



الحزب الديمقراطي الاجتماعي الأردني

معاً نستطيع

ورقة رأي حول

قرار الحكومة تعديل التعرفة الجمركية والضريبة
الخاصة على المركبات في الأردن

الإصدار الأول
July - 2025



المحتويات

1	رأي الحزب
2	الخلاصة التنفيذية.
3	المقدمة.
4	مبررات الحكومة للقرار.
5	مضمون القرار الحكومي الجديد.
6	أثر القرار الحكومي حسب فئة السيّارة.
7	تطور أعداد المركبات في الأردن.
9	الأثر المالي على إيرادات الحكومة.
10	أثر القرار على المواطنين.
12	أثر القرار على تجار السيارات.
14	الأبعاد البيئية للقرار.
15	التوصيات.





انطلاقاً من مسؤولياته الوطنية والتزامه بمبادئ العدالة الاجتماعية، تابع الحزب الديمقراطي الاجتماعي الأردني قرار الحكومة المتعلق بتعديل التعرفة الجمركية والضريبة الخاصة على المركبات، بوصفه قراراً يمسّ أحد المفاصل الحيوية في الاقتصاد الوطني، وينعكس بشكل مباشر على حياة المواطنين.

إن قطاع المركبات في الأردن لا يُعد ترفاً استهلاكياً، بل مكوناً أساسياً من مكونات الحياة الحضرية وشبه الحضرية، يرتبط بمستوى المعيشة، واتجاهات الاستهلاك، والسياسات الضريبية، والبنية التحتية للنقل، ما يجعل من أي تعديل في منظومته مسألة تتجاوز الحسابات المالية إلى أبعاد اجتماعية وبيئية عميقة.

وفي هذا السياق، يُصدر الحزب هذه الورقة انطلاقاً من موقعه كحزب مسؤول يسعى لتعزيز قيم المواطنة الفاعلة، وتكافؤ الفرص، وسيادة القانون، وهي الركائز التي ينبغي أن تحكم كل سياسة عامة للوصول إلى العدالة الاجتماعية، بما في ذلك السياسات الجمركية والضريبية. ويُظهر القرار الأخير افتقاراً لإطار فلسفي ضريبي متكامل يحكم العلاقة بين البيئة والعدالة الاجتماعية، ويكرّس نمطاً من السياسات القطاعية غير المترابطة التي تفكك مفهوم الإصلاح بدل أن تجسّده.

لقد مثّل القرار الحكومي الصادر في حزيران 2025، والمتعلق بإعادة هيكلة الرسوم والضرائب على المركبات المستوردة، لحظة محورية في العلاقة بين الدولة والمواطن، إذ أعلنت الحكومة أنه يندرج ضمن مسعى لتحقيق "هيكلية عادلة وشفافة" للمنظومة الجمركية.

وبينما يُثمن الحزب الديمقراطي الاجتماعي أي خطوة تستهدف تحفيز السوق وإصلاح البنية الضريبية، إلا أنه يرى في هذا القرار نموذجاً ناقصاً للإصلاح، يعاني من اختلالات تمس جوهر العدالة الاجتماعية.



ورقة رأي وعليه، يدعو الحزب إلى مراجعة القرار وتصحيحه ضمن رؤية تُعيد الاعتبار للفئات العاملة والمتوسطة، وتضمن التوزيع العادل للأعباء والمنافع، بما يكفل لجميع المواطنين الحق في التنقل الكريم، ويعزز المساواة الاقتصادية، ويكرّس الثقة بمؤسسات الدولة عبر سياسات منسجمة مع روح المواطنة، وتكافؤ الفرص، وسيادة القانون.

الخلاصة التنفيذية

شكّل قرار الحكومة الأردنية بشأن تعديل التعرفة الجمركية والضريبة الخاصة على المركبات، تحولاً مهماً في هيكل السوق، وفتح باباً واسعاً للنقاش العام؛ فعلى الرغم من أن القرار تضمن تخفيضات معتبرة على الرسوم الجمركية لبعض أنواع السيارات، خاصة البنزين والهايبرد، مما ساهم في تقليص الكلفة على المواطنين من الفئات المتوسطة والعامة، إلا أن تداعياته لم تكن موزعة بعدالة على مختلف فئات المركبات أو شرائح المجتمع.

إيجابياً، مكّن القرار العديد من المستهلكين من إعادة النظر في اقتناء سيارات جديدة، بعد سنوات من الجمود في السوق، وساعد على تحسين القدرة الشرائية لاقتناء السيارات التقليدية، ما قد يُحفز تجديد الأسطول القائم، وتقليل الاعتماد على المركبات القديمة ذات الانبعاثات المرتفعة. كما شكّل انفراجة جزئية في سوق تجارة السيارات، وفتح آفاقاً أمام وكلاء المركبات المعتمدين لاستعادة جزء من الطلب المحلي.

