات تجربی صورت گرفته در حوزه مالیات بر خودرو

#### ۳-۱. مطالعات تجربی خارجی

تاکنون مطالعات متنوعی در زمینه مالیات بر خودرو در پژوهش‌های خارجی صورت گرفته که در جدول ۱ برخی مطالعات صورت گرفته و دستاوردهای آنها به اختصار ارائه شده است.

جدول ۱. نتایج برخی مطالعات خارجی انجام شده در حوزه مالیات بر خودرو

اسامی نویسندگان	خلاصه نتایج
جان استون و کاروساکیس <sup>۱</sup>	در سال ۱۹۹۹ در مقاله خود استدلال می‌کنند که سیاست‌های انگیزشی اقتصادی مانند مالیات بر ویژگی‌های خودرو، وقتی در رابطه با مالیات بر سوخت استفاده شود، منجر به نتایجی می‌شود که از لحاظ اقتصادی کارآمدتر هستند و اثر مالیات بر سوخت را بر انتشار CO <sub>۲</sub> تقویت می‌کند [۹].
یوشینگ هایشی، هیروکازو و رینی وال تئودورو <sup>۲</sup>	در سال ۲۰۰۱ در مقاله خود از طریق سیستم معادلات به بررسی تغییرات وضعیت بازار اتومبیل، میزان انتشار CO <sub>۲</sub> از وسایل نقلیه و درآمدهای مالیاتی حاصل از سیاست‌های مالیاتی متفاوت پرداختند. مدل آنها اثرات تغییر وزن عناصر تشکیل‌دهنده مالیات در مراحل خرید اتومبیل، مرآه تملک آن و مرحله استفاده از اتومبیل نسبت به تغییرات در کلاس خودرو و ترکیب عمر و الگوها و رفتارهای رانندگی نسبت به کلاس ماشین و از رده خارج کردن اتومبیل بررسی کردند. مدل آنها از پنج معادله تشکیل شده که با استفاده از داده‌های مربوط به تملک کالا در ژاپن برای سال‌های ۱۹۹۴-۱۹۸۰ گردآوری شده است. آزمون‌های کارایی نتایج دلگرم‌کننده‌ای را نشان می‌دهد. تحلیل حساسیت، مالیات بر میزان استفاده از اتومبیل‌ها را به‌عنوان یکی از اثرگذارترین پارامترها در کاهش میزان انتشار مشخص می‌کند. نتایج تحقیق آنها نشان می‌دهد که یک افزایش در مالیات بر تملک اتومبیل به‌طور معناداری منجر به یک انتقال در استفاده از خودروهای کوچک‌تر شده در حالی که گرایش به از رده خارج کردن اتومبیل (عدم استفاده از آن) و خرید خودروی جدید می‌تواند از طریق افزایش در مالیات بر تملک اتومبیل کاهش یابد [۱۰].
یووه کانرت و هارتموت کوهفلد <sup>۳</sup>	در سال ۲۰۰۷ در مقاله خود به بررسی قوانین و چارچوب‌های مالیات بر خودرو در ۲۷ کشور اروپایی پرداخته‌اند. آنها بیان کرده‌اند که در سرتاسر اروپا قوانین و مقررات متنوعی برای اعمال مالیات بر خودرو وجود دارد که باعث ایجاد نرخ‌های متنوعی خواهد شد. با توجه به آثار نگاه رقابتی و محیط زیستی به سیستم‌های وضع مالیات و نیز تناقض میان این دو نگاه، تلاش بر این است تا در وضع مقررات مالیاتی، این دو مقوله هر چه بیشتر به یکدیگر نزدیک شوند. همچنین به این نتیجه رسیده‌اند که تکیه بیش از حد به میزان دی‌اکسیدکربن خودروها به‌عنوان یکی از ملاک‌های اصلی در تعیین میزان مالیات در نظر گرفته شده برای خودروها می‌تواند مشکل‌ساز باشد؛ چرا که تنها خریداران خودروهای جدید می‌توانند با انتخاب خودروهای مناسب به این قانون واکنش مناسب و کافی نشان دهند و بر تسریع در بازیافت و از رده خارج کردن خودروها و یا صادرات انواع وسایل نقلیه با آلودگی بالاتر می‌تواند تأثیر بسیار اندکی داشته باشد و در نهایت پیشنهاد می‌دهند که میزان مصرف سوخت نیز باید در تعیین میزان مالیات لحاظ شود [۱۱].

1. N. Johnstone, K. Karousakis  
2. Yoshitsugu Hayashi, Hirokazu Kato, Rene Val R. Teodoro  
3. Uwe Kunert, Hartmut Kuhfeld





