



دستور جلسه

عنوان: اصلاح معیارهای اخذ عوارض سالانه آلاینده‌گی از وسائط نقلیه، موضوع بند ب ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده (موضوع جلسه کارگروه تخصصی مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۰)

مرجع طرح موضوع: کمیسیون استاندارد، محیط زیست، توسعه پایدار و آب اتاق ایران و اتحادیه صنایع بازیافت ایران

زمان برگزاری جلسه: ۱۴۰۵/۰۷/۰۱

تعداد صفحات دستور جلسه: ۸ صفحه

شرح موضوع:

مطابق ماده ۶ قانون هوای پاک (مصوب ۱۳۹۶)

«به منظور اطمینان از صحت عملکرد خودرو در زمینه های فنی و ایمنی و کنترل آلاینده های هوا و صدا، انجام معاینه فنی کلیه وسایل نقلیه موتوری اعم از سبک، نیمه سنگین، سنگین، موتورسیکلت که توسط بخشهای دولتی، عمومی و غیردولتی به کار گرفته می شوند، در دوره های زمانی منظم و توسط مراکز مورد تأیید سازمان الزامی است.»

مطابق ماده ۲۸ قانون مالیات بر ارزش افزوده و تبصره ۱ آن (مصوب ۱۴۰۰)

«شماره گذاری انواع خودروهای سبک و سنگین و موتورسیکلت، بر اساس رتبه انرژی آنها، که به تأیید سازمان ملی استاندارد ایران رسیده است، طبق نرخ های مندرج در جدول زیر مشمول مالیات و عوارض سبز می باشد. مآخذ مالیات و عوارض موضوع این ماده، قیمت فروش کارخانه در مورد تولیدات داخلی و مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی برای خودروهای وارداتی است.»

تبصره ۱- مآخذ مالیات و عوارض موضوع این ماده برای انواع خودروهای سبک و سنگین و موتورسیکلت های تولید داخل یا وارداتی تا پایان دی ماه، توسط سازمان [امور مالیاتی] تعیین و برای اجراء در سال بعد اعلام می شود. مآخذ مزبور برای وسائط نقلیه ای که جدیداً تولید یا وارد می شوند، بلافاصله پس از تولید یا واردات توسط سازمان تعیین و اعلام می شود.»

(ارقام جدول ذیل به درصد می باشد)

شرح	سواری و وانت دو کابین		وانت تک کابین، خودروی سواری با شماره گذاری عمومی		خودروهای سنگین		موتور سیکلت	
	تولید داخل	وارداتی	تولید داخل	وارداتی	تولید داخل	وارداتی	تولید داخل	وارداتی
A	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
B	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
C	۰/۵	۱	۰/۲	۰/۴	۰	۰	۰/۲۵	۰/۵
D	۱	۳	۰/۴	۰/۸	۰/۱	۰/۲	۰/۵	۱/۵
E	۲	۵	۰/۸	۱/۶	۰/۲	۰/۴	۱	۲/۵



۳/۵	۱/۵	۰/۶	۰/۴	۲/۴	۱/۲	۷	۳	F
۵	۲/۵	۰/۸	۰/۶	۳	۱/۵	۹	۵	G

همچنین مطابق ماده ۲۹ همین قانون

«عوارض سالانه کلیه وسائط نقلیه اعم از خودروهای سبک و سنگین و موتورسیکلت ها به شرح ذیل تعیین می شود:

الف - وسائط نقلیه تولید داخل معادل یک در هزار قیمت فروش کارخانه و وسائط نقلیه وارداتی معادل یک و نیم در هزار مجموع ارزش گمرکی و حقوق ورودی مشمول عوارض سالانه می شوند. مأخذ محاسبه عوارض موضوع این بند مأخذ مذکور در تبصره (۱) ماده (۲۸) این قانون است.

ب- وسائط نقلیه در شهرهای آلوده تا ده سال پس از تولید با مأخذ مذکور در تبصره (۱) ماده (۲۸) این قانون و معادل یک بیستم نرخ های مندرج در جدول ماده مذکور مشمول عوارض سالانه آلایندهی وسائط نقلیه علاوه بر عوارض موضوع بند «الف» این ماده می شوند. پس از سال دهم تولید، هر سال به میزان ده درصد (۱۰٪) به نرخ پایه عوارض آلایندهی وسائط نقلیه مذکور اضافه می شود تا حداکثر به دو برابر نرخ پایه افزایش یابد. وسائط نقلیه ای که نرخ عوارض سالانه آلایندهی آنها در جدول ذیل ماده (۲۸) صفر می باشد، تا سپری شدن پنج سال از سال تولید، از پرداخت عوارض سالانه آلایندهی معاف می باشند و پس از آن، وسائط نقلیه سنگین با نرخ معادل یک دهم نرخ های مندرج در ردیف (D) جدول ماده (۲۸) و سایر وسائط نقلیه با نرخ معادل یک دهم نرخ های مندرج در ردیف (C) جدول مذکور مشمول عوارض سالانه آلایندهی می باشند. در مورد خودروهایی که تولید یا واردات آنها متوقف می شود، مأخذ محاسبه توسط سازمان و متناسب با آخرین سال تولید یا واردات تعیین می شود. فهرست شهرهای آلوده که وسائط نقلیه با پلاک انتظامی متعلق به شهرهای مذکور مشمول عوارض سالانه آلایندهی می شوند، حداکثر تا پایان دی ماه هر سال با پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست و تصویب هیأت وزیران برای اجراء در سال بعد تعیین می شوند.»

مطابق بند ب ماده ۳۹ همین قانون

«عوارض و جریمه های مربوط به بندهای «الف» و «ت» ماده (۲۶) و ماده (۲۸) این قانون به حساب تمرکز وجوه وزارت کشور واریز می شود تا به نسبت دوازده درصد (۱۲٪) سهم کلان شهرها، پنجاه و سه درصد (۵۳٪) سهم سایر شهرها و سی و پنج درصد (۳۵٪) سهم روستاها و مناطق عشایری و بر اساس شاخص های جمعیت و توسعه نیافتگی مذکور در بند «الف» این ماده توزیع گردد.»

بر اساس ماده ۴۱ همین قانون

«عوارض و جریمه های موضوع بندهای «الف» و «ب» ماده (۲۹) این قانون مستقیماً به حساب شهرداری ها و یا دهیاری های محل سکونت مالک که هنگام صدور پلاک انتظامی ثبت شده است، واریز می گردد. شهرداری های شهرهای آلوده



مکلفند صد درصد (۱۰۰٪) درآمد حاصل از عوارض موضوع بند «ب» ماده (۲۹) این قانون را برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهرهای آلوده هزینه نمایند.»

• تحلیل منطقی: ابهام و عدم شفافیت در درآمدها و هزینه‌ها

مطابق بند الف ماده ۲۹، مالک هر خودرو در هر کجای ایران مشمول عوارض سالیانه خودرو می‌گردد که این منابع مستقیماً به حساب شهرداری‌ها و یا دهیاری‌های محل سکونت مالک که هنگام صدور پلاک انتظامی ثبت شده است، واریز می‌گردد. همزمان مالک همان خودرو که یکبار مالیات سالیانه را پرداخت کرده، اگر ساکن شهرهای آلوده باشد باید از لحظه خرید تا لحظه واگذاری یا خروج خودرو از ناوگان، به صورت سالیانه عوارض آلاینده‌گی وسائط نقلیه را هم مضاعف بر عوارض سالیانه بپردازد. ماده ۴۱ این قانون، شهرداری شهرهای آلوده را مکلف نموده تا ۱۰۰٪ منابع حاصل از بند ب ماده ۲۹ موسوم به عوارض آلاینده‌گی وسائط نقلیه را برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی شهرهای آلوده هزینه نمایند. اما همین ماده و سایر مواد فصل ۹ از این قانون، در خصوص نحوه هزینه‌کرد منابع بند الف ماده ۲۹ موسوم به عوارض سالانه خودرو در شهرداری‌ها هیچ تکلیف مشخصی را تبیین نکرده است. مطابق بند ۹ سیاست‌های کلی قانون‌گذاری ابلاغی توسط رهبر شهید انقلاب، قوانین باید حائز «شفافیت و عدم ابهام» باشند، اما در بند الف و ب ماده ۲۹ مالیات بر ارزش افزوده و تکالیف ماده ۴۱ همین قانون اساساً مشخص نیست که عوارض بند الف دقیقاً صرف چه موضوعی می‌شود که ضرورت دارد در بند ب هم شهروندان شهرهای آلوده مجدداً عوارض پرداخت کنند؟ چرا یکبار پرداخت عوارض کفایت لازم را برای شهرداری‌ها ندارد؟

• تحلیل شرعی، فنی و حقوقی: ماهیت تبعیض آمیز ماده ۲۹ در ارتباط دادن فعل آلاینده‌گی به ذات خودرو

آلاینده‌گی، یک فعل عملکردی است، نه وضعیت ذاتی. حکمران نیز وقتی وارد فضای تنظیم‌گری روابط در جامعه می‌شود، به ذات اشیاء و افراد دخالت نداشته و صرفاً خروجی و اعمال آنها را مدنظر قرار می‌دهد. تمثیل انسانی ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده چیزی شبیه به این حالت است که حکمران مقرر نماید هر کس که شناسنامه او مثلاً در تهران صادر شده، فارغ از اینکه در تهران زندگی می‌کند یا نمی‌کند و فارغ از اینکه اصلاً چگونه انسانی است و چه عملکردی در قبال محیط‌زیست دارد، باید از لحظه تولد و در هنگام زندگی در هر کجای دنیا، به صورت پلکانی متناسب با دارایی‌ها و سن خود، عوارض رفع آلودگی شهر تهران را دهد. یعنی اگر چنین شخصی ساکن آلمان هم باشد و محیط‌زیستی‌ترین انسان ممکن هم باشد، باید به خاطر به دنیا آمدن در تهران هر ساله رقمی بیش از پارسال به شهرداری تهران عوارض پرداخت کند! از منظر دین مبین اسلام، قضاوت باید بر اساس بینه (دلیل، شاهد و اقرار روشن و واضح) باشد، نه بر اساس حدسیات درباره ذات افراد و اشیاء. قاعده فقهی «الْحُكْمُ بِالظَّاهِرِ» قضاوت را فقط بر اساس ظاهر واقعی، مشخص و عینی امور مجاز می‌سازد. بنابراین قاضی یا حکمران حق ندارند ذات پنهان را ملاک حکم قرار دهند. حضرت امیرالمومنین (ع) در نامه ۵۳ نهج‌البلاغه به مالک اشتر می‌فرمایند «إِنَّمَا يَحْكُمُ الْقَاضِي بِالْبَيِّنَاتِ وَالْأَيْمَانِ» یعنی قاضی تنها بر اساس بینه و سوگند قضاوت می‌کند. بر این اساس، از دیدگاه حقوقی تصمیم‌گیری صرفاً بر مبنای ذات اشیاء و افراد و بدون وجود دلیل روشن، قطعی و واضح، قابل پذیرش نیست. همچنین بر اساس بندهای ۹ و ۱۲ اصل ۳ قانون اساسی ایران، دولت جمهوری اسلامی ایران موظف است همه امکانات خود را برای امور زیر به کار برد:



«۹- رفع تبعیضات ناروا و ایجاد امکانات عادلانه برای همه، در تمام زمینه‌های مادی و معنوی.

۱۲- پی‌ریزی اقتصادی صحیح و عادلانه بر طبق ضوابط اسلامی جهت ایجاد رفاه و رفع فقر و برطرف ساختن هر نوع محرومیت

در زمینه‌های تغذیه و مسکن و کار و بهداشت و تعمیم بیمه.»

از این منظر، اتکاء بر اینکه هر خودرویی با شماره پلاک شهرهای آلاینده، ذاتاً آلاینده‌ی آن شهر محسوب شود یا اینکه بر اساس سن و قیمت خودرو به عنوان معیار آلاینده‌گی از آن عوارض اخذ گردد، غیرمنصفانه، تبعیض‌آمیز و در تعارض با قانون اساسی بوده و نه از نظر فنی قابل دفاع است نه از نظر حقوقی؛ از آن جهت که:

۱. تبعیض جغرافیایی در اتکاء به شماره پلاک خودرو برای اخذ عوارض آلاینده‌گی:

۱،۱. ممکن است مالک خودرو اصلاً از خودروی خود استفاده نکند. مثلاً از حمل‌ونقل عمومی استفاده نموده یا حتی ساکن تهران یا ایران نباشد و خودرو در پارکینگ خاموش باشد. اخذ عوارض از مالک چنین خودرویی برای آلاینده‌گی تهران، از اساس غیرمنصفانه است.

۱،۲. ممکن است مالک خودرو، خودروی خود را مثلاً در تهران شماره‌گذاری کرده، اما در شمال کشور زندگی کند و از آن استفاده نماید. استفاده از این خودرو در شمال ایران، هیچ ارتباطی به آلودگی هوای تهران نداشته و اخذ عوارض از مالک این خودرو برای آلاینده‌گی تهران، از اساس غیرمنصفانه است.

۱،۳. ممکن است مالک خودرو به مانند اغلب شاغلین در تاکسی‌های اینترنتی و مسافرکشان، اهل استان دیگری و با شماره پلاک استان دیگری بوده و در تهران مشغول حمل‌ونقل مسافر باشد. اتفاقاً بسیار ممکن است میزان کارکرد روزانه و اضافه کردن به آلودگی هوای تهران توسط مالک چنین خودرو به مراتب بیش از ساکنین و مالکان خودرو با پلاک تهران باشد.^۱

۱،۴. کلانشهرها اساساً وسعت بالایی داشته و ظرفیت زیستی مناطق مختلف آن با هم متفاوت است و شرایط محیطی کاملاً زمینه خودپالایی یا تجمع آلودگی را فراهم می‌نمایند (در شهری مانند تهران گرادیان دما و کیفیت هوای مناطق مختلف آنچنان متفاوت است که هر شهروندی می‌تواند به صورت روزمره آنرا حس کند). دقیقاً بر همین اساس نیز شهری مانند تهران دارای دو منطقه کنترل آلودگی هوا و طرح ترافیک شده که با توجه به تجمع خودروها در این مناطق، تا حدی از بار آلودگی کم شود. همزمان نیز می‌توان مشاهده کرد مناطق اطراف شهر عموماً خلوت بوده و محیط توان خودپالایی خود را حفظ می‌نماید. بنابراین تکیه بر این امر که هر خودرویی، فارغ از اینکه در مناطق دارای توان خودپالایی تردد کند یا نکند، باید برای آلودگی مبالغی پرداخت نماید از اساس در تعارض با اصول مدیریت محیط‌زیست است.

۲. تبعیض عملکردی در اتکاء به سن خودرو برای افزایش اخذ عوارض آلاینده‌گی:

۲،۱. تکنولوژی و کیفیت تولید خودرو تأثیر زیادی بر آلاینده‌گی آنها دارند، بنابراین در بسیاری از موارد ممکن است خودروهای قدیمی شرکت‌های نام‌آشنای این صنعت از خودروهای جدید شرکت‌های دیگر، بسیار باکیفیت‌تر، محیط‌زیستی‌تر و کارآمدتر باشند.

۲،۲. میزان کارکرد و استهلاک خودرو بر فرسودگی و شرایط عملکردی آن مستقیماً تأثیر می‌گذارد. چه بسا خودروی متعلق به ۲۰ سال پیش یک‌دهم خودروی متعلق به ۵ سال پیش کار کرده باشد و از نظر فرسودگی فاصله بسیاری با آن داشته‌باشد. به عبارت دیگر، رانندگی شهری کوتاه‌مسافت بدترین نحوه عملکرد خودرو از منظر تولید آلاینده‌ها و رانندگی بزرگراهی پایدار بهترین و کارآمدترین روش کار با خودرو است. لذا خودروی قدیمی با استفاده محدود منظم در جاده به مراتب پاک‌تر از خودروی جدید با رانندگی تهاجمی (گاز-ترمز) در شهر است.

^۱ افزایش چشم‌گیر ترافیک شهر تهران پس از راه‌افتادن تاکسی‌های اینترنتی و کاهش تمایل شهروندان به حمل‌ونقل عمومی تجربه‌ای است که تمامی ساکنین این شهر با آن آشنا هستند.



۲،۳. وضعیت سلامت کاتالیست‌ها، تنظیم موتور، نحوه کارکرد سیستم کنترل الکترونیک خودرو (ECU)، تنظیم سوپاپ‌ها و انژکتور و... تأثیر کاملاً محسوسی بر آلاینده‌گی خودروها دارد. از این منظر یک خودروی ۲۰ ساله می‌تواند به مراتب پاک‌تر از یک خودرو ۲ ساله کار کند.

۲،۴. هیچ منطق مشخص و قابل توجیهی پشت ضرورت افزایش پرداخت عوارض با افزایش سن خودرو وجود ندارد. گویی صرفاً مفهوم سن در این ماده از قانون، دست‌آویزی برای افزایش درآمد ناشی از اجرای قانون است.

۳. تبعیض اقتصادی در اتکاء به قیمت خودرو برای محاسبه عوارض آلاینده‌گی:

۳،۱. مبنای اخذ عوارض آلاینده‌گی در ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده درصدی از قیمت خودرو گذاشته شده است (به زبان ساده یعنی هر کس خودروی گران‌قیمت‌تر دارد، در خصوص آلودگی شهر بیشتر مسئول است!)، این در شرایطی است که اساساً هیچ‌گونه ارتباط مشخص میان قیمت خودرو و آلاینده‌گی آن وجود ندارد؛ یعنی اصلاً و ابداً چنان نیست که خودروی گرانتر، الزاماً پاک‌تر یا آلاینده‌تر از خودروی ارزان‌تر باشد. آلاینده‌گی کاملاً امری مرتبط با عملکرد و نحوه استفاده از خودرو است.

بر این اساس گره زدن امر عملکردی آلاینده‌گی با امور ذاتی شماره پلاک، سن و قیمت خودرو، سبب سلب مسئولیت از مالک نسبت به نحوه کار با خودرو شده و با اعمال مجازات بدون احراز فعل زیان‌بار، عملاً تهی از انصاف و عدالت است.

• تحلیل اجتماعی: قانون بی‌کیفیت و فراهم نمودن بسترهای مناسب قانون‌گریزی، دروغ‌گویی و افزایش فساد در جامعه توسط حکمران:

در اجرای بند ۱ اصل ۱۱۰ قانون اساسی، سیاست‌های کلی نظام قانون‌گذاری کشور توسط رهبر شهید انقلاب به قوای سه‌گانه ابلاغ گردیده است. مطابق بند ۹ این اصول باید «عدالت‌محوری در قوانین و اجتناب از تبعیض ناروا، عمومی بودن قانون و شمول و جامعیت آن» در قانون‌گذاری و قانون‌نویسی رعایت شده و مطابق بند ۱۷ این اصول، قوای سه‌گانه موظف به «ترویج و نهادینه‌سازی فرهنگ رعایت، تمکین و احترام به قانون و تبدیل آن به یک مطالبه‌ی عمومی» هستند.

همزمان در ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده، یک راه رایج دور زدن قانون برای مالکین، تعویض پلاک خودرو در یک شهرستان خارج از فهرست شهرهای آلاینده به آدرس یکی از بستگان یا حتی به آدرس منزل مسکونی یا ویلای مالک خودرو است.

به همین سادگی قانون‌گذار مالکان خودروها، اعم از آلاینده و غیرآلاینده را به دروغ‌گویی و قانون‌گریزی هدایت کرده تا از پرداخت مالیات موضوع این ماده معاف شوند و در اینجا پیش از آنکه مالک خودرو در مظان اتهام باشد (که نیست، چون عمل خلاف قانون مرتکب نشده)، مسئولیت افزایش زمینه‌های فساد، قانون‌گریزی، فرسایش اعتماد، تباهی سرمایه‌ی اجتماعی و دامن زدن به شکاف میان دولت-ملت متوجه آن قانون‌گذاری است که پیش از تصویب قوانین، بند ۹ سیاست‌های کلی قانون‌گذاری را از جمله «قابل اجرا بودن قانون و قابل سنجش بودن اجرای آن» و «ابتناء بر نظرات کارشناسی و ارزیابی تأثیر اجرای قانون» را رعایت نکرده است و زمینه‌های تعارض با بند ۱۷ همان سیاست‌ها را نیز به شدت فراهم نموده است.

• تحلیل مقرراتی: تعارض ماهوی قانون مالیات بر ارزش افزوده با قانون هوای پاک

بر اساس متن ماده ۶ قانون هوای پاک معیار تشخیص آلاینده‌گی یا عدم آلاینده‌گی یک خودرو، معاینه فنی آن خودرو است. بر این اساس خودرویی که فرآیند معاینه فنی را با موفقیت بگذرانند، دارای صحت عملکرد فنی، ایمنی و مقدار قابل قبول آلاینده‌های هوا و صدا است.



همزمان در قانون مالیات بر ارزش افزوده، تمامی خودروها بسته به شماره پلاک خود مشمول «عوارض سالانه آلاینده‌گی وسائط نقلیه» شده و متناسب با قیمت، سن و رتبه انرژی عوارض آلاینده‌گی ایشان محاسبه می‌شود.

از این منظر، ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده عملاً در تعارض ماهوی با ماده ۶ قانون هوای پاک قرار دارد، چنان‌که بر اساس قانون هوای پاک معیار تشخیص آلاینده‌گی، ارزیابی عملکرد خودرو توسط معاینه فنی است، اما در قانون مالیات بر ارزش افزوده معیار تشخیص آلاینده‌گی صرفاً شماره پلاک خودرو است، فارغ از آنکه اصلاً خودرو در معاینه فنی، آلاینده یا غیرآلاینده یا اصلاً دارای معاینه فنی برتر تشخیص داده شود. این شرایط، وضعیت غیرمنصفانه «یک شهر و دو نرخ» یا به اصطلاح فنی، استاندارد دوگانه را ایجاد می‌نماید که در آن قانون‌گذار فاقد منطقی واحد و موجه برای قانون‌گذاری است.

• ملاحظه ۱:

مطابق ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی (مصوب ۱۳۸۹)

«تردد تمام یا بعضی از وسایل نقلیه موتوری در ساعات و محدوده‌هایی از شهر که از سوی راهنمایی و رانندگی و یا محیط زیست و یا شهرداریهای مربوطه منطقه ممنوعه پیشنهاد می‌شود و مطابق ضوابط شورای عالی ترافیک به تصویب شورای عالی هماهنگی ترافیک استانها و در تهران به تصویب شورای حمل و نقل و ترافیک شهر تهران می‌رسد ممنوع است و نیروی انتظامی ضمن صدور قبض جریمه عبور ممنوع برای متخلف به او اخطار می‌نماید که از محدوده طرح ترافیک خارج شود. در صورت ادامه تخلف برای هر یک ساعت یک برابر جریمه خواهد شد.»

همچنین مطابق آرای شماره‌های ۲۹۸۸ الی ۳۰۱۱ هیأت عمومی دیوان عدالت اداری (مصوب ۱۳۹۸)

«شورای عالی هماهنگی ترافیک استانها و شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران (حسب مورد) صلاحیت دارد که ساعات و محدوده‌هایی از شهر را به عنوان منطقه ممنوعه تصویب کند و تردد تمام یا بعضی از وسایل نقلیه موتوری در ساعات و محدوده‌های ممنوعه نهی شده است و نیروی انتظامی موظف است برای متخلف از این حکم، قبض جریمه عبور ممنوع صادر کند و به او اخطار کند که از محدوده طرح ترافیک خارج شود. نظر به اینکه شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران برای محدوده‌های ترافیکی حلقه اول و دوم ظرفیت خودرو مجاز در روز را پیش‌بینی کرده است که از طریق خرید مجوز طرح ترافیک امکان ورود به محدوده‌های مذکور را دارند، تردد مازاد بر سقف مذکور، غیر مجاز محسوب می‌شود و شورای اسلامی شهر تهران نمی‌تواند ولو با فروش مجوز طرح ترافیک، امکان ورود خودروهای مازاد بر سقف تعیین شده توسط شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران به محدوده‌های ممنوعه را صادر کند. با توجه به مراتب حکم ماده ۲ مصوبات شماره ۲۴۱۸-۱۳۹۶/۱۱/۸ و ۱۳۹۶/۱۱/۱۰ شورای اسلامی شهر تهران در حدی که ناظر بر فروش مجوز طرح ترافیک مازاد بر سقف شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران می‌باشد مغایر ماده ۱۸ قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی است و مستند به بند ۱ ماده ۱۲ و ماده ۸۸ قانون تشکیلات و آیین دادرسی دیوان عدالت اداری مصوب سال ۱۳۹۲ ابطال می‌شود.»



بنابراین بر اساس موارد فوق، اولاً شهرداری‌ها موظف به محاسبه ظرفیت آلودگی قابل تحمل حلقه‌های مختلف شهری بوده و باید میزان خودروی ترددکننده در این مناطق را محاسبه نمایند. همچنین ورود خودرو بیش از ظرفیت یادشده، ولو با اخذ عوارض، ممنوع بوده و سلامت شهروندان در اولویت قرار دارد.

نکته دیگر آنکه بر اساس این مقررات نیز، آلودگی فعلی عملکردی است و با آن به صورت ذاتی برخورد نمی‌شود. همچنین دریافت وجه، فعل مخاطره‌آمیز با سلامت شهروندان را قابل پذیرش نمی‌کند. از طرف دیگر اخذ همزمان جریمه و عوارض برای یک موضوع در این رأی دیوان به استناد قانون ممنوع اعلام شده است.

شرح راهکار پیشنهادی برای جلسه کارگروه دوم

با توجه به ادله فوق مبتنی بر ایرادات شرعی، حقوقی و فنی ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده (مصوب ۱۴۰۰) مقرر شد پیش‌نویس لایحه‌ای در اصلاح ماده یادشده تنظیم شود که دارای شرایط زیر باشد:

۱. تکلیف محل هزینه کرد عوارض سالانه خودرو (موضوع بند الف ماده ۲۹) را به صورت شفاف و فاقد ابهام مشخص نماید که این منابع دقیقاً بر ارائه خدمتی متناسب با هدف اخذ آنها، هزینه شود.
۲. با اصلاح بند ب، ارتباط نامشخص عوارض آلاینده‌های وسائط نقلیه را با شماره پلاک، سن و قیمت خودرو قطع کرده و آنرا به نحوی اصلاح نماید که:
 - ۲،۱. عوارض آلاینده‌های وسائط نقلیه مرتبط به عملکرد خودرو خصوصاً با در نظر گرفتن میزان و مسیر پیمایش آن شود.
 - ۲،۲. با برنامه‌ای مشخص و ارتقاء استانداردهای خودروسازی، سامانه‌های OBD در کنار معاینه‌ی فنی سالیانه خودرو به کار گرفته شوند.
 - ۲،۳. از ظرفیت دوربین‌های مستقر در محدوده‌های کنترل آلودگی و طرح ترافیک در شهرهای آلوده (LEZ)، برای محاسبه و اخذ عوارض آلاینده‌های وسائط نقلیه بهره گرفته شده و این عوارض از کلیه خودروهای ترددکننده در محدوده، فارغ از شماره پلاک اخذ شود.
 - ۲،۴. در صورت عدم کفایت منابع مرتبط با عوارض آلاینده‌های وسائط نقلیه، تمهیدات مرتبط با افزایش نرخ پایه ورود به محدوده کنترل آلودگی و طرح ترافیک لحاظ شود.
۳. منطق مستتر در ماده ۲۹ که تبعیض‌آمیز و اشاعه‌دهنده فساد و قانون‌گریزی در جامعه است، اصلاح شود.

متن پیشنهادی:

متن زیر جایگزین بند ب ماده ۲۹ قانون مالیات بر ارزش افزوده می‌شود:

«به پیشنهاد شهرداری‌ها، ادارات کل حفاظت محیط‌زیست و یا پلیس راهور فراجا، شورای عالی هماهنگی ترافیک استان‌ها در سراسر کشور (شورای عالی هماهنگی ترافیک شهر تهران در تهران) می‌توانند بر اساس ظرفیت زیستی و توان خودپالایی مناطق مختلف شهری، حلقه‌های متعددی را در شهرها به عنوان محدوده‌های ممنوعه یا محدوده‌های ترافیکی کنترل آلودگی هوا تعیین و تصویب نموده و بر اساس شرایط محیطی، مقطع زمانی، شرایط و کیفیت هوا، بار ترافیکی و...، ظرفیت مجاز خودرو در روز برای ورود به محدوده و عوارض



آلایندگی کلیه وسائط نقلیه ورودی به محدوده در ساعات مختلف شبانه روز را به صورت شناور و برخط تعیین نمایند. کلیه وسائط نقلیه ورودی به محدوده های یادشده به غیر از ناوگان حمل و نقل عمومی برابر تعرفه یادشده، مشمول پرداخت عوارض آلایندگی بر اساس نتیجه معاینه فنی خود هستند. وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری سازمان ملی استاندارد موظف است اقدامات لازم در جهت ارتقاء استانداردهای خودروهای داخلی و وارداتی از جمله مجهز شدن خودروها به سامانه های OBD را ظرف مدت ۵ سال از تصویب این قانون اجرا نمایند. شهرداری ها موظف به انتشار عمومی گزارش روزانه میزان تردد در محدوده های کنترل آلودگی به تفکیک خودروهای شخصی، دولتی، ناوگان حمل و نقل عمومی و تاکسی های اینترنتی و نحوه محاسبه عوارض آلایندگی هر محدوده بر اساس متغیرهای مرتبط هستند.

متن زیر جایگزین ماده ۴۱ قانون مالیات بر ارزش افزوده می شود:

عوارض و جریمه های موضوع بندهای «الف» و «ب» ماده (۲۹) این قانون مستقیماً به حساب شهرداری و یا دهیاری مرتبط با محدوده کنترل ترافیکی، واریز می گردد. شهرداری ها و دهیارهای ها مکلفند صد درصد (۱۰۰٪) درآمد حاصل از عوارض موضوع ماده (۲۹) این قانون را برای کمک به توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی هزینه نمایند.

با توجه به اهمیت موضوع و همچنین برگزاری اولین جلسه، موضوع مجدد در دستور کار کارگروه تخصصی قرار گرفته است.

