

# مالیات بر خودرو

● مهنوش عبدالله میلانی\*  
استادیار دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی

## چکیده

مالیات از دیدگاه کلی یکی از منابع اصلی درآمدی برای دولت‌ها شناخته می‌شود، اما از دیدگاه اقتصادی مالیات، علاوه بر منبع درآمد بودن برای دولت، می‌تواند به عنوان ابزاری مؤثر در دستیابی به اهداف مرتبط با توزیع درآمد و یا تخصیص منابع هم به کار گرفته شود. مالیات‌ها می‌توانند بر میزان تولید و مصرف کالاها و همچنین توزیع درآمد میان اقشار متفاوت درآمدی اثر داشته باشند و در عین حال درآمدی را نیز برای دولت فراهم آورند. مالیات‌های زیست‌محیطی نمونه‌ای از این دسته مالیات‌ها هستند که برای تأثیر بر تولید و مصرف کالاهای آلاینده انتخاب می‌شوند. مالیات بر خودرو یکی از انواع مالیات‌های زیست‌محیطی است.

در این مقاله با مقدمه‌ای درباره‌ی فعالیت‌های دولت و به دنبال آن مالیات و آثار ناشی از اعمال مالیات‌ها، به معرفی کالاهای با پیامد خارجی منفی پرداخته می‌شود که خودرو نمونه‌ای از این دسته از کالاهاست. پس از آن با اشاره به دلایل اقتصادی اعمال مالیات بر خودرو، اعمال این نوع مالیات در برخی کشورهای اروپایی بررسی شده و در پایان جمع‌بندی از این بررسی‌ها ارائه می‌گردد.

کلیدواژه: مالیات بر خودرو، درآمد، اقتصاد، حکومت‌های محلی

## مقدمه

فعالیت دولت‌ها از دید اقتصادی در قالب سه وظیفه‌ی تخصیصی، توزیعی و تثبیتی بیان می‌شود. به این ترتیب، برخی از فعالیت‌ها و تصمیمات دولت در حوزه‌ی تخصیص منابع در تولید و مصرف، برای دستیابی به شرایط کارآمد اقتصادی است. برخی از سیاست‌ها و فعالیت‌های دولت در جهت بهبود یا تأثیرگذاری بر توزیع درآمد است و برخی دیگر در راستای ایجاد ثبات اقتصادی در جامعه. انجام این وظایف نیازمند تأمین مالی است و مالیات یکی از منابع مالی دولت است که در کنار کسب درآمد، می‌تواند برای دستیابی به اهداف در چهارچوب وظایف دولت عمل کند.

بستن مالیات بر کالاها و خدمات را در جوامع مختلف می‌توان با توجه به اهداف مورد نظر در هر یک از سه وظیفه‌ی دولت بررسی کرد. کسب درآمد مالیاتی، با هر هدفی که مالیات وضع گردد، یکی از آثار ناشی از بستن مالیات است. در سال‌های کنونی و در ارتباط با کالاهایی که پیامد خارجی منفی داشته و در کنار مصرف یا تولید آنها، هزینه‌هایی

برای اجتماع و محیط‌زیست ایجاد می‌شود، بستن مالیات‌های زیست‌محیطی از اهمیت بیشتری برخوردار شده است و از جوانب مختلف به آن توجه می‌شود. مالیات بر خودرو، یکی از این‌گونه مالیات‌های زیست‌محیطی است که افزون بر کسب درآمد برای دولت، از جنبه‌ی تأثیرگذاری بر میزان به‌کارگیری خودرو و انتخاب نوع آن از دیدگاه استفاده از انرژی و سایر موارد مؤثر بر آلاینده‌ی و پیامدهای منفی ناشی از خودرو قابل توجه است.

در این مقاله برآنیم تا با تحلیل نظری اقتصاد برقراری مالیات و به دنبال آن ویژگی خودرو که کالایی با پیامد خارجی محسوب می‌شود، به مالیات بر خودرو و بررسی اعمال این مالیات در نه کشور اروپایی (اتریش، آلمان، انگلستان، ایتالیا، هلند، ایرلند، یونان، فنلاند و دانمارک) پردازیم و در پایان جمع‌بندی این بررسی را ارائه دهیم. شناخت پایه‌های مورد نظر در این‌گونه مالیات و نرخ‌های مالیاتی بسته شده بر خودرو در این کشورها و درآمدهای حاصل از آن می‌تواند در اصلاح سامانه‌ی مالیات بر خودرو در کشورمان با آثار بهتر درآمدی و تخصیصی مورد نظر قرار گیرد.

## ۱- مالیات و آثار آن

**مالیات بر خودرو، یکی از این‌گونه مالیات‌های زیست‌محیطی است که افزون بر کسب درآمد برای دولت، از جنبه‌ی تأثیرگذاری بر میزان به‌کارگیری خودرو و انتخاب نوع آن از دیدگاه استفاده از انرژی و سایر موارد مؤثر بر آلاینده‌ی و پیامدهای منفی ناشی از خودرو قابل توجه است**

دخالت دولت در اقتصاد با دلایل اقتصادی متفاوتی قابل طرح است که در سه وظیفه‌ی اقتصادی دسته‌بندی می‌گردد. توزیع نامناسب درآمد در یک جامعه و وجود فقر منجر به کاهش رفاه کل جامعه خواهد شد. به این ترتیب، جامعه سیاست‌های مداخله‌ی دولت را برای بهبود وضعیت توزیع درآمد و کاهش فقر می‌پذیرد. فعالیت‌ها و سیاست‌های دولت در این راستا «وظیفه‌ی توزیعی» دولت نام دارد.

بی‌ثباتی اقتصادی و به دنبال آن وجود بیکاری، تورم و کاهش نرخ رشد اقتصادی در هر دوره به کاهش تولید بالفعل یک جامعه در مقایسه با تولید بالقوه‌ی آن می‌انجامد که کاهش رفاه جامعه را به دنبال خواهد داشت. راهکارها و مداخلات دولت برای ایجاد ثبات اقتصادی «وظیفه‌ی تثبیتی» دولت خوانده می‌شود. بخش دیگری از فعالیت‌ها، تصمیمات و مداخلات دولت با بررسی کارایی یا ناکارایی در اقتصاد قابل توجه است. به این ترتیب که عملکرد افراد و بنگاه‌ها در جامعه با هدف‌های اقتصادی خود منجر به دستیابی جامعه به هدف غایی‌اش که رسیدن به حداکثر رفاه است نمی‌گردد و به همین دلیل دولت با هدف رسیدن به حداکثر رفاه برای جامعه مداخله می‌نماید. در این زمینه می‌توان از تولید کالاهای عمومی، جلوگیری از انحصاری شدن بازار و کالاهای با پیامد بیرونی اقتصادی<sup>۲</sup> نام برد. «وظیفه‌ی تخصیصی» به عملکرد دولت در تخصیص بهینه و کارای منابع در تولید و مصرف کالاها و خدمات اشاره دارد. برای نمونه، فعالیت کارخانجات همراه با تولید کالاهای مورد نیاز جامعه، آلودگی ایجاد می‌نماید. در اینجا نیاز به دخالت دولت برای کاهش آلودگی (که منجر به کاهش رفاه کل جامعه می‌گردد) توجه می‌شود، تا با راهکارهای خود میزان زیان وارده به جامعه را به حداقل برساند.

دولت‌ها برای تأمین مالی انجام این وظایف نیازمند درآمد هستند که مالیات اصلی‌ترین منبع درآمد دولت‌ها را (جز در برخی کشورها، مانند ایران) تشکیل می‌دهد. اما این منبع درآمدی، یعنی مالیات، در کنار کسب درآمد برای دولت، به عنوان یک ابزار سیاستی برای انجام وظایف سه‌گانه‌ی بالا نیز مطرح است. سیاست‌های مالیاتی می‌تواند برای تغییر در توزیع درآمد جامعه، میزان تولید، مصرف یک کالا و هم‌چنین برای تغییر در متغیرهای کلان اقتصاد به کار گرفته شود. در تعیین سامانه‌ی مالیاتی و آثار برآمده از اعمال آن، پایه‌ی مالیات<sup>۳</sup> (ارزش مشمول مالیات) و نرخ مالیات<sup>۴</sup> اهمیت بسیاری دارد.

## ۲- خودرو کالایی با پیامد خارجی<sup>۵</sup>

همان‌طور که گفته شد وظیفه‌ی تخصیصی دولت دخالت در تولید و مصرف به میزان بهینه از کالاها و خدماتی است که به دلایل اقتصادی عملکرد بازار بدون این دخالت کارا نیست. این دسته از کالاها و خدمات با پیامد خارجی شناخته می‌شوند و در مواردی مطرح می‌شوند که تولید یا مصرف کالا یا خدمتی افزون بر سود یا هزینه‌ای که برای تولیدکننده و مصرف‌کننده آن کالا دارد، برای جامعه نیز فایده و یا هزینه‌ای دربرداشته باشد<sup>۶</sup>. چنانچه هزینه‌های جامعه قابل توجه باشد (مانند هزینه‌ی اجتماعی ناشی از مصرف مواد مخدر در جامعه) پیامد بیرونی منفی و چنانچه بهره‌ی اجتماعی ناشی از مصرف یا تولید کالایی بیش از فواید فردی و داخلی آن باشد، مانند مایه‌کوبی (واکسیناسیون) افراد در برابر یک بیماری، کالا یا خدمت با پیامد بیرونی مثبت شناخته می‌شود.

خودرو و به کارگیری آن به دست افراد جامعه به عنوان یک کالای خوب با هدف بهینه‌یابی اقتصادی مطلوبیت پدید می‌آورد و به همین دلیل افراد جامعه خواستار خرید و استفاده از آن هستند. از سوی دیگر، تولید خودرو برای بنگاه‌ها و شرکت‌های سازنده‌ی خودرو نیز سود به همراه دارد؛ از این رو عرضه‌ی خودرو نیز به عنوان یک کالا اقتصادی است. به این ترتیب، عرضه و تقاضا و در تقابل این دو، بازار خودرو شکل می‌گیرد.

اما خودرو در کنار مطلوب بودن برای مصرف‌کنندگان و سودآوری برای تولیدکنندگان خودرو، برای جامعه نیز هزینه‌هایی دربر دارد. هزینه‌های اجتماعی پیامد بیرونی منفی خودرو ناشی از آلودگی هوا، آلودگی صوتی و به خطر افتادن سلامت افراد در پی حوادثی است که بر اثر استفاده از خودرو رخ می‌دهد. بنابراین، افزون بر هزینه‌های تولید آن (که در تابع عرضه‌ی خودرو نمایان می‌گردد) هزینه‌های برآمده از پیامدهای بیرونی منفی نیز باید منظور گردد، که به این ترتیب میزان بهینه برای مصرف کمتر از آن است که بازار تعیین‌کننده آن بوده

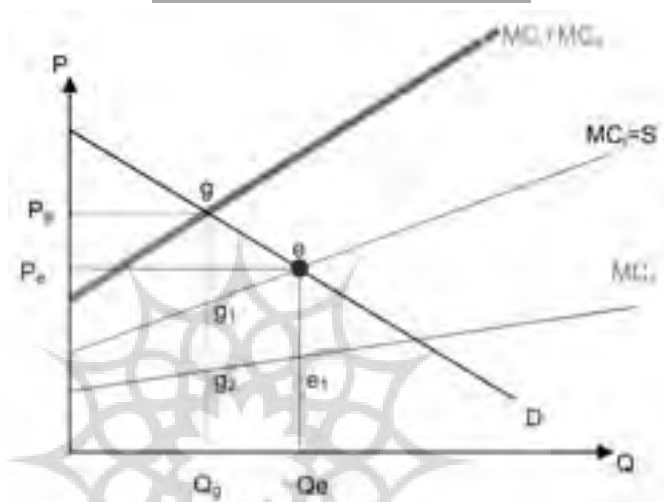
اما خودرو در کنار مطلوب بودن برای مصرف‌کنندگان و سودآوری برای تولیدکنندگان خودرو، برای جامعه نیز هزینه‌هایی دربر دارد. هزینه‌های اجتماعی پیامد بیرونی منفی خودرو ناشی از آلودگی هوا، آلودگی صوتی و به خطر افتادن سلامت افراد در پی حوادثی است که بر اثر استفاده از خودرو رخ می‌دهد. بنابراین، افزون بر هزینه‌های تولید آن (که در تابع عرضه‌ی خودرو نمایان می‌گردد) هزینه‌های برآمده از پیامدهای بیرونی منفی نیز باید منظور گردد، که به این ترتیب میزان بهینه برای مصرف کمتر از آن است که بازار تعیین‌کننده آن بوده. چنانکه در نمودار ۱ دیده می‌شود، منحنی تقاضا  $D$  و منحنی عرضه  $S$  (که همان هزینه‌ی نهایی حاصل از تولید  $MC_1$  است) در نقطه  $e$  با هم تلاقی می‌کنند و به این ترتیب مقدار و قیمت تعادلی بازار کالا  $Q_e$  و  $P_e$  خواهد بود. اما مصرف کالا برای جامعه هزینه‌هایی به همراه دارد که در بازار کالا مصرف‌کنندگان و عرضه‌کنندگان آن را در نظر نمی‌گیرد. در نظر گرفتن هزینه‌های وارد به جامعه (هزینه‌های ناشی از پیامد بیرونی منفی) موجب شود که منحنی هزینه‌های نهایی ناشی از پیامد بیرونی منفی نیز در نظر گرفته شده ( $MC_e$ ) و به این ترتیب دیگر سطح تولید  $Q_e$  بهینه نباشد، چون در این سطح هزینه‌ی نهایی مستقیم تولید به علاوه‌ی هزینه‌ی نهایی جامعه ( $eQ_e + e_1Q_e$ ) بیش از فایده‌ی نهایی ( $eQ_e$ ) حاصل از مصرف این میزان از کالا است.

به این ترتیب همان‌طور که دیده می‌شود باید با در نظر گرفتن پیامد بیرونی منفی، سطح تولید و مصرف به سطح

$Q_g$  برسد که در آن مجموع هزینه‌های نهایی داخلی و خارجی برابر فایده‌ی نهایی ( $gQ_g = g_1Q_g + g_2Q_g$ ) است. اما عملکرد بازار، بدون دخالت دولت همان سطح تولید  $Q_e$  خواهد بود.

یکی از راه‌های کاهش میزان تولید و مصرف کالاهایی با پیامد بیرونی منفی بستن مالیات بر این کالاهاست که برای اصلاح و بهینه نمودن مصرف به مالیات‌های «پیگویی» شناخته می‌شوند (Atkinson, A. Stiglitz, J., 1987). چون هدف از بستن این نوع مالیات‌ها کاهش آثار نامطلوب بر محیط‌زیست در پی استفاده از این کالاهاست، این دسته از مالیات‌ها با عنوان مالیات زیست‌محیطی<sup>۷</sup> یا مالیات سبز<sup>۸</sup> شناخته می‌شوند.

#### نمودار ۱ - کالا با پیامد بیرونی منفی



#### ۳- مالیات بر خودرو

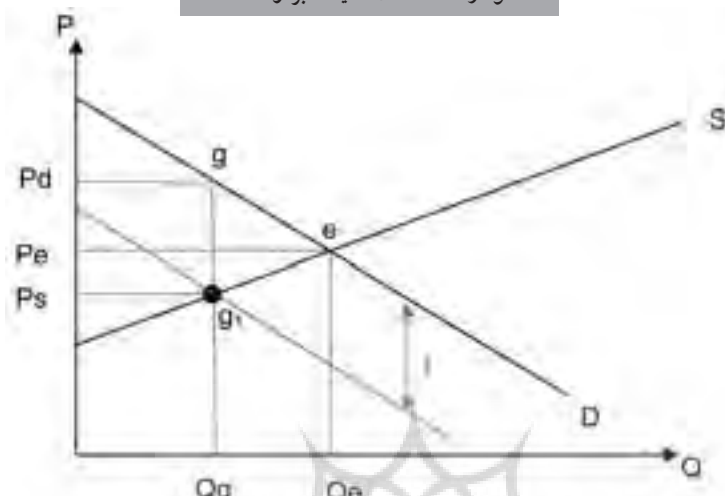
خودرو نیز، مانند هر کالای دیگر، یک پایه‌ی مالیاتی و هم‌چنین منبعی برای کسب درآمد دولت محسوب می‌شود. اما بنابر آنچه گفته شد و به دلیل پیامد بیرونی منفی خودرو، هدف دولت از بستن مالیات بر خودرو، اثرگذاری بر میزان مصرف آن است.

مالیات بر خودرو در تقسیم‌بندی مالیات‌ها به مالیات‌های مستقیم (بردرآمد) و غیرمستقیم (بر مصرف یا بازار)، مالیاتی غیرمستقیم یا از نوع مالیات بر بازار است. در بستن مالیات بر بازار نیز می‌توان مالیات بر واحد<sup>۹</sup> (میزان ثابت در برابر هر واحد از کالا) یا مالیات بر قیمت<sup>۱۰</sup> (به صورت درصدی از ارزش پایه‌ی مالیات) را برقرار کرد. در بستن مالیات بر خودرو سه اثر مورد نظر است: کسب درآمد برای دولت، تأثیر بر میزان به کارگیری یا خرید خودرو، و تأثیر بر توزیع درآمد.

برای توضیح این آثار، با استفاده از نمودار ۲ به بررسی بستن مالیات بر واحد به میزان  $t$  در یک بازار رقابتی می‌پردازیم<sup>۱۱</sup>. همچنان‌که دیده می‌شود پیش از بستن مالیات، سطح تعادلی بازار در تقاطع منحنی عرضه ( $S$ ) و منحنی تقاضا ( $D$ ) مقدار تولید و مصرف را در میزان  $Q_e$  و قیمت  $P_e$  تعیین می‌نماید. حال به دنبال بستن مالیات به ازای هر واحد، سطح تولید و مصرف، پس از اعمال مالیات  $Q_g$  و قیمت کالا  $P_g$  در بازار است. در این حالت دولت به میزان حاصل ضرب میزان مالیات بر واحد در تعداد کالای مبادله شده در بازار ( $Q_g \times t$ ) درآمد مالیاتی خواهد داشت. برای مصرف‌کنندگان کالا نیز قیمت به میزان  $P_g P_e$  افزایش یافته و هم‌چنین بخشی از مالیات از سوی تولیدکنندگان کالا پرداخت می‌شود ( $Q_g \times P_g P_e$ ). همان‌گونه که در

نمودار مشخص شده، در صورتی که دولت بخواهد استفاده از کالایی (خودرو) کاهش یابد، می‌تواند مالیات را به کار گیرد و درکنار آن درآمد حاصل از مالیات نیز اهمیت خواهد داشت. البته هر یک از این آثار مالیات می‌تواند بر اساس نوع کالا برای مصرف‌کنندگان و میزان ضروری بودن آن و همچنین فن تولید و نوع بازار تغییر نماید.

نمودار ۲ - اعمال مالیات بر واحد



تعیین پایه و نوع مالیات آثار متفاوتی بر بستن مالیات بر خودرو دارد. مالیات بر واحد (به ازای هر واحد خودرو) یا مالیات بر قیمت (تعیین میزان مالیات بر مبنای قیمت خودرو) می‌تواند بر درآمد و دیگر آثار مالیات مؤثر باشد. برای نمونه، در دریافت مالیات به هنگام ثبت خودرو یا شماره‌گذاری آن می‌توان مالیات بر واحد و برای دریافت مالیات به هنگام خرید خودرو یا مالیات‌های سالانه (همانند عوارض سالانه) مبنای مالیات بر قیمت قرار داد. در کنار این مالیات‌ها، بستن مالیات بر سوخت خودروها و همچنین مالیات و عوارض بر بزرگراه‌ها و پل‌ها هم در استفاده از خودرو مؤثر خواهد بود.

#### ۴- مالیات بر خودرو در برخی کشورها

با توجه به اینکه تفاوت در پایه و یا نرخ مالیاتی می‌تواند به تفاوت در آثار ناشی از آن مالیات بینجامد، در این بخش به بررسی سامانه‌ی مالیات بر خودرو در ۹ کشور توسعه یافته‌ی اروپا (اتریش، آلمان، انگلستان، ایتالیا، هلند، ایرلند، یونان، فنلاند و دانمارک) می‌پردازیم که در اصلاح یا تغییر پایه و نرخ‌های مالیاتی متفاوت، هم‌چنین معافیت‌ها در نظام مالیاتی می‌توان از تجربه‌ی آنها بهره برد.

در این کشورها مالیات بسته شده بر خودرو را در دو دسته می‌توان بررسی کرد. مالیات بر مالکیت خودرو<sup>۱۲</sup> و مالیات سالانه بر خودرو<sup>۱۳</sup>. مالیات بر مالکیت نیز به دو صورت قابل دریافت است: مالیاتی که هنگام خرید یا مبادله خودرو دریافت می‌شود که در بیشتر کشورها سیستم مالیات بر ارزش افزوده<sup>۱۴</sup> است و هم‌چنین مالیات ثبت خودرو<sup>۱۵</sup>، که میزان و درصد هر یک از این مالیات‌ها در کشورهای گوناگون متفاوت است.

#### ۴-۱- اتریش

در این کشور سه دسته مالیات بر خودرو بسته می‌شود. مالیات بیمه‌ی<sup>۱۶</sup> خودرو (سالانه) که از سال ۱۹۵۳ تاکنون

یکی از مالیات‌های غیرمستقیم در این کشور بوده است. پایه، نرخ و همچنین معافیت‌های آن به دست دولت مرکزی تعیین و به طور سالانه دریافت می‌گردد. درآمدهای حاصل از این بیمه به نسبت ۷۱/۸، ۱۶/۵ و ۱۱/۷ درصد به ترتیب میان دولت مرکزی<sup>۱۷</sup>، دولت استانی<sup>۱۸</sup> (استانداری) و دولت محلی<sup>۱۹</sup> (شهرداری) تسهیم می‌گردد. فرد بیمه‌کننده‌ی خودرو پرداخت‌کننده‌ی این مالیات است که بر اساس قدرت موتور مالیات می‌پردازد. میزان مالیات برای خودروهای تا ۳/۵ تن وزن به ازای هر کیلووات<sup>۲۰</sup> تفاوت قدرت موتور خودرو از ۲۴ کیلو وات برابر ۰/۵۵ یورو محاسبه می‌گردد. این مالیات سالانه را افراد جامعه می‌توانند یک‌جا یا به صورت اقساطی در هر شش، چهار و یا هر ماه پرداخت نمایند که در صورت پرداخت اقساطی میزان مالیات تعیین شده به ترتیب شش، هشت و ده درصد افزایش پیدا می‌کند. معافیت یا تخفیف‌هایی از این مالیات شامل خودروهای پلیس، آتش‌نشانی، آمبولانس‌ها، تاکسی‌ها و خودروهای الکتریکی می‌شود.

مالیات ثبت خودرو (مالیات مالکیت خودرو) جاری<sup>۲۱</sup>، از سال ۱۹۹۲ به عنوان مالیات غیرمستقیم به دست دولت مرکزی برقرار شده است. درآمد حاصل از این مالیات نیز میان دولت مرکزی و دولت‌های استانی و محلی با همان نسبت پیش‌گفته در مالیات بیمه، تسهیم می‌گردد. موضوع این مالیات دارندگان وسایل نقلیه‌ی داخلی کشور با وزن بیش از ۳/۵ تن، ثبت شده در اتریش، وسایل نقلیه‌ی کمتر از ۳/۵ تن که مشمول مالیات بیمه خودرو که بر مبنای حجم موتور دریافت می‌گردد، نیستند (در مواردی که بیمه‌ی شخص ثالث اجباری مطرح نباشد). این نوع مالیات هم‌چنین خودروهایی که در اتریش به ثبت نرسیده‌اند اما از جاده‌های این کشور استفاده می‌کنند را هم در برمی‌گیرد. تعیین میزان این مالیات بر مبنای وزن خودرو و به ترتیب زیر است:

خودروهای تا وزن ۳/۵ تن ماهانه ۰/۶ یورو به ازای هر کیلووات قدرت موتور افزون بر ۲۴ کیلو وات. خودروهای با وزن ۳/۵-۱۲ تن ۲/۵۴ یورو برای هر تن (حداقل ۴۱/۸ یورو) و تا وزن ۱۸ تن به ازای هر تن ۲/۷۲ یورو. که برای خودروهای با وزن بیشتر به ازای هر تن ۳/۰۸ یورو (حداکثر ۱۲۳/۴ یورو) مالیات خواهد بود. هدف این نوع دریافت مالیات، کاهش روند استفاده از خودروهای سنگین است.

مالیات بر خودرو بر مبنای سوخت (مالیات بر مالکیت خودرو)، از سال ۱۹۹۲ به دست دولت مرکزی برقرار گردیده و پایه‌ی این مالیات خودروهای خریداری و ثبت شده‌ی داخلی و هم‌چنین خودروهای خریداری شده در خارج از اتریش است که برای اولین بار ثبت می‌شوند. مبنای محاسبه نیز قیمت بازاری خرید خودرو پیش از مالیات بر ارزش افزوده است. نرخ مالیات برای خودروهای بنزینی و دیزل متفاوت بوده و به ترتیب زیر محاسبه می‌گردد:

خودرو بنزینی: تفاضل میزان مصرف سوخت خودرو از ۳ لیتر، ضرب در ۲ درصد

خودرو دیزلی: تفاضل میزان مصرف سوخت خودرو از ۲ لیتر، ضرب در ۲ درصد

تفاوت میان خودروهای دیزل و بنزینی باعث کاهش تمایل مردم به خودروهای دیزل و سنگین شده است.

درآمدهای مالیاتی و هم‌چنین نسبت این درآمد به کل درآمد مالیاتی اتریش و تولید ناخالص داخلی این کشور در جدول ۱ برای سال‌های اخیر دیده می‌شود. مالیات بیمه‌ی خودرو درآمد قابل توجهی از کل مالیات‌های اتریش را به خود اختصاص می‌دهد، چون این مالیات به صورت سالانه از همه‌ی خودروهای موجود دریافت می‌شود و دو گونه مالیات دیگر تنها هنگام ثبت یا مبادله خودرو مطرح می‌شود. در تمامی این مالیات‌ها نیز خودروهای امدادی یا همگانی از جمله آمبولانس، تاکسی، اتوبوس مدارس و جز آن از برخی معافیت یا تخفیف‌ها برخوردار هستند.

## جدول ۱- مالیات بر خودرو در اتریش

واحد: میلیون یورو، درصد

سال	مالیات بیمه‌ی خودرو			مالیات ثبت خودرو			مالیات بر مبنای سوخت خودرو		
	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۹۷۵/۱	۰/۴۶	۱/۰۸	۱۳۲/۱	۰/۰۶	۰/۱۴	۴۳۳/۳	۰/۲۰	۰/۴۸
۲۰۰۱	۱۱۱۷/۳	۰/۵۱	۱/۱۵	۱۶۶/۵	۰/۰۷	۰/۱۷	۴۲۱/۰	۰/۱۹	۰/۴۳
۲۰۰۲	۱۱۸۵/۰	۰/۵۳	۱/۲۲	۲۰۱/۱	۰/۰۹	۰/۲۰	۴۱۶/۵	۰/۱۸	۰/۴۳
۲۰۰۳	۱۲۱۷/۴	۰/۵۳	۱/۲۴	۲۰۷/۳	۰/۰۹	۰/۲۱	۴۸۵/۵	۰/۲۰	۰/۴۷
۲۰۰۴	۱۲۵۱/۱	۰/۵۳	۱/۲۳	۱۶۶/۰	۰/۰۷	۰/۱۶	۴۸۳/۰	۰/۲۰	۰/۴۷
۲۰۰۵	۱۳۲۵/۲	۰/۵۴	۱/۲۸	۱۴۲/۸	۰/۰۵	۰/۱۳	۴۸۵/۶	۰/۱۹	۰/۴۷
۲۰۰۶	۱۳۷۶/۱	—	—	۱۴۱/۰	—	—	۴۸۴/۴	—	—

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

## ۴-۲- آلمان

مالیات بر خودرو (مالیات سالانه) در این کشور نیز به دست دولت مرکزی تعیین می‌گردد؛ اما منافع و درآمد حاصل از آن در اختیار مسئولان منطقه‌ای قرار می‌گیرد. پرداخت‌کنندگان این مالیات صاحبان خودروهای ثبت شده‌ای هستند که از زمان ثبت تا هنگام از رده خارج شدن خودرو مشمول پرداخت آن هستند.

مالیات خودروها بر پایه‌ی ظرفیت سیلندرها و در برخی از خودروهای باری و تریلر بر پایه‌ی وزن خودرو در نظر گرفته می‌شود. میزان آلاینده‌ی خودروها نیز در محاسبه‌ی میزان مالیات‌ها مؤثر است. میزان آلاینده‌ی آنها به دست مسئولان ترابری محاسبه و در مدارک ثبتی خودروها وارد شده است. این مالیات باید سالانه پرداخت شود، اما چنانچه میزان مالیات محاسبه شده بیش از ۵۰۰ یورو تعیین گردد، مشمولان مالیات می‌توانند آن را در دو قسط و با افزایشی برابر ۳ درصد پرداخت نمایند و اگر مالیات بالاتر از ۱۰۰۰ یورو در سال باشد، امکان پرداخت مالیات در ۴ قسط و با افزایشی برابر ۶ درصد وجود دارد. معافیت یا تخفیف مالیاتی نیز برای معلولان در نظر گرفته شده است. در این محاسبات استانداردهای آلاینده‌ی اروپا در نظر گرفته می‌شود که در آن میزان اکسیدهای نیتروژن (NO<sub>x</sub>)، هیدروکربن‌ها (HC)، منواکسیدکربن (CO) و ذرات معلق (PM) ناشی از کارکرد خودروها ملاک است. به این ترتیب اولین استاندارد با نام یورو-۱<sup>۲۱</sup> در سال ۱۹۹۲ مطرح شد و به دنبال آن استانداردهای بعدی به ترتیب در سال‌های ۱۹۹۶ و ۲۰۰۰ و یورو-۴<sup>۲۳</sup> در سال ۲۰۰۵ مطرح گردید که در هر مرحله معیارهای تعیین میزان آلاینده‌ی به سلامت و پاک‌ی بیشتر در محیط توجه دارد.

به این ترتیب میزان مالیات خودروها بر مبنای استانداردهای آلاینده‌ی برای هر ۱۰۰ سی سی حجم موتور، به ترتیب زیر است:

خودرو با معیار یورو-۳<sup>۲۴</sup> و بالاتر: موتور بنزینی ۶/۷۵ یورو - دیزل ۱۵/۴۴ یورو

خودرو با معیار یورو-۲<sup>۲۵</sup>: موتور بنزینی ۷/۳۶ یورو - دیزل ۱۶/۵ یورو

خودرو با معیار یورو-۱ و مشابه: موتور بنزینی ۱۵/۱۳ یورو - دیزل ۲۷/۳۵ یورو

و برای خودرو در رده‌های پایین‌تر، استاندارد زیست‌محیطی میزان این مالیات برای موتورهای بنزینی تا ۲۵/۳۶

یورو و موتورهای دیزل ۳۷/۵۸ یورو به ازای هر ۱۰۰ سی سی افزایش می‌یابد.

افزون بر این برای خودروهای باری نیز به ازای هر ۲۰۰ کیلو وزن خودرو تقسیم‌بندی زیر مطرح است:

وزن کل خودرو تا ۲۰۰۰ کیلو ۱۱/۲۵ یورو



وزن کل خودرو از ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ کیلو ۱۲/۰۲ یورو  
 وزن کل خودرو از ۳۰۰۰ تا ۳۵۰۰ کیلو ۱۲/۷۵ یورو  
 که به این ترتیب با افزایش وزن خودرو، میزان مالیات به ازای هر ۲۰۰ کیلو وزن، افزایش می‌یابد و افراد به استفاده از خودروهای سبک‌تر تشویق می‌شوند.  
 درآمد مالیات بر خودرو و سهم آن از کل تولید ناخالص داخلی و کل درآمدهای مالیاتی در کشور آلمان در جدول ۲ دیده می‌شود.

جدول ۲- مالیات بر خودرو در آلمان

واحد: میلیون یورو، درصد

سال	درآمد مالیات بر خودرو	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۷۰۱۰	۰/۳۳	۰/۸۱
۲۰۰۱	۸۳۸۰	۰/۳۹	۰/۹۹
۲۰۰۲	۷۶۰۰	۰/۳۵	۰/۸۹
۲۰۰۳	۷۳۴۰	۰/۳۳	۰/۸۵
۲۰۰۴	۷۷۴۰	۰/۳۵	۰/۹
۲۰۰۵	۸۶۸۰	۰/۳۸	۰/۹۹
۲۰۰۶	۸۹۴۰	۰/۳۸	—

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

#### ۴-۳- انگلستان

مالیات بر خودرو با نام مالیات یا عوارض انتخابی خودرو<sup>۳۶</sup> از سال ۱۹۹۴ به دست دولت مرکزی در انگلستان برقرار گردیده است. در این مالیات پرداخت‌کننده مالیات کسی است که از خودرو استفاده می‌کند و پایه‌ی برقراری این مالیات، افزایش درآمد دولت برای تأمین مالی تعمیر و ساخت جاده‌های جدید است. بر پایه‌ی این مالیات خودروهای سواری، تاکسی، مینی‌بوس و ون‌های سبک با ۸ سرنشین، مشمول یک نرخ ثابت هستند. مالیات یا عوارض انتخابی خودروهایی که پس از یکم مارس ۲۰۰۱ ثبت شده‌اند نیز بر مبنای میزان انتشار و خروجی گاز CO<sub>2</sub> خودرو تعیین می‌گردد که از صفر تا ۲۱۰ پوند در سال متغیر است. خودروهای ثبت شده‌ی پیش از این تاریخ با حجم موتور تا ۱۵۴۹ سی‌سی، میزان مالیات ۱۱۰ پوند در سال و خودروهای با حجم موتور بیشتر، ۱۷۵ پوند در سال می‌پردازند (میانگین میزان این مالیات برای بیشتر خودروهای شخصی حدود ۱۶۰ پوند است).  
 در این سامانه برای خودروهای باربری، پایه‌ی محاسبه، وزن خودرو و نوع آلاینده‌ی است که به این ترتیب میزان مالیات برای دو خودروی باربری با وزن یکسان اما آلاینده‌ی متفاوت یکسان نیست، در این صورت میزان مالیات برای خودروی با آلاینده‌ی کمتر کاهش می‌یابد. برای نمونه، بیشترین مالیات برای کامیون‌های سنگین ۴۶۲۵ پوند در سال است که اگر همان کامیون از معیارهای آلاینده‌ی بهتری برخوردار باشد، مالیات به ۴۱۲۵ پوند کاهش می‌یابد. از سال ۲۰۰۶ استانداردهای یورو - ۴ برای خودروهای جدید در نظر گرفته شده است؛ این بدان معناست که پس از این هم‌ه‌ی خودروهای جدید ثبت شده، به یک اندازه مالیات پرداخت کرده و تفاوت آلاینده‌ی در میان‌شان معنادار نیست.  
 معافیت از این مالیات برای خودروهای پلیس، آتش‌نشانی و آمبولانس و هم‌چنین خودروهای مورد استفاده‌ی معلولین و بخش کشاورزی در نظر گرفته شده است. خرید خودرو در انگلستان (مانند دیگر کالاها و خدمات) مشمول مالیات بر ارزش افزوده بوده و مالیات خاصی برای بخش خرید خودرو در نظر گرفته نشده است.



درآمد حاصل از مالیات بر خودرو در انگلستان در چند سال گذشته در جدول ۳ نشان می‌دهد که این مالیات به طور میانگین حدود ۱ درصد از کل درآمدهای مالیاتی کشور را تشکیل می‌دهد.

### جدول ۳- مالیات بر خودرو در انگلستان

واحد: میلیون یورو، درصد

سال	درآمد مالیات بر خودرو	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۴۶۰۶	۰/۴۸	۱/۲۸
۲۰۰۱	۴۱۰۲	۰/۴۱	۱/۱۰
۲۰۰۲	۴۲۹۴	۰/۴۰	۱/۱۴
۲۰۰۳	۴۷۲۰	۰/۴۲	۱/۱۹
۲۰۰۴	۴۷۶۳	۰/۴۰	۱/۱۲
۲۰۰۵	۴۷۶۲	۰/۳۹	۱/۰۶
۲۰۰۶	۵۰۱۰	—	—

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

### ۴-۴- ایتالیا

مالیات ثبت خودرو در ایتالیا، بر پایه‌ی قدرت موتور بر حسب کیلووات محاسبه می‌شود و مالیات را کسی می‌پردازد که خودرو به نام وی ثبت شده است. به این ترتیب برای خودروها تا قدرت ۵۳ کیلووات مبلغ ۱۵۰ یورو و برای خودروهای با قدرت بیش از ۵۳، به ازای هر کیلووات حدود ۳ یورو به مالیات اضافه می‌شود. افزون بر آن مالیات دیگری نیز به دست دولت‌های استانی بسته می‌شود که بر اساس نوع خودرو و حجم سیلندرها، بر حسب سی‌سی، دریافت می‌شود. نرخ این مالیات در هر دولت استانی یا منطقه‌ای متفاوت است. مالیات خرید خودرو، همان مالیات بر ارزش افزوده است که نرخ آن ۲۰ درصد است و تنها برای افراد معلول و ناتوان تا ۴ درصد کاهش می‌یابد؛ البته نقل و انتقال میان اشخاص خصوصی نیز از مالیات بر ارزش افزوده معاف است. مالیات‌های سالانه‌ی خودرو با توجه به نوع ماشین و قدرت موتور اندازه‌گیری می‌شود. به این ترتیب که قدرت موتور بر حسب کیلووات در ۲/۵ یورو ضرب شده و عدد به دست آمده مالیات خودرو را نشان می‌دهد. هم‌چنین اگر خودروها از نظر آلاینده‌ی «ضدمحیط‌زیست» شناخته شوند، مشمول مالیات‌های جریمه‌ای می‌گردند. در جدول ۴ درآمدهای به دست آمده از مالیات خودرو را می‌بینیم که به طور میانگین در هر سال حدود ۱ درصد از کل درآمدهای مالیاتی را تشکیل می‌دهد.

### جدول ۴- مالیات بر خودرو در ایتالیا

واحد: میلیون یورو، درصد

سال	مالیات ثبت خودرو			مالیات سالانه خودرو		
	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۱۰۳۴	۰/۰۸	۰/۲۰	۴۲۹۶	۰/۳۳	۰/۸۳
۲۰۰۱	۱۰۵۷	۰/۰۸	۰/۲۰	۴۵۴۲	۰/۳۴	۰/۸۶
۲۰۰۲	۱۰۷۶	۰/۰۸	۰/۲۰	۴۴۸۴	۰/۳۳	۰/۸۳
۲۰۰۳	۱۱۵۰	۰/۰۸	۰/۲۰	۴۸۱۴	۰/۳۳	۰/۸۴
۲۰۰۴	۱۲۴۲	۰/۰۸	۰/۲۱	۴۷۴۱	۰/۳۱	۰/۸۰
۲۰۰۵	۱۲۱۱	۰/۰۸	۰/۲۰	۴۹۷۴	۰/۳۳	۰/۸۲
۲۰۰۶	۱۲۶۵	۰/۰۸	۰/۲۰	۵۱۸۱	۰/۳۲	۰/۸۲

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

مالیات بر مالکیت خودرو که به BPM<sup>۲۷</sup> شناخته می‌شود از سال ۱۹۹۲ به دست دولت مرکزی برقرار شده و دریافت می‌گردد. این مالیات به تمامی خودروهایی که به ثبت می‌رسند و یا از جاده‌های این کشور می‌گذرند (بدون ثبت خودرو در هلند) تعلق می‌گیرد. پایه‌ی این مالیات قیمت خودروست و تفاوت در نوع سوخت و عملکرد زیست‌محیطی خودرو (انتشار گاز دی‌اکسیدکربن) می‌تواند به تفاوت در مالیات بینجامد. میزان مالیات برای خودروهای بنزینی ۴۲/۳ درصد از قیمت ثبت شده در فهرست قیمت خودرو منهای ۱۴۴۲ یورو، و برای خودروهای گازی ۴۲/۳ درصد قیمت به علاوه ۳۰۷ یوروست. به این ترتیب، نوع سوخت خودرو به طور جدی بر میزان مالیات مؤثر است. میزان مالیات برای خودروهای دست دوم نیز به دلیل کاهش در قیمت خودرو کمتر خواهد بود.

این کشور به منظور در نظر گرفتن مسائل زیست‌محیطی، مالیات‌ها را بر پایه‌ی استانداردهای آلاینده‌ی در نظر می‌گیرد. به این ترتیب که برای خودروهای خریداری شده بعد از ماه ژوئن ۲۰۰۶ میزان انتشار گاز دی‌اکسید کربن در سنجش با اندازه‌ی خودرو مورد نظر قرار می‌گیرد. خودروهای با آلاینده‌ی کمتر در میزان مالیات از تخفیف‌هایی نسبت به خودروی هم‌اندازه ولی آلاینده‌تر برخوردار می‌شوند. به این منظور، برای خودروها، برچسب‌های انرژی منظور گردیده که در هفت سطح از A برای بهترین کارکرد (آلاینده‌ی کمتر) تا G برای بدترین کارکرد خودرو است. به این ترتیب خودروهای با برچسب A ۱۰۰۰ یورو تخفیف و خودروهای با برچسب G ۵۴۰ یورو جریمه را دریافت می‌کنند؛ بنابراین، خودرویی با برچسب آلاینده‌ی C، نه تخفیف دارد و نه جریمه. در این کشور نیز برخی از خودروها مالیات نمی‌پردازند که می‌توان از خودروهای معلولان، امدادی و پلیس نام برد. در چهارچوب اعمال مالیات بر ارزش افزوده در این کشور خرید خودروها مانند هر کالای دیگر مشمول مالیات است.

مالیات سالانه بر خودرو با نام MRB<sup>۲۸</sup>، از پایان سال ۱۹۹۳، به دست دولت مرکزی برقرار گشته و درآمد حاصل از آن به دولت مرکزی و دولت منطقه‌ای می‌رسد. میزان این مالیات بر مبنای نوع خودرو (سواری، ون و باری)، وزن خودرو، نوع سوخت و استان زندگی صاحب خودرو تعیین می‌گردد. به عنوان نمونه، برای خودروی شخصی با وزن ۱۴۰۰ کیلو، بنزین سوز، میزان مالیات ۵۹۶ یورو در سال است و برای خودروی بنزینی با ۱۰۰۰ کیلو وزن مالیات به ۳۰۴ یورو کاهش می‌یابد. در همین حال خودروی ۱۰۰۰ کیلویی گازی و بنزینی سوز باید مالیاتی به میزان ۶۷۶ یورو در سال بپردازد که این بیش از دو برابر مالیاتی است که خودروی بنزین سوز هم‌وزن آن می‌پردازد. لازم به ذکر است که مالیات همین خودرو در استان‌ها و مناطق مختلف تفاوت دارد. در جدول ۵ درآمدهای به دست آمده حاصل از این مالیات‌ها و سهم هر یک از تولید ناخالص داخلی و کل درآمدهای مالیاتی هلند دیده می‌شود.

جدول ۵- مالیات بر خودرو در هلند

واحد: میلیون یورو، درصد

سال	مالیات ثبت خودرو			مالیات سالانه خودرو		
	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۲۸۷۵	۰/۶۸	۱/۷۲	۲۷۵۰	۰/۶۵	۱/۶۴
۲۰۰۱	۲۹۳۹	۰/۶۵	۱/۷۰	۲۸۰۴	۰/۶۲	۱/۶۳
۲۰۰۲	۲۷۴۱	۰/۵۸	۱/۵۶	۲۷۴۳	۰/۵۸	۱/۵۶
۲۰۰۳	۲۸۷۴	۰/۶۰	۱/۶۰	۲۹۵۴	۰/۶۱	۱/۶۵
۲۰۰۴	۳۰۰۳	۰/۶۱	۱/۶۳	۳۱۶۸	۰/۶۴	۱/۷۱
۲۰۰۵	۳۱۴۸	۰/۶۳	۱/۶۵	۳۴۲۶	۰/۶۷	۱/۷۷
۲۰۰۶	۳۴۵۲	۰/۶۴	—	۳۷۲۹	۰/۷۰	—

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

#### ۴-۶- ایرلند

مالیات بر ثبت خودرو در جمهوری ایرلند بر مبنای حجم موتور و قیمت خودرو از مالکان خودروها دریافت می‌گردد. برای دریافت این مالیات خودروهای گروه A که شامل خودروهای شخصی می‌شوند (گروه‌های D، C، B) و سایر انواع خودروها مانند کاروان‌ها، باری‌های تجاری، تراکتورها، خودروهای امدادی و... را در بر می‌گیرد)، بر مبنای حجم موتور درصدهای متفاوتی از ارزش خودرو را مالیات می‌دهند که برای خودروهای تا ۱۴۰۰ سی‌سی ۲۲/۵ درصد، ۱۴۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۲۵ درصد و بالاتر از ۲۰۰۰ سی‌سی، ۳۰ درصد ارزش خودرو مالیات خواهد بود. برای خرید خودرو نیز مالیات بر ارزش افزوده در نظر گرفته می‌شود که نرخ آن ۲۱/۱۲ درصد قیمت خودرو است. مالیات سالانه‌ی خودرو برپایه‌ی حجم خودرو تعیین می‌گردد. صاحب خودرو می‌تواند آن را یکجا و یا در دو قسط در سال بپردازد. میزان این مالیات بر اساس هر ۱۰۰ سی‌سی افزایش در حجم موتور تعیین می‌گردد که کمترین میزان آن برای خودروهای با حجم موتور تا ۱۰۰۰ سی‌سی ۹۸ پوند ایرلند، و بیشترین آن برای خودروهای با حجم موتور ۳۰۰۰ سی‌سی و بیشتر ۸۴۹ پوند ایرلند است. در این مالیات نیز خودروهای امدادی مانند آتش‌نشانی، ماشین‌های نظافت و تعمیر خیابان‌ها و آمبولانس‌ها معاف از مالیات هستند. درآمد حاصل از مالیات بر خودرو، در کشور ایرلند، در سال ۲۰۰۰ میلادی، ۱۰۰۱ میلیون یورو بوده است که با کاهش در سال ۲۰۰۱ به ۷۸۸ میلیون یورو و افزایش آن در سال‌های بعدی به ۱۲۸۷/۴ میلیون یورو در سال ۲۰۰۶ رسیده است.

#### ۴-۷- یونان

مالیات ثبت خودرو از سال ۱۹۸۵ به دست دولت مرکزی برقرار گشته و درآمد حاصل از آن نیز توسط دولت مرکزی هزینه می‌گردد. این مالیات بر ماشین‌های جدید و خودروهای وارداتی ثبت شده در یونان اعمال می‌گردد. مبنای دریافت این مالیات برای خودروهای شخصی قیمت خردوست که برای تعیین نرخ مالیات، حجم موتور و هم‌چنین فن‌آوری ساخت آن، که به آلاینده‌ی خودرو می‌انجامد، مؤثر است. برای خودروهای دست دوم نیز برای هر سال عمر خودرو، کاهشی در میزان مالیات حساب شده قائل می‌گردند، زیرا خریداران خودروهای فرسوده‌تر و با عمر بالاتر اغلب افراد با درآمدهای پایین‌تر جامعه هستند. به این ترتیب، خودروها در چهارگروه متفاوت، از منظر ایجاد آلودگی، دسته‌بندی می‌شوند و هر چه فن‌آوری خودرو موجب آلودگی بیشتر گردد نرخ مالیات افزایش می‌یابد. به عنوان نمونه، برای خودروهای تا حجم موتور ۹۰۰ سی‌سی، نرخ مالیات برای بهترین کارکرد زیست‌محیطی خودرو ۵ درصد و برای بدترین آن ۳۷ درصد است. از سوی دیگر، چون حجم موتور نیز در تعیین نرخ مؤثر است، برای خودروها در یک گروه با فن‌آوری یکسان، افزایش حجم موتور به افزایش میزان مالیات می‌انجامد. برای بهترین فن‌آوری خودروها در حالی که نرخ مالیات برای کوچکترین اندازه‌ی موتور خودرو ۵ درصد است، برای خودروهای با حجم موتور ۲۰۰۰ سی‌سی به بالا به ۵۰ درصد افزایش می‌یابد. از این رو، با این تصمیمات، خریداران خودروهای نیرومند، که به طور معمول از افراد با درآمدهای بالاتر تشکیل می‌شوند، مشمول نرخ‌های بالاتر می‌گردند تا به این ترتیب به مسائل توزیع درآمدی هم توجه شده باشد. میزان و نرخ مالیات برای خودروهای باری و مسافربری نیز از همین قاعده پیروی می‌کند. این مالیات در کشور یونان در سال ۱۹۹۷ درآمدی معادل ۶۵۴/۳ میلیون یورو به دست آورده و با افزایش سالانه‌ی آن به ۹۲۴ میلیون یورو در سال ۲۰۰۶ رسیده است و به طور متوسط در این سال‌ها حدود

۰/۵ درصد از تولید ناخالص داخلی و ۱/۵ درصد از کل درآمدهای مالیاتی کشور را تشکیل داده است. خودروهای با موتور دوگانه‌سوز و همچنین خودروهای الکتریکی موضوع این مالیات نیستند. بستن مالیات بر ارزش افزوده نیز همچون سایر کالاها بر خودرو هم بسته می‌شود که در برخی از جزایر این کشور نرخ‌های متفاوت دارد. مالیات سالانه‌ی خودرو در یونان با عنوان «مالیات جاده» به دست دارندگان خودرو پرداخت می‌شود. مبنای دریافت این مالیات برای خودروهای شخصی حجم موتور و برای خودروهای باری ظرفیت حمل بار و برای مسافربری‌ها تعداد صندلی‌ست. بر این مبنای، در خودروهای شخصی، ۶ دسته خودرو بر پایه‌ی حجم موتور طبقه‌بندی شده و مبلغ هر گروه از خودروها سالانه پرداخت می‌گردد و در برابر آن برچسبی مبنی بر پرداخت به خودرو چسبانیده می‌شود. خودروهای امدادی و انتظامی و همچنین خودرو معلولین از پرداخت مالیات سالانه معاف هستند.

#### ۴-۸- فنلاند

مالیات ثبت خودرو در کشور فنلاند از سال ۱۹۹۴ به دست دولت مرکزی و بر خودروهای شخصی، ون و خودروهای باری تا ۱۸۷۵ کیلو برقرارگشته است. میزان مالیات برای خودروهای جدید بر مبنای قیمت خودرو و همچنین میزان آلاینده‌ی آن تعیین می‌گردد و بین ۱۰ تا ۴۰ درصد است. میزان آلاینده‌ی خودروهای تازه به دست شرکت سازنده‌ی خودرو بر پایه‌ی ترکیبی از انتشار گاز دی اکسید کربن به هنگام استفاده از خودرو در شهر و جاده اعلام می‌گردد و از تقسیم این عدد بر ده و افزودن عدد ۴ به آن می‌توان به عددی دست یافت که نرخ مالیات را تعیین می‌کند. به این ترتیب نرخ مالیات برابر است با:

$$10/CO_2 + 4 = \text{نرخ مالیات } (\%)$$

برای خودروهایی که میزان آلاینده‌ی آنها مشخص نشده، نرخ مالیات بر پایه‌ی وزن و نوع سوخت خودرو تعیین می‌گردد. تعیین قیمت خودرو نیز محاسباتی خاص دارد که برای نمونه، در آن قیمت تجهیزات ایمنی خودرو، مانند گرمکن شیشه‌ی عقب یا برف‌پاک‌کن چراغ اتومبیل، از ارزش اتومبیل کاسته می‌شود که از این طریق افراد را در داشتن تجهیزات ایمنی در خودرو (که به طور اختیاری بر روی برخی خودروها نصب می‌گردد) تشویق می‌نماید. مالیات سالانه‌ی خودرو که در حال اجراست از سال ۲۰۰۴ به دست دولت مرکزی برقرار گشته است. پرداخت‌کنندگان این مالیات دارندگان خودروهای تا وزن ۳۵۰۰ کیلو هستند که در فنلاند ثبت شده و از دو جزء درست شده‌اند؛ یک میزان مالیات پایه‌ی ثابت برای همه خودروها به اضافه‌ی مالیات بر کارکرد که بر همه‌ی خودروهایی که سوختی جز بنزین<sup>۲۹</sup> دارند (گازوئیل، نفت سفید، گاز مایع یا برق) بسته می‌شود. بخش ثابت مالیات برابر است با ۲۶ سنت، برای هر روز برای خودروهای تولیدی قبل از ۱۹۹۴، و برای بعد از آن ۳۵ سنت، برای هر روز محاسبه می‌گردد.

برای بخشی از مالیات که مرتبط با نوع سوخت خودروست، در مورد خودروهای شخصی به میزان ۶/۷ سنت برای هر ۱۰۰ کیلو وزن خودرو محاسبه می‌گردد؛ البته این میزان برای خودروهای باری و جز آن متفاوت است. میزان درآمد این دو مالیات را در جدول ۶ می‌بینید که ارقام مربوط به مالیات سالانه فقط مربوط به سه سال آخر است که قانون جدید برقرار گشته است. همان‌طور که دیده می‌شود، به طور میانگین، حدود ۲/۵ درصد از کل درآمد مالیاتی دولت از محل مالیات بر خودرو تأمین می‌شود و این مالیات به طور میانگین ۱/۲ درصد از کل تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است.

### جدول ۶- مالیات بر خودرو در فنلاند

واحد: میلیون یورو، درصد

سال	مالیات ثابت خودرو			مالیات سالانه خودرو		
	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۱۰۵۹	۰/۸۰	۱/۶۹	—	—	—
۲۰۰۱	۹۲۲	۰/۶۵	۱/۴۷	—	—	—
۲۰۰۲	۱۰۲۳	۰/۷۱	۱/۵۹	—	—	—
۲۰۰۳	۱۲۰۷	۰/۸۲	۱/۸۸	—	—	—
۲۰۰۴	۱۲۳۵	۰/۸۱	۱/۸۶	۶۴۲	۰/۴۲	۰/۹۶
۲۰۰۵	۱۲۷۷	۰/۸۱	۱/۸۵	۵۳۷	۰/۳۴	۰/۷۸
۲۰۰۶	۱۳۰۴	۰/۷۸	۱/۸۰	۵۶۸	۰/۳۴	۰/۷۸

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

### ۹-۴- دانمارک

کشور دانمارک از سال‌ها پیش مالیات‌های سنگین بر خودروها بسته و هدف خود را کاهش آلاینده‌های مرتبط با استفاده از خودرو قرار داده است. مالیات ثابت خودرو، به دست دولت مرکزی در سال ۱۹۷۱ وضع گردیده است. مالیات بر قیمت فروش خودروی جدید وضع می‌شود و برای خودروهای دست دوم نیز قیمت با مقایسه‌ی بهای خودرو با خودروهای ثبت شده‌ی موجود محاسبه می‌گردد. نرخ مالیات برای خودروهای نو تا ۷۶۴۰۰ کرون دانمارک، ۱۰۵ درصد قیمت و برای خودروهای گران‌تر، تا مبلغ ۷۶۴۰۰ کرون بر مبنای ۱۰۵ درصد بقیه‌ی قیمت خودرو با نرخ ۱۸۰ درصد مشمول مالیات می‌گردد. در ضمن، تجهیزات ایمنی مانند کیسه‌ی هوا و ترمز ABS از قیمت خودرو کم می‌کند و مالیات بر ارزش این تجهیزات بر خودرو تعلق نمی‌گیرد. این سیاست باعث شده که مالیات ثابت بر خودروهای گران‌قیمت بسیار بالا باشد و به همین علت کاهش تعداد خودروهای خانوارها را در کشور به دنبال داشته است. به این ترتیب که به ازای هر ۱۰۰۰ نفر در کشور آلمان ۴۹۵، در سوئد ۴۱۱ و در کشور دانمارک ۳۵۰ خودرو وجود دارد، اما میزان استفاده و مسافت پیموده شده با هر خودرو در دانمارک بیش از دیگر کشورها است.

مالیات سالانه‌ی خودرو نیز بر دو نوع برای مالکین خودروها وضع می‌شود؛ مالیات بر وزن خودرو (از سال ۱۹۶۲) بر این اساس که با افزایش وزن خودرو میزان مالیات نیز افزوده می‌شود، چنانچه سوخت خودرو نیز گازوئیل باشد، میزان مالیاتی نیز بر این اساس باید پرداخت گردد. برای نمونه، اگر خودرو بنزین‌سوز بین ۸۰۰ تا ۱۱۰۰ کیلو وزن داشته باشد، ۱۴۲۰ کرون دانمارک در سال و چنانچه خودرو در همین وزن گازوئیل‌سوز باشد باید ۲۲۱۰ کرون مالیات پرداخت نماید. مالیات خودروی بنزین‌سوز با وزن ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ کیلو به ۳۳۹۰ کرون افزایش می‌یابد. این سیاست موجب شده که مردم بیشتر به خودروهای بنزینی و سبک روی آورند. مبنای دریافت مالیات بر دیگر وسایل نقلیه‌ی باری و مسافری و جز آن نیز بر مبنای جدول‌هایی بر حسب وزن وسیله‌ی نقلیه است.

مالیات سالانه‌ی دیگر، «مالیات سبزی» بر خودروهاست که از سال ۱۹۹۷ بسته شده است. این مالیات بر مبنای مصرف سوخت تعیین می‌گردد و برای خودروهایی است که مالیات وزن (اشاره شده در بالا) را نمی‌پردازند. این مالیات بر خودروهای جدید وضع می‌شود و دو بار در سال دریافت می‌گردد. بر اساس این مالیات در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷

برای خودروهای بنزینی که به ازای هر لیتر ۲۰ کیلومتر راه می‌پیمایند، ۲۶۰ کرون، برای هر نیم‌سال و برای خودروهایی که به ازای هر لیتر میان ۱۸/۲ تا ۲۰ کیلومتر راه می‌پیمایند ۵۱۰ کرون تعیین گردیده است. به این ترتیب، هر چه میزان راه طی شده‌ی خودرو به ازای یک لیتر بنزین کاهش یابد (مصرف بنزین بالاتری دارند) میزان مالیات افزایش یافته و برای خودرویی که کمتر از ۴/۵ کیلومتر برای هر لیتر طی می‌کند این مالیات به ۹۲۳۰ کرون می‌رسد. برای خودروهای گازوئیلی هم هرچه فن‌آوری خودرو برتر و مصرف آن کمتر باشد میزان مالیات سالانه پرداختی کمتر خواهد بود. به این ترتیب، دولت تلاش دارد تا از این راه خواستاران خودرو را هنگام خرید به سوی خودروهایی سوق دهد که در نتیجه‌ی کارکردشان مسائل زیست‌محیطی بیش‌تر مورد توجه قرار می‌گیرد. جدول ۷ درآمد به دست آمده از مالیات ثبت (مالکیت) خودرو و مالیات سالانه بر خودرو در کشور دانمارک را نشان می‌دهد.

جدول ۷ - مالیات بر خودرو در دانمارک

واحد: میلیون کرون دانمارک، درصد

سال	مالیات ثبت خودرو			مالیات سالانه خودرو (مالیات سبز)		
	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی	درآمد	سهم از GDP	سهم از کل درآمد مالیاتی
۲۰۰۰	۱۳۸۴۹/۷	۱/۰۷	۲/۱۶	۶۹۳۰/۱	۰/۵۳	۱/۰۸
۲۰۰۱	۱۲۲۸۸/۳	۰/۹۲	۱/۸۹	۷۴۰۵/۶	۰/۵۵	۱/۱۴
۲۰۰۲	۱۴۵۶۶/۲	۱/۰۶	۲/۲۱	۷۹۴۳/۴	۰/۵۷	۱/۲۰
۲۰۰۳	۱۳۰۵۱/۷	۰/۹۳	۱/۹۴	۸۰۱۷/۰	۰/۵۷	۱/۱۹
۲۰۰۴	۱۷۳۳۲/۶	۱/۱۸	۲/۴۱	۸۳۳۴/۱	۰/۵۷	۱/۱۵
۲۰۰۵	۲۱۲۹۲/۶	۱/۳۷	۲/۷۲	۸۶۹۳/۱	۰/۵۶	۱/۱۱
۲۰۰۶	۲۳۷۸۳/۹	۱/۴۵	۲/۹۴	۹۲۲۱/۲	۰/۵۶	۱/۱۴

منبع: Taxes in Europe, Database, In Taxation and Customs Union

### جمع‌بندی

در این مقاله با اشاره به ضرورت‌های دخالت و وظایف دولت به ویژگی‌های خودرو به عنوان یک کالای با پیامد بیرونی منفی پرداخته و نتیجه این شد که بستن مالیات بر این کالا نه تنها از دید کسب درآمد برای دولت بلکه از جنبه‌ی تأثیر بر میزان خرید، نوع خودرو و استفاده از خودرو و به دنبال آن تأثیر بر جنبه‌های زیست‌محیطی آن اهمیت دارد.

در بررسی بستن مالیات بر خودرو در ۹ کشور اتریش، آلمان، انگلستان، ایتالیا، هلند، ایرلند، یونان، فنلاند و دانمارک در اروپا می‌توان به نکته‌های زیر در این جمع‌بندی اشاره کرد. در همه‌ی کشورهای یاد شده مالیات بر ارزش افزوده در خرید و مالکیت خودرو دریافت می‌گردد، اما مالیات ثبت خودرو در همه‌ی کشورها به جز در آلمان و انگلیس اعمال می‌گردد. مالیات‌های سالانه بر خودرو در تمامی کشورها برقرار است و بستن مالیات بر سوخت و هم‌چنین مالیات بر بزرگراه‌ها و پل‌ها از دیگر مالیات‌هایی است که نه به طور مستقیم بر خودرو، بلکه بر کارکرد خودرو مؤثر است.

پایه‌ی مالیات بر خودرو در کشورهای گوناگون متفاوت است و قیمت خودرو، حجم موتور، قدرت موتور، سن

در همه‌ی کشورهای یاد شده مالیات بر ارزش افزوده در خرید و مالکیت خودرو دریافت می‌گردد، اما مالیات ثبت خودرو در همه‌ی کشورها به جز در آلمان و انگلیس اعمال می‌گردد. مالیات‌های سالانه بر خودرو در تمامی کشورها برقرار است و بستن مالیات بر سوخت و هم‌چنین مالیات بر بزرگراه‌ها و پل‌ها از دیگر مالیات‌هایی است که نه به طور مستقیم بر خودرو، بلکه بر کارکرد خودرو مؤثر است

خودرو، مصرف سوخت، وزن و نوع سوخت مصرفی و هم‌چنین استانداردهای آلاینده‌ی به عنوان پایه در کشورها انتخاب شده‌اند.

بررسی این چند کشور اروپایی در ارتباط با مالیات‌های بر خودرو نشان داده که مالیات ثبت خودرو تأثیر بیشتری از مالیات سالانه‌ی خودرو، بر قیمت مورد نظر برای مصرف‌کنندگان داشته است. بررسی‌های اقتصادی در این کشورها نشان داده که کاهش مالیات ثبت خودرو، کاهش قیمت و به دنبال آن افزایش فروش و افزایش درآمد حاصل از مالیات ثبت خودرو را در پی داشته است و به دنبال افزایش تعداد خودروها، درآمد مالیاتی حاصل از مالیات سالانه را افزایش می‌دهد. با توجه به میانگین سن خودروها در کشورهای اروپایی که حدود هشت سال است، اتکا به درآمدهای برآمده از مالیات سالانه در نتیجه‌ی افزایش تعداد خودروها قابل توجه خواهد بود.

اما، از دیگر سو، مالیات ثبت خودرو بر میزان خرید خودروهای نو اثر داشته و از آنجا که خودروهای جدید از فن‌آوری بهتر و به دنبال آن آلاینده‌ی کمتری برخوردار هستند، می‌توان این مالیات را برای هدف‌های زیست‌محیطی در نظر داشت. نکته‌ی دیگر این است که اگر بخواهیم از بُعد توزیع درآمد نگاه کنیم کسانی که خودروهای فرسوده‌تر و آلاینده‌تری دارند، از نظر درآمدی از قشرهای ضعیف‌تری هستند که توان تغییر خودرو خود را ندارند. از این رو باید به مسائل توزیع درآمدی نیز توجه داشت. مالیات سالانه‌ی خودرو منبع ثابت‌تری برای کسب درآمد دولت است؛ اگر چه می‌تواند با معیارهای زیست‌محیطی تعدیل گردد، اما اثر کمتری بر تصمیمات خرید خودروی نو دارد. در تمامی این کشورها پیشنهاد تغییرات تدریجی در سامانه‌ی مالیات بر خودرو مطرح است تا باعث تغییرات جدی در درآمدهای ناشی از تغییر نگردد و هم‌چنین با تأثیرگذاری بر رفتار افراد به هدف‌های رفاهی جامعه نیز دست یابند.

یکی از نکات مهم در بررسی و تأثیر مالیات در یک جامعه، بحث اطلاعات و آگاهی افراد جامعه نسبت به سامانه‌ی مالیات بر خودروست. تصمیمات بهینه‌سازی افراد جامعه در خرید و مصرف خودرو و هم‌چنین تصمیم‌های اقتصادی بنگاه‌ها در تولید خودروهایی با آلاینده‌ی کمتر و کارآتر، در محیط رقابتی‌تر و با اطلاعات شفاف‌تر مالیاتی شکل می‌گیرد.



## پی نوشت:

- 1- m2milani@yahoo.com
- \* با تشکر فراوان از سرکار خانم مریم فرشچی که در این تحقیق همکاری داشته‌اند.
- 2- Externalities
- 3- Tax Base
- 4- Tax Rate
- 5- Externality
- 6- برای مطالعه بیشتر به منبع زیر رجوع شود:  
جمشید، پژویان. اقتصاد بخش عمومی (هزینه‌های دولت)، جهاد دانشگاهی دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.
- 7- Environment Tax
- 8- Green Tax
- برای بررسی در ارتباط با اعمال این مالیات‌ها به منبع زیر رجوع شود:  
رونالد، مک موران؛ دیوید، نلور. «سیاست‌های مالیاتی و محیط‌زیست: نظریه و کاربرد»، مجموعه جستارهایی در سیاست مالیاتی، سازمان امور مالیاتی، ۱۳۸۵.
- 9- Per -Unit
- 10- Ad-Valorem
- 11- برای مطالعه بیشتر به منبع زیر رجوع شود:  
جمشید، پژویان. اقتصاد بخش عمومی (مالیات‌ها)، مؤسسه تحقیقات اقتصادی دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۳.
- 12- Acquisition Tax
- 13- Annual Circulation Tax
- 14- Value Added Tax(VAT)
- 15- Registration Tax
- 16- Insurance Tax
- 17- Federal Government
- 18- Provincial Governments
- 19- Local Authorities
- 20- هر ۸۰ کیلو وات ساعت معادل ۱۰۰ اسب بخار (Horse Power) قدرت موتور است.
- 21- سال‌هایی که برای برقراری مالیات‌ها در این کشور و کشورهای مختلف بدان اشاره شده، به آخرین قوانین برقرار شده برای آن مالیات در کشور اشاره دارد.
- 22- Euro 1
- 23- Euro 4
- 24- Euro 3
- 25- Euro 2
- 26- Vehicle Excise Duty (VED)
- 27- Belastingvan Personenquoto'sen Motorrijwieleu
- 28- Motor Rijtaigen Belasting (MRB)
- 29- این تصمیم به این علت است که مالیات بالا بر سوخت بنزین را از طریق مالیات سالانه بیشتر برای خودروهای غیربنزین سوز به نحوی جبران نمایند.

## منابع:

- جمشید، پژویان. اقتصاد بخش عمومی (مالیات‌ها)، مؤسسه تحقیقات اقتصادی دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۳.
  - جمشید، پژویان. اقتصاد بخش عمومی (هزینه‌های دولت)، جهاد دانشگاهی دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.
  - رونالد، مک موران؛ دیوید، نلور. «سیاست‌های مالیاتی و محیط‌زیست: نظریه و کاربرد»، مجموعه جستارهایی در سیاست مالیاتی، سازمان امور مالیاتی، ۱۳۸۵.
  - Atkinson, A. Stiglitz, J. (1987), "Lectures on Public Economics". McGrawhill.
  - Council Directive on Passenger Car Related Taxes, *Commission of the European Communities*, 2005.
  - Excise Duty Tables - Part 2 - Energy Products and Electricity, *European Commission (Tax Policy)*, 2008.
  - Gwilliam, Ken & Shalizi, Zmarak, Road Funds, User Charges and Taxes - *The World Bank Research Observer*. Vol 14, No 2, 1999.
  - Study on Vehicle Taxation in the Member States of the European Union, Final Report, – *European Commission-DG Taxation and Customs Union*, 2002.
  - Taxation trends in the European Union, *European Commission - Taxation and Customs Union*. (For 9 countries), 2006.
  - "Taxes in Europe", Database (N.D), *In Taxation and Customs Union*, Retrieved March, 2008.
- from [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/taxinv/welcome.do](http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/welcome.do), 2008 .