



دیدگاه

نظام مشوق های نیروژ عامل کلیدی توسعه حمل و نقل برقی (با درس هایی برای ایران)		شماره: ۱۰۵۲
تهیه و تنظیم: الناز میاندوآبی		تاریخ: ۱۴۰۲/۱۰/۱۲
توضیح اجمالی نیروژ به عنوان یکی از موفق ترین کشورهای جهان در زمینه بهره گیری از حمل و نقل برقی، از سال ۱۹۹۰ سازوکار مالیات دی اکسید کربن را اجرایی نمود و بر راهبرد استفاده از خودروهای برقی متمرکز شد. بر اساس هدفگذاری صورت گرفته تا سال ۲۰۲۵ باید ۱۰۰ درصد خودروهای مسافری و اتوبوس های به فروش رفته در بازار این کشور از نوع برقی باشند (که با توجه به سهم ۸۰ درصدی این خودروها از فروش این بازار در سال ۲۰۲۲، این هدف قابل دستیابی است). ضمن اینکه در همان سال، سهم خودروهای برقی و هیبریدی از ناوگان این کشور به ترتیب به حدود ۲۱ و ۷ درصد رسید. یکی از عوامل کلیدی موفقیت نیروژ در دستیابی به چنین جایگاهی، وجود نظام جامعی از مشوق هایست که برخی از آنها از دهه ۱۹۹۰ تعریف شدند که با توجه به سرعت دستیابی به اهداف، میزان حمایت ها به تدریج کاهش یافته و حتی در برخی موارد حذف شده است (جدول ۱). جدول ۱- مروری بر مشوق های حمل و نقل برقی در نیروژ از سال ۱۹۹۰ تاکنون		
نوع مشوق	عنوان مشوق	ویژگی های کلیدی
معافیت یا تخفیف مالیاتی خودرو	معافیت یا تخفیف مالیات خرید / واردات خودرو	مالیات واردات یا خرید خودرو بسته به میزان آلاینده گی آن ممکن است تا ۱۰,۰۰۰ یورو یا بیشتر برسد. ۱۹۹۰-۲۰۲۲: خودروهای برقی از این مالیات به طور کامل معاف بودند (اجرای آزمایشی تا ۱۹۹۶). از ۲۰۲۳: بسته به وزن خودروهای برقی جدید، مقداری مالیات اخذ می شود.
	تخفیف در عوارض سالانه خودرو	۲۰۲۱-۱۹۹۶: خودروهای برقی از عوارض سالانه معاف بودند و در سال ۲۰۲۱ عوارض کمی اخذ می شد. از ۲۰۲۲: لغو تخفیف در عوارض
	معافیت از مالیات بر ارزش افزوده برای خرید یا اجاره خودرو	۲۰۲۲-۲۰۰۱: تمامی خودروهای برقی از این مالیات (برابر ۲۵ درصد) معاف بودند. از ۲۰۲۳: فقط برای ۵۰۰ هزار کرون از قیمت خودروهای برقی اخذ می شود.
	تخفیف در عوارض جاده ای	۲۰۱۷-۱۹۹۷: معافیت کامل از عوارض ۲۰۲۲-۲۰۱۸: اخذ حداکثر ۵۰ درصد از عوارض از ۲۰۲۳: اخذ حداکثر ۷۰ درصد از عوارض
	تخفیف مالیاتی برای خودروهای شرکتی	۲۰۰۸-۲۰۰۰: تخفیف مالیاتی ۲۵ درصدی ۲۰۰۹-۲۰۱۷: تخفیف مالیاتی ۵۰ درصدی ۲۰۱۸-۲۰۲۱: تخفیف مالیاتی ۴۰ درصدی از ۲۰۲۲: تخفیف مالیاتی ۲۰ درصدی
	تخفیف مالیات استفاده شخصی از خودروهای شرکتی	تا ۲۰۲۱: محاسبه بر مبنای ۷۰ درصد قیمت خودرو (در مقابل ۱۰۰ درصد برای خودروهای آلاینده) از ۲۰۲۳: لغو تخفیف مالیاتی
	تخفیف در کرایه حمل خودرو با کشتی های فری	۲۰۱۷-۲۰۰۹: عدم دریافت کرایه حمل خودروهای برقی با کشتی های حمل مسافر و خودرو از ۲۰۱۸: اخذ حداکثر ۵۰ درصد کرایه
امتیازات ویژه برای خودرو	استفاده رایگان یا همراه با تخفیف از پارکینگ های عمومی	۲۰۱۷-۱۹۹۹: امکان استفاده از پارکینگ ها به صورت رایگان ۲۰۱۸: حسب تصمیم شهرداری ها، پارکینگ ها می توانند رایگان یا همراه با تخفیف باشند.
	امکان تردد از خطوط ویژه اتوبوس و تاکسی	از ۲۰۰۵: امکان تردد از خطوط ویژه حتی به صورت تک سرنشین از ۲۰۱۵: امکان تردد از خطوط ویژه فقط در صورت همراه داشتن مسافر
	تخصیص پلاک های ویژه	خودروهای برقی شماره پلاک های متفاوتی با پسوند EL یا EK دارند تا به آسانی شناسایی شوند.
	کاهش هزینه های ایجاد ایستگاه های شارژ	پرداخت به تعاونی های مسکن برای پوشش تا ۲۰ یا ۵۰ درصدی هزینه های ایجاد ایستگاه های شارژ خانگی تا سقف مشخص شده (در شهرهای مختلف متفاوت است) پوشش تا ۸۰ درصد هزینه های ایجاد ایستگاه های شارژ وسایل نقلیه سنگین برقی

دیدگاه

نکات کلیدی:

الف) سیاست های نروژ برای توسعه حمل و نقل برقی که در طول سه دهه گذشته به صورت مستمر و نظام مند اجرا و بازنگری شده، با ایجاد انگیزه های اقتصادی به تدریج منجر به گسترش فرهنگ استفاده از خودروهای برقی شده است. این سیاست ها به طور کلی بر سه محور زیر استوار هستند:

۱. رویکرد ترکیبی برای کاهش شکاف هزینه ای خودروهای برقی با خودروهای آلاینده:
 - در نروژ برخلاف بسیاری از کشورها، یارانه برای خرید خودروهای برقی پرداخت نمی شود. اما در عوض مالیات نسبتا سنگینی برای خرید یا واردات خودروهای آلاینده اخذ می شود، که خودروهای برقی تقریبا از آن معاف هستند.
 - علاوه بر این، خودروهای برقی مشمول معافیت یا تخفیف های قابل توجه برای عوارض سالانه خودرو، مالیات بر ارزش افزوده خرید یا اجاره خودرو، عوارض جاده ای و مالیات مختص خودروهای شرکتی بوده اند که البته برخی از آنها به مرور زمان کاهش یافته اند.
 - در واقع سعی بر این بوده که ضمن کاهش هزینه های فوق برای خودروهای برقی، سطح کلی مالیات ها و عوارض همچنان برای خودروهای آلاینده بالا نگهداشته شود. به عقیده متخصصین، همین رویکرد عامل اصلی در افزایش ناوگان حمل و نقل برقی نروژ بوده است.
۲. اعطای امتیازاتی برای افزایش جذابیت استفاده از خودروهای برقی: این موارد شامل استفاده رایگان یا با تخفیف از پارکینگ های عمومی، اجازه تردد از خطوط ویژه اتوبوس و تاکسی در صورت همراه داشتن مسافر، تخصیص پلاک های ویژه و تخفیف در کرایه حمل خودرو با کشتی های فری می شوند.
۳. اعطای مشوق ها برای گسترش شبکه ایستگاه های شارژ: این مشوق ها عمدتا معطوف به حمایت از گسترش ایستگاه های شارژ خانگی است.

ب) بر اساس بررسی تجربیات کشور نروژ، نکات زیر در مسیر حرکت ایران به سوی حمل و نقل برقی قابل بیان است:

۱. توسعه حمل و نقل برقی نیازمند یک نظام مشوق های منسجم است که اجرای آن فارغ از تغییرات مدیریتی دولت ها استمرار داشته باشد. گو اینکه در صورت موفقیت سیاست ها، به مرور زمان مشوق ها قابل تعدیل یا حذف خواهند بود. البته با توجه به سرعت تحولات فناورانه، قطعاً دستیابی به حمل و نقل برقی فراگیر در ایران در زمانی بسیار کوتاه تر از سه دهه (تجربه نروژ) قابل تصور است.
۲. به منظور به حداقل رساندن شکاف هزینه ای بین خودروهای برقی و خودروهای آلاینده، لازم است به موازات تعریف مشوق ها برای خودروهای برقی، هزینه های مالکیت خودروهای آلاینده (در وهله اول خودروهای با آلاینده گی بالا) نیز افزایش یابد.
۳. با توجه به تجربه نروژ در اجرای آزمایشی برخی مشوق ها در سال های آغازین پیش از پیاده سازی کامل آنها، پیشنهاد می شود مشوق ها در ایران نیز ابتدا به صورت محدود و آزمایشی تعریف شده و پس از اطمینان از اثربخشی آنها، به طور کامل اجرا شوند.