لكن من ناحية أخرى، حمل القرار في طياته تراجعاً بيئية واجتماعية واضحة، فقد تم تثبيت الضريبة الخاصة على السيارات الكهربائية عند مستوى 27%، مما جعل السيارات الكهربائية منخفضة الكلفة أكثر صعوبة في التملك، خاصة للفئات الباحثة عن حلول اقتصادية ومستدامة. كما تم تقييد الاستيراد بمواصفات معينة ومصادر منشأ محددة، مما قلّص من



ورقة رأي
الخيارات المتاحة، ورفع أسعار سيارات كانت تُعدّ متاحة للأردنيين ذوي الدخل المحدود، لا سيما تلك القادمة من الصين.

وقد أبدى العديد من التجار والمواطنين استياءهم من غياب الحوافز البيئية الحقيقية، وتوجيه القرار بطريقة غير مباشرة لخدمة الفئات الأكثر قدرة على دفع ثمن سيارات باهظة الثمن. كما أن غياب برامج تمويلية ميسرة، أو نظام دعم للمركبات المستدامة، أضعف من أثر القرار الإيجابي المحتمل، بل وهدد بزيادة الاعتماد على السيارات التقليدية، وهو ما يتعارض مع التزامات الأردن في خفض الانبعاثات الكربونية.

في ضوء ما سبق، يُظهر القرار جانباً من النوايا الإصلاحية، لكنه يعاني من اختلال في التوازن بين العدالة الضريبية، والعدالة البيئية، والعدالة الاجتماعية، ما يجعل من الضروري إعادة تقييمه، ومرافقته بإجراءات تصحيحية أكثر عدالة وشمولاً، تضمن استفادة جميع الشرائح، وتدفع باتجاه منظومة نقل أكثر كفاءة واستدامة.

يوصي التقرير باتخاذ إجراءات تكميلية لتخفيف أثر القرار، تشمل توسيع الاستيراد ليشمل المركبات الصينية والكورية، وتوفير تمويل ميسر للسيارات المستدامة، وتوسيع بنية الشحن الكهربائي، مع تطبيق القرار تدريجياً لضمان عدالة أكبر ومرونة في التكيف.

المقدمة

يمثّل قطاع المركبات في الأردن أحد أهم المفاصل الاقتصادية والاجتماعية التي ترتبط بشكل مباشر بمستوى معيشة المواطن، واتجاهات الاستهلاك، والسياسات الضريبية، والبنية التحتية للنقل؛ فالسيارة، بوصفها وسيلة تنقل أساسية، تجاوزت مفهوم "السلعة الترفية" لتصبح عنصراً ضرورياً ضمن أنماط الحياة الحضرية وشبه الحضرية. غير أن اقتناء السيارة في الأردن ظلّ على مدى سنوات طويلة محكوماً بتكاليف مرتفعة تفرضها منظومة جمركية وضريبية معقدة ومتراكبة، شكلت عبئاً حقيقياً على دخل الأسر



ورقة رأي
الأردنية، وساهمت في تشويه أداء السوق وتشجيع الاستيراد من خارج القنوات الرسمية، وزيادة معدل الاحتفاظ بالمركبة لأكثر من عقد من الزمن.

في هذا السياق، شكّل القرار الحكومي الصادر في حزيران 2025 نقطة تحوّل لافتة، حيث أعلنت الحكومة عن تعديل جوهري في بنية الضرائب والرسوم المفروضة على المركبات المستوردة، مستهدفة ما وصفته بـ"إعادة هيكلة عادلة وشفافة" للمنظومة الجمركية على السيارات.

تهدف هذه الورقة إلى تحليل هذا القرار من مختلف أبعاده المالية والاجتماعية والبيئية، واستجلاء أثره على المواطنين والقطاع التجاري والمالية العامة، بالاستناد إلى مؤشرات محلية ومقارنات دولية، مع اقتراح توصيات واقعية تراعي السياق الأردني.

مبررات الحكومة للقرار

قدّمت الحكومة الأردنية حزمة من التفسيرات الاقتصادية والإدارية التي شكّلت، من وجهة نظرها، مبررات منطقية للقيام بهذا التعديل. أولى هذه المبررات تمثّلت في السعي إلى تعزيز العدالة الضريبية، عبر إزالة التفاوت الكبير في المعاملة الضريبية بين فئات المركبات، لا سيما ما كان سائداً من نظام الشرائح المتعددة في السيارات الكهربائية، والذي خلق تشوّهات حادة أثّرت سلباً على قرارات الشراء. كما أشارت الحكومة إلى ضرورة تحفيز السوق، الذي شهد في السنوات الأخيرة تراجعاً في حجم التداول، سواء في سوق المركبات الجديدة أو المستعملة، لأسباب ترتبط بارتفاع الكلفة، وضعف الثقة باستقرار السياسة الضريبية.