خلاصه نتایج	اسامی نویسندگان
<p>در مقاله خود در سال ۲۰۰۹ با استفاده از مدل انتخاب خودرو<sup>۱</sup> و تأثیر تغییر در سیاست مالیات بر خودرو و قیمت سوخت را بر میزان شدت انتشار CO<sub>۲</sub>، درآمد مالیاتی و همچنین تغییر در شکاف بین خودروهای دیزلی و بنزینی را بررسی می‌کنند. پیش‌بینی می‌شود که این مالیات‌های جدید می‌توانند به کاهش ۳/۶ تا ۳/۸ درصدی در شدت انتشار CO<sub>۲</sub>، کاهش درآمد مالیاتی و تغییر الگوی خرید به سمت خودروهای کوچک‌تر و دیزلی منجر شوند [۴].</p>	گیبلین و مکنابول <sup>۱</sup>
<p>در سال ۲۰۰۹ در مقاله خود با استفاده از روش پنل دیتا به بررسی ارتباط بین مالیات بر سوخت و خودروهای ملی بر فروش خودروهای سواری جدید و شدت انتشار دی‌اکسیدکربن در ۱۵ کشور عضو اتحادیه اروپا طی سال‌های ۲۰۰۴-۱۹۹۵ پرداخته‌اند. آنها کوشش تقاضای خودروهای سواری و شدت انتشار دی‌اکسیدکربن را از طریق تخمین اثر قیمت‌ها، درآمد، مالیات‌ها و ویژگی‌های فنی خودرو بر فروش خودروهای سواری و انتشار دی‌اکسیدکربن برآورد کردند. نتایج این تحقیق حاکی از آن است که مالیات‌های مختلف (مالیات بر مالکیت، مالیات هنگام خرید و مالیات بر سوخت) رفتار خرید افراد را به‌گونه متفاوتی تحت تأثیر قرار می‌دهد. مالیات‌های سالیانه این‌گونه به‌نظر می‌رسند که اثر قابل‌توجه‌تری بر رفتار مصرف‌کنندگان در مورد خرید خودرو دارند؛ زیرا مالیات سالیانه بالاتر باعث می‌شوند که کل فروش خودروهای جدید افزایش یافته و شدت انتشار CO<sub>۲</sub> از ناوگان خودروهای جدید کاهش یابد. یک افزایش ۱۰ درصدی در مالیات سالیانه بر خودروهای بنزینی می‌تواند در کوتاه‌مدت ۰٫۳ گرم بر کیلومتر انتشار CO<sub>۲</sub> را کاهش دهد و در بلندمدت این مقدار ۱٫۴ گرم بر کیلومتر است؛ و قیمت سوخت نیز می‌تواند اثر بسزایی بر مالکیت خودرو و مقدار انتشار CO<sub>۲</sub> داشته باشد. افزایش ۱۰ درصدی در قیمت بنزین در کوتاه‌مدت می‌تواند به کاهش تقریباً ۰٫۵ گرم بر کیلومتر CO<sub>۲</sub> منجر شود. لذا افزایش در مالیات سالیانه بر خودروهای دیزلی می‌تواند سبب شود سهم خودروهای بنزینی افزایش یابد و این باعث افزایش انتشار CO<sub>۲</sub> می‌شود [۱۲].</p>	لیزا ریان، سوسانا فریرا و فرانک کنوری <sup>۳</sup>
<p>در سال ۲۰۱۱ در مطالعه خود با استفاده از یک آنالیز Ex-Post برای سال‌های اولیه تغییر سیستم مالیات بر خودرو، نشان می‌دهد که مصرف‌کنندگان هلندی برای خرید خودروهای کم‌کربن به این مشوق‌های قیمتی واکنش نشان می‌دهند. با این تغییرات در سیستم مالیات‌گیری، افراد به سمت خودروهای کم‌کربن می‌روند تا مالیات کمتری بپردازند و این باعث کاهش درآمد مالیاتی دولت می‌شود و میانگین وزنی انتشار CO<sub>۲</sub> از خودروهای جدید قبل از مالیات‌گیری ۱۴۲ گرم CO<sub>۲</sub> بر کیلومتر بود و بعد از اعمال تغییرات به ۱۳۶ گرم بر کیلومتر رسید [۱۳].</p>	رابرت کوک <sup>۴</sup>
<p>در پایان‌نامه‌اش در سال ۲۰۱۴ تأثیر وارد شدن CO<sub>۲</sub> به پایه‌های مالیات بر دارندگان خودرو و مالیات هنگام خرید خودرو را بر متوسط انتشار CO<sub>۲</sub> خودروهای جدید تخمین می‌زند؛ روش مورد استفاده داده‌های پنل بوده که برای ۱۵ کشور عضو اتحادیه اروپا از سال ۲۰۱۲-۱۹۹۵ است. وی برای بررسی ابتدا یکبار از طریق مدل معادلات ساختاری به‌صورت غیرمستقیم اثر عوامل برون‌زا نظیر مالیات‌ها، قیمت خودرو و GDP و یکبار از طریق مدل معادلات ساختاری به‌صورت مستقیم عوامل درون‌زا نظیر ویژگی‌های خودرو و مالیات‌ها را بر شدت انتشار CO<sub>۲</sub> به تخمین مدل می‌پردازد. نتایج، گویای این هستند که مالیات هنگام خرید خودرو در هر دو مدل، اثر گذاری قابل‌توجهی نسبت به مالیات بر دارندگان خودرو و قیمت بنزین دارد؛ اما در کل هر سه مالیات اثر قابل‌توجهی بر کاهش انتشار CO<sub>۲</sub> دارند [۵].</p>	فیلیپ کلین <sup>۵</sup>
<p>در پایان‌نامه خود در سال ۲۰۱۵ اقداماتی که رفتار مصرف‌کننده را در خرید خودرو در آینده تحت تأثیر قرار می‌دهد را مورد بررسی قرار می‌دهد و عوامل موقعیتی و روان‌شناختی را وزن‌دهی می‌کند. این پایان‌نامه از پرسشنامه‌ای برای جمع‌آوری اطلاعات از رانندگان اسکاتلندی استفاده می‌کند که بر تصمیمات افراد در مورد خرید خودرو در آینده و تأثیر سیاست‌های حوزه حمل‌ونقل به‌ویژه مالیات‌ها و یارانه‌ها در شکل‌گیری رفتار خرید به سمت خودروهای کمتر آلاینده تمرکز می‌کند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که عوامل موقعیتی در شکل دادن رفتار افراد نقش مؤثرتری نسبت به عوامل روان‌شناختی دارند. همچنین اقدامات سیاستی بر خرید و نگهداری خودرو نقش بسزایی در شکل‌دهی رفتار مصرف‌کننده در خرید خودرو خواهد داشت و از میان اقدامات سیاستی، مالیات بر ارزش افزوده مبنی بر CO<sub>۲</sub> و بیمه خودرو مرتبط با CO<sub>۲</sub> بیشترین اثر را دارد و مشوق‌های مالیاتی بیشتر از بازدارنده‌ها در شکل دادن رفتار افراد مؤثر خواهند بود [۱۴].</p>	سارا برثویک <sup>۶</sup>

1. S. Giblin, A. McNabola
2. Car Choice Model
3. Lisa Ryan, Susana Ferreira, Frank Convery
4. Robert Kok
5. Philip Klein
6. Sarah Borthwick

نتایج برخی مطالعات داخل در حوزه مالیات بر خودرو در جدول ۲ به اختصار ارائه شده است.

جدول ۲. نتایج برخی مطالعات داخلی انجام شده در حوزه مالیات بر خودرو

نویسندگان	خلاصه نتایج
عبدالله میلانی	در سال ۱۳۸۸ در مقاله خود با مقدمه‌ای درباره فعالیت‌های دولت، مالیات و آثار ناشی از اعمال مالیات‌ها، به معرفی کالاهای با پیامد خارجی منفی می‌پردازد که خودرو نمونه‌ای از این دسته از کالاهاست. پس از آن با اشاره به دلایل اقتصادی اعمال مالیات بر خودرو، اعمال این نوع مالیات را در ۹ کشور اروپایی مورد بررسی قرار می‌دهد [۱۵].
مهاجری	در سال ۱۳۹۳ در مقاله خود، ضمن مروری بر وضعیت انتشار دی‌اکسیدکربن در برخی از کشورهای توسعه‌یافته، نحوه به‌کارگیری ابزارهای مالیاتی سبز به منظور مدیریت انتشار آلاینده‌گی توسط بخش حمل‌ونقل را مورد تشریح قرار داده است. در پایان نیز شواهد آماری مربوط به دی‌اکسیدکربن در ایران را مورد بررسی قرار داده و ضرورت طراحی و استفاده از ابزارهای مالیاتی در این حوزه را تعیین کرده است [۶].
اشجعی و سلیمانی	در سال ۱۴۰۱، در قالب گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، به آسیب‌شناسی ماده (۲۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده از منظر زیست‌محیطی پرداختند. عدم توجه به کم‌وکیف تردد وسایل نقلیه، عدم تمایز میان میزان انتشار آلاینده‌گی و رتبه‌بندی انرژی، بی‌توجهی به معاینه فنی خودروها، عدم لحاظ مالیات صفر برای خودروهای برقی، ضمانت اجرای ضعیف این مالیات و عدم توزیع بهینه منابع حاصل از این مالیات میان شهرهای دارای آلاینده‌گی از جمله مهم‌ترین ضعف‌های قانون بوده که در این گزارش به آنها اشاره شده است [۱۶].

## ۴. انواع مالیات بر خودرو



مالیات خودرو معمولاً به سه دسته مالیات هنگام خرید،<sup>۱</sup> مالیات بر مالکیت<sup>۲</sup> و مالیات بر مصرف (مالیات بر سوخت)<sup>۳</sup> خودرو تقسیم می‌شوند:

- مالیات هنگام خرید خودرو

نوعی مالیات غیرقابل استرداد است که در زمان خرید و ثبت خودروهای جدید اعمال می‌شود. معمولاً مالیات ثبت،<sup>۴</sup> هزینه ثبت،<sup>۵</sup> مالیات بر حجم معاملات<sup>۶</sup> یا مالیات بر فروش خودرو<sup>۷</sup> نوعی از این مالیات محسوب می‌شوند. هر کشور راه‌های متفاوتی را برای محاسبه و اعمال مالیات ثبت دارد [۵].

- مالیات ثبت خودرو: اصطلاح مالیات ثبت شامل تمامی مالیات‌هایی است که صرف‌نظر از اسمشان (مالیات، عوارض انتخابی،<sup>۸</sup> سیستم پاداش-جریمه محیط زیستی<sup>۹</sup> و...) در ارتباط با ثبت خودرو اعمال می‌شوند. در ایران نیز مطابق با ماده (۳۰) قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰، خرید خودرو مشمول مالیات نقل و انتقال می‌شود که دریافت سند رسمی خودرو و ثبت رسمی خودرو به نام خریدار منوط به پرداخت مالیات نقل و انتقال است.

1. Acquisition Tax
2. Ownership Tax
3. Fuel Tax
4. Registration Tax
5. Registration Fee
6. Turnover Tax
7. Vehicle Sales Tax
8. Excise Duty
9. Environmental Bonus-Malus Scheme





■ هزینه ثبت: هزینه‌های اداری (شماره گذاری پلاک، گواهی خودرو و ...) و هزینه‌های بازرسی فنی را در بر می‌گیرد [۱۷]. در ایران نیز مطابق با ماده (۲۸) **قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰**، شماره گذاری خودروها و وسائط نقلیه سنگین و سبک بر اساس رتبه انرژی مشمول مالیات و عوارض شماره گذاری است.

