

((استخدام الضريبة البيئية للحد من الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات — نموذج مقترح للضريبة البيئية في العراق))

م.م. قاسم كاظم حميد الربيعي
أ.م.د. عبد الامير عبد الحسين شياع
جامعة بغداد — المعهد العالي للدراسات المحاسبية و المالية

المستخلص :

حاول الباحث إبراز أهمية استخدام الضرائب البيئية كأداة اقتصادية فعالة للحد من الملوثات الناتجة عن عوادم السيارات ، وتقديم نموذج مقترح للضرائب البيئية تكون نواة ومنطلق لتطبيق أوسع للضرائب البيئية في العراق . تطرق الباحث في الجانب النظري من البحث الى مشكلة البحث والمتمثلة بزيادة حجم الملوثات البيئية التي أفرزتها التغييرات الصناعية والتقنية الذي سادت العال م اجمع ومنها العراق ، وزيادة حجم الملوثات الخاصة بعوادم السيارات ، إذ اظهر تقرير وزارة البيئة لسنة 2007 ، ازدياد نسب الملوثات الناتجة من عوادم السيارات والتي تشكل نسبة (60%) من ملوثات الهواء ، ويهدف البحث الى تفعيل دور الضرائب البيئية في معالجة الملوثات الناتجة عن عوادم السيارات ، وبناء نموذج مقترح والية عمل لفرض الضريبة البيئية على السيارات في العراق ، واعتمد البحث الفرضية الأساسية القائلة ((إن تطبيق الضريبة البيئية على الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات يؤدي الى آثار ايجابية كبيرة على المستوى البيئي)) .

Abstract:

The researcher tried to show the importance of using environmental taxes as an effective economic factor for reducing contaminants resulting from cars exhausts, and presenting a suggested pattern for environmental taxes as a nucleus and a starting point for a wider implementing of environmental taxes in Iraq.

In the theoretical aspect of this research, the researcher deals with the research problem, which is, the increasing size of environmental contaminants as a result of industrial and technical changes which covered all around the world, including Iraq , and the increasing size of cars exhausts contaminants .Ministry of Environment report for the year 2007 shows increasing rates of contaminants that resulting from cars exhausts which consist 60% of air contaminants. This research aims at activating the role of environmental taxes

in handling the problem of cars exhausts contaminators, and putting a suggested pattern and working mechanism for imposing environmental tax on cars in Iraq.

This research adopts the essential hypothesis which says ((Implementation of environmental tax on contaminators results a great positive impacts on the environmental level)).

المقدمة (Introduction) :

تعاني المدن العراقية عدد من المشكلات البيئية التي نتجت عن الإهمال الطويل للبيئة في العراق ، وتظهر أوضح هذه المشكلات في مدينة بغداد بصفتها مركزاً حضرياً يقطنه عدة ملايين من البشر بما يحتاجونه من متطلبات توافر مياه الشرب والغذاء والكهرباء والمواصلات والتخلص من الفضلات الصلبة ومياه المجاري وما الى ذلك ولعل واحدة من أهم هذه المشاكل هي تردي نوعية الهواء بسبب أنتشار مصادر حرق الوقود ، والتلوث الناجم عن عوادم السيارات لتزايد أعدادها في السنوات الماضية وبشكل ملحوظ ، والعديد من الأنشطة الأخرى ، وإن الحد من هذه الملوثات هي مسؤولية مشتركة بين الأفراد والمؤسسات الحكومية ، ومن المعروف أيضاً أن للضرائب أغراض عدة منها غرض اجتماعي من خلال فرض ضريبة وبنسب عالية على السلع والمواد المضرّة بصحة الإنسان مثل فرض ضريبة على المشروبات الكحولية وعلى السكائر ... الخ .

والضرائب احد الوسائل للحد من الملوثات خاصة وإن فرض هذه الضرائب هو من اجل الحماية والمحافظة على صحة الإنسان من هذه السلع المضرّة ، وإن الملوثات البيئية الناجمة من عوادم السيارات لاتقل خطورة إذا لم تكن أشدها خطورة ، وإن فرض الضريبة على هذه الملوثات هو من اجل المحافظة على صحة الإنسان وعلى الموارد الطبيعية من هذه الملوثات فضلاً عن زيادة الإيرادات

الضريبية ورفد الخزانة العامة بالأموال التي يمكن استخدامها لإنشاء مراكز صحية متخصصة لمعالجة أو تعويض الأشخاص المتأثرين من الأضرار الناجمة عن هذه الملوثات أو توظيفها في مشاريع من شأنها تحسين الأداء البيئي ، وبذلك يكون للضريبة البيئية دور كبير في الحد أو التقليل من الملوثات البيئية.

((المبحث الأول : منهجية البحث))

تمهيد (preface) :

يناقش هذا المبحث منهجية البحث التي تمثل المسار الميداني والطريقة العلمية المنظمة لتحديد مشكلة البحث وسبل معالجتها بالشكل الذي يضمن اختبار فرضية البحث وتحقيق أهدافه ، وفي ضوء ذلك يتناول هذا المبحث الآتي:

أولاً : مشكلة البحث (Research Problem) :

تتبع مشكلة البحث من مشكلة عامة ، ألا وهي زيادة حجم الملوثات البيئية التي أفرزتها التغييرات الصناعية والتقنية الذي سادت العالم اجمع ، والتي أضرت بالتوازن البيئي الخاص بالحياة سواء على مستوى البيئة العالمية أو البيئة العراقية التي عمقتها وفاقمته ظروف الحروب التي مر بها مما آل إلى توهج إشارة حمراء أوقفت الباحثين والمهتمين لزيادة البحث عن آليات ووسائل تحد من هذا الخطر الذي بات يهدد الحياة على الكرة الأرضية . إذ تعاني البيئة العالمية بشكل عام ، والعراقية بشكل خاص من مشاكل جمة متعلقة بالبيئة وملوثاتها ، وكان للظروف التي مر بها العراق من حروب دور في تفاقم المشاكل البيئية في العراق، وتعددت بعد عام ٢٠٠٣م ، إذ اظهر تقرير وزارة البيئة لسنة ٢٠٠٧ ،ازدياد نسب الملوثات الناتجة من عوادم السيارات والتي تشكل نسبة ٦٠% من ملوثات الهواء .

ثانياً : أهمية البحث (Research Importance) :

من المسلم به إن الملوثات البيئية بصورة عامة والملوثات الناجمة من عوادم السيارات بصورة خاصة له تأثير سلبي على الكائنات الحية وعلى صحة الإنسان على حد سواء ، وان الحد من هذه الملوثات هي مسؤولية مشتركة بين الأفراد والمؤسسات الحكومية ، ومن المعروف أيضاً إن للضرر ائب أغراض عدة منها غرض اجتماعي من خلال فرض ضريبة وبنسب عالية على السلع والمواد المضرة

بصحة الإنسان مثل فرض ضريبة على المشروبات الكحولية وعلى السكائر ... الخ .إنّ الملوثات البيئية الناجمة من عادم السيارات لاتقل خطورة إذا لم تكن أشدها خطورة من هذه السلع وان فرض الضريبة على هذه الملوثات هو من اجل المحافظة على صحة الإنسان وعلى الموارد الطبيعية من هذه الملوثات بالإضافة إلى هذا الغرض هناك غرض آخر هو زيادة الإيرادات الضريبية ورفد الخزنة العامة بالأموال ومن الممكن استخدام هذه الإيرادات المتأتية من هذا النوع من الضرائب يمكن أنفاقه على إنشاء مراكز صحية متخصصة لمعالجة الأشخاص المصابين من جراء هذه الملوثات ويمكن إنفاقها أيضا في مشاريع من شأنها تحسين الأداء البيئي وكذلك تعويض المصابين من جراء هذه الملوثات ، وبذلك تكون الضريبة البيئية (الخضراء) قد ساهمت وبشكل كبير في الحد أو الاقلال من الملوثات البيئية .

ثالثاً: أهداف البحث (Research Objectives) :يهدف البحث بصورة أساسية إلى :

١. تفعيل دور الضرائب في معالجة الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات والمحافظة على الموارد الطبيعية .
٢. رفع الوعي الضريبي في تحقيق أهداف اجتماعية، وزيادة الاهتمام بالبيئة وملوثاتها لتوافر امن بيئي خاص بالمجتمع العراقي .
٣. الإفادة من تجارب الدول في توزيع مهام المراقبة البيئية والحد من التلوث عن طريق الشرطة البيئية والتي تعنى بمراقبة السيارات الأكثر تلوثاً .
٤. بناء نموذج مقترح ، وآلية عمل لفرض الضريبة البيئية على السيارات الملوثة للبيئة في العراق .

رابعاً : فرضية البحث (Research Hypotheses) :ينطلق البحث لإثبات الفرضية الأساسية الآتية .:

إنّ تطبيق الضريبة البيئية على الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات يؤدي إلى آثار ايجابية كبيرة على المستوى البيئي .

خامساً : منهجية الدراسة (Methodology of Study) :

أعتمد الباحث في دراسته على المنهج الوصفي لدراسة الحالة موضوع البحث والأستدلال ببعض النصوص التشريعية وبعض المؤشرات الإحصائية لدراسة الظاهرة .

سادساً : حدود البحث (Research Imitation) :

الحدود المكانية ... الهيئة العامة للضرائب في العراق .

الحدود الزمانية ... الواقع البيئي في العراق للسنوات 2006 - 2007 .

سابعاً : أدوات التحليل (Analysis Tools) :

تم تصميم الإستمارة بما يتلائم وحاجة الباحث في التدليل على وجوب إثبات أو نفي فرضية البحث ، وقد تم توزيعها على أفراد العينة بطريقتي المقابلة والمراسلة بالإنابة بعد أن تم عرضها على مجموعة من المحكمين ، والتي جاءت ملاحظاتهم متوافقة الى حد ما وإتجاهات الباحث . وإعتمد الباحث على النسبة المئوية في تحليل الإجابات.

ثامناً : مجتمع وعينة البحث (Research Sample Society):

- مجتمع البحث: يتكون مجتمع البحث من السيارات العاملة في العراق .
- عينة البحث :هناك نوعان من الوقود المستخدم في السيارات (البنزين ، الكاز) . لذا ستكون عينة البحث عينة عشوائية للسيارات المستخدمة لكلا النوعين من الوقود والعاملة في محافظة بغداد .

((المبحث الثاني : البيئة وملاوثاتها))

أولاً : مفهوم البيئة (The Concept of Environment):

أن مصطلح البيئة قد استعمل في شتى حقول المعرفة ، وأدى هذا الاستعمال الواسع إلى ظهور هذا المصطلح بألوان متعددة ومختلفة باختلاف مضامينها وغاياتها ، إذ لا يوجد تعريف جامع لكل معانيه ومانع من تداخل واختلاط مفاهيم أخرى مع مفهوم البيئة ، ويعد مصطلح البيئة من المصطلحات النادرة ، إذ لا يقتصر استعماله في علم معين بل يشمل سائر العلوم ، وهي من المفاهيم المتداولة عند الحديث عن البيئة الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية والعمرانية فضلاً عن بيئة الطفل ... الخ . (مخلف ، 2007 : 30)

ثانياً : أقسام البيئة :

يمكن تقسيم البيئة ، وفق توصيات مؤتمر ستوكهولم المنعقد سنة 1972 ، إلى ثلاثة أقسام هي

: <http://ar.wikipedia.org/wiki>

١. **البيئة الطبيعية:** وتتكون من أربعة نظم مترابطةً هي : الغلاف الجوي ، الغلاف المائي ، اليابسة ، المحيط الجوي ، بما تشمله هذه الأنظمة من ماء وهواء وتربة ومعادن ، ومصادر للطاقة فضلاً عن النباتات والحيوانات ، وهذه جميعها تمثل الم وارد التي أتاحتها الله سبحانه وتعالى للإنسان كي يحصل منها على مقومات حياته من غذاء وكساء ودواء ومأوى . أما العناصر الطبيعية للبيئة تتكون من الآتي :

أ. **الهواء الجوي :**

يعد الهواء أثمن عناصر البيئة وسر الحياة ولا يمكن الاستغناء عنه إطلاقاً ، ويمثل الغلاف الجوي المحيط بالأرض ويسمى علمياً بالغلاف الغازي (Atmosphere) أو يتكون من غازات أساسية لديمومة الحياة للكائنات الحية ، كالأوكسجين والنيتروجين ... وكل تغيير يطرأ على مكونات الهواء يؤدي إلى نتائج سلبية تؤثر على حياة الكائنات الحية بما فيها الإنسان ومن أهم الملوثات التي تصيب الهواء بفعل نشاط الإنسان / الدقائق العالقة والغازات التي تنفثها المصانع مثال ذلك أكاسيد الكبريت والكربون وعوادم السيارات

(مخلف ، 2007 : 42)

ب. **الماء:**

يعد الماء أساس الحياة لقوله تعالى (**وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ**) . سورة الأنبياء : ٣٠ . وتغطي المياه 70% من سطح الكرة الأرضية ، وهي بالرغم من كثرتها إلا إن الماء الصالح للشرب منها 3% من النسبة الكلية للماء . وهذه الأخيرة غير كافية لسد حاجات الإنسان للماء بسبب تزايد عدد سكان العالم من جهة وتعرضها لملوثات متنوعة ومتعددة من جهة أخرى ، والماء ضروري لقيام كل عض و في جسم الإنسان بوظائفه على الوجه الأكمل ، فمن دون الماء لا يمكن لهذا العضو وغيره في الاستمرار في عمله والإبقاء على وجوده ، فقد قال سبحانه وتعالى (**وَهُوَ الَّذِي أَنْزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجْنَا بِهِ نَبَاتٍ كُلِّ شَيْءٍ عَاشٍ ...**) . سورة الأنعام : آية ٩٩ .

(مخلف ، 2007 : 43)

ج. **التربة:** وهي الطبقة التي تغطي القشرة الأرضية ، وتتكون من مزيج معقد من المركبات المعدنية العضوية ، فهي مورد طبيعي متجدد مثل الماء والهواء ، وتعد التربة إحدى المتطلبات الأساسية اللازمة للحياة ، إذ أنها تتعرض للتأثيرات الطبيعية التي من شأنها الأضرار بها ، والحد من قدرتها على

التجدد وتحقيق التوازن الطبيعي ، فضلا عن تعرضها للأضرار التي تحصل بفعل النشاط الإنساني اللامتناهي الأغراض والأهداف. (مخلف ، 2007 : 44

٢. **البيئة البيولوجية** : وتشمل الإنسان " الفرد " وأسرته ومجمعه ، وكذلك الكائنات الحية في المحيط الحيوي وتعد البيئة البيولوجية جزءاً من البيئة الطبيعية.

٣. **البيئة الاجتماعية** : ويقصد بالبيئة الاجتماعية ذلك الإطار من العلاقات الذي يحدد ماهية علاقة حياة الإنسان مع غيره ، ذلك الإطار من العلاقات الذي هو الأساس في تنظيم أي جماعة من الجماعات سواء بين أفرادها بعضهم ببعض في بيئة ما ، أو بين جماعات متباينة أو متشابهة معاً وحضارة في بيئات متباعدة ، وتؤلف أنماط تلك العلاقات ما يعرف بالنظم الاجتماعية ، واستحدث الإنسان خلال رحلة حياته الطويلة بيئة حضارية لكي تساعده في حياته فعمّر الأرض واخترق الأجواء لغزو الفضاء.

ثالثاً : مكونات النظام البيئي :

يتكون النظام البيئي من العناصر التالية : (حماد و أغمري ، 2001 : 2)

١. العناصر غير الحية كالماء والهواء والتربة .
٢. العناصر الحية المنتجة كالكائنات الحية النباتية والتي تصنع غذائها بنفسها من عناصر غير حية .
٣. مجموعة العناصر المستهلكة : وهي تتضمن الكائنات الحية الحيوانية التي تعتمد في غذائها على غيرها ، والتي يطلق عليها بمجموعة المستهلكين ، فضلا عن الإنسان الذي يعد أهم عنصر داخل هذه المجموعة وذلك بسبب قدرته على التأثير في عناصر النظام الأخرى ، وهذه التأثيرات تتبلين ما بين الهدم والبناء . (أبو طاحون ، 2000 : 17)
٤. المحلات (Decomposers) وهي التي تقوم بتحليل المواد العضوية إلى مواد يسهل امتصاصها وتتضمن البكتريا والفطريات ، والشكل الاتي يبين كيفية تأثير النظام البيئي على انسان.

خامساً : أشكال أو مظاهر التلوث البيئي :

- إن سبب حدوث تدهور بيئي تجلت مظاهره في أشكال ثلاث وهي:- (البديع ، 2002 : 12)
١. **استنزاف الموارد الطبيعية (المتجددة وغير المتجددة)** : تأتي هذه المشكلة في مقدمة مما لحق بالبيئة من اضطراب بسبب نشاط الإنسان ، ويتمثل الخطر في استنزاف هذه الموارد المتجددة فيما

- يترتب على ذلك من عدم قدرتها على التجدد بالمعدلات اللازمة لاستمرارها في العطاء والحفاظ عليها من خطر النفاذ . أما الموارد غير المتجددة فخطر استنزافها أفدح
٢. تلوث البيئة : فقد أصبح التلوث البيئي المشكلة الأخطر ، إذ أصبح التلوث سمة عالمنا الراهن، إذ تغلغل في مكونات البيئة الحية وغير الحية.
٣. تشوّه معالم البيئة : أمثال الزحف العمراني على الأراضي الزراعية ، وارتفاع نسبة ثاني أكسيد الكربون في الجو (الاحتراز العالمي) ، وتهتك طبقة الأوزون . ومرجع هذه التغييرات يعود إلى الانفجار السكاني وتقدم التقنية ، وأياً كان مظهر هذا التدهور البيئي فهو يوجد في جميع البلدان ، نامية ومتقدمة.

((المبحث الثالث : أدوات النظام الضريبي في مواجهة التلوث البيئي))

(Tax System tools for environmental pollution)

أولاً: النظام الضريبي (Taxes System) :

تتعدد تعريفات النظام الضريبي في الكتابات العربية والأجنبية ، فالبعض يرى أن مفهوم النظام الضريبي يتراوح بين مفهوم واسع ومفهوم ضيق ، ووفقاً للمفهوم الواسع فإن النظام الضريبي هو " مجموعة العناصر الايدولوجية والاقتصادية والفنية التي يؤدي تراكمها إلى كيان ضريبي معين ، والذي يمثل الواجهة الحسية للنظام والذي تختلف ملامحه بالضرورة في مجتمع متقدم اقتصادياً في صورته عن مجتمع متخلف " .

أما المفهوم الضيق فهو يعني " مجموعة القواعد القانونية والفنية التي تمكن من الاستقطاع الضريبي في مراحله المتتالية من التشريع إلى الربط و التحصيل " كما يرى البعض أن النظام الضريبي يتمثل في هيكل ضريبي ذي ملامح وطريقة عمل محددة وملائمة للنهوض بدوره في تحقيق أهداف المجتمع التي تصوغها مثله وظروفه المختلفة والتي تمثل بدورها الإطار الذي تعمل فيه الضرائب (عثمان ، 2008 : 12).

ثانيًا : مقومات النظام الضريبي (Principales Taxes of System):

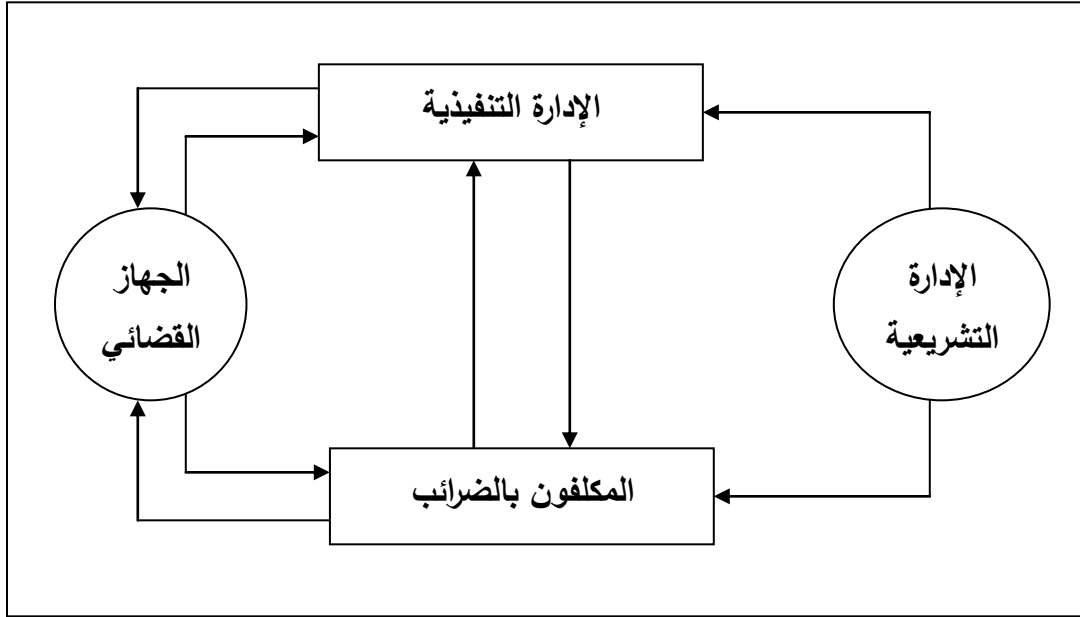
إنّ للنظام الضريبي أهدافا يعمل على تحقيقها ، وعناصر وأجزاء يتكون منها ، ويحكم عمله سلوك عناصر وقواعد معينة ، ومقومات ، وإجراءات محددة ، أما أهم مقومات الضرائب أو النظام الضريبي فهي كالآتي : (المنيف ، 1996 : 11 . 12)

١ . الإدارة التشريعية : تختص بإصدار القانون الضريبي الذي يحدد الأشخاص والأموال الخاضعة للضريبة أي تحديد الوعاء الضريبي ، تحديد السعر الضريبي ، إجراءات ربط الضريبة وتحصيلها ، فضلا عن تحديد مسؤوليات وواجبات كل من الفاحص الضريبي والمكلف .

٢ . الإدارة التنفيذية : إذ تختص بتطبيق القانون الضريبي الصادر عن الإدارة التشريعية ، وإصدار التفسيرات والتعليمات في حالة عدم وضوح الأنظمة والقرارات ، بما لا يتعارض مع نصوص القانون وإحكامه ، فالإدارة التنفيذية هي إدارة تشرف على تنفيذ أحكام القانون الضريبي كما أراد المشرع .

٣ . الجهاز القضائي : وهو الذي يتولى الفصل في المنازعات التي قد تنشأ بين المكلفين والإدارة التنفيذية وذلك فيما يتعلق بتقدير الضرائب واجبة الدفع على المكلفين ، ويجب أن يتمتع أعضاء هذا الجهاز بالاستقلال والحياد التام ، بعيدا عن تأثيرات الإدارة التنفيذية والمكلفين ، فضلا عن ضرورة الإلمام بجميع القوانين والتعليمات التي تصدرها الإدارة التشريعية والتفسيرات التي تصدرها الإدارة التنفيذية

٤ . المكلفون بالضرائب : وهم الأشخاص الخاضعون للضريبة أما أن يكونوا أشخاص طبيعيين وهم الأفراد بصفتهم الشخصية فهو قد يكون صاحب مشروع فردي أو شركة أشخاص (تضامن أو توصية بسيطة) وتفرض الضريبة على الأشخاص الطبيعيين بأسمائهم الشخصية ، أما الأشخاص المعنوية فهي ما يطلق عليها في قوانين الضرائب بالشركات وهي عادة شركات الأموال لان شركات الأموال تعامل معاملة الأفراد . (الكمبي ، 2008 : 17) ، ولعل العلاقة التي تحكم هذه المقومات تكون أكثر وضوحا في الشكل (5)



شكل (1) العلاقة بين النظام الضريبي

المصدر : عبد الله علي المنيف وآخرون ، المحاسبة الضريبية والزكاة الشرعية من الناحية النظرية والتطبيق العملي في المملكة العربية السعودية ، ط2 ، جامعة الملك سعود ، الرياض 1996 .

ثالثاً : أدوات النظام الضريبي (Tools of Tax System) :

يمكن القول أن أدوات النظام الضريبي تمثل السياسة البيئية (مجمل الإجراءات الضرورية للحفاظ على البيئة وتحسين نوعيتها) ، وذلك بهدف تجنب الأضرار الحالية والعمل على أزلتها وجعلها عند أدنى مستوى ممكن وترك مجال حياة الأجيال القادمة ، وتستند هذه السياسة على م جموعة من الأسس والمبادئ نذكر منها (مبدأ المتسبب ، مبدأ الوقاية أو الحيطة ، مبدأ التعاضد والتعاون) ، لذا سنتطرق إلى أهم أدوات النظام الضريبي التي يمكن الاعتماد عليها في معالجة مشكلة التلوث البيئي والحد من آثارها السلبية هي (الضرائب البيئية) ومن ثم التطرق إلى أسس ومبادئ السياسة البيئية . (مجلة البيئة والتنمية عدد 9 ، 1997 : 34)

رابعاً : نشأة ومفهوم الضرائب البيئية :

في مطلع القرن العشرين ، جادل الاقتصادي الانكليزي آرثر س . بيجو (Arthur.C. Pigou) لصالح فرض ضرائب على مفرزي التلوث ،وبما أن التكل فة الاجتماعية للتلوث تفوق التكلفة الخاصة للتلوث (الواقع ان تكلفة الملوثين سالبة لأنهم يوفرن نقوداً عن طريق التلوث) ، فينبغي على الحكومة أن تتدخل بضريبة ، فتجعل التلوث أكثر تكلفة للملوث ، فإذا صار إنتاج التلوث أكثر تكلفة ، فان الملوث سينتج ثلوثاً اقل . لقد أصبحت هذه الضريبة تعرف برسوم بيجو او ضريبة بيجو . (كولستاد ، شارلس ، 2005 : 244) . تضمن الضرائب البيئية أن يواجه الملوثون بالتكاليف الخاصة والاجتماعية لأنشطتهم ، وفي حال غياب الضرائب البيئية أو أي أداة أخرى لضبط التلوث فان نشاطات مضره بالبيئة سوف تتنامى ، وعليه فان الضرائب البيجوفية (Pigouvian Taxes) هي مصطلح شامل لكافة الضرائب المصممة لتصحيح عدم كفاءة نظام الأسعار بسبب وجود الآثار الخارجية السلبية ، لذلك تستخدم الضرائب البيئية من اجل تحقيق التسعير الكامل للتكلفة ، أي لسد الفجوة بين التكاليف الخاصة والتكاليف الاجتماعية ، ولتقوم الضريبة المعروفة بضريبة بيجو ، تجسيد التسعير الكامل للتكلفة ، بحيث يتم تعديل سعر السلعة بمقدار يساوي مقدار التخفيض في الرفاهية الاجتماعية الناتج عن وجود الآثار الخارجية المتعلقة بالسلعة . (The Panayotou. 1994, p49 – 50)

لذا فإن الضريبة البيئية هي : (كولستاد ، شارلس ، 2005: 244)

١. نقود تدفع عن كل وحدة تلوث يتم توليدها ، وتكون مساوية إلى الضرر الحدي للتلوث عند مستوى الكفاء لتوليد التلوث .
٢. يتم فرض الرسوم البيجوفية بواسطة الحكومة ، والتي تتولى جمع إيرادات الرسوم ، الرسوم تعمل عادة على توثيق مقدار كفاء من التلوث .
٣. في حالة العديد من الملوثين ، تتطلب الكفاءة في التحكم في التلوث وأن تكون التكلفة الحدية للسيطرة متساوية لجميع الملوثين ولكن بشرط أن يكون أسهام الانبعاثات من كل ملوث في الإضرار بنفس الطريقة ، هذا هو مبدأ الحديات المتساوية .
٤. لدى مقارنة أعانة التحكم في التلوث مع ضريبة على انبعاثات الملوثين فإن كليهما تقود إلى نفس الشروط الحدية لانبعاثات التلوث ، غير أن الإعانة تؤدي إلى إنتاج مفرط في الصناعة الملوثة في كل من الأجلين القصير والطويل .

٥. إذا كان المحتكر هو المرنج الوحيد لسلعة في السوق كما انه يقوم بالتلويث كنتاج عرضي لإنتاج السلع ، فإن الرسوم البيجوفية قد تجعل الأمور أسوأ ، وسترفع الرسوم البيجوفية تكاليف الإنتاج ومن ثم ينخفض ناتج السلعة المحتكرة أكثر من ذي قبل مما يزيد من عدم الكفاءة المرتبط بالاحتكار .
٦. في حالة المحتكر في أنتاج التلوث ، إذا وضعت رسوم انبعاثات مساوية إلى الضرر الحدي ، فإن المحتكر سوف يدفع الرسوم إلى الأسفل دون مستوى الرسوم البيجوفية ويخفض الانبعاثات دون المستوى الكفاء .

خامساً : أنواع الضرائب البيئية (Types of environmental Tax) :

إن القواعد الضريبية المرتبطة بالبيئة والمطبقة في الدول المتقدمة تم تحديدها استناداً إلى تعريف الضرائب البيئية وهي (الانبعاثات في الهواء ، التفرغ في الماء ، المواد المؤثرة على طبقة الأوزون ، النفايات ، الموارد الطبيعية ، الضجيج ، منتجات الطاقة مثل الوقود والكهرباء ، والضرائب المفروضة على قطاع النقل) ، ان الاعتماد على النظام الضريبي في معالجة مشاكل التلوث هو الأسلوب الأكثر شيوعاً على المستوى الدولي حيث تعد ضريبة النفايات من أكثر أشكال الضرائب استخداماً ، ولقد قامت منظمة التعاون الاقتصادي (OECD) بإجراء مسح على (14) دولة عام 1987 واتضح انه من بين 153 حاله تطبيقية لأدوات السوق في معالجة التلوث البيئي هناك 81 حالة اعتمدت على ضرائب التلوث ، وقد كانت تلك الضرائب حافزاً حقيقياً على تحسين جودة ونوعية البيئة بالإضافة إلى المورد المالي الذي حققته ، ومن أهم أدوات النظام الضريبي التي يمكن الاعتماد عليها في معالجة مشكلة التلوث والحد من آثارها السلبية مايلي : (M . sjolin , 2000 : p15)

١. ضريبة النفايات أو الانبعاثات (Emission tax) :

يفرض هذا النوع من الضرائب على مختلف النشاط الإنتاجي للوحدات الاقتصادية ، كما أنها تمارس دور الأسعار السوقية للتكلفة الخارجية للتلوث ، فهي تعكس قيمة الآثار الخارجية السلبية الناجمة عن تشغيل المشروعات الملوثة للبيئة ، ووفقاً لهذه الضريبة يسعى المنتجون إلى تخفيض الانبعاثات من خلال م جموعة من الإجراءات كبعض التغييرات في نوعية المدخلات المستخدمة أو التحول إلى إنتاج منتجات أخرى اقل تلويثاً ، وبالتالي فإن جوهر استخدام هذا الشكل من الضريبة هو إعطاء الحرية للمنتج الملوث للبيئة في البحث واختيار الطريقة الملائمة لتخفيض حجم الانبعاثات الملوثة

للبيئة إلى مستويات مقبولة ، أن تطبيق هذا النوع م ن الضرائب (ضريبة النفايات والانبعاثات) يقودنا إلى العديد من المزايا من بينها : (عتمان، 2008 ، 254)

أ. إن فرض ضرائب الانبعاثات بمعدلات مرتفعة سوف يقدم حافزا قويا للوحدات الإنتاجية على الابتكار والتجدد والحصول على التكنولوجيا الحديثة الأقل تلوثا للبيئة بل من المتوقع أن تقوم الوحدات الإنتاجية الضخمة باستخدام جزء من أموالها في الدراسات والبحوث المتعلقة سعيا في ابتكار وسائل تكنولوجية تسمح بتخفيض معدلات التلوث إلى المعدلات المقبولة بتكلفه منخفضة نسبيا .

ب. إن فرض الضريبة على النفايات أو مخلفات المشروع المتسبب في التلوث سوف يشجعه على البحث في إيجاد طرق اقل تكلفة للسيطرة على مستويات التلوث وتخفيضها إلى المستويات المرغوبة ومعالجة النفايات بطرق ملائمة ، كل ذلك من اجل تخفيف العبء الضريبي الذي يمكن أن يتحمله إذا لم تتخفف الانبعاثات المصاحبة للنشاط إلى المستوى القياسي ، ومع ارتفاع سعر الضريبة سوف تسعى الوحدات الإنتاجية إلى اقتناء أساليب تكنولوجية جديدة تتمكن من خلالها تحقيق وفرة في التكلفة ، حيث يؤدي اكتشاف وتطبيق أساليب تكنولوجية جديدة في مجال التلوث إلى تخفيض التكاليف الحديقي لمعالجة التلوث .

ج. فضلا عن ماسبق فان البعض من مؤيدي اتباع نظام ضرائب التلوث في مواجهة المشاكل البيئية يرى أن هذا النظام يتميز بفعورية الاستجابة من جانب الوحدات الاقتصادية المسببة للتلوث بمحاولة السيطرة على معدل التلوث إلى المستوى المرغوب ، وانه نظام لا يتاثر مباشرة بالتغيرات السياسية إلى جانب انه يعتبر أكثر فاعلية في تحقيق هدفه مقارنة بأساليب الضغط الحكومي المؤدية للسيطرة على التلوث بأساليب مباشرة مثل التهديد بالغرامة أو السجن ... الخ .

٢. ضريبة الكربون (Carbon Tax):

وهذه الضريبة قديمة جدا ، وقد تم فرضها لأسباب مالية بحثه وتفرض على أنواع الوقود مثل : البترول (Petrol) ، الوقود النفطي (Fuel oil) ، زيت الديزل (Diesel Oil) ، الكيروسين (kerosene) ، الغاز البترولي السائل (Gas Liquefied Petroleum) ، الغاز الطبيعي (Natural gas) ، فحم الكوك (Petroleum coke) ، الفحم (Coke) .

لاتحتسب معدلات الضريبة على مختلف أنواع الوقود كنسبة من سعة الطاقة فيها ، وذلك لإعطاء مرونة في فرض ضرائب الوقود لتحقيق غايات سياسية أو اجتماعية ، مثلاً الوقود المستخدم في

النقل يخضع لضريبة أعلى من ال وقود المستخدم لإغراض الطبخ والأغراض المنزلية ، كما الوقود المستخدم لأغراض النقل التجاري المائي أو في صناعات محددة ، تطال الضرائب أيضا الكهرباء وهنا العبء الضريبي يقع على المستهلك النهائي ، ولمنع الازدواج الضريبي في مثل هذه الحالات يتم إعفاء الوقود المستخدم في إنتاج الكهرباء من ضريبة الطاقة التي تعتبر مورد أساس للعوائد الضريبية . أن فرض ضريبة الكربون يمكن أن تعمل من قنوات عدة للحد من انبعاث غاز ثاني اوكسيد الكربون ، وذلك لان فرض ضريبة حسب المحتوى الكربوني ستعمل على :

(حسن عبد الله ، 1993 : 12 . 13)

١. تعديل الأسعار لمجموعة الوقود الاحفوري وغير الاحفوري .
 ٢. تعديل أسعار وعناصر الإنتاج وإحلال عنصر العمل ورأس المال محل الطاقة في بعض القطاعات .
 ٣. سوف يكون هنالك إحلال للوقود الأقل تلوثاً محل الوقود الأكثر تلوثاً داخل مجموعة الوقود .
 ٤. تعديل الأسعار قياساً لأنواع الوقود الاحفوري .
 ٥. زيادة أسعار السلع والخدمات المستخدمة للطاقة مقارنة بالسلع والخدمات الأقل استخداماً لها مما يزيد من مجالات الاستبدال بينها .
٣. **ضرائب النقل (Transportation Taxes) :**

ويتضمن هذا النوع من الضرائب كل من ، ضريبة المبيعات على محركات السيارات ، ضريبة الكيلو مترات على الوقود الاحفوري ، ضريبة محركات السيارات .

أ. **ضريبة على بيع محركات السيارات :**

يفرض هذا النوع من الضرائب على استيراد السيارات ، وعلى تصنيعها ، والغاية منها إقامة التوازن بين الاقتصاد والنمو السريع لقيادة السيارات ، فقد تمثل نسبة مئوية من سعر البيع ، او تفرض على أساس وزن السيارة أو عمرها .

ب. **ضريبة الكيلو مترات على الوقود الاحفوري :**

تفرض هذه الضريبة على العربات التي تعمل بالديزل ، وتفرض كمجموع محدد لكل عشرة كيلو مترات ، وتندرج استناداً إلى نوع ووزن السيارة الخاضعة للضريبة ، نظراً إلى إن هذه الضريبة تعتبر رسم مباشر على استهلاك الوقود (كلفة متغيرة) تعتبر أداة فعالة من وجهة نظر

بيئية ويوضح هذا أكثر فيما إذا قورنت بضريبة محركات السيارات التي تعتبر ضريبة على مالك السيارة ولا تتأثر باستخدام السيارة وبالنتيجة لايتأثر بأثرها على البيئة .

ج. ضريبة محركات السيارات :

هي ضريبة على مالك السيارة ، تفرض بهدف جعل مالكي السيارات يتحملون جزء من تكلفة إصلاح الطرق ، تعتبر هذه الضريبة مبلغ من المال يدفع من اجل حق استخدام الطرق العامة ، وعليه فهي ضريبة ثابتة ، تفرض كقيمة محددة لمدة معطاة من الزمن ، بغض النظر عن المدى الذي تستخدم فيه العربة او السيارة هذه الطرق ، حجم الضريبة يعتمد على نوع السيارة ، نوع الوقود ، عدد عجلات السيارة .

٤ . هناك أدوات غير مباشرة يمكن استخدامها للحد من الملوثات البيئية وهذه الأدوات لها أشكال

متعددة أهمها : (<http://www.green line.com.kw/env&econ>)

أ. إعفاء العُدد والآلات غير الملوثة للبيئة من الضريبة الكمركية وضريبة المبيعات ومن ثم تخفيض تكلفة الحصول عليها .

ب. السماح بخصم إقساط فروض تمويل التكنولوجيا المعالجة للتلوث البيئي من وعاء الضريبة التي تفرض على الدخل ، بالإضافة إلى خصم الفوائد بدون حد أقصى .

((المبحث الرابع : أنموذج مقترح للضريبة البيئية المفروضة على عوادم السيارات))

تمهيــــــــــــــــد :

سبقت الإشارة الى أن الأدوات الاقتصادية يمكن أن تكون أدوات سعريه أو كمية ... الخ وفقاً للتصنيفات ، وفي كل مشكلة بيئية يمكن استخدام أكثر من تقنية أو معيار أو أداة اقتصادي للعمل على تخفيف المشكلة أو حلها جذريا أو تقاديهها ، وقد شكلت الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات حسب تقرير وزارة البيئة (60%) من إجمالي ملوثات الهواء في بغداد ، هذا وأثبتت الضرائب البيئية عند تطبيقها في عديد من الدول النامية والمتطورة كأداة اقتصادية فعالة نتائج جيدة في الحد أو الإقلال من الملوثات البيئية خاصة والملوثات الناجمة عن عوادم السيارات ، أما في العراق يقترح الباحث تطبيق نوعين من الضرائب البيئية هما:

١ . ضريبة على الوقود بنوعيه(بنزين وزيت الغاز).

٢. ضريبة مباشرة على السيارات الملوثة للبيئة .

وبالرغم من وجود عديد من الضرائب البيئية المطبقة في كثير من دول العالم وذلك لإمكانية تطبيقها في الوقت الحاضر وفقاً لإمكانيات الهيئة العامة للضرائب باعتبارها الجهة المسؤولة عن جباية الضرائب في العراق .

أولاً : أنموذج الضريبة البيئية المقترح : يتكون النموذج الضريبي المقترح فرض نوعين من الضرائب البيئية هما :

١. الضريبة على الوقود :

يمكن اعتبار استهلاك الوقود مؤشراً جيداً لزيادة الملوثات الناجمة عن عوادم السيارات ، إذ أن نسبة استهلاك السيارات من وقود زيت الغاز (كاز) بلغ (60%) من الاستهلاك الكلي لزيت الغاز في العراق ، أما البنزين فإنه يستهلك بكامله في قطاع النقل (السيارات) ، وقد بلغت كميات الوقود المستهلكة في السيارات خلال سنوات 2006 و 2007 كما موضحة في الجدول التالي : (تقرير وزارة النفط ، 2008)

جدول (١) إجمالي استهلاك السيارات للوقود في العراق خلال السنوات (2006 و 2007)

نوع الوقود	الكمية (لتر) لسنة 2006	الكمية (لتر) لسنة 2007
البنزين	13,489,639,661	13,997,148,916
زيت الغاز (كاز)	3,787,008,872	3,029,766,510

المصدر : الجدول من إعداد الباحث استناداً الى تقرير وزارة النفط / شركة توزيع المنتجات النفطية لسنة 2008 وتحقيقاً لمبدأ (من يلوث يدفع) ومن أجل الأخذ بالاعتبار التكاليف الخارجية للملوثات الناجمة عن عوادم السيارات ، تعد الضرائب على الوقود هي المرشح الأهم لضبط الانبعاثات وبالتالي التكاليف الخارجية وعليه يمكن اقتراح فرض ضريبة على الوقود بنوعيه (بنزين ، زيت الغاز) كأول ضريبة بيئية في العراق تفرض لإغراض بيئية بالدرجة الأولى ، ومن ثم لتحقيق غايات اقتصادية في سياق اعتماد إصلاح ضريبي يأخذ بنظر الاعتبار جوانب حماية البيئة من هذه الملوثات ، شرط التدرج في معدل الضريبة البيئية والإعلان المسبق لجدول الضرائب المقترح ومن هذه المقترحات :

أ. المقترح الأول : الضريبة المنخفضة : تبدأ ب (2) دينار عراقي لكل لتر من الوقود بدءاً من عام 2012 في إطار سياسة بيئية متكاملة على كافة المستويات ، تزداد تدريجياً بواقع دينار واحد في السنة لغاية عام 2020 .

ب. المقترح الثاني : الضريبة المرتفعة : تبدأ ب (10) دينار عراقي لكل لتر من الوقود وتزداد بواقع دينار واحد في السنة لغاية عام 2020 .

إن هذا التدرج في مستويات الضريبة يجنبنا حدوث أي أزمة اقتصادية أو اجتماعية طارئة ، كما يعطي الإعلان المسبق لجدول الضرائب الجديدة المرونة لصانعي القرارات في إجراء التعديلات المطلوبة بأقل التكاليف الممكنة والتخطيط المستقبلي في ضوء التغييرات المحتملة التي تفرضها الضرائب ، كما أن طرح عدة مقترحات لمعدلات الضريبة تعطي مجالاً أوسع لاختيار معدل الضريبة الأكفأ اقتصادياً وبيئياً ، ويتم تحصيل الضريبة الجديدة وفق طريقة (الاستقطاع المباشر) حيث يتم تحصيلها من قبل وزارة النفط / شركة توزيع المنتجات النفطية وتسديدها الى السلطة المالية ، لكن ثمة خلافاً جدياً في السوق العراقية فيما يتعلق باستهلاك الوقود فالمحروقات مدعومة وهناك ارتباط وثيق في معيشة المواطن العراقي وتوجهاته الاجتماعية والفكرية بالدعم (مما قد يجعل من إزالة الدعم أمراً بالغ الخطورة*) ، ومع صحة تبرير ارتباط سياسة الدعم بالأوضاع الاجتماعية القائمة إلا أن هذا التبرير لا يصح على المدى البعيد ، بل يمثل عبئاً ثقيلاً على الاقتصاد العراقي ، ويجب الحفاظ على التوازن بين الاهتمامات الاجتماعية والاعتبارات الاقتصادية من خلال تدابير اجتماعية أخرى غير الدعم الحكومي للمنتجات المسببة للتلوث .

٢. الضريبة على السيارات الملوثة :

تستعمل الضريبة على السيارات على امتداد العالم كمصدر ثابت للإيرادات الحكومية ، ومن السهل نسبيًا إيجاد نظام لتسجيل السيارة يكون مناسباً ، يتم جباية هذه الضريبة سنوياً عند تجديد أوراق

* أن الحصول على البيانات التي تشير الى مقدار الدعم الذي تقدمه الدولة لكل لتر من الوقود أمر محاط بصعوبات عديدة لم تمكن الباحث من الحصول على مصدر رسمي لمقدار هذا الدعم ، ولكن من خلال المقابلات الشخصية مع منتسبي وزارة النفط اتضح ان كلفة اللتر الواحد من وقود البنزين (700) دينار عراقي ، ويباع للمستهلك بسعر (450) دينار أي ان هناك دعم مالي لوقود البنزين بمقدار (300) دينار ، وان كلفة اللتر الواحد من وقود الديزل (كاز) (600) دينار عراقي ويباع للمستهلك بسعر (350) ، أي ان هناك دعم مالي لوقود الديزل بمقدار (250) دينار .

السيارة ، حيث تتولى شرطة المرور والشرطة البيئية ** إجراء تفتيش مكثف على أوراق السيارات عند بداية العام (وبشكل دوري أثناء العام) ، حيث يتم فحص محركات السيارات في مراكز متخصصة عند تجديد أوراق السيارة ، فلا يتم تجديد الرخصة لأي سيارة تتجاوز نسبة انبعاثاتها الغازية النسب المعيارية ، ويتم فرض ضريبة على السيارة الملوثة للبيئة ، وتزداد هذه الضريبة مع عمر السيارة كما تتعلق الضريبة السنوية باستطاعة المحرك بمعنى آخر تزداد الضريبة لكل 100 سم³ من قدرة المحرك ، وتختلف الضريبة باختلاف مستويات الانبعاث ونوع الوقود المستخدم فيها ، وعند ضبط مخالفين يترتب على مالك السيارة دفع ضريبة بيئية الى السلطة المالية ، ويمكن لهذا النوع من الضرائب أن ينتج إيرادات كبيرة إذا ما أحسنت إدارته ، كما يساعد على زيادة الوعي بالمشكلات البيئية المتعلقة بقيادة السيارات ، وتتضمن ضريبة السيارات حافزاً إضافياً لشراء السيارة التي تحقق انبعاثاً أقل وكفاءة أكبر في استعمال الوقود ، أن هذا النوع من الضرائب ستعطي مرونة لمالكي السيارات في اختيار الإستراتيجية المناسبة لتخفيض التلوث ، وعلى وزارة النقل تحديد مستويات معيارية للانبعاثات حتى يمكن العمل بهذا الاقتراح ، ويمكن اعتماد معايير الاتحاد الأوروبي "يورو" ، إذ تم تطبيقها في الدول الأوروبية منذ عام 1993 حيث ساعدت هذه المعايير بالفعل في إحراز تقليل ملحوظ في تلوث الهواء من عوادم السيارات ، وكان ذلك من خلال إجبار مصنعي السيارات على إضافة مرشحات ووسائط محفزة الى أنبوب العادم . وقد تم مؤخراً صياغة الجيل الجديد من معايير السيارة المعروف "يورو 5" وقد بدء العمل بها منتصف عام 2008 ، أما معايير "يورو 4" فقد تم العمل بها عام 2005. ويبين الجدول (٢) مواصفات "يورو" إذ أن كثير من البلدان اعتمدت على هذه المعايير في بناء سياساتها . (سلمان ، 2007: 197)

** الشرطة البيئية : إحدى الشكليات التي تم استحداثها مؤخراً في وزارة الداخلية / مديرية الدفاع المدني ، وما زالت في طور الإنشاء . (وزارة الداخلية ، 2010)

جدول (٢) معايير يورو للانبعاثات

معايير الانبعاثات	المواد الجزئية (مليغرام لكل كيلو متر)		أكاسيد الازوت (مليغرام لكل كيلو متر)		الكاربوهيدرات (مليغرام لكل كيلو متر)		أول اوكسيد الكربون (مليغرام لكل كيلو متر)	
	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين	ديزل	بنزين
يورو 2 (1996)	80-100	700-900	500
يورو 3 (2000)	50	.	.	150	500	200	650	.
يورو 4 (2005)	25	.	.	250	80	100	300	.
يورو 5 (2010)	5	5	.	200	60	75	.	.

Gwilliam.K et al. Reducing Air Pollution from Urban Trnsport.
Working Paper No 30425.The World Bank.2004

ثانياً : أهداف الضريبة المقترحة :

إن تطبيق الضرائب البيئية سواء كانت على الوقود أو على السيارات الملوثة للبيئة تؤدي الى تحقيق عديد من الأهداف أهمها :

١. تحقيق منفعة بيئية تتمثل بخفض الانبعاثات الملوثة في الهواء (كافة الملوثات) حيث أن تخفيض انبعاثات الكربون يعني بالضرورة تخفيض باقي الملوثات الأخرى الناجمة عن استخدام الوقود وبالتالي تحسين نوعية الهواء .

٢. الترشيد من استهلاك الوقود وبالتالي انخفاض نسبة الملوثات الناجمة عنها .

٣. تحقيق أهداف ماليّة في تحقيق إيرادات هامة للدولة

ثالثاً : مقترحات لاستخدام إيرادات الضرائب البيئية :

يعتبر توفير مورد جديد لخزينة الدولة شيء مهم ، لكن الأهم هو طريقة صرف هذه الإيرادات وعلى اعتبار أن الضريبة المفروضة هي أساساً ضريبة لإغراض بيئية فمن الأفضل عدم إرسال هذه الإيرادات الى الموازنة العامة للدولة وإنما ترحيلها الى صندوق (حماية البيئة) الذي أسس بموجب المادة

(26) من قانون حماية وتحسين البيئة رقم 27 لسنة 2009 ، ضمناً لاستخدام إيراداتها لإغراض بيئية ، ويمكن استخدام هذه الإيرادات للاستثمار البيئي ومشاريع حماية البيئة والتكنولوجيا النظيفة أو تقديم حوافز مالية لمالكي السيارات القديمة لاستبدالها بسيارات جديدة اقل تلويثاً وتكون صديقة للبيئة ... الخ ، ولكن هناك مشكلة تثار في هذا الصدد وهي هل هذه الإيرادات المتوقع الحصول عليها من خلال فرض هذه الضرائب تفي بحاجة تحسين البيئة العراقية إذ أن الواقع البيئي في العراق كما أوضحنا في المبحث الأول من هذا الفصل يحتاج الى دعم مالي كبير يفوق هذه الإيرادات .

ويمكن أن تحصل السيارات الصديقة للبيئة عند تسجيلها للمرة الأولى على تخفيض ضريبي ، ويجب أن تستند هيكلية التخفيض الضريبي على مستوى الانبعاثات ونوع الوقود المستخدم ، وهذا يعني وجوب تحديد معايير للانبعاثات (كما ذكرنا سابقاً) ، ويمكن لهذه الخطة أن تقدم إعفاءات اكبر للسيارات التي تستخدم أنواع بديلة للوقود مثل استخدام (الغاز الطبيعي) كوقود بديل عن البنزين ، وكذلك يمكن تقديم إعفاءات كمركية للسيارات الصديقة للبيئة .

رابعاً : المستلزمات وإمكانية التطبيق: ثمة مستلزمات يتطلبها النموذج المقترح يتمثل أبرزها فيما يلي :

١. قيام الجهات الرسمية المخولة بإصدار القوانين والتشريعات التي تنظم هذا النوع من الضرائب (إذ أن الضريبة لا تجبى ولا تعفى الا بقانون).

٢. إصدار القوانين والتعليمات التي تحدد فيها المواد القانونيّة لفرض هذه الضريبة ونسبتها وآلية العمل بها.

٣. قيام حملة توعية بأهمية البعد البيئي ودور الضريبة البيئية في هذا الاتجاه .

٤. إجراء تغييرات وتعديلات في الهيكل التنظيمي والضريبي ، بحيث تلتئم الضريبة البيئية المقترحة بالهيكل الضريبي وتكون احد أجزاءه مع الأخذ بالاعتبار أن عبء هذه الضريبة سيكون متناسقاً مع بقية أنواع الضرائب .

٥. تفعيل دور الشرطة البيئية المتخصصة وشرطة المرور في رصد ومتابعة ومحاسبة السيارات الملوثة للبيئة .

خامساً : الترجيح بين النوعين من الضرائب البيئية المقترحة :

أن لكل نوع من هذه الضرائب المقترحة مزايا وعيوب ، لذا يرجح الباحث العمل بالنوع الأول من الضرائب البيئية المقترحة (الضريبة على الوقود) وهذه الضريبة تعد ملائمة من عدة نواح : (كماش ، 2010 : 231)

١. من ناحية التكاليف الإدارية:

تمتاز هذه الضريبة بضئالة تكاليفها الإدارية وخصوصا إذا ما تم فرضها على مستهلكي الوقود حيث يمكن جبايتها بإضافتها إلى السعر ، وقد يكون أثرها النفسي اقل وطأة إذا ما تم تضمينها في السعر ، ومن ناحية جبايتها يتم استقطاعها من المنبع ، وبطريقة الاستقطاع المباشر حيث تقوم وزارة النفط باستقطاعها وإيداعها في صندوق حماية البيئة ، وبالتالي تكون جبايتها واطئة التكاليف .(كماش ، 2010 : 231)

٢. من ناحية الحصيلة:

ستكون إيراداتها المتوقعة غزيرة نظرا لكثرة استخدام الوقود ، من الناحية المقابلة قد تسبب ارتفاعا في السعر ، لكن هذا الأمر يمكن احتمالها إذا كانت أسعار الوقود معتدلة تتناسب مع أسعار يجب أن تسود في دولة منتجة للنفط .

٣. من ناحية التأثير:

قد تؤدي إلى ترشيد استخدام الوقود والحد من الاستهلاك غير الضروري بما يقود لاحقا إلى تحقيق اثرين اقتصادي وبيئي ايجابيين ، ولن تخلق ردة فعل معاكسة من قبل المكلفين ، وذلك لان مبلغ الضريبة المفروض بسيط ، توفر أمكانية لوعي بيئي حقيقي لأثر هذه الملوثات على الصحة العامة ، وبالرغم من هذا فان هناك بعض المحاذير في فرضها حيث تزداد محاذير الفرض في الظروف الاقتصادية السيئة إذ لا يمكن فرض الضريبة في ظل وضع اقتصادي متدهور ، وقد يلعب الجانب السياسي دوراً في هذا الصدد ، ولكن يمكن التقليل من بعض المحاذير من خلال:

أ. اقتران فرضها بخفض أسعار المشتقات النفطية المستخدمة تبعاً لكون العراق دولة نفطية ومن المنطق أن تكون الأسعار منخفضة نسبياً .

ب. يمكن أن تكون هناك مزايا تفضيلية تمنح لمستهلكي الوقود من أصحاب السيارات العمومية ، وكذلك للآلات والمعدات الإنتاجية ، ورغم أن ذلك قد يزيد من تعقيد النظام الضريبي إلا أن أثره الاجتماعي سيكون مرجحاً عند المقارنة.
الصعوبات المتوقعة عند تطبيق الضريبة على الوقود:

هناك العديد من الصعوبات ستواجه هذه الضريبة عند تطبيقها تضح من خلال الآتي :
(مقابلة شخصية ، كريم سالم : 2010)

١. ستواجه هذه الضريبة برفض شعبي لعدم تبلور وعي بيئي واضح
٢. مسألة تحديد مبلغ الضريبة الذي يحقق هدف الوصول إلى المستوى المعياري للتلوث.
٣. قد يترتب عليها بعض الآثار التوزيعية السلبية المتمثلة بارتفاع أسعار المنتجات وقد يكون هذا الارتفاع غير مقبول اقتصادياً واجتماعياً.
٤. ورغم الصعوبات ومحاذير الفرض المتوقعة فإن هناك إمكانية للتعامل مع هذا الموضوع ب إيجابية خصوصاً مع وجود جهة معنية بالبيئة

((الاستنتاجات و التوصيات))

أولاً: الاستنتاجات :

- توصل الباحث إلى مجموعة من الاستنتاجات المتعلقة بجانب البيئة وملوثاتها ، والضرائب البيئية التي يمكن تلخيصها بالآتي :
- ١ . إن مسؤولية حماية البيئة واجب على كل من (الفرد والمجتمع والحكومة) بصورة متساوية أي حماية البيئة واجب الكل .
 - ٢ . إن مسؤولية حماية البيئة واجب على كل من (الفرد والمجتمع والحكومة) بصورة متساوية أي حماية البيئة واجب الكل .
 - ٣ . إن ربط الضرائب البيئية المفروضة على السيارات الملوثة للبيئة بأغراض وأهداف بيئية محددة مسبقاً يجعل هذه الضرائب مقبولة لدى اغلب المواطنين.
 - ٤ . إن الضرائب البيئية لا تؤدي إلى منع تلوث البيئة تماماً ، وإنما تهدف إلى التوصل إلى الحجم الأمثل للتلوث أو الحد المقبول والمعيارى من الأذى البيئي .

٥ . إن تطبيق هذا النوع من الضرائب يتطلب إصلاح ضريبي شامل ضمن خطة ثابتة وبعيدة المدى .
ثانياً :التوصيات :

وبناءً على ماتم ذكره من استنتاجات يحاول الباحث تقديم مجموعة من التوصيات وعلى النحو الآتي:

- ١ . ضرورة تعاون جميع قطاعات الدولة وإفراد المجتمع من اجل المحافظة على البيئة .
 - ٢ . تحسين مواصفات وقود الديزل بخفض نسبة الكبريت ، واستخدام التكنولوجيا النظيفة بيئياً في المعامل أو وسائل النقل .
 - ٣ . متابعة المشكلات التي يفرزها تطبيق الضرائب البيئية المقترحة ، والعمل على سد كل الثغرات التي تظهر أثناء التنفيذ .
 - ٤ . إيداع المبالغ المحصلة من الضرائب البيئية في صندوق حماية البيئة في وزارة البيئة لغرض إنفاقها في مشاريع تحسين بيئية .
 - ٥ . يجب أن تستند هيكلية التخفيض الضريبي على مستوى الانبعاثات ونوع الوقود المستخدم .
- المصادر :

أولاً : المصادر العربيــــــــــــــــة :

- ١ . مخلف ، عارف صالح ، الإدارة البيئية ، الطبعة العربية ، 2007 .
- ٢ . حماد ، سامي عبد الحميد ، ألغمري ، أيمن محمد ، البيئة والتلوث ، المكتبة العصرية المنصورة ، مصر ، 2005 .
- ٣ . طاحون. زكريا محمد عبد الوهاب : أدارة البيئة نحو الإنتاج الأنظف / مدينة النصر - القاهرة ط1 ، 2005.
- ٤ . البديع ، محمد عبد ، اقتصاد حماية البيئة ، الأمين للطباعة والنشر ، ط1 ، القاهرة ، 2002.
- ٥ . عثمان ، سعيد عبد العزيز ، النظام الضريبي وأهداف المجتمع ، دار النشر الثقافية ، مصر . أسكندرية ، 2008 .
- ٦ . عبد الله علي المنيف وآخرون ، المحاسبة الضريبية والزكاة الشرعية من الناحية النظرية والتطبيق العملي في المملكة العربية السعودية ، ط2 ، جامعة الملك سعود ، الرياض 1996 .

٧. ألكعبي ، جبار محمد علي ، التشريعات الضريبية في العراق ، ط 2 ، دار السجاد للطباعة ، العراق . بغداد ، 2008.
٨. كولستاد ، شارلس ، ترجمة احمد يوسف عبد الخير ، الاقتصاد البيئي ، النشر العلمي والمطابع ، السعودية ، 2005.
٩. مجلة البيئة والتنمية ، المجلد الثاني ، العدد 9 ، بيروت ، 1997 .
- ثانياً : المصــــادر الأجنبيــــة:
- 1- The Panayotou. 1994,Economic Instruments for Environmental Management and Sustainable Development . UNEP, Environment and -- 2-Economic Unit, Environmental Economics Series paper NO16, December
 - 3- <http://www.greenline.com.kw/env&econ>
 - 4- p. Ekins.1999. European Environmentl Taxes and Charges : Rxprience, Issues and Trend. Journal of Economics. VOL 31.
 - 5- <http://www.cleanairnet.org/cai/1430/article-56396.html>.
- Gwilliam.K et at al. Reducing Air Pollution from Urban Trnsport. Working Paper No 30425.The World Bank.2004