إلى جانب ذلك، أتى القرار استجابة لدعوات تجار السيارات والمستوردين الذين اشتكوا مراراً من تعقيدات احتساب الضريبة الخاصة والجمرك، ومحدودية الشفافية في تحديد القيمة الجمركية، الأمر الذي خلق بيئة ضبابية في تسعير السيارات وزيادة مخاطر التجارة. أخيراً، روّجت الحكومة للقرار باعتباره جزءاً من سياسات النقل المستدام، حيث تم الحفاظ على



ورقة رأي
ضريبة خاصة منخفضة نسبياً للسيارات الكهربائية، بما يتواءم - حسب
تعبيرها - مع أهداف البيئة وخفض الانبعاثات.

مضمون القرار الحكومي الجديد

شمل القرار تخفيضاً واسعاً في نسب الضريبة الخاصة المفروضة على أنواع مختلفة من المركبات، وتوحيداً لأسس احتساب القيمة الجمركية. فقد تم خفض الضريبة الخاصة على السيارات العاملة بالبنزين من 71% إلى 51%. بينما تم تخفيضها على السيارات الهجينة من 60% إلى 39%. أما السيارات الكهربائية، فقد تم تثبيت الضريبة



الخاصة عليها عند نسبة موحدة بلغت 27%. مقارنة بالنظام السابق الذي كان يفرض شرائح متدرجة تصل إلى 55%. كذلك شمل القرار تخفيضاً في ضريبة (السكوترات) والدراجات الكهربائية من 45% إلى 33%.

من الناحية الإجرائية، أُلغيت الأنظمة المعقدة السابقة التي كانت تقوم على شرائح متغيرة مرتبطة بالقيمة الجمركية أو سعة البطارية أو بلد المنشأ. وتم اعتماد طريقة موحدة لاحتساب الضرائب تستند إلى القيمة الجمركية، مما يعني أن جميع الضرائب (الجمرك + الخاصة + المبيعات) ستُحسب بناءً على قيمة واحدة واضحة. كما نص القرار على تنظيم عملية الاستيراد، من خلال تقييدها بدول ومنشأ محدد عبر وكلاء معتمدين. وهو ما أدى إلى حصر استيراد السيارات من بعض الأسواق التي كانت سابقاً تشكل منفذاً للمركبات الكهربائية منخفضة الكلفة، لا سيما السوق الصينية المفتوحة.

يجدر الذكر بأن هذا القرار أتى في أعقاب تعديل مثير للجدل أُقرّ في عام 2024، استهدف بشكل مباشر سيارات الكهرباء. ففي ذلك العام، قامت الحكومة



ورقة رأي
برفع الشرائح الضريبية الخاصة على السيارات الكهربائية إلى مستويات غير مسبوقة، حيث تم رفع الضريبة على السيارات التي تقل قيمتها عن 10 آلاف دينار إلى 20%. ورفعت إلى 40% على السيارات التي تتراوح قيمتها بين 10 آلاف و25 ألف دينار، فيما بلغت 55% للسيارات التي تفوق هذه القيمة. أدى ذلك إلى تراجع حاد في استيراد السيارات الكهربائية الصغيرة والمتوسطة، وأثر سلباً على الزخم الذي كان قد بدأ يتكوّن حول التحوّل نحو النقل الأخضر. كما انخفضت تنافسية السيارات الكهربائية مقارنة بالهجين والبنزين، وهو ما دفع العديد من التجار إلى وقف استيراد هذه الفئة. وبالتالي، فإن قرار 2025 يُعدّ بمثابة تصحيح جزئي للسياسات السابقة، لكنه لا يُعيد بالكامل الامتيازات التي كانت تُمنح للسيارات الكهربائية إلى ما قبل قرار عام 2024. هذا التوجه، وإن بدا في ظاهره أكثر توازناً بين فئات المركبات، إلا أنه ينطوي على تراجع ضمني في الحوافز البيئية، ويتعارض مع مبادئ الاستدامة التي يفترض أن تحكم السياسات الاقتصادية الحديثة. لاسيما في ضوء الالتزامات الوطنية بخفض الانبعاثات وتعزيز النقل الأخضر. وبالتالي، فإن تثبيت الضريبة عند 27% دون تمييز لصالح الفئات الكهربائية الأقل سعراً، يُفقد القرار أحد مرتكزاته البيئية، ويُضعف الحافز المالي لدى المستهلكين للانتقال من البنزين إلى الكهرباء، خاصة لدى ذوي الدخل المحدود.

أثر القرار الحكومي حسب فئة السيّارة

يعكس الجدول رقم (1) الأثر العام لقرار تعديل التعرفة الجمركية والضريبة الخاصة على أسعار السيارات في السوق الأردني، موزعة حسب نوع الوقود (بنزين، هايبرد، كهرباء) والفئة السعرية (منخفضة، متوسطة، مرتفعة)، دون الخوض في تفاصيل كل طراز على حدة. بصورة عامة، يتضح أن القرار أدى إلى انخفاضات ملحوظة في أسعار السيارات العاملة على البنزين والهايبرد. سواء



ورقة رأي
كانت جديدة أو مستعملة، حيث تراوحت نسبة الانخفاض ما بين 12% إلى 15%.
وهو ما يعكس توجه الحكومة لتخفيف الكلفة عن المستهلك وتشجيع
تجديد الأسطول القائم.