از لحاظ تئوری این گونه استدلال می‌شود که مالیات‌های هنگام خرید دارای بیشترین پتانسیل به منظور شکل دادن رفتار افراد در آینده تصمیم‌گیری برای خرید خودرو هستند [۷].

اگر مقدار مالیات هنگام خرید خودروهای جدید بالا باشد، ممکن است سبب شود تقاضای افراد به سمت خودروهای قدیمی‌تر یا دست‌دوم سوق پیدا کند؛ بنابراین بسیاری از نویسندگان معتقدند که مالیات بر خودروهای جدید باید با مالیات بر خودروهای استفاده شده مطابقت داشته باشد [۱۸].

● مالیات بر مالکیت

نوعی مالیات است که به صورت دوره‌ای اعمال می‌شود. مالیات سالیانه<sup>۱</sup>، مالیات خودرو،<sup>۲</sup> مجوز پلاک،<sup>۳</sup> مالیات جاده‌ای<sup>۴</sup> و ... از این نوع هستند. همان‌طور که در بالا ذکر شد مالیات ثبت هزینه‌هایی را در بر می‌گیرد که ممکن است مانع خرید خودروهای جدید با کارایی بالاتر شود و منجر به افزایش میانگین زمان تجدید ناوگان خودرو، فناوری ناکارآمد و کاهش فروش خودرو می‌شود. در مقابل هزینه‌های مربوط به مالیات بر مالکیت در طول عمر خودرو و انباشته خواهد شد و بنابراین یک خریدار دقیق ممکن است کل هزینه‌هایی که در طول عمر خودرو اعمال می‌شوند را در زمان خرید در نظر نگیرد و تصمیمی برای خرید بگیرد که هزینه‌های بیشتری را برای فرد ایجاد و به‌طور بالقوه آلاینده بیشتری را در طول عمر فعال خودرو تولید کند [۵].

این مالیات می‌تواند مکمل خوبی برای کشورهایایی که مالیاتی هنگام خرید خودرو اعمال نمی‌کنند باشد و به صورت غیرمستقیم بر رفتار تصمیم‌گیری افراد هنگام خرید خودرو تأثیر بگذارد. به‌طور کلی تجربه نشان می‌دهد که مالیات ثبت و مالیات بر مالکیت در کنار هم می‌توانند تأثیر قابل توجهی را بر نوع خودرو خریداری شده بگذارند [۷].

در سطح جهانی، حداقل ۱۰ عامل علاوه بر مالیات‌های ثابت، به‌عنوان پایه مالیات بر خودرو (ثبت و مالکیت) در نظر گرفته می‌شوند که عبارتند از: میزان انتشار دی‌اکسید کربن، ظرفیت موتور، نوع سوخت، مصرف سوخت، قدرت موتور، وزن، سن، قیمت خودرو و همچنین استانداردهای یورو [۱۹].

● مالیات بر سوخت

این مالیات اغلب به‌عنوان مالیات مبنی بر مصرف یا عوارض انتخابی<sup>۵</sup> دسته‌بندی می‌شود. هزینه‌های دیگر مربوط به استفاده از خودرو همانند عوارض جاده‌ای، هزینه‌های پارک کردن<sup>۶</sup> و ... جزء این مالیات محسوب نمی‌شوند؛ چون توسط مالکان خودرو قابل اجتناب هستند [۱۱].

مالیات بر سوخت نرخی است که بر هر واحد سوخت اعمال می‌شود؛ مثلاً برای خودروهای با سوخت مایع بر هر لیتر یا هر گالن و برای سوخت‌های گازی بر هر کیلوگرم [۷].

مقدار مالیات در کشورهای مختلف متفاوت است و به سیاست‌هایشان بستگی دارد و به قیمت‌های تمام شده متفاوتی منجر می‌شود. این مالیات نیز مانند مالیات بر مالکیت خودرو در طول عمر خودرو جمع می‌شود و ممکن است در هنگام خرید خودرو تأثیر زیادی بر تصمیم‌گیری افراد نداشته باشد؛ اما به دلیل اینکه این مالیات بر عکس دو مالیات قبلی، بر مصرف واقعی و هر زمان که مصرف‌کننده سوخت‌گیری کند، اعمال می‌شود؛ برای کاهش CO<sub>۲</sub> می‌تواند بسیار تعیین‌کننده باشد [۵].

1. Annual Circulation Tax
2. Vehicle Tax
3. Licence Plate
4. Road Tax
5. Excise Duty
6. Tolls and Parking Costs

در جدول ۳ با استفاده از اطلاعات موجود در راهنمای جهانی مالیات بر خودرو در PWC، راهنمای مالیات بر خودرو در ACEA، نمای کلی مالیات بر خودرو بر مبنای CO<sub>۲</sub> در ACEA و پایگاه داده‌های مالیاتی و عوارض در European Commission سعی شده است به‌طور خلاصه تجارب کشورها در زمینه مالیات ثابت و مالیات بر مالکیت و پایه‌های مالیاتی آنها در ۴۶ کشور گردآوری و دسته‌بندی شود.

جدول ۳. انواع مالیات بر خودرو و پایه‌های آن در کشورهای منتخب (۲۰۱۰، ۲۰۱۱، ۲۰۱۲) و (۲۰۱۳)

نام کشور	مالیات ثابت	مالیات بر مالکیت
آرژانتین	درصدی از قیمت خودرو	درصدی از قیمت خودرو
آفریقای جنوبی	انتشار CO <sub>۲</sub> ، مقطع	وزن خالص خودرو
آلمان	ندارد	خودرو سواری: انتشار CO <sub>۲</sub> ، استانداردهای آلودگی و حجم موتور خودرو تجاری: وزن، آلودگی و صدا
اتریش	عموماً انتشار CO <sub>۲</sub> خودروهای بدون معیار انتشار CO <sub>۲</sub> : مصرف سوخت خودروهای بدون معیار مصرف سوخت: قدرت موتور درصدی از قیمت خودرو	خودروهای با وزن کمتر از ۳٫۵ تن: قدرت موتور خودرو خودروهای با وزن بیشتر از ۳٫۵ تن: وزن خودرو مقطع
اسپانیا	انتشار CO <sub>۲</sub> ، درصدی از قیمت خودرو	خودروهای شخصی و تر اکتورها: قدرت موتور اتوبوس: تعداد صندلی کامیون: ظرفیت تریلی <sup>۱</sup> موتور سیکلت: ظرفیت موتور مقطع
استونی	ندارد	وسایل نقلیه سنگین مانند کامیون‌ها، قطار جاده‌ای و تریلرها: وزن خودرو، تعداد محور چرخ و نوع سیستم تعلیق مقطع
اسلواکی	قدرت موتور، مقطع	خودرو سواری: ظرفیت موتور خودرو تجاری و اتوبوس: وزن خودرو و تعداد محور چرخها مقطع
اسلوانی	موتورهای سه‌چرخ و چهار چرخ و خودروهای کمپینگ: <sup>۲</sup> قدرت موتور خودرو سایر وسایل نقلیه: انتشار CO <sub>۲</sub> و نوع سوخت درصدی از قیمت خودرو	موتور سیکلت‌ها، سه‌چرخه‌ها و خودروهای سبک: ظرفیت موتور اتوبوس: تعداد صندلی کامیون: وزن خودرو کامیون‌های دارای تریلر: قدرت موتور مقطع
انگلستان	ندارد	خودرو سبک: انتشار CO <sub>۲</sub> و حجم موتور اتوبوس: تعداد صندلی کامیون وزن خودرو، نوع خودرو و تعداد محور چرخ مقطع

