

راه حل جایگزین افزایش قیمت بنزین

[راه حل جایگزین افزایش قیمت بنزین](#)

دکتر جعفر قادری

دخالت سران قوا در سهمیه بندی بنزین همراه با افزایش قیمت بنزین سهمیه بندی شده و مصرف اضافی، التهاباتی را در جامعه بوجود آورده و فضای حقیقی، مجازی و رسانه‌ها را به مخالفت با تصمیم سران واداشته است. بنده در اردیبهشت سالجاری در یادداشتی که در خبرگزاری‌ها، سایت‌ها و روزنامه‌های مختلف انعکاس یافت برای کمک به تصمیم‌گیری بهتر مسئولین پیشنهاد جدیدی را به عنوان جایگزین مطرح کردم. علیرغم استدلال‌هایی که در مخالفت با افزایش قیمت بنزین توسط اینجانب و دیگران مطرح شده است، با اصرار دولت، متأسفانه مصوبه سهمیه بندی و افزایش قیمت بنزین در شب میلاد پیامبر (ص) و امام صادق (ع) یعنی شبی که همه انتظار عیدی از دولت داشتند، به اجرا درآمد. کج سلیقگی و بی تدبیری در میزان افزایش قیمت و زمان اجرای تصمیم در حدی بود که موافقان و مخالفان دولت را برعلیه دولت متفق کرد. در شرایطی که التهابات ناشی از اعتراض‌های مردمی در عراق، لبنان و کویت و برخی از کشورهای منطقه فروکش نکرده است، جرقه زدن به هیزم عصبانیت مردم به بهانه افزایش قیمت بنزین توسط دولت اگر از سر غرض ورزی نباشد، نهایت بی تدبیری است.

ممکن است هدف از افزایش قیمت بنزین، افزایش درآمد دولت و یا کاهش مصرف بنزین باشد. تجربیات گذشته نشان دهنده آن است که تحقق این اهداف مشکلاتی را بدنبال دارد. در شرایطی که حمل و نقل عمومی توسعه نیافته است و امکان جایگزینی سوخت دیگری بجای بنزین وجود ندارد، چه درآمدهای بدست آمده به مردم برگردانده شده و یا در اختیار دولت قرار بگیرد، افزایش قیمت بنزین منجر به افزایش قیمت سایر کالاها و خدمات شده و حتی افزایش چند صد درصدی قیمت کمکی به کاهش مصرف بنزین نمی‌کند و صرفاً درآمد دولت از این محل را افزایش می‌دهد.

اشکال اتکاء به افزایش درآمد دولت از طریق افزایش قیمت بنزین این است که منجر به افزایش شدید قیمت‌ها و نرخ تورم می‌شود، چراکه قیمت

بیشتر کالاها به هزینه حمل و نقل وابسته است. در این شرایط بهتر است دولت روشی را در پیش بگیرد که هم درآمد مورد نظر را تامین و هم آثار و پیامد تورمی را به همراه نداشته باشد. هرچند دولت اعلام کرده که هدفش از این افزایش قیمت کسب درآمد نیست و درآمد حاصله را بین ۱۸ میلیون خانوار توزیع میکند، ولی مردم حاضر به پذیرش تبعات منفی افزایش شدید قیمت در قبال دریافت آب نبات یارانه نیستند.

یکی از این روشها تامین درآمد مورد انتظار از طریق وضع مالیات سالیانه، بصورت درصدی از ارزش روز خودروها بجای افزایش قیمت بنزین است. در این روش اگر دولت درصدی از ارزش روز خودروها (مثلا یک درصد) را به عنوان مالیات در هر سال از مالکین دریافت و از افزایش قیمت بنزین صرفنظر کند، اثرات توزیعی، تخصیصی و تثبیتی بهتری نسبت به افزایش قیمت بنزین دارد. اگر تعداد خانوارهای کشور ۲۵ میلیون باشد و هر خانوار بطور متوسط کمتر از یک خودرو داشته باشد و تعداد خودروهای سواری کشور حدود ۲۰ میلیون در نظر گرفته شود و دولت بطور متوسط از هر خودرو ۲ میلیون تومان (خودروهای زیر ۵۰ میلیون تومان کمتر از ۵۰۰ هزار تومان و خودروهای بالای ۵۰۰ میلیون تومان بالای ۵ میلیون تومان) دریافت کند در سال حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان از این نوع مالیات درآمد نصیب دولت میشود. برای اینکه به اثرات دیگر این سیاست اشراف بهتری پیدا کنیم به برخی از این اثرات میتوان اشاره کرد:

۱- از این نظر که افراد کم درآمد خودروهای ارزانتری دارند لذا مالیات کمتری میپردازند، عادلانه است.

۲- این روش کارا است. برخلاف روش سهمیه بندی که مستلزم افزایش قیمت برای مصارف بیشتر از سهمیه است و افراد را تشویق به خرید و احتکار خودرو بیشتر برای استفاده از سهمیه بنزین این خودروها میکند این روش افراد را تشویق به داشتن خودرو کمتر و در نتیجه کاهش تقاضا برای خودرو و کاهش قیمت خودرو میکند.

۳- در این روش از تبدیل شدن خودرو به یک کالای سرمایه‌ای جلوگیری میکند. متأسفانه در شرایط تورمی، افراد برای حفظ قدرت خرید خود بخشی از نقدینگی‌های خود را برای خرید خودرو اضافی اختصاص میدهند. با اختصاص سهمیه بنزین برای هر خودرو در شرایط سهمیه بندی، این انگیزه بیشتر و در نتیجه تقاضای اضافی برای خودرو، قیمت این دارایی شدیداً افزایش می‌یابد. این روش باعث میشود تا تقاضا برای

خودرو اضافی کاهش و قیمت خودرو نه تنها افزایش نیابد بلکه کاهش هم داشته باشد.

۴-، چون قیمت خودروهای وارداتی بالاست افراد برای پرداخت مالیات کمتر تقاضای خود را برای خودروهای ارزانتر که امکان تولید آن در داخل بیشتر است را افزایش و تقاضا برای خودروهای وارداتی کاهش می‌یابد.

۵- امکان وصول این مالیات از طریق کارتهای بانکی متصل به کارت بنزین هم بصورت ماهیانه وجود دارد و لذا دریافت تدریجی آن فشار زیادی به قشرهای کم درآمد وارد نمی‌کند.

۶-، چون امکان معافیت خودروهای عمومی و تاکسی‌ها هم از این مالیات وجود دارد و قیمت بنزین هم افزایش نیافته است هزینه حمل و نقل بار و مسافر افزایش نمی‌یابد و لذا شاهد افزایش نرخ تورم نخواهیم بود.

۷- با روشهای تکمیلی، چون کاهش عرضه سوخت و یا سهمیه بندی عرضه آن در شهرها و مناطق مرزی می‌توان جلو قاچاق بنزین به خارج از کشور را هم گرفت.

۸- با تثبیت اوضاع اقتصادی امکان تعدیل قیمت بنزین هم بمرور فراهم خواهد شد.

۹- با اختصاص گاز سی ان جی به تاکسی‌ها و وانت بارها و افزایش تدریجی قیمت بنزین برای خودروهای شخصی ضمن جلوگیری از افزایش قیمت بار و مسافر، اعتراضات مردمی کمتری خواهیم داشت.

۱۰- برای جلوگیری از قاچاق بنزین، می‌توان در مناطق مرزی گاز سی ان جی را جایگزین بنزین کرد. عدم امکان قاچاق سی ان جی به خارج از کشور، خیال دولت را از بابت قاچاق این سوخت راحت می‌کند.

۱۱- اختصاص درآمد حاصل از مالیات بر خودروها به توسعه حمل و نقل ریلی درون شهری و برون شهری و نیز تقویت ناوگان اتوبوسرانی و مینی بوسرانی، به دولت امکان بیشتری برای سرعت دادن به افزایش قیمت بنزین و سوق دادن تقاضا از حمل و نقل خصوصی به حمل و نقل عمومی را خواهد داد.

دیدگاه، انتقاد و پیام هایتان برای انتشار در این ستون را از طریق نظرات خبرهای سایت، یا ارسال پیامك، تلگرام یا واتساپ به شماره های: 09172670030، یا 09172670031 و یا ارسال ایمیل از طریق mashalnews@yahoo.com اقدام فرمایید.

توجه: درج نظریات و مطالب ارسالی، لزوما دیدگاه این پایگاه خبری نمی باشد و آمادگی خود را جهت درج توضیح یا جوابیه ادارات و شرکت های دولتی و خصوصی می باشیم.