في المقابل، جاءت الانعكاسات محدودة أو سلبية على السيارات الكهربائية،
خاصة ذات الكلفة المنخفضة، حيث سُجّلت زيادات سعرية تصل إلى 8 %
نتيجة رفع نسبة الضريبة الخاصة لهذه الفئة بعد إلغاء الإعفاء السابق على
السيارات الكهربائية التي تقل قيمتها عن 10 آلاف دينار.

هذا التباين في الأثر يعكس أن القرار اتجه إلى تحفيز اقتناء المركبات
التقليدية والهايبرد على حساب السيارات الكهربائية الصغيرة، وهو ما
يُضعف الحافز البيئي الذي كان يُفترض أن يدعمه التوجه نحو النقل
المستدام.

وعليه، يُمكن القول إن القرار أحدث إعادة توزيع ضمنية في الحوافز أدت إلى
خفض الكلفة على الفئات الأكثر تداولاً (مثل البنزين والهايبرد المتوسطة)،
لكنه في المقابل، أضعف التوجه الاجتماعي نحو الكهرباء كخيار اقتصادي
وبيئي في الفئات المنخفضة، مما يستدعي مراجعة دقيقة لاستدامة هذه
السياسة من حيث العدالة الاجتماعية والأثر البيئي.

الجدول رقم (1): الأثر الكلي لقرار تعديل التعرفة الجمركية على أسعار المركبات

في الأردن حسب نوع الوقود والفئة السعرية (2025)

السيارة	جديد/مستعمل	نوع الوقود	الفئة السعرية	السعر قبل القرار (د.أ)	السعر بعد القرار (د.أ)	مقدار التغير (د.أ)	نسبة التغير %
Kia Picanto	جديد	بنزين	منخفضة	14,000	12,200	-1,800	-12.9%
Kia Picanto	مستعمل	بنزين	منخفضة	11,000	9,600	-1,400	-12.7%
Mazda 3	جديد	بنزين	متوسطة	26,000	22,800	-3,200	-12.3%
Mazda 3	مستعمل	بنزين	متوسطة	18,000	15,700	-2,300	-12.8%
Toyota Land Cruiser	جديد	بنزين	مرتفعة	96,000	84,500	-11,500	-12.0%
Toyota Land Cruiser	مستعمل	بنزين	مرتفعة	65,000	57,000	-8,000	-12.3%