1. Payload  
2. Camping Vehicle





نام کشور	مالیات ثابت	مالیات بر مالکیت
اوکراین	حجم موتور خودرو، مقطوع	ندارد
ایالات متحده آمریکا	(نیویورک): وزن خودرو، مقطوع	مقدار ثابت
ایتالیا	خودرو سواری، اتوبوس و تراکتور: قدرت موتور خودرو برای وسایل نقلیه مخصوص حمل بار: وزن خودرو برای تریلرهای مخصوص حمل افراد: تعداد صندلی مقطوع	خودرو سواری: قدرت موتور خودرو و استانداردهای یورو اتوبوس: قدرت موتور خودروهای تجاری با وزن ناخالص زیر ۱۲ تن: وزن خودرو خودروهای تجاری با وزن ناخالص بالای ۱۲ تن: وزن، تعداد محور چرخ و نوع سیستم تعلیق مقطوع
ایرلند	انتشار CO <sub>2</sub> ، درصدی از قیمت خودرو	خودرو شخصی: انتشار CO <sub>2</sub> ، حجم موتور خودرو باربر: وزن بدون بار خودرو برای وسایل نقلیه عمومی (اتوبوس‌ها): تعداد صندلی مقطوع
ایسلند	خودرو سواری: میزان انتشار CO <sub>2</sub> کامیون وزن خودرو اتوبوس: تعداد صندلی‌ها و وزن خودرو درصدی از قیمت خودرو	انتشار CO <sub>2</sub> ، مقطوع
برزیل	ندارد	قیمت خودرو
بلژیک	منطقه بروکسل: حجم موتور، قدرت موتور، سن خودرو منطقه والون: حجم موتور، قدرت موتور و انتشار CO <sub>2</sub> منطقه فلاندر: انتشار CO <sub>2</sub> ، نوع سوخت، استانداردهای یورو، سن و ...	خودرو سواری و مینی‌بوس در منطقه بروکسل و والون: حجم موتور خودرو سواری و مینی‌بوس در منطقه فلاندر: حجم موتور، انتشار CO <sub>2</sub> ، نوع سوخت و معیارهای یورو خودروهای تجاری: حداکثر وزن مجاز <sup>۱</sup> با وزن حداکثر ۳۵۰۰ کیلوگرم: حداکثر وزن مجاز <sup>۱</sup> با وزن بالای ۳۵۰۰ کیلوگرم: تعداد محور چرخ، حداکثر وزن مجاز و نوع سیستم تعلیق مقطوع
بلغارستان	ندارد	موتور سیکلت‌ها: حجم موتور سه‌چرخه‌ها: <sup>۲</sup> وزن خودرو خودروهای سواری: قدرت موتور و سال تولید خودرو اتوبوس‌ها: تعداد صندلی تراکتورها: حداکثر وزن مجاز، تعداد محور چرخ و سیستم تعلیق مقطوع
پرتغال	انتشار CO <sub>2</sub> ، حجم موتور و نوع سوخت، مقطوع	خودرو سواری: حجم موتور، انتشار CO <sub>2</sub> ، سوخت مصرفی، سن خودرو خودرو تجاری: وزن ناخالص خودرو، تعداد محور چرخ، سیستم تعلیق و سن موتور سیکلت، دوچرخه، سه‌چرخه و چهارچرخه: حجم موتور و سن مقطوع

1. Maximum Permissible Weight  
2. Tricycles

نام کشور	مالیات ثبت	مالیات بر مالکیت
تایلند	برای خودروهایی مانند خودروهای شخصی با ظرفیت حداکثر ۷ سندلی بر حسب ظرفیت موتور خودرو و خودروهایی مانند خودروهای سواری با بیش از ۷ سندلی، خودروهایی برای ارائه خدمات و ... بر حسب وزن خودرو و خودروهایی مانند تراکتورهای کشاورزی، دوچرخه و ... به ازای هر وسیله نقلیه	ندارد
ترکیه	خودروهای سبک: قدرت موتور خودروهای تجاری مخصوص حمل بار و موتور سیکلت‌ها: حجم موتور درصدی از قیمت	خودرو سواری و موتور سیکلت: سن و ظرفیت موتور خودرو تجاری: سن و وزن مقطع
جمهوری چک	ندارد	خودرو سواری: حجم موتور سایر خودروها و تریلرها: وزن و تعداد محور چرخ مقطع
چین	درصدی از قیمت خودرو	خودرو سواری: حجم موتور اتوبوس: تعداد سندلی خودرو تجاری: وزن مقطع
دانمارک	درصدی از قیمت خودرو	خودرو سواری: مصرف سوخت و نوع سوخت خودروهای تجاری: وزن
روسیه	ندارد	حجم موتور، مقطع
رومانی	استانداردهای یورو، ظرفیت موتور، سطوح انتشار CO <sub>2</sub> و سن خودرو، مقطع	خودرو سواری و اتوبوس: حجم موتور خودرو تجاری: وزن خودرو و تعداد محور چرخ مقطع
ژاپن	درصدی از ارزش خودرو	خودرو سواری: حجم حرکت موتور <sup>۱</sup> خودرو خودروهای تجاری: وزن بار مقطع
سوئد	ندارد	خودرو سواری: انتشار CO <sub>2</sub> خودرو تجاری: وزن خودرو، تعداد محور چرخ و نوع سوخت مقطع
سوئیس	ندارد	حجم موتور و وزن خودرو، مقطع
فرانسه	حجم موتور، قدرت موتور و انتشار CO <sub>2</sub> ، مقطع	خودرو سواری: انتشار CO <sub>2</sub> خودرو با حداکثر وزن مجاز بزرگتر یا مساوی ۱۲ تن: تعداد محور چرخ، وزن و سیستم تعلیق مقطع
فنلاند	انتشار CO <sub>2</sub> ، درصدی از قیمت خودرو	خودرو سواری: انتشار CO <sub>2</sub> ، وزن خودرو تجاری: تعداد محور و استفاده از تریلر
قبرس	برای خودروهای سبک: انتشار CO <sub>2</sub> برای کامیون‌های سربسته: حجم موتور مقطع	انتشار CO <sub>2</sub> ، مقطع





نام کشور	مالیات ثابت	مالیات بر مالکیت
کانادا	ندارد	مالیاتی بر مالکیت تعلق نمی‌گیرد، اما واردکنندگان و تولیدکنندگان خودرو و مشمول نوعی مالیات بر حسب مصرف سوخت می‌شوند.
کره جنوبی	حجم موتور، درصدی از قیمت خودرو	حجم موتور، مقطوع
کرواسی	مقدار انتشار CO <sub>2</sub> ، قیمت خودرو و نوع سوخت، درصدی از قیمت خودرو	قدرت موتور و سن خودرو، مقطوع
لتونی	انتشار CO <sub>2</sub> ، مقطوع	خودرو و سواری: وزن، حجم موتور و قدرت موتور خودرو و تجاری: وزن، تعداد محور چرخ و نوع سیستم تعلیق مقطوع
لهستان	حجم موتور، درصدی از قیمت خودرو	خودرو و تجاری: وزن و تعداد محور چرخ، مقطوع
لوکزامبورگ	ندارد	خودرو و سواری: حجم موتور و انتشار CO <sub>2</sub> خودرو و تجاری: وزن، تعداد محور چرخ و نوع سیستم تعلیق مقطوع
لیتوانی	ندارد	خودرو و تجاری: وزن، تعداد محور چرخ و نوع سیستم تعلیق مقطوع
مالت	قیمت خودرو، انتشار CO <sub>2</sub> و طول خودرو، درصدی از قیمت خودرو	انتشار CO <sub>2</sub> و سن خودرو، مقطوع
مجارستان	نوع موتور، حجم موتور و استانداردهای یورو، مقطوع	خودرو و سواری: قدرت موتور خودرو اتوبوس و تریلر: وزن کامیون‌ها: وزن خودرو و ۵۰ درصد وزن بار
مکزیک	درصدی از قیمت خودرو	ویژگی‌های خودرو و نظیر مدل، نام تجاری، سال، ورژن و قیمت
مولداوی	ندارد	حجم موتور، توان لیفت خودرو، وزن، تعداد سندلی مقطوع
نروژ	وزن خودرو، حجم موتور، قدرت موتور و میزان انتشار CO <sub>2</sub> و NO <sub>x</sub> ، مقطوع	نوع سوخت و وزن، مقطوع
هلند	انتشار CO <sub>2</sub> ، مقطوع	خودرو و سواری و اتوبوس: وزن خودرو و انتشار CO <sub>2</sub> خودرو و تجاری: وزن خودرو، تعداد محور چرخ و استانداردهای یورو مقطوع
هندوستان	خودرو سواری از استانی به استان دیگر فرق دارد. خودرو تجاری: تعداد سندلی‌های خودروهای مسافری و ظرفیت بار خودروهای باری درصدی از قیمت خودرو	نامشخص
یونان	حجم موتور، استانداردهای یورو، قیمت عمده‌فروشی، زمان ثبت و نوع بدنه و همچنین مسافت طی شده بر ای خودروهای وارداتی درصدی از قیمت خودرو	خودرو و سواری: انتشار CO <sub>2</sub> و حجم موتور اتوبوس: تعداد سندلی خودرو و تجاری: وزن مقطوع

