



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

گروه محیط زیست

سایر دفاتر:
مطالعات

انرژی، صنعت و معدن
مطالعات بخش عمومی

مشخصات گزارش:

تهیه و تدوین کنندگان:

بهزاد اشجعی
الهه سلیمانی

ناظر علمی:
علیرضاهایی

شماره مسلسل:

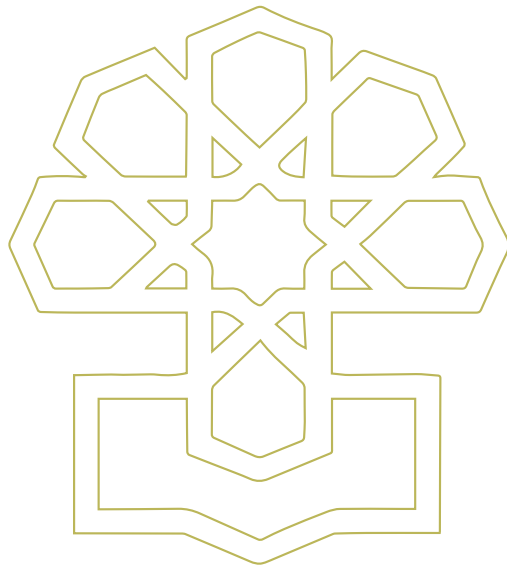
۲۵۰۱۸۵۹۸

تاریخ انتشار:

۱۴۰۱/۹/۲۷



دفتر مطالعات زیربنایی



«آسیب‌شناسی ماده (۲۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده از منظر زیست‌محیطی»



مقدمه

یکی از اصلی‌ترین برنامه‌هایی که برای مقابله با آلودگی هوا در کشورهای مختلف دنیا اجرا شده عوارض و مالیات سبز از وسایل نقلیه است. این عوارض تحت عناوین مختلف از جمله عوارض شماره گذاری، عوارض تردد، عوارض فرسودگی و... براساس شاخص‌های مختلف تعیین و اخذ می‌شود. در هر کشور بنا به زیرساخت‌های حمل‌ونقلی و بسترهای نظارتی موجود فرایندهایی برای اخذ این عوارض ایجاد می‌شود که هدف همگی این فرایندها کاهش حداکثری استفاده از وسایل نقلیه‌ای است که از سوخت‌های فسیلی استفاده می‌کنند. بدیهی است کاهش میزان تردد وسایل نقلیه منجر به کاهش انتشار آلاینده‌ها و در نهایت بهبود کیفیت هوا می‌شود. در ایران تا سال ۱۴۰۰ نسبت به این موضوع بی‌توجهی صورت گرفته بود و در قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده که در سال ۱۴۰۰ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید، اخذ عوارض سبز و عوارض آلاینده‌ها از وسایل نقلیه مطرح شد. این موارد که در مواد (۲۸) و (۲۹) قانون مذکور به آنها اشاره شده است از دو بخش عوارض سبز در زمان شماره گذاری و عوارض آلاینده‌ها در زمان تردد تشکیل شده که عوارض اول توسط تولیدکننده یا واردکننده وسایل نقلیه و عوارض دوم توسط مصرف‌کنندگان پرداخت خواهد شد. در این گزارش نواقص و ضعف‌های ماده (۲۹) قانون مالیات بر ارزش افزوده بررسی و پیشنهادهای لازم جهت بهبود آن ارائه خواهد شد.

طرح مسئله

ماده (۲۹) قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده عوارض جدیدی وضع نموده که در ارتباط با آلاینده‌ها منتشره از وسایل نقلیه است. براساس این ماده کلیه وسایل نقلیه می‌بایست به صورت سالیانه عوارضی را تحت عنوان عوارض آلاینده‌ها بپردازند. همان‌گونه که در بخش قبل نیز اشاره شد این عوارض در قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده پایه گذاری شده و سابق بر این عوارضی تحت عنوان آلاینده‌ها در کشور وجود نداشت. بنابراین بدیهی است در ابتدای راه ضعف‌ها و ایراداتی در متن قانون و در مرحله اجرا وجود داشته باشد که بایستی به مرور زمان رفع شوند.

۷ مواردی از جنس عوارض برای وسایل نقلیه اگر صرفاً در چارچوب سامانه‌های مرتبط با شهرداری‌ها باشد معمولاً اثرگذاری کمی دارند به این دلیل که مالکان تا زمانی که مجبور به پرداخت این بدهی‌ها نباشند در این خصوص اقدامی نمی‌کنند، به نحوی که اگر مالکین وسایل نقلیه قصد نقل و انتقال آن را نداشته باشند هیچ گلوگاهی برای اجبار آنها به پرداخت عوارض عقب‌مانده وجود نخواهد داشت. بنابراین برای اثرگذاری بیشتر این عوارض و الزام یقین‌تر مالکین به پرداخت آن پیشنهاد می‌شود:

الف عوارض وسیله نقلیه مانند جرائم راهنمایی و رانندگی به کد ملی اشخاص اطلاق گشته و در زمان مراجعه آنها برای انجام کلیه خدمات شهری و امور مرتبط با وسیله نقلیه (من جمله شماره گذاری، تمدید بیمه، تمدید گواهینامه و...) تسویه بدهی عوارض آلاینده‌گی و ارائه مفاصاحساب مربوطه جزو الزامات قرار گیرد.

ب در صورتی که اشخاص حقیقی و حقوقی بیش از یک وسیله نقلیه تحت مالکیت خود داشته باشند، ارائه مفاصاحساب عوارض آلاینده‌گی به تمامی وسایل نقلیه تحت مالکیت وی تعمیم داده شود.

ج عوارض معوق آلاینده‌گی و جرائم دیرکرد آنها علاوه بر سامانه جامع موضوع تبصره «۱» ماده (۲۹) در سامانه جرائم رانندگی پلیس راهور ناجا نیز ثبت شده و مطابق ضوابط مربوط در قانون جرائم رانندگی تحت پیگرد قرار گیرد.

د وسایل نقلیه‌ای که تحت توقیف قرار دارند تا زمان ارائه مفاصاحساب عوارض آلاینده‌گی امکان ترخیص نداشته باشند.

۸ برای دستگاه‌های موضوع ماده (۵) قانون مدیریت خدمات کشوری ارائه مفاصاحساب عوارض آلاینده‌گی تمامی وسایل نقلیه ملکی یا پیمانی خود در زمان مبادله موافقتنامه بودجه سالیانه الزامی شود.

۹ امکان ارائه گواهی اسقاط مابه‌ازای عوارض آلاینده‌گی و جرائم دیرکرد آنها فراهم شود.

۱۰ در بند «ب» مقرر شده که فهرست شهرهای آلوده که مشمول عوارض سالیانه آلاینده‌گی می‌شوند تا پایان دی‌ماه هر سال با پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست و تصویب هیئت وزیران برای سال آینده تعیین شود. صرف ارائه یک لیست از شهرهای آلوده به صورت سالیانه نیازی به طی کردن فرایند طولی اخذ مصوبه هیئت وزیران ندارد و پیشنهاد می‌گردد فهرست شهرهای مذکور رأساً از جانب سازمان حفاظت محیط زیست یا کارگروهی متشکل از این سازمان، وزارت کشور و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی بر مبنای شاخص کیفیت هوای شهرها، میزان جمعیت در معرض آلودگی هر شهر و سهم منابع متحرک در آلودگی هوای آنها تعیین و ابلاغ گردد.

۱۱ مطابق تبصره «۱۱» ماده (۲۹) آیین‌نامه اجرایی این ماده حداکثر ظرف مدت ۳ ماه به پیشنهاد وزارت کشور باید به تصویب هیئت وزیران برسد. با اینکه ارسال و تصویب این آیین‌نامه با حدود پنج ماه تأخیر صورت گرفت، آیین‌نامه مصوب تفاوت چندانی با متن قانون نداشته و عیناً همان موارد مطرح شده در ماده (۲۹) در آیین‌نامه اجرایی نیز تکرار شده است. پیشنهاد می‌شود برای رعایت اختصار در قانون، صرفاً اصل موضوع در ماده (۲۹) ذکر و سایر تبصره‌ها و موارد به آیین‌نامه اجرایی موکول گردد. در این صورت اصلاح جزئیات ماده (۲۹) نیز به مراتب با سرعت بیشتر و فرایند ساده‌تری صورت خواهد پذیرفت.

۱۲ نحوه توزیع درآمدهای حاصل از اجرای ماده (۲۹) در ماده (۴۱) قانون مالیات بر ارزش افزوده تعیین شده است. در این ماده مقرر شده که تمامی درآمدهای حاصل از عوارض آلاینده‌گی وسایل نقلیه به حساب شهرداری و دهیاری محل سکونت مالک در زمان صدور پلاک انتظامی واریز گردد. حال اگر خودرویی در شهر A شماره گذاری شده، ولی تمام عمر مفید خود را در شهر B تردد نماید، چرا باید عوارض آلاینده‌گی آن به حساب شهرداری شهر A واریز گردد؟ به نظر می‌رسد این موضوع در صورت مهیا بودن زیرساخت اجرایی، باید به نحوی تعیین شود که عوارض آلاینده‌گی وسایل نقلیه به حساب شهرداری‌ها یا دهیاری‌های محل تردد می‌بایست واریز گردد.

۱۳ در ماده (۴۱) قانون مالیات بر ارزش افزوده صرفاً برای درآمدهای بخش (ب) ماده (۲۹) تعیین تکلیف انجام شده است در حالی که این موضوع باید برای بند «الف» که موضوع شهرهای غیر آلوده است نیز بسط داده شود. محل مصرف درآمدهای بند «ب» ماده (۲۹) توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در شهرهای آلوده تعیین شده است، ولی پیشنهاد می‌شود برای توسعه فضای کار و اقدام بر مبنای درآمدهای ایجاد شده به طور کلی کاهش آلودگی هوا در شهرهای مربوطه نیز به محل‌های مصرف مندرج در ماده (۴۱) اضافه گردد.



در گزارش فوق سعی شد تا نواقص و ایراداتی که در متن فعلی ماده (۲۹) قانون جدید مالیات بر ارزش افزوده وجود دارد بررسی شده و پیشنهادهایی نیز برای بهبود کارایی این ماده قانونی ارائه شد. به طور کلی از منظر کارشناسی ضعف‌های جدی در متن قانون وجود دارد که قطعاً تبعات منفی دارد و کارایی آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