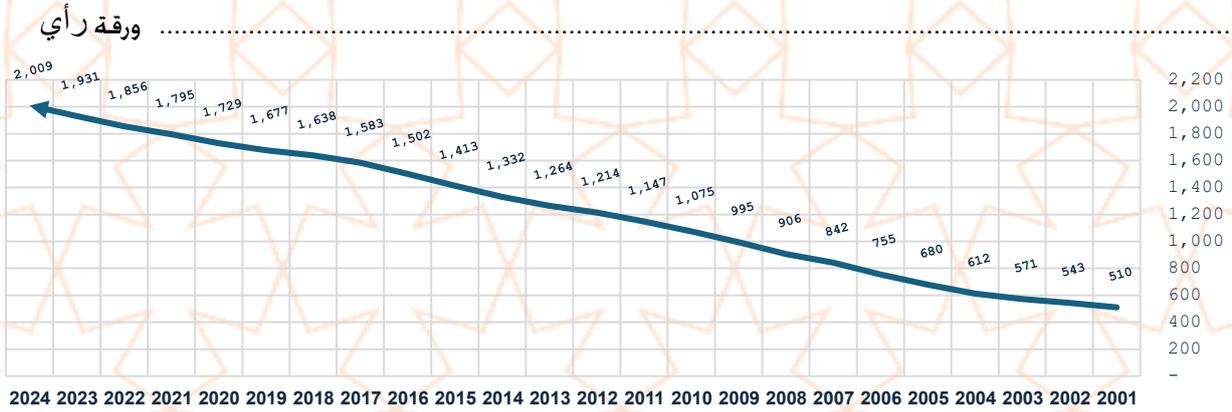
ورقة رأي

-13.3%	-2,800	18,200	21,000	منخفضة	هايبرد	جديد	Toyota Yaris Hybrid
-14.2%	-2,200	13,300	15,500	منخفضة	هايبرد	مستعمل	Toyota Yaris Hybrid
-15.2%	-4,400	24,600	29,000	متوسطة	هايبرد	جديد	Toyota Corolla Hybrid
-14.3%	-3,000	18,000	21,000	متوسطة	هايبرد	مستعمل	Toyota Corolla Hybrid
-14.5%	-6,800	40,200	47,000	مرتفعة	هايبرد	جديد	Toyota RAV4 Hybrid
-14.8%	-5,200	29,800	35,000	مرتفعة	هايبرد	مستعمل	Toyota RAV4 Hybrid
7.6%	+1,300	18,300	17,000	منخفضة	كهرباء	جديد	BYD Seagull EV
8.1%	+1,100	14,600	13,500	منخفضة	كهرباء	مستعمل	BYD Seagull EV
-8.0%	-2,000	23,000	25,000	متوسطة	كهرباء	جديد	BYD Dolphin EV
-8.0%	-1,600	18,400	20,000	متوسطة	كهرباء	مستعمل	BYD Dolphin EV
-7.1%	-3,200	41,800	45,000	مرتفعة	كهرباء	جديد	BYD Seal EV
-7.4%	-2,500	31,500	34,000	مرتفعة	كهرباء	مستعمل	BYD Seal EV

تطور أعداد المركبات في الأردن

تُظهر البيانات الرسمية، كما هو موضح في الشكل رقم (1)، أن عدد المركبات المسجلة في الأردن ارتفع من نحو 510 ألف مركبة عام 2001 إلى قرابة 2 مليون مركبة في عام 2024، بمعدل نمو سنوي يقارب 6.5%. وهو ما يزيد عن ضعف المتوسط العالمي البالغ 2%. هذا التوسع المتسارع في امتلاك المركبات، بالتزامن مع تركيز حوالي 92% من السكان في إقليمي الوسط والشمال، يعكس ضغطاً متزايداً على البنية التحتية التي لم تعد قادرة على استيعاب هذا النمو. ويأتي القرار الأخير بتعديل التعرفة الجمركية ضمن هذا السياق المتشابك، ما يستدعي قراءة أثره ليس فقط على الأسعار، بل أيضاً على وتيرة نمو المركبات مستقبلاً، وعلى التوازن المطلوب بين السياسات الضريبية، والعدالة المكانية، وكفاءة النقل الحضري.

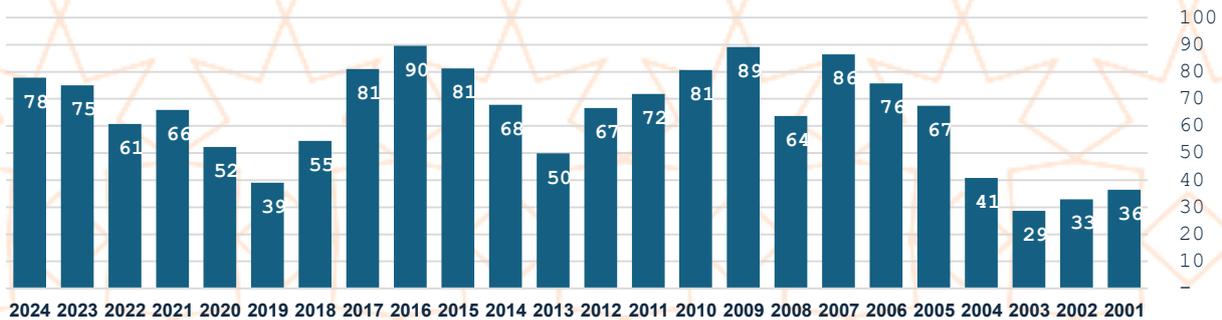
الشكل رقم (1): عدد المركبات المسجلة في المملكة (ألف)



المصدر: مديرية الأمن العام، "التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن"، إصدارات أعوام مختلفة

ويأتي القرار الأخير المتعلق بتعديل التعرفة الجمركية في هذا السياق. حيث من المتوقع أن يُعيد تشكيل ديناميكيات السوق. إذ من المرجح أن يؤدي انخفاض الرسوم على بعض فئات البنزين والهايبرد إلى ارتفاع وتيرة التسجيلات الجديدة. لا سيما في الفئات المتوسطة. في حين قد يُسهم رفع العبء عن السيارات الكهربائية المتوسطة والمرتفعة في الحفاظ على نمو معتدل لها. أما الزيادة الضريبية غير المباشرة على السيارات الكهربائية الصغيرة. فقد تُبطئ وتيرة تسجيلها وتؤثر على المؤشرات البيئية المستهدفة. خاصة وأن هذه الفئة شكّلت خياراً مفضلاً للشرائح ذات الدخل المحدود في السنوات الماضية.

الشكل رقم (2): التغير في اعدد المركبات المسجلة في المملكة (ألف)



المصدر: مديرية الأمن العام، "التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن"، إصدارات أعوام مختلفة

الأثر المالي على إيرادات الحكومة

يمثل قطاع المركبات مصدراً مهماً للإيرادات العامة في الأردن؛ إذ تعتمد الخزينة منذ سنوات على الرسوم الجمركية والضرائب الخاصة والمبيعات



ورقة رأي
المفروضة على السيارات كأحد مصادر التمويل غير المباشر. وتشير بيانات غير رسمية إلى أن الضرائب على السيارات كانت تُدرّ على الحكومة أكثر من 300 مليون دينار سنوياً في سنوات الذروة. خاصة في ظل ارتفاع نسب الضريبة الخاصة، فضلاً عن الرسوم الإضافية المرتبطة بنقل الملكية والترخيص والوزن.