همان‌طور که ذکر شد در سال‌های اخیر بسیاری از کشورهای اروپایی مالیات بر خودرو را مورد بازبینی و اصلاح قرار داده‌اند و در حال حاضر اکثر کشورها میزان انتشار دی‌اکسید کربن را جزئی از پایه مالیات هنگام خرید خودرو و مالیات بر مالکیت خودرو در نظر می‌گیرند. در این بخش با تشریح تجارب چند کشور که ساختار مالیات بر خودرو را مطابق با اهداف محیط زیستی تغییر داده‌اند، چگونگی اعمال این نوع مالیات معرفی شده است.

به‌طور کلی می‌توان گفت؛ کشورها برای اعمال مالیات مذکور از ۳ طریق اقدام کرده‌اند:

**1** به‌طور مستقیم به‌ازای هر گرم  $CO_2$  منتشر شده یا هر لیتر مصرف سوخت در هر کیلومتر، به‌صورت مقطوع نرخ مالیات را تعیین می‌کنند. کشور دانمارک مالیاتی را به‌صورت شش‌ماهه بر مالکیت خودرو اعمال می‌کند به نام مالیات سبز<sup>۱</sup> که براساس مصرف سوخت است. خودروهای سواری با حداکثر ظرفیت ۹ سرنشین با راننده و کامیون‌هایی با وزن کمتر از ۳,۵ تن مشمول این مالیات هستند. خودروهایی که مشمول مالیات بر حسب وزن می‌باشند از پرداخت این مالیات معافند (مانند کامیون‌ها و خودروهای سواری قدیمی). در این کشور مقدار مالیات برای خودروهای شخصی بر حسب میزان مصرف سوخت و نوع سوخت به این صورت محاسبه می‌شود:

برای خودروهای بنزینی نرخ مالیات بین ۳۱۰ کرون (حداقل ۲۰ کیلومتر به‌ازای هر لیتر مصرف سوخت) و ۱۰۸۳۰ کرون (زیر ۴,۵ کیلومتر به‌ازای هر لیتر مصرف سوخت) است.

برای خودروهای دیزلی نرخ مالیات بین ۱۲۰ کرون (حداقل ۳۲,۱ کیلومتر به‌ازای هر لیتر مصرف سوخت) تا ۱۶۰۲۰ کرون (زیر ۵,۱ کیلومتر به‌ازای هر لیتر مصرف سوخت) است.

برای خودروهای با سوخت طبیعی مایع یا بیوگاز نرخ‌ها مشابه خودروهای دیزلی هستند.

همچنین خودروهایی که فاقد فیلتر تأیید شده ذرات دیزل باشند؛ سالیانه باید یک جریمه اضافی ۱۰۰۰ کرونی پرداخت کنند.

کشور لوکزامبورگ مالیاتی را بر مالکیت خودروهای ثبت شده بعد از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۰۱، براساس میزان انتشار  $CO_2$  اعمال می‌کند. مقدار مالیات با فرمول زیر محاسبه می‌شود:

$$\text{Tax (in EUR)} = a \times b \times c$$

که در آن:

a: مقدار انتشار  $CO_2$  در مقیاس گرم بر کیلومتر که در گواهی ثبت خودرو نوشته می‌شود.

b: ضریبی ثابت که برابر است با ۰,۹ برای خودروهای دیزلی و ۰,۶ برای خودروهای غیردیزلی.

c: عاملی نمایی است که برای مقادیر انتشار  $CO_2$  بین ۱-۹۰ گرم بر کیلومتر برابر با ۰,۵ است و با هر ۱۰ گرم بر کیلومتر اضافه شدن در انتشار  $CO_2$ ، این عامل نمایی ۰,۱ دهم افزایش می‌یابد.

زمان پرداخت مالیات سالیانه است، اما در مواردی که مبلغ مالیات افزایش یابد می‌تواند دو بار در سال پرداخت شود.

در کشور قبرس مالیاتی بر ثبت خودرو بر حسب میزان انتشار  $CO_2$  اعمال می‌شود که نرخ آن بر حسب جدول زیر تعیین می‌شود:





**۲** به‌طور غیر مستقیم براساس میزان انتشار CO<sub>۲</sub> و مصرف سوخت، نرخ را برحسب قیمت خودرو قبل از اعمال مالیات تعیین یا جزء CO<sub>۲</sub> را با سایر پایه‌های مالیاتی ترکیب می‌کنند.

مثال ۱: کشور ایرلند هنگام ثبت خودروهای سواری و تجاری مالیاتی را با مبنای قیمت فروش بازار آزاد ایرلند که برابر است با قیمت خرده‌فروشی خودرو، اعمال می‌کند. از تاریخ ۱ ژوئیه ۲۰۰۸ نرخ مالیات ثبت توسط سطح انتشار CO<sub>۲</sub> تعیین می‌شود و نرخ آن بین ۱۴ درصد و ۳۶ درصد قیمت خودرو است که با دسته‌بندی خودروها در ۱۱ طبقه (دسته اول ۰-۸۰ گرم بر کیلومتر و در نهایت بیشتر از ۲۲۶ گرم بر کیلومتر) و برحسب میزان آلایندهی‌شان اعمال می‌شود.

مثال ۲: کشور آلمان از تاریخ ۱ ژوئیه ۲۰۰۹ مالیاتی را بر مالکیت خودروهای سواری برحسب انتشار CO<sub>۲</sub> و ظرفیت موتور خودرو اعمال می‌کند که جزء CO<sub>۲</sub> به‌صورت خطی است. نرخ مالیات به‌ازای هر ۱۰۰ سانتی‌متر مکعب حجم موتور برای خودرو بنزینی ۲ یورو و برای خودروی دیزلی ۹،۵۰ یورو است و مقدار مالیات برحسب CO<sub>۲</sub> از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۴ به بعد، ۲ یورو به‌ازای هر گرم منتشر شده بیشتر از ۹۵ گرم بر کیلومتر اعمال می‌شود و خودروهایی با انتشار کمتر از ۹۵ گرم بر کیلومتر از این مالیات معافند.

**۳** از طریق سیستم پاداش - جریمه مقدار مالیات را برحسب میزان آلودگی کم و زیاد می‌کنند.  
مثال ۱: کشور فرانسه از ژانویه ۲۰۰۸ این سیستم را برای خرید خودرو معرفی کرده است که براساس مقدار انتشار CO<sub>۲</sub> مقدار مالیات افزایش و کاهش می‌یابد.

■ جریمه: برای خودروهای سواری تحت WVT<sub>A</sub><sup>۱</sup> به‌ازای میزان انتشار بین ۱۳۵-۱۳۱ گرم بر کیلومتر CO<sub>۲</sub>، ۱۵۰ یورو و به‌ازای مقادیر انتشار بالاتر از ۲۵۰ گرم بر کیلومتر ۸۰۰ یورو جریمه تعلق می‌گیرد.

■ پاداش: برای خرید خودروهای الکتریکی جدید یا هیبریدی الکتریکی یک کسری برای ایجاد انگیزه در مصرف‌کنندگان در نظر گرفته می‌شود. از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۶ نیز برای خودروهای سواری (به‌غیر از خودروهای تجاری سبک) که مقدار انتشارشان بین ۶۱ و ۱۱۰ گرم بر کیلومتر است، ۷۵۰ یورو پاداش در نظر گرفته می‌شود. برای خودروهای سواری و تجاری سبک که میزان انتشارشان بین ۲۱ و ۶۰ گرم بر کیلومتر است پاداش ۱۰۰۰ یورو و به‌ازای میزان انتشار ۲۰ گرم بر کیلومتر یا کمتر ۶۳۰۰ یورو تعلق می‌گیرد.

در تمامی مواردی که به آنها پاداش تعلق می‌گیرد، یک پاداش اضافه ۲۰۰ یورویی نیز زمانی که خودرویی با حداقل ۱۵ سال سن اوراق می‌شود، اعطا خواهد شد. از ماه مارس ۲۰۱۵ یک طرح اوراق اضافه برای خودروهای دیزلی که از تاریخ ۲۰۰۶ و به قبل از آن ثبت شده‌اند برقرار شده است که براساس آن یک پاداش که حداکثر مقدارش ۳۷۰۰ یورو به‌ازای ۲۰ گرم بر کیلومتر CO<sub>۲</sub> یا کمتر است، اعطا می‌شود. همچنین خودروهایی با انتشار CO<sub>۲</sub> بالاتر از ۱۹۰ گرم بر کیلومتر باید ۱۶۰ یورو مالیات سالیانه پرداخت کنند.

مثال ۲: کشور بلژیک نیز بعد از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۶ در منطقه فلاندر مالیات سبز جدیدی را برای مالیات بر مالکیت معرفی کرده است و براساس آن مقدار مالیات خودرو بسته به میزان انتشار CO<sub>۲</sub>، نوع سوخت و معیارهای یورو افزایش یا کاهش می‌یابد.

■ براساس انتشار CO<sub>۲</sub>: به ازای هر گرم افزایش CO<sub>۲</sub> منتشر شده بین ۵۰-۱۲۲ گرم بر کیلومتر، مالیات ۰/۳۰ درصد افزایش می‌یابد؛ و به ازای هر گرم CO<sub>۲</sub> منتشر شده بین ۱۲۲-۲۴ گرم بر کیلومتر به اندازه ۰/۳۰ درصد مالیات کاهش می‌یابد.

■ براساس معیارهای یورو: برای خودروهای غیردیزلی با معیار یورو صفر ۳۰ درصد افزایش و با معیار یورو ۶، ۱۵ درصد کاهش در مقدار مالیات، برای خودروهای دیزلی با معیار یورو صفر ۵۰ درصد افزایش و با معیار یورو ۶، ۱۵ درصد افزایش در مقدار مالیات اتفاق می‌افتد.

مثال ۳: کشور سوئد از تاریخ ۱ ژانویه ۲۰۱۲ یک پاداش ۴۰۰۰۰ کرونی برای خرید خودروهای جدید شخصی و شرکتی با انتشار CO<sub>۲</sub> ۵۰ گرم بر کیلومتر یا کمتر معرفی کرده است. از سال ۲۰۱۶ این پاداش برای خودروهای با انتشار ۵۰-۱ گرم بر کیلومتر (CO<sub>۲</sub> خودروهای هیبریدی قابل شارژ) ۱ به ۲۰۰۰۰ کرون کاهش یافت؛ اما برای خودروهای با انتشار صفر (خودروهای الکتریکی) همان ۴۰۰۰۰ کرون خواهد بود.

برای شرکت‌هایی که خودروهای زیست‌محیطی با مقدار انتشار صفر را خریداری می‌کنند، این پاداش به عنوان ۳۵ درصد تفاوت قیمت بین خودروهای زیست‌محیطی و خودروهای بنزینی و دیزلی مشابه و همچنین برای خودروهای زیست‌محیطی خریداری شده شرکتی با انتشار ۵۰-۱ گرم بر کیلومتر CO<sub>۲</sub> مقدار پاداش ۱۷،۵ درصد تفاوت قیمت بین خودروهای زیست‌محیطی و خودروهای بنزینی و دیزلی مشابه خواهد بود.

مثال ۴: در کشور دانمارک یک کسری ۴۰۰۰ کرونی در مقدار مالیات برای خرید خودروهایی که به ازای هر لیتر بیشتر از ۱۶ کیلومتر (بنزینی) و بیشتر از ۱۷،۵ کیلومتر (دیزل) طی کنند، تعلق می‌گیرد. همچنین یک افزایش ۱۰۰۰ کرونی در مقدار مالیات برای خودروهایی که به ازای هر لیتر سوخت ۱۶ کیلومتر (بنزین) و ۱۸ کیلومتر (دیزل) طی می‌کنند در نظر گرفته می‌شود.

همان‌طور که ملاحظه می‌شود در کشورهای فوق میزان انتشار دی‌اکسید کربن خودروهای جدید به‌طور محسوسی کاهش یافته است. به‌عنوان مثال، کشور سوئد از سال ۲۰۰۶ با اصلاح پایه مالیاتی که در گذشته بر حسب وزن خودرو بود، میزان انتشار CO<sub>۲</sub> را ملاک تعیین نرخ مالیات قرار داده است. کشور آلمان نیز از سال ۲۰۰۹ علاوه بر حجم موتور، جزء CO<sub>۲</sub> را به‌عنوان پایه مالیاتی در نظر گرفته که کاهش میزان CO<sub>۲</sub> خودروهای جدید در این سال، مشهود بوده است. همچنین کشور فرانسه از سال ۲۰۰۸ با معرفی سیستم پاداش - جریمه باعث شده روند نزولی شدن انتشار با سرعت بیشتری نسبت به دو حالت قبل عمل کند. به‌طور کلی می‌توان این‌گونه استنباط کرد که سیستم پاداش - مجازات ابزار تأثیرگذار تری برای کنترل میزان آلاینده است. گفتنی است؛ سیاست‌های مالیاتی به‌تنهایی قادر به بهبود وضعیت انتشار ذرات آلاینده در کشورهای فوق اشاره نیست، بلکه پیشرفت تکنولوژی و ... نیز نقش اساسی در این مهم داشته‌اند.





## ۵. انواع مالیات بر خودرو در ایران



در بخش‌های قبلی گزارش تجارب برخی از کشورهای دنیا در خصوص نحوه وضع و وصول مالیات از خودرو و سایر وسایل نقلیه بررسی شد و نشان داده شد که اولاً، در سال‌های اخیر ساز و کار وصول مالیات خودرو در بسیاری از کشورها تغییر داشته و رویکرد آنان از صرفاً کسب درآمد به سیاست‌گذاری و بهبود وضعیت محیط زیست تغییر پیدا کرده است. ثانیاً، وضع مالیات بر خودرو باید به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم با توجه به میزان انتشار ذرات آلاینده، میزان مصرف سوخت، ظرفیت موتور خودرو و ... تعیین شود.

در این بخش از گزارش ضروری است که انواع مالیات‌ها و عوارض وضع شده بر خودرو در ایران ذکر شود و نسبت آنها با سیاست‌گذاری مالیاتی مناسب در حوزه محیط زیست (به منظور کنترل و یا کاهش تولید ذرات آلاینده توسط خودروها) و توجه به مالیات به عنوان ابزار تنظیم رفتار عوامل اقتصادی بررسی شود.

به طور کلی در حال حاضر در ایران، هر سه نوع مالیات بر خودرو شامل مالیات هنگام خرید خودرو، مالیات بر مالکیت و مالیات بر مصرف (مالیات بر مصرف سوخت) وضع شده است که این مالیات‌ها و عوارض عبارتند از: مالیات نقل و انتقال (در هنگام هر گونه خرید و فروش)، مالیات و عوارض شماره گذاری (در هنگام شماره گذاری خودروها)، عوارض سالیانه خودرو و مالیات و عوارض ارزش افزوده سوخت (شامل بنزین و ...).

### ۵-۱. بررسی قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷ (قانون قدیم)

در این قانون مالیات نقل و انتقال خودرو موضوع ماده (۴۲) [قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷](#) است و خرید و فروش رسمی خودروها را در بر می‌گیرد و هر گونه تغییر مالکیت خودرو در دفاتر اسناد رسمی و اخذ سند رسمی مالکیت از سازمان ثبت اسناد و املاک کشور منوط به پرداخت مالیات نقل و انتقال است. مالیات نقل و انتقال صرفاً تابعی از قیمت خودروهای داخلی و خارجی است. نحوه محاسبه آن برای خودروهای داخلی برابر با یک درصد قیمت فروش کارخانه و برای خودروهای خارجی (وارداتی) یک درصد ارزش گمرکی و حقوق ورودی است. گفتنی است؛ اولین انتقال خودروها از تولیدکننده داخلی و یا واردکننده رسمی خودروهای خارجی (نماینده‌گی‌های رسمی شرکت‌های خارجی) به خریداران، مشمول این پایه مالیاتی نمی‌شود.

در بندهای «ب» و «ج» ماده (۴۳) [قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب سال ۱۳۸۷](#) نیز مالیات‌ها و عوارضی بر خودروها و وسایل نقلیه وضع شده است. در بند «ب» ماده مذکور عوارض سالیانه خودرو که به نوعی مالیات بر مالکیت خودرو محسوب می‌شود، تعریف شده است. بر اساس این بند مالکان خودروها مکلفند که به صورت سالیانه یک در هزار قیمت فروش کارخانه برای خودروهای داخلی و یک در هزار ارزش گمرکی و حقوق ورودی برای خودروهای خارجی را پرداخت کنند. البته لازم به توضیح است که به عوارض سالیانه خودروهای با عمر بیش از ۱۰ سال، هر سال به میزان ۱۰ درصد اضافه می‌شود تا عوارض موضوع این بند به دو برابر افزایش یابد. افزایش عوارض سالیانه خودرو برای خودروهای با عمر بیش از ۱۰ سال نشان از آن دارد که قانونگذار با استفاده از کارکردهای تنظیمی مالیات به دنبال کاهش به کارگیری خودروهای فرسوده از سوی مصرف‌کنندگان و همچنین درونی‌سازی آثار و پیامدهای منفی خارجی آن است.

همچنین مطابق با بند «ج» ماده (۴۳) [قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷](#) علاوه بر سایر مالیات‌ها و عوارضی که بر خودروها وضع شده است، بابت شماره گذاری خودروها نیز مالیات و عوارض شماره گذاری از مالکان و وسایل نقلیه وصول می‌شود. میزان مالیات و عوارض شماره گذاری برای خودروهای داخلی برابر با ۳ درصد قیمت فروش داخلی و برای خودروهای وارداتی ۳ درصد ارزش گمرکی و حقوق ورودی است. نکته‌ای که باید بدان اشاره داشت، نحوه تعیین مأخذ محاسبه مالیات‌ها و عوارض مذکور (قیمت خودروهای داخلی و وارداتی) است که مبتنی بر تبصره «۶» ماده (۴۲) [قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷](#) سازمان امور مالیاتی مکلف است که هر سال تا پانزدهم دی‌ماه

برای اجرا در سال بعد تهیه و ابلاغ کند.

گفتنی است؛ براساس مواد (۱۶) و (۳۸) **قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷**، بنزین، نفت گاز (گازوئیل) و گاز CNG نیز مشمول مالیات بر ارزش افزوده به ترتیب با نرخ‌های سی درصد (۳۰٪)، ده درصد (۱۰٪) و نه درصد (۹٪) می‌شوند. بنابراین مالیات بر مصرف سوخت نیز بر کسانی که از خودرو استفاده می‌کنند، وضع می‌شود.

همان‌طور که اشاره شد در **قانون قدیم مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۳۸۷** تقریباً همه مالیات‌ها و عوارضی که به صورت مستقیم از خودرو و سایر وسائط نقلیه وصول می‌شد، صرفاً تابعی از قیمت آنها بود که سایر عوامل مؤثر بر میزان مالیات و عوارض خودروها در آن لحاظ نشده بود. لذا می‌توان اظهار داشت که تاکنون نگاه درآمدی در خصوص مالیات‌های وضع شده بر خودرو در کشور غلبه داشته است. عوارض سالیانه خودروها هم که از متغیر عمر خودرو تأثیر می‌پذیرفت، کارایی لازم را در ارتباط با بهبود وضعیت کنترل آلاینده‌گی‌های زیست‌محیطی نداشت؛ زیرا اولاً، میزان عوارض سالیانه خودروها چندان قابل توجه نبود که بر نوع، نحوه و یا میزان استفاده از خودرو تأثیر بسزایی بگذارد؛<sup>۱</sup> ثانیاً، در برخی از موارد استفاده تنها از متغیر عمر خودرو می‌تواند نتیجه عکس داشته باشد؛ زیرا کیفیت بعضی از خودروهای جدید به گونه‌ای است که نسبت به خودروهای با عمر و قدمت بیشتر، آلاینده‌گی زیادتری تولید می‌کنند و لذا باید از سایر متغیرهای مؤثر بر انتشار ذرات آلاینده محیط زیست نیز استفاده شود.

## ۵-۲. بررسی قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰

در **قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰** توجه ویژه‌ای به بخش مالیات بر خودرو شده و با استفاده از تجارب سایر کشورها نحوه مالیات‌ستانی از خودروها معین شده است. براساس این قانون، کلیه مالیات‌ها و عوارض بر خودروها که براساس قانون فعلی مالیات بر ارزش افزوده وصول می‌شود، با اصلاحاتی در قانون جدید نیز وجود دارد. **قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰** نحوه مالیات‌ستانی از خودروها با رویکرد کنترل انتشار ذرات آلاینده زیست‌محیطی به وسیله وسائط نقلیه و ترغیب افراد به استفاده از حمل‌ونقل عمومی و به کارگیری خودروهای شخصی استاندارد اصلاح شد. مبتنی بر این مصوبه میزان مالیات و عوارض شماره‌گذاری و همچنین عوارض سالیانه خودرو براساس متغیرهایی نظیر رتبه انرژی<sup>۲</sup> و عمر خودرو محاسبه می‌شود. بنابراین در روش جدید مالیات‌ستانی از خودروها، علاوه بر واقعی‌سازی درآمدهای مالیاتی ناشی از این محل، شاهد بهبود سازوکارهای انگیزشی در جهت استفاده از خودروهای استاندارد با میزان انتشار کمتر ذرات آلاینده هستیم.

## ۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

شواهد آماری حاکی از آن است که آلودگی‌های هوا در طی دهه‌های اخیر رو به افزایش بوده که بخش حمل‌ونقل سهم بالایی در ایجاد این آلاینده‌ها داشته است. مطالعات صورت گرفته نشان می‌دهند که اقدامات مالیاتی نقش پررنگی در کنترل صدمات محیط زیستی حاصل از فعالیت این حوزه داشته است. طی سال‌های اخیر بسیاری از کشورهای اروپایی مالیات بر خودرو را مورد بازبینی و اصلاح قرار داده‌اند و در حال حاضر اکثر کشورها میزان انتشار دی‌اکسید کربن و یا سایر ذرات آلاینده را جزئی از پایه مالیات هنگام خرید و مالیات بر مالکیت خودرو در نظر می‌گیرند.

۱. به‌طور کلی توجه به این امر ضروری است که پرداخت کامل و یا به‌موقع کلیه مالیات‌ها و عوارض خودرو در کشور از ضمانت اجرایی لازم و کارآمد برخوردار نیست.  
۲. گفتنی است؛ طبقه‌بندی خودروها بر حسب رتبه انرژی به عواملی نظیر میزان مصرف سوخت، میزان انتشار ذرات معلق و آلاینده محیط زیست و ... بستگی دارد.





بر اساس مصوبه شورای عالی حفاظت محیط زیست در مورد استانداردهای هوای پاک که تا حدود زیادی بر گرفته از مقادیر رهنمودی WHO است وجود مقادیر غیراستاندارد مونو کسید کربن (CO)، دی اکسید گوگرد (SO<sub>2</sub>)، ذرات معلق در هوا (PM<sub>10</sub> و PM<sub>2.5</sub>)، ازن (O<sub>3</sub>)، سرب (Lead)، بنزن و بنزوالفا پیرن موجب نقض استانداردهای هوای پاک می‌شود و دی اکسید کربن جزو آلاینده‌های هوا نبوده و صرفاً به عنوان شاخصی فرعی در رابطه با میزان آلاینده‌گی قابل استفاده است. بنابراین از منظر شاخص آلاینده‌گی هوا باید توجه داشت که در مواردی مانند انتشار PM<sub>2.5</sub> که خطرناک‌ترین آلودگی در هوای کلان شهر تهران است باید اقدامات دیگری مانند افزایش کیفیت سوخت و نصب فیلتر دوده و ... با استفاده از ابزارهای مالیاتی و استانداردهای اجباری و سایر ابزارها نیز دنبال شود.

در این گزارش با بررسی ساختارها و پایه‌های مالیاتی در زمینه مالیات بر خودرو در ۴۶ کشور، با نگاه ویژه به مالیات‌های سبز، سعی شده است الگوهای مختلف وضع مالیات بر خودرو و شناسایی و تفاوت آنها بر جسته شود. این بررسی نشان می‌دهد که به‌طور کلی سه نوع مالیات بر خودرو در کشورهای مختلف وضع می‌شود که شامل «مالیات هنگام خرید»، «مالیات بر مالکیت» و «مالیات بر سوخت خودرو» است. بر اساس نتایج پژوهش، حداقل ۹ عامل علاوه بر مالیات‌های ثابت، به عنوان پایه مالیات بر ثبت و مالکیت خودرو در نظر گرفته می‌شوند که عبارتند از: میزان انتشار دی اکسید کربن، ظرفیت موتور، نوع سوخت، مصرف سوخت، قدرت موتور، وزن، سن، قیمت خودرو و همچنین استانداردهای یورو. مالیات بر سوخت نیز مالیاتی است که بر هر واحد سوخت مثلاً برای خودروهای با سوخت مایع بر هر لیتر یا هر گالن و برای سوخت‌های گازی بر هر کیلوگرم اعمال می‌شود.

نتایج بررسی‌ها نشان دهنده این واقعیت است که هم‌زمان با وضع مالیات بر خودرو میزان انتشار دی اکسید کربن خودروهای جدید به‌طور چشمگیری کاهش یافته است. همچنین مشاهده شد که سیستم پاداش - جریمه از کارایی بالایی در حوزه حمل و نقل برخوردار بوده است. توصیه این گزارش وضع پایه مالیاتی جدیدی نیست؛ بلکه در قانون مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰، منطبق بر تجارب جهانی پایه مالیات بر آلاینده‌گی خودرو اصلاح شد و اکنون وجود دارد. تداوم اجرای دقیق این پایه‌ی مالیاتی در کنار سایر سیاست‌های کنترل آلودگی، می‌تواند به بهبود وضعیت هوا در کشور کمک کند.

جدول ۵. پیشنهاد توصیه سیاستی ویژه گزارشات راهبردی/نظارتی

ملاحظات	زمان‌بندی اجرا (کوتاه‌مدت، میان‌مدت، بلندمدت)	دستگاه معین	دستگاه متولی	الزامات و قیود اجرایی	توصیه سیاستی	نوع توصیه		ردیف
						اصلاح	تداوم	
-	سیاست بلندمدت مطابق قانون دائمی مالیات بر ارزش افزوده مصوب ۱۴۰۰	سازمان حفاظت محیط زیست	سازمان امور مالیاتی	توجه به سطح آلاینده‌گی خودروها	تداوم اجرای دقیق مالیات‌ستانی از خودروها با رویکرد کنترل انتشار ذرات آلاینده زیست محیطی		*	۱



- [1] COM . (2005). Proposal for a Council Directive on passenger car related taxes, Commission of the European Communities. Brussels, 5.7.2005, 261 final, p. 2, available at: [http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005\\_0261en01.pdf](http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2005/com2005_0261en01.pdf).
- [2] Baumol, W.J., & Oates, W.E. (1971). The use of standards and pricing protection of the environment. *Swedish Journal of Economics*, 73, 42–54.
- [3] Baumol, W.J. (1972). On taxation and the control of externalities. *The American Economic Review*, 62 (3), 307–322.
- [4] Giblin, S., & Mc Nabola, A. (2009). Modeling the impacts of a carbon emission differentiated vehicle tax system on CO2 emissions intensity from new vehicle purchases in Ireland. *Journal of Energy Policy*, 37, 1404-1411.
- [5] Klein, P. O. G. (2014). *European Car Taxes and the CO2 Intensity of New Cars*.
- [۶] مهاجری، پریرسا. (۱۳۹۳)، «مالیات‌های زیست‌محیطی و سیاست‌گذاری در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای (تجربیات کشورهای منتخب)»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۳۶۳۱.
- [7] Potter, S. (2009), "Using Environmental Taxation for Transport Demand Management", Available in <http://design.open.ac.uk/potter/index.htm>
- [8] European Commission DG Taxation and Customs Union. (2002). *Study on Vehicle Taxation in the Member States of the European Union, Final Report*.
- [9] Johnstone, N., & Karousakis, K. (1999). Economic incentives to reduce pollution from road transport: the case for vehicle characteristics taxes. *Transport Policy*, 6(2), 99-108.
- [10] Hayashi, Y., Kato, H., & Teodoro, R. V. R. (2001). A model system for the assessment of the effects of car and fuel green taxes on CO2 emission. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 6(2), 123-139.
- [11] Kunert, U., & Kuhfeld, H. (2007). The diverse structures of passenger car taxation in Europe and the EU Commissions proposal for reform. *Transport Policy*, 14(4), 306-316.
- [12] Ryan, L., Ferreira, S., & Convery, F. (2009). The impact of fiscal and other measures on new passenger car sales and CO2 emissions intensity: evidence from Europe. *Energy Economics*, 31(3), 365-374.
- [13] Kok, R. (2011, October). The effects of CO2-differentiated vehicle tax systems on car choice, CO2 emissions and tax revenues. In *ETC 2011: European Transport Conference*, Glasgow, UK, 10-12 October 2011. Association for European Transport (AET).
- [14] Borthwick, S. (2015). *The potential for 'green' fiscal policy measures to influence individuals' vehicle purchasing decisions in Scotland (Doctoral dissertation, Edinburgh Napier University)*.

[۱۵] عبدالله میلانی، مهنوش. (۱۳۸۸)، «مالیات بر خودرو»، *فصلنامه اقتصاد شهر*، سال اول، شماره سوم.



[۱۶] اشجعی، بهزاد؛ سلیمانی، الهه. (۱۴۰۱)، «آسیب‌شناسی ماده (۲۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده از منظر زیست‌محیطی»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۱۸۵۹۸.

[17] See, O. E. C. D. (2011). Communication from the commission to the european parliament, the council, the european economic and social committee and the committee of the regions.

[18] Pritchard, T., & DeBoer, L. (1995). The effect of taxes and insurance costs on automobile registrations in the United States. *Public Finance Review*, 23(3), 283-304.

[19] Zahedi, S., Oliver, C., & Vicente, L. (2012). Vehicle taxes in EU countries: how fair is their calculation?. In 16th International Congress on Project Engineering (pp. 114-114). Asociación Española de Ingeniería de Proyectos (AEIPRO).

[20] ACEA . (2016). Overview of CO<sub>2</sub>-based motor vehicle taxes in the EU 2016. URL: <http://www.acea.be/publications/article/overview-of-co2-based-motor-vehicle-taxes-in-the-eu>.

[21] ACEA .(2017). Tax guide 2017. URL: <http://www.acea.be/news/article/acea-tax-guide-2016-released>.

[22] Database (N.D), In Taxation and Customs Union.(2016) . Taxes in Europe . URL: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/taxSearch.html](http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html).

[23] Unfried, Alexander. (2015). 2015 Global Automotive Tax Guide. Published by PwC.



### گزیده سیاستی

یکی از ابزارهای کنترل انتشار آلایندگی توسط خودرها و وسایل نقلیه، ابزار مالیاتی است. در این گزارش به ابزارهای مختلف مالیاتی و تجارب ایران و سایر کشورها در این زمینه توجه شده است.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

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

تلفن: ۷۵۱۸۲۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: [mrc@majles.ir](mailto:mrc@majles.ir)

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