



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات  
Arab Center for Research & Policy Studies

تحليلات اقتصادية | 24 أيلول / سبتمبر، 2024

# قرارات الجلسة الأخيرة للحكومة الأردنية السابقة: ضرورة ملحة أم فقدان للبوصلة الاقتصادية؟

حازم رحالة - مريم هاني

وحدة الدراسات الاقتصادية

# قرارات الجلسة الأخيرة للحكومة الأردنية السابقة: ضرورة ملحة أم فقدان للبوصلة الاقتصادية؟

سلسلة: تحليلات اقتصادية

وحدة الدراسات الاقتصادية

24 أيلول / سبتمبر، 2024

## حازم رحاحلة

باحث ومدير وحدة الدراسات الاقتصادية في المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات. حاصل على الدكتوراه في الاقتصاد من جامعة دارمشتات للتكنولوجيا في ألمانيا (2005). عمل مديراً عاماً في المؤسسة العامة للضمان الاجتماعي في الأردن ونائباً لرئيس مجلس الإدارة (2018-2022)، ومديراً للسياسات والدراسات في هيئة المدن الاقتصادية في السعودية، وخبيراً في وزارة الاقتصاد والتجارة في قطر، ومستشاراً اقتصادياً في الأمانة العامة للمجلس الاقتصادي الأعلى في السعودية، ومستشاراً اقتصادياً لوزارة المالية ووزارة العمل في الأردن، وعمل أيضاً مستشاراً في مجال إصلاح أنظمة التأمينات الاجتماعية في البنك الدولي ومنظمة العمل الدولية. له العديد من الدراسات الاقتصادية المتخصصة في مجال التأمينات والحماية الاجتماعية والسياسات العامة.

## مريم هاني

مساعد باحث بالمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات. حاصلة على الماجستير في اقتصاديات التنمية من معهد الدوحة للدراسات العليا، وبكالوريوس إدارة الأعمال من الجامعة الأميركية. اشتغلت في مجال تحليل الأعمال والبيانات، وتركزت في بحثها على قضايا الأمن الغذائي والتغير المناخي في المنطقة العربية.

جميع الحقوق محفوظة للمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات © 2024

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات مؤسسة بحثية عربية للعلوم الاجتماعية والعلوم الاجتماعية التطبيقية والتاريخ الإقليمي والقضايا الجيوستراتيجية. وإضافة إلى كونه مركز أبحاث فهو يولي اهتماماً لدراسة السياسات ونقدها وتقديم البدائل، سواء كانت سياسات عربية أو سياسات دولية تجاه المنطقة العربية، وسواء كانت سياسات حكومية، أو سياسات مؤسسات وأحزاب وهيئات.

يعالج المركز قضايا المجتمعات والدول العربية بأدوات العلوم الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية، وبمقاربات ومنهجيات تكاملية عابرة للتخصصات. وينطلق من افتراض وجود أمن قومي وإنساني عربي، ومن وجود سمات ومصالح مشتركة، وإمكانية تطوير اقتصاد عربي، ويعمل على صوغ هذه الخطط وتحقيقها، كما يطرحها كبرامج وخطط من خلال عمله البحثي ومجمل إنتاجه.

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

شارع الطرف، منطقة 70

وادي البنات

ص. ب: 10277

الظعائن، قطر

هاتف: +974 40354111

[www.dohainstitute.org](http://www.dohainstitute.org)

# المحتويات

4	..... مؤتمر صحفي لوزير الصحة
4	..... لا رواية معلنة لدوافع زيادة الرسوم على المركبات الكهربائية
5	..... تنامي الطلب على السيارات الكهربائية في الأردن: ترُف أم حاجة؟
7	..... القرار يعزل الأردن عن التطورات المتسارعة في تكنولوجيا السيارات
8	..... القرار يتجاهل تمامًا رؤية التحديث الاقتصادي
8	..... إذا كان القرار جبائياً، فهل سيتحقق ذلك بالضرورة؟
8	..... القرار يغفل عن التزامات الحكومة تجاه شركات توليد الكهرباء
9	..... ثغرات فنية في تصميم الضريبة الخاصة ذاتها
9	..... خلاصة

أعلنت الحكومة الأردنية، قبل أيام من رحيلها، عن حزمة من القرارات التي تناقضت في مضمونها مع التعهدات التي أطلقتها حين تقدمت بمشروع قانون الموازنة العامة لعام 2024، حيث أكدت التزامها بالألا تفرض أيّ رسوم أو ضرائب إضافية، أو تتعارض في تداعياتها المحتملة مع رؤية التحديث الاقتصادي التي تهدف إلى الارتقاء بمستوى معيشة المواطن الأردني ومواكبة التطورات الإنتاجية، على نحو يزيد من كفاءة استخدام الموارد الاقتصادية.

أقرّت هذه الحكومة تعديلات كبيرة على الضرائب الخاصة المفروضة على السيارات الكهربائية وزيادة في الضريبة المفروضة على منتجات التبغ بواقع 100 فلس، أي 0.14 دولاراً، لكل عبوة، ما أثار استياءً عاماً، لم يقتصر على المواطنين المتضررين من هذه القرارات بل أثار، على نحو أشدّ سخطاً، تجار السيارات الذين استوردوا أعداداً كبيرة منها وتركوها في المناطق الحرة ولم يجر إدخالها إلى الأسواق المحلية، أي من دون أن يدفعوا الرسوم والضرائب المترتبة عليها، وهي ممارسة تجارية معمول بها ومتعارف عليها منذ عقود.

## مؤتمر صحفي لوزير الصحة

عقدت الحكومة، قبيل إصدار هذه القرارات، مؤتمراً صحفياً تحدّث فيه وزير الصحة عن تفاقم حالات السرطان وعزاها بالأساس إلى التدخين، وهو أمر يستدعي اتخاذ تدابير صارمة وإضافية للحدّ من هذه الظاهرة، من بينها زيادة الضرائب عليها. كان حديث الوزير عاماً وافق على دراسات علمية وحقائق تقطع الشكّ باليقين عن الارتباط القائم بين ظاهرة التدخين وأسعار التبغ، خصوصاً في بلد تتفشى فيه هذه الظاهرة ويتصدر طليعة دول العالم في معدلات التدخين.

وفي الوقت الذي أعلنت فيه الحكومة عن الوازع الرئيس لهذه الخطوة، فإنها لم تفصح عن الأثر الذي ترتّب على معدلات التدخين، بعدما أقدمت شركات التبغ في العام الماضي، على مرأى وزارة الصناعة والتجارة، على زيادة أسعارها بواقع 100 فلس. أتراجعت؟ أم ارتفعت؟ أم استمرت على الوتيرة نفسها؟ تُعتبر هذه المعطيات مهمة جداً للاستدلال على الواقع الفعلي للعلاقة القائمة بين أسعار التبغ ومستويات استهلاكه؛ فإذا لم تُفصّل مثل هذه الإجراءات إلى الحد من استهلاكه، ستمثّل بالضرورة عبئاً مالياً إضافياً على المستهلكين واستنزافاً لمداخيلهم التي تواجه اليوم تباطؤاً في نموّها، فضلاً عن معدلات البطالة التي وصلت إلى مستويات قياسية تجاوزت 21 في المئة على مدار السنوات الماضية، فالمستهلك الأردني ينفق على التبغ نحو 5 في المئة من إجمالي إنفاقه الاستهلاكي.

يشك ما قامت به شركات التبغ خلال العام الماضي أيضاً في أهداف الزيادة الأخيرة، على الرغم من استفادة الخزينة العامة، على اعتبار أن المحتوى الضريبي مرتفع على منتجاتها؛ فكيف لحكومة تكافح التدخين أن تتيح لهذه الشركات تحقيق أرباح إضافية تعادل 30 مليون دينار (44 مليون دولار) سنوياً، من خلال إجراء اتفقت على اتخاذه، في الوقت الذي يخول فيه قانون المنافسة المعمول به في المملكة الأردنية الهاشمية لوزارة الصناعة والتجارة منع مثل هذه الممارسات وإيقافها.

## لا رواية معلنة لدوافع زيادة الرسوم على المركبات الكهربائية

في خضمّ السجال الكبير المثار حول التخيرات التي أقرّتها الحكومة السابقة على الرسوم المفروضة على السيارات الكهربائية والضرر الكبير الذي ألحقته بالقطاع التجاري بدايةً، وبالمواطن الأردني باعتباره المعنيّ الرئيس بهذا القرار، لم تقدّم الحكومة السابقة أو الحالية أيّ تبرير مقنع للأسباب التي دفعت إلى اتخاذ هذا

القرار. ويفيد الانطباع العام بأن الهدف الرئيس يتمثل في حاجة الحكومة الملحة إلى زيادة إيراداتها المحلية في ظل انحسار إيراداتها العامة، مع ضعف القدرة على السيطرة على الإنفاق العام الذي تستأثر بجانب كبير منه الأجور والرواتب التقاعدية وفوائد الدين العام، التي وصل مستوى الإنفاق عليها إلى مستوى غير مسبوق منذ عقود، وأصبحت تستنزف نحو 23 في المئة من الإيرادات العامة؛ فقد تأثر الأردن بتداعيات الحرب الإسرائيلية المستعرة على قطاع غزة، وتنامي غريزتها العدوانية في المنطقة. إلا أن إشكالية الموازنة العامة هي بالأساس هيكلية أخذت في التفاقم في السنوات القليلة الماضية مع انحسار النشاط الاقتصادي وتباطؤ معدلات النمو الاقتصادي، التي تُعدّ وعاءً أساسياً للإيرادات العامة.

تشير رواية متعددة المصادر إلى أن الحكومة متوجسة من انحسار الإيرادات المتأتية من الضرائب المفروضة على المحروقات، فقد تولدت قناعة لدى صنّاع القرار بأنّ الزيادة الكبيرة في الإقبال على السيارات الكهربائية أصبحت تمثل تحدياً كبيراً للطلب على البنزين الذي يوفرّ الجانب الأغلب من إيرادات الحكومة من المشتقات النفطية، التي تُعدّ مصدراً رئيساً للإيرادات العامة. إلا أن هذه الرواية منقوصة، فليس هناك معلومات دقيقة تقدّمها الحكومة عن ماهية الطلب على البنزين؛ فهل يشهد الطلب عليه تراجعاً؟ وإن كان كذلك، فإلى أيّ حد؟ أم أن نموّه يشهد تباطؤاً؟

في المقابل، تشير التقارير إلى أن الأردن يشهد نمواً كبيراً في الطلب على السيارات الكهربائية، ففي عام 2023، بلغ عدد المركبات التي دخلت المملكة نحو 38.3 ألف مركبة، بنحو 146 في المئة على عددها في عام 2022، وبنحو 122 في المئة، خلال الأشهر الثلاثة الأولى من العام الحالي مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي<sup>1</sup>. وزاد عدد السيارات الكهربائية التي بيعت في الأسواق الأردنية في عام 2023 على عدد السيارات الأخرى مجتمعة (الهجينة والبنزين والديزل)<sup>2</sup>. وبذلك يكون الأردن قد تجاوزت وتيرة مبيعات أسواقه للسيارات الكهربائية الوتيرة المشهودة في أكثر الأسواق رواجاً لها، ففي العام نفسه مثّلت مبيعات الأسواق الصينية للسيارات الكهربائية نحو 38 في المئة من إجمالي مبيعات السيارات فيها، وفي أوروبا نحو 21 في المئة، وفي الولايات المتحدة الأمريكية نحو 10 في المئة، وفي العالم حوالى 18 في المئة<sup>3</sup>.

## تنامي الطلب على السيارات الكهربائية في الأردن: ترف أم حاجة؟

سجلّ الأردن ارتفاعاً في حجم مبيعات السيارات الكهربائية تجاوز تلك المسجلة في كافة دول المنطقة. ويفسر ذلك بحالة الركود التي يعانيها الاقتصاد الأردني منذ سنوات وانحسار فرص العمل المتاحة، ما جعل المعطلين عن العمل يجدون ضالتهم في قطاع النقل، خاصة، في مجال تطبيقات النقل الذكية التي تنامي العاملون فيها إلى حد بعيد في الآونة الأخيرة، حيث يتزايد الإقبال على خدماتها يوماً بعد آخر، إضافة إلى أن العمل فيها سهل جداً، ولا يتطلب سوى اقتناء سيارة حديثة الصنع. إلا أن جدوى العمل في هذا النشاط وهامش الدخل المتحقق منه محدودان، في حال استخدام المركبات التي تعمل بالبنزين مقارنة بالمركبات الكهربائية، التي تضاعف الاعتماد عليها في هذا النشاط؛ إذ إنّ أسعار البنزين في الأردن تعدّ الأعلى عربياً وتقترب من أسعارها في دول متقدمة متوسط الدخل فيها أضعاف مستوياته في المملكة، علماً أن نوعية السيارات المستخدمة في التطبيقات الذكية هي ذاتها التي ستخضع لزيادة قياسية في الضريبة الخاصة.

1 محمد سناجلة، "السيارات الكهربائية تغزو شوارع الأردن.. ما مصير محطات الوقود؟"، الجزيرة نت، 2024/4/24.

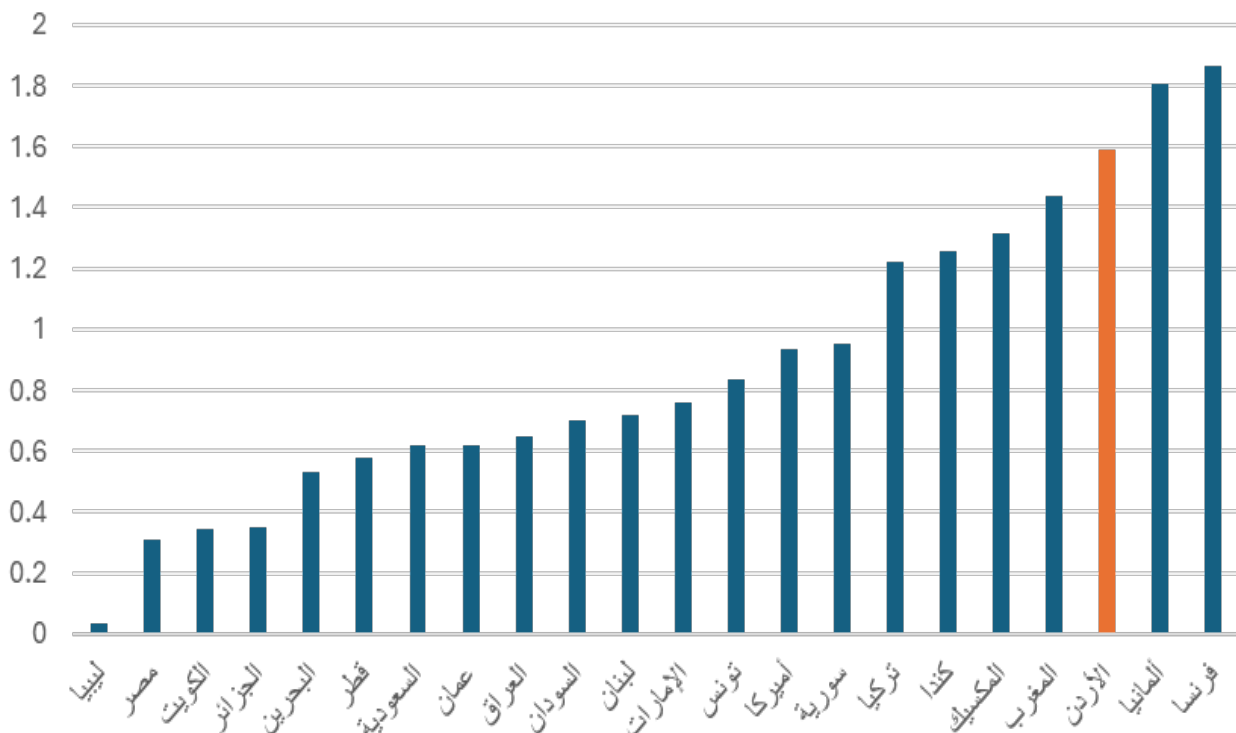
2 "الأردن يتصدر الشرق الأوسط في مبيعات السيارات الكهربائية"، إذاعة حسنى، 2024/6/3، شوهد في 2024/9/23، في: <https://acr.ps/1L9zOk9>

3 "Trends in Electric Cars: Global EV Outlook 2024," IEA, accessed on 22/9/2024, at: <https://acr.ps/1L9zOiy>

ولا يقتصر الإقبال على السيارات في الأردن على الغايات التجارية، بل أصبحت متنفساً ومصدر توفير لغالبية الأسر، لا سيما الطبقة الوسطى، التي تسعى جاهدة لتغطية حاجياتها المعيشية التي يستحوذ النقل على نحو 15.9 في المئة منها، ويعادل الإنفاق عليه نحو 60.3 في المئة مما يُنفق على الطعام والشراب، وتعدّ هذه النسبة من بين أعلى النسب عربياً وعالمياً. ويفسر غياب منظومة متكاملة للنقل العام ارتفاع حجم الإنفاق على النقل مقارنةً بالإنفاق الاستهلاكي العام، إلا أنّ ارتفاع تكلفة المشتقات النفطية وتمويل المركبات والضرائب المفروضة عليها فاقم أعباء تكاليف النقل على جيوب المواطنين وجعلها تتجاوز الأعباء المناظرة في دول تبدو فيها أيضاً منظومة النقل العام ضعيفة. من هنا، يبرز الإقبال الكبير على السيارات الكهربائية بأنّ تكلفتها التشغيلية تقلّ عن مثيلتها التقليدية التي تعتمد على المشتقات النفطية بنسبة قد تصل إلى 60 في المئة، على نحو يوفر مبلغاً مالياً إضافياً يتيح للأفراد وللأسر تأمين حاجياتهم المعيشية الأخرى.

### الشكل (1)

سعر البنزين (أوكتان 95) في الأردن وفي عدد من الدول (دولار أميركي/ لتر)

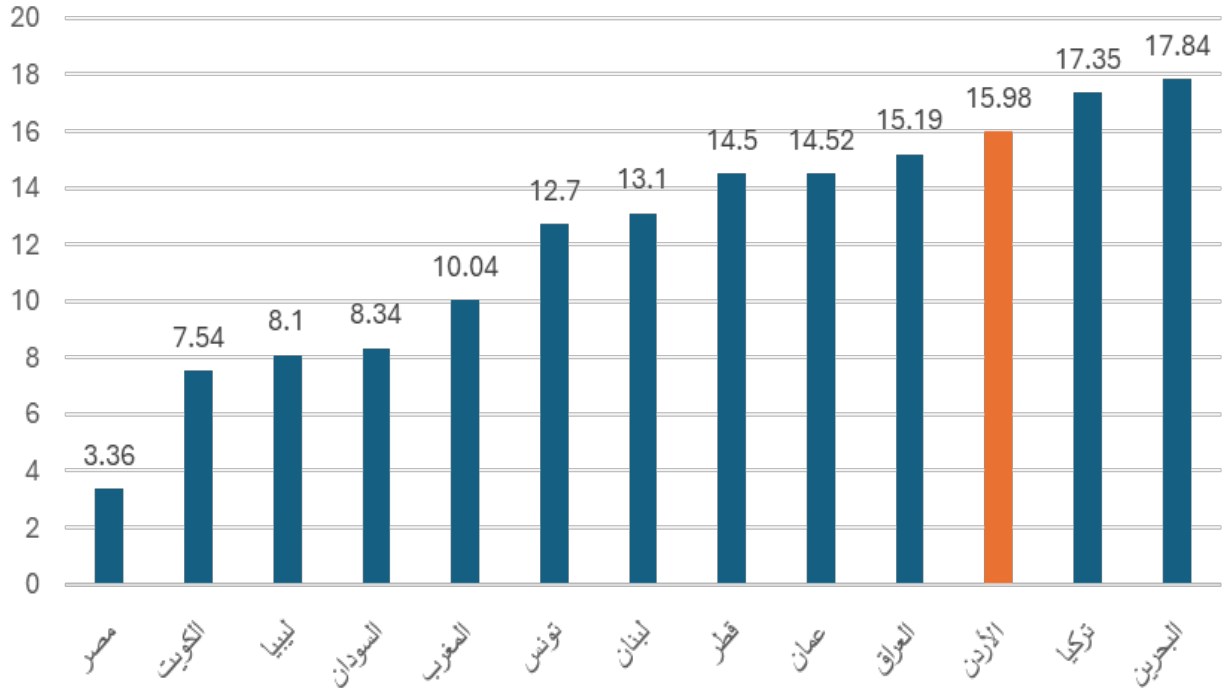


المصدر:

“Gasoline Prices, Liter, 16-Sep-2024,” GlobalPetrolPrices.com, accessed on 22/9/2024, at: <https://acr.ps/1L9zORy>

## الشكل (2)

### الإنفاق على النقل كنسبة (%) من إجمالي الإنفاق الاستهلاكي للأسر



المصدر: إعداد الباحثين استناداً إلى بيانات صندوق النقد الدولي 2024، شوهدي في 2024/9/23، في: <https://acr.ps/1L9zOBP>

## القرار يعزل الأردن عن التطورات المتسارعة في تكنولوجيا السيارات

تضمن القرار زيادات كبيرة في الضريبة الخاصة المفروضة على مبيعات السيارات الكهربائية في المملكة وربطها طردياً بقيمتها السوقية، ما يعني بالضرورة ارتفاع أسعارها ارتفاعاً كبيراً على نحو قد يصعب على غالبية الأردنيين اقتنائها أو الاستفادة من الوفورات التشغيلية التي تحققها. فهذه الزيادة كفيلة بجعل السيارات التقليدية التي تعتمد على نحو أكبر على مادتي البنزين والديزل أكثر جدوى من اقتناء السيارات الكهربائية. وهو يعني ضمناً إبعاد المستهلكين قسراً عن تكنولوجيا النقل الحديثة، في الوقت الذي تشهد فيه هذه التكنولوجيا تسارعاً منقطع النظير، وهي حالة تجعلنا نستحضر الأوضاع التي كانت قائمة في البلدان الاشتراكية التي كان الفرد فيها منعزلاً ومحمّلاً من الاستفادة من التطورات التي تشهدها الدول الأخرى. ويزيد هذا القرار من نزيف قطاع النقل الذي يعاني الأمرين؛ بسبب غياب منظومة متكاملة للنقل العام تسهل حركة المواطنين وتخفف الأعباء المالية، خصوصاً إذا ما علمنا أن تكلفة النقل المرتفعة تعدّ من أسباب ضعف تنافسية الاقتصاد الأردني وارتفاع معدلات البطالة، لا سيما خارج العاصمة عمّان التي تشكّل عصب الاقتصاد الأردني وتحتضن جانباً كبيراً من الأنشطة الإنتاجية والخدمية المشغلة للعمالة، في الوقت الذي تتسابق فيه بلدان العالم على تطوير صناعة السيارات الكهربائية، أو الاعتماد عليها أكثر، وإقرارها لجملة من التشريعات تجعل المستهلكين والمنتجين على حدّ سواء يتوجهون إليها. أضف إلى ذلك أن دفع المستهلكين نحو اقتناء السيارات التقليدية سيفاقم مشكلة التلوث التي تشهدها كل العواصم العربية المكتظة بما فيها العاصمة عمّان. فالأردن يشهد تراجعاً في مستوى جودة الهواء؛ نتيجة انتشار المركبات والمحركات التقليدية<sup>4</sup>.

## القرار يتجاهل تمامًا رؤية التحديث الاقتصادي

أقرّ الأردن، منذ سنوات قليلة، بمباركة مَلَكِيّة، رؤية متوسطة المدى لتحديث اقتصاده ترمي إلى زيادة تنافسية الاقتصاد الأردني، وتحسين كفاءة استخدام الموارد، والاتجاه نحو الاقتصاد الأخضر. ويضع القرار الجديد هذه الرؤية أمام تحدي التشكيك في جدية تحقيقها والغاية من استحداثها وتبنيها، والأولوية التي تحظى بها عندما يتعلق الأمر بالموازنة العامة وحاجتها المتنامية إلى حشد المزيد من التمويل، حتى على حساب الأهداف والمصالح الاقتصادية المستدامة.

## إذا كان القرار جبائياً، فهل سيتحقق ذلك بالضرورة؟

إنّ أبرز المآخذ على السياسات الاقتصادية في الأردن، والمالية على وجه الخصوص، أنها جبائية ومحاسبية بامتياز؛ بمعنى أنها ترمي إلى حشد الموارد المالية الإضافية للموازنة العامة من دون أن تهتم بالتداعيات الاقتصادية والاجتماعية المترتبة عليها. واللافت أنّ انتهاج مثل هذه السياسات قد لا يعني بالضرورة قدرتها على تحقيق الهدف الجبائي نفسه؛ فهي، عندما تقدّر الآثار المالية المترتبة عليها، لا تأخذ في الحسبان، في غالب الأحيان، التغيرات التي تطرأ على سلوك المنتج والمستهلك على حدّ سواء، وربما هذا هو الحد الفاصل بين السياسات المحاسبية والسياسات الاقتصادية.

تتمثل المشكلة الرئيسة في قرار الحكومة الأردنية حول الرسوم الخاصة المفروضة على السيارات الكهربائية، أساساً، في حجمها وفي تأثيرها في السعر النهائي لهذه السيارات وتجريدها من الميزة النسبية التي تتفوق بها على السيارات التقليدية، ما قد يعني تراجع مبيعاتها إلى حدّ يجعل الحكومة غير قادرة على تحصيل الرسوم ذاتها التي كانت تحققها من هذه السيارات قبل إقرار الزيادة على رسومها. وللمفارقة، فإنّ الحكومة الأردنية قد مرّت بتجربة مماثلة عندما زادت عام 2017 في الرسوم على السيارات الهجينة (التي تعمل بالوقود والكهرباء معاً)، وذلك للدوافع ذاتها وانطلاقاً من النهج ذاته (الجبائي)، على نحو أفضى إلى تراجع كبير في مبيعات هذه السيارات<sup>5</sup>، وانتهى المطاف بالحكومة إلى أن تخسر جانباً كبيراً من إيراداتها من هذه السيارات، ما دفعها في وقت لاحق إلى التراجع عن قرارها.

وترتبط بهذا القرار إشكالية أخرى تكمن في الفرضيات التي قام عليها؛ إذ إنه تضمّن تخفيضاً لرسوم السيارات التقليدية التي تعمل بالوقود؛ وذلك في محاولة من الحكومة لتحثّ المستهلكين على التوجه إليها على نحو يضمن دفع عجلة نموّ الطلب على مادة البنزين، التي تدرّ عوائد مالية مجزية على الموازنة العامة. لكنّ تحقق ذلك غير مضمون، حيث إنّ ارتفاع الطلب على السيارات الكهربائية كان مردّه حجم الوفورات المالية التي تحققها للمستهلك، والتي كان يعوّل عليها البعض لتسديد الالتزامات التمويلية المرتبطة بشراء هذه السيارات، وبجدواها للأغراض التجارية، أيضاً. ولا تنطبق هذه الاعتبارات بطبيعة الحال على السيارات التقليدية. بمعنى آخر، يربّح أنه لن يجري تعويض التراجع في مبيعات السيارات الكهربائية بالسيارات التقليدية. وفي المحصلة، ربما تتكبد الخزينة تراجعاً في إيراداتها من الضرائب المفروضة على السيارات بمختلف أنماطها، وتشهد انحساراً في إيرادات مشتقات النفط.

## القرار يغفل عن التزامات الحكومة تجاه شركات توليد الكهرباء

عندما أقرّت الحكومة نظاماً جديداً للرسوم الخاصة المفروضة على السيارات عمومًا والكهربائية منها، على وجه الخصوص، أغفلت الالتزامات المترتبة على الشركة الوطنية للكهرباء، وهي الشركة الوسيطة بين شركات

5 رهام علي، "أوضاع 'كارثية' يعيشها قطاع 'السيارات الهجينة' بالأردن بسبب الضرائب"، وكالة الأناضول، 2018/5/28.



التوليد وشركات التوزيع الثلاث في المملكة، والمملوكة بالكامل للحكومة الأردنية والمعنية بنقل الكهرباء وشرائها من الأولى (التوليد) وبيعها إلى الأخرى (التوزيع)؛ إذ إن هذه الشركة تعاني منذ أكثر من عقد عجوزات مالية كبيرة أثقلت كاهل الخزينة وحملت مديونية تجاوزت 6 مليار دينار، إلى تاريخه؛ وذلك بسبب انقطاع الغاز المصري الذي كان يُستخدم لتوليد الكهرباء، فاضطرت الشركة إلى البحث عن مصادر أخرى أعلى تكلفة، ومن ثم التزمت بعقود طويلة الأمد لشراء كميات من الكهرباء تتجاوز الحاجة الفعلية للمملكة، ما يعني تحميلها تكلفة طاقة كهربائية غير مستهلكة. ومع دخول مشروع العطارات المثير للجدل الخدمة التعاقدية، تفاقم العجز السنوي للشركة إلى مستويات قد تصل هذا العام إلى نحو 500 مليون دينار<sup>6</sup>.

بناءً عليه، تتمثل مصلحة الحكومة الأردنية بزيادة مستويات استهلاك الكهرباء إلى الحد الذي يغطي كميات الكهرباء المتعاقد عليها والملتزم بها، فهذا كفيل بتغطية كامل تكلفة الطاقة الاستيعابية أو جانب منها، وهي تكلفة تتحملها الشركة الوطنية عن الكميات المتعاقد عليها غير المستهلكة، وليس بتخفيضها، شأنها شأن التبعات المترتبة على قرار زيادة الرسوم الخاصة على السيارات الكهربائية.

## تغرات فنية في تصميم الضريبة الخاصة ذاتها

اعتمد القرار أو بالأحرى النظام المعدل لنظام الضريبة الخاصة نهجاً تصاعدياً بُني على أساس القيمة التقديرية للسيارة الكهربائية، ويقضي بفرض ضريبة خاصة نسبتها 10 في المئة على السيارات التي لا تتجاوز قيمتها 10 آلاف دينار، ونسبة 40 في المئة على السيارات التي تتجاوز 10 آلاف ولا تتعدى 25 ألفاً، أما السيارات الكهربائية التي تفوق قيمتها 25 ألف دينار فأصبحت ضريبتها الخاصة 55 في المئة.

تثير هذه التعرفة إشكالية تتمثل بالقفزة الكبيرة بين شرائح القيم، فدينار واحد في تقدير القيمة قد يحدث زيادة كبيرة في النسبة الضريبية، ما يتناقض مع كل المفاهيم والممارسات الدولية ويجعل المشتري والبائع تحت رحمة الاجتهادات التقديرية، وربما يفتح مجالاً واسعاً للمعنيين بتقدير القيمة الضريبية ليسيئوا استغلال السلطة. فعلى سبيل المثال، السيارة التي تبلغ قيمتها 10 آلاف دينار تخضع لنسبة ضريبة 10 في المئة، بينما السيارة التي تقدّر قيمتها بـ 10 آلاف ودينار واحد ستخضع لضريبة نسبتها 40 في المئة، أي إن فرق دينار واحد في القيمة التقديرية تترتب عليه زيادة في القيمة الضريبية بواقع ثلاثة أضعاف، وهو أمر يتنافى كلياً مع مفاهيم العدالة. والأصل عند تصميم الضرائب التصاعدية، سواء أكانت مباشرة أم غير مباشرة، أن تطبّق وفقاً لنظام الشرائح، فالمبلغ الذي يزيد على حدٍّ معين هو الذي يخضع للنسبة الأعلى وليس المبلغ برفقته.

## خلاصة

لم تكن الحكومة الأردنية قادرة على أن تحبّك رواية متكاملة ومنسجمة حول الدوافع الرئيسة للقرارات الأخيرة التي تزيد من حجم الضرائب المفروضة على التبغ والسيارات الكهربائية، فهي تسوّق للضريبة الإضافية على التبغ باعتبارها ضرورة للحدّ من ظاهرة التدخين، التي تلحق ضرراً كبيراً بالصحة العامة، هذا في الوقت الذي تشجّع فيه ضمناً على استخدام السيارات التقليدية التي تلحق ضرراً بالبيئة والصحة العامة، وتدفع نحو الابتعاد عن السيارات الكهربائية التي تُعدّ أقل ضرراً للبيئة.

6 IMF, First Review under the Extended Arrangement under the Extended Fund Facility and Request for Modification of Performance Criteria, July 2024.

وتؤكد المعطيات والتجارب السابقة، اقتصاديًا وماليًا، أنه لا ضمانة لأن تحقق الضرائب الإضافية المفروضة على السيارات الكهربائية إيراداتٍ إضافيةً للزينة، بل على العكس، فهي قد تفضي إلى تراجعها. ويضع القرار الأردن في اتجاهٍ معاكس للجهود والتوجهات العالمية التي تهدف إلى زيادة الاعتماد على السيارات الكهربائية سعيًا لتحسين كفاءة استخدام الطاقة وتخفيض الانبعاثات الضارة، والأهم من كل ذلك، أتاحت المجال لشعوبها لتستفيد من التطورات المتسارعة التي تشهدها صناعات السيارات، ومكنتها من تحقيق وفورات مالية وتوجيهها نحو الاحتياجات المعيشية ذات الأولوية. بهذا القرار، لم تُحكم الحكومة الخناق على المستهلك وحرمته من فرص تحقيق وفورات مالية، فقط، بل أغلقت متنفسًا رئيسًا للعاطلين عن العمل الذين يرون في المركبات الكهربائية فرصة أخيرة ليحصلوا مداخل تلبي احتياجاتهم واحتياجات أسرهم المعيشية أثناء رحلة البحث عن عمل.