غير أن الحكومة، عبر قرارها الأخير، اتخذت منحىً مغايراً يقوم على تقليل نسبة الجباية المباشرة من المركبة الواحدة، مقابل توسيع القاعدة الضريبية من خلال تنشيط السوق. ويُفهم من ذلك أن الحكومة تراهن على ارتفاع حجم السيارات المستوردة بعد خفض الكلفة، لتعويض التراجع في العائد الفردي من كل سيارة. فعلى سبيل المثال، خفض الضريبة الخاصة على سيارة بنزين متوسطة يكلف الخزينة نحو 3,000 دينار في المتوسط، لكنه قد يُعوض بزيادة عدد السيارات المباعة بنسبة 30%، ما يعيد التوازن للوعاء الضريبي العام. إلا أن هذه المعادلة محفوفة بالمخاطر، إذ أن أي تباطؤ في الاستجابة السوقية، أو استمرار ضعف القدرة الشرائية، قد يؤدي إلى فجوة في الإيرادات يصعب تعويضها. كما أن حصر الاستيراد من دول معينة، وما قد يتبعه من ارتفاع أسعار الوكلاء أو ضعف التنافسية، قد يُبطئ من ديناميكية التعويض المتوقعة.

أثر القرار على المواطنين

على الرغم من أن القرار الحكومي بشأن تعديل التعرفة الجمركية والضريبية قدّم تخفيضات على بعض أنواع المركبات، إلا أن انعكاساته الاجتماعية والطبقية كانت محل تساؤل وانتقاد، لا سيما من فئات الطبقة الوسطى والصاعدة التي باتت تتجه تدريجياً نحو امتلاك سيارات كهربائية صغيرة ومنخفضة الكلفة. فهذه الفئة، التي تمثل العمود الفقري للاقتصاد الأردني، وجدت نفسها خارج نطاق الاستفادة الحقيقية من القرار، إذ شمل الرفع الضريبي سيارات الكهرباء ذات الكلفة المنخفضة المستوردة من أسواق مثل الصين، والتي كانت تُعد ملاذاً اقتصادياً وبيئياً لكثير من الأسر.



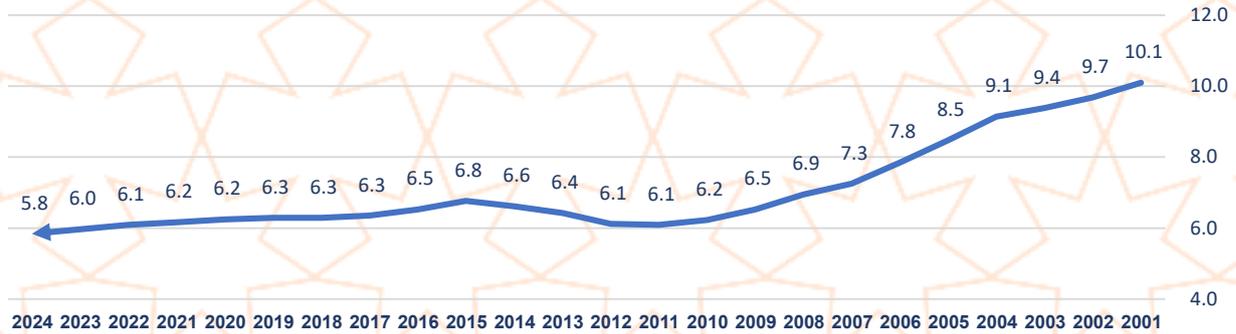
ورقة رأي وفي المقابل. فإن المستفيد الأكبر من القرار بحسب العديد من المواطنين والمراقبين. كانت الشرائح ذات الدخل المرتفع. والتي تملك القدرة على اقتناء مركبات كبيرة أو فاخرة تعمل بالبنزين أو الهايبرد. حيث بلغت قيمة التخفيضات الممنوحة لها آلاف الدنانير. ما جعل القرار يبدو موجهاً ضمناً لخدمة الطبقة الأعلى اقتصادياً. لا الطبقة العاملة أو الباحثة عن البدائل البيئية الرخيصة. وهذا يتعارض مع فلسفة العدالة الاجتماعية. ويثير تساؤلات حول مدى توجيه الدعم الضريبي إلى الفئات الأكثر حاجة.

يعرض الشكل رقم (3) تطور عدد المواطنين لكل مركبة في الأردن. وهو مؤشر يعكس بشكل غير مباشر معدل امتلاك السيارات في المملكة. ويلاحظ من الشكل أن النسبة انخفضت تدريجياً من حوالي 10.1 مواطن لكل مركبة في عام 2001 إلى نحو 5.8 مواطن لكل مركبة في عام 2024. ما يدل على تحسن مطّرد في القدرة العامة على امتلاك المركبات خلال العقدين الماضيين. ورغم هذا التحسن الظاهري، إلا أن القرار الحكومي الأخير المتعلق بتعديل الرسوم الجمركية والضريبية، لا يُترجم بالضرورة إلى تعزيز هذا التوجه. بل قد يؤدي إلى إبطائه أو حتى انعكاسه بالنسبة لبعض الفئات، لا سيما الطبقة الوسطى والشرائح المحدودة الدخل. إذ إن رفع الكلفة على سيارات الكهرباء منخفضة السعر - التي تُعد خياراً مناسباً اقتصادياً وبيئياً - من شأنه أن يضعف من فرص المواطنين في تملك سيارات تتماشى مع توجهات الاستدامة وكفاءة الوقود. وبذلك، فإن استمرار انخفاض هذا المؤشر (عدد المواطنين لكل مركبة) يبقى مرهوناً بسياسات حكومية متوازنة تأخذ بعين الاعتبار العدالة الضريبية، والتمويل الميسر، وتنوع خيارات السوق، لا سيما في فئات السيارات الكهربائية والاقتصادية التي تلبي تطلعات الطبقة الوسطى وتُسهم في التوجه البيئي المستدام.



ورقة رأي

الشكل رقم (3) عدد المواطنين لكل مركبة في الأردن



المصدر: مديرية الأمن العام. "التقرير السنوي للحوادث المرورية في الأردن". إصدارات أعوام مختلفة، وبيانات دائرة الإحصاءات.

ومن جانب آخر في ضوء القرار، ستشهد القدرة على تحمّل كلفة اقتناء المركبات في الأردن تحسناً ملحوظاً لدى الفئات التقليدية من السيارات، لا سيما البنزين والهايبرد؛ فقد تراجعت المدة الزمنية اللازمة لشراء سيارة بنزين منخفضة الكلفة مثل "كيا بيكانتو" من 121 أسبوعاً إلى 106 أسابيع (حسب معيار القدرة على تحمّل كلفة السيارة)، فيما انخفضت مدة اقتناء سيارة هايبرد متوسطة مثل "تويوتا كورولا" من 191 إلى 163 أسبوعاً. هذه التغييرات من شأنها تعزيز فرص امتلاك المركبة لدى الطبقة الوسطى، وتحفيز حركة السوق على المدى القصير.

في المقابل، لم تنعكس التعديلات بشكل إيجابي على السيارات الكهربائية منخفضة التكلفة، التي شهدت ارتفاعاً في أسعارها بعد القرار، ما أدى إلى زيادة عدد الأسابيع اللازمة لاقتنائها. أما السيارات الكهربائية المتوسطة والمرتفعة الثمن؛ فرغم انخفاض أسعارها نسبياً، إلا أن الفجوة بينها وبين متوسط الدخل ما تزال واسعة، ما يقوّض الحافز البيئي والاقتصادي لاقتناء هذا النوع من المركبات. وهذا يشير إلى اختلال في العدالة الضريبية الموجهة نحو النقل المستدام.

أما من حيث تأثير القرار على سلوك المستهلك ودورة حياة المركبة، فمن المتوقع أن يُحفّز التخفيض الضريبي على البنزين والهايبرد إلى تقليص مدة



ورقة رأي
الاحتفاظ بالمركبة التي تتراوح حالياً بين 10 إلى 13 سنة. كما قد يساهم القرار في تقليل نسبة المركبات الراكدة (Idle Rate) والتي تشكل قرابة 20% من الأسطول المسجل.

أثر القرار على تجار السيارات

شكل القرار الحكومي الأخير بشأن تعديل التعرفة الجمركية والضريبة الخاصة على السيارات محطة تحوّل مهمة في بنية سوق تجارة المركبات في الأردن، وفتح المجال أمام إعادة تموضع للفاعلين الرئيسيين فيه، إلا أنه - في الوقت ذاته - أثار جدلاً واسعاً داخل أوساط التجار والمستوردين. فمن جهة، رحّب عدد من تجار السيارات بالتعديلات التي خفّضت الرسوم الجمركية على العديد من فئات البنزين والهايبرد، واعتبروها فرصة ثمينة لتحفيز الطلب، وتحرك السوق من حالة الركود التي عانى منها في السنوات الأخيرة، خصوصاً بعد التراجع الحاد في المبيعات خلال جائحة كورونا، وتباطؤ التمويل البنكي، وارتفاع معدلات التضخم. وقد رأى هؤلاء أن القرار يُعيد بعضاً من الثقة للمستهلك الأردني، ويُعيد التوازن إلى كلفة الاقتناء، خصوصاً في الفئات المتوسطة.

لكن على الجانب الآخر، أبدى العديد من التجار الأفراد والمتخصصين في الاستيراد المباشر استياءهم البالغ من بنود أخرى في القرار، خاصة البند المتعلق بتقييد الدول المسموح بالاستيراد منها، وحصراً بعدد محدود من المنشآت، خاصة في ما يتعلق بالسيارات الكهربائية. هذا التقييد، وفقاً لوجهة نظرهم، أدى إلى إقصاء فعلي للسيارات القادمة من أسواق مثل الصين وكوريا، والتي كانت تشكل العمود الفقري لفئة السيارات الكهربائية منخفضة الكلفة، التي لاقت رواجاً في السوق الأردني بسبب توافرها بأسعار مناسبة وخيارات متنوعة. وبحسب التجار، فإن بعض طرازات السيارات الصينية والكورية ذات المواصفات الخاصة لم تُعد تنطبق عليها شروط القرار، ما أدى إلى تقلص المعروض، وزيادة الأسعار، وفقدان المرونة التي اعتادها السوق.



ورقة رأي
ويُضاف إلى ذلك، أن فئة ليست بالقليلة من التجار اعتبرت أن القرار أحدث انتصاراً ضمنيّاً لوكلاء السيارات الحصريين، على حساب التجار المستقلين، الذين يعتمدون على الاستيراد غير المرتبط بوكالات أو عقود حصرية. كما عبّر بعضهم عن قلقهم من أن تخفيض الرسوم الجمركية لم يرافقه تحسين حقيقي في بيئة التمويل، إذ لا يزال الحصول على قروض السيارات، لا سيما الكهربائية، يواجه تعقيدات سعر الفائدة المرتفع، وغياب نظام وطني شامل للقروض الخضراء أو التمويل الميسر. الأمر الذي يُضعف أثر القرار ويحد من انتشاره في أوساط الطبقة المتوسطة.

وما زاد من حدة الانتقادات أن القرار تضمّن - بشكل غير مباشر - رفعاً فعليّاً على الرسوم المفروضة على السيارات الكهربائية منخفضة الكلفة (أقل من 10,000 دينار)، عبر إلغاء الإعفاء السابق وفرض نسبة ضريبية موحّدة، ما اعتُبر نكسة لجهود التحول نحو النقل المستدام، وضربة للفئات ذات الدخل المحدود التي كانت ترى في هذه المركبات خياراً اقتصادياً وبيئياً في آن واحد. بناءً عليه، فإن القرار على الرغم من إشاراته الإيجابية، ما يزال يثير جدلاً داخليّاً مشروعا في أوساط التجار، ويطرح تساؤلات حول مدى عدالة التطبيق، وتكافؤ الفرص بين الفاعلين الاقتصاديين، وواقعية الأثر المتوقع على المستهلك النهائي، خاصة في ظل القيود التمويلية والمواصفات الفنية المفروضة، التي قد تعيق استجابة السوق، وتُفوّض الهدف التنموي المفترض من هذه التعديلات.

الأبعاد البيئية للقرار

من المنظور البيئي، يُعد القرار الحكومي الأخير موضع نقاش واسع لما يحمله من تناقضات في الأثر البيئي. فمن ناحية، شكّل تثبيت الضريبة الخاصة على السيارات الكهربائية عند نسبة 27% تراجعاً واضحاً عن السياسة التحفيزية السابقة، التي كانت تتراوح بين 0% إلى 10% خلال ما قبل عام 2024. وعلى الرغم من أن النسبة الحالية أقل من ذروة عام 2024 التي وصلت إلى 55%، إلا أن التثبيت عند هذا المستوى لا يُعد محفزاً حقيقياً لاقتناء



ورقة رأي
المركبات الكهربائية، خاصةً للفئات ذات الدخل المحدود التي كانت تعتمد على السيارات الكهربائية المستعملة أو الجديدة منخفضة الكلفة، المستوردة من الأسواق النامية.

في المقابل، فإن تخفيض الرسوم على السيارات الهجينة وبعض سيارات البنزين قد يُفضي إلى تأثير بيئي إيجابي بشكل غير مباشر. عبر تشجيع المواطنين على إحلال مركباتهم القديمة بأخرى أكثر كفاءة في استهلاك الوقود، ما من شأنه تقليل متوسط عمر الأسطول العامل في الأردن، والذي يتجاوز في بعض الفئات 20 عاماً، وبالتالي خفض الانبعاثات الناتجة عن السيارات القديمة والمتهاكة.

ومع ذلك، فإن تحقيق نقلة نوعية نحو التحول البيئي الحقيقي في قطاع النقل لا يتوقف عند حدود الضرائب، بل يتطلب منظومة متكاملة من الحوافز والبنى التحتية. فاستمرار ضعف شبكة محطات شحن السيارات الكهربائية، وغياب دعم مباشر لاقتناء المركبات الخضراء (سواء عبر الإعفاءات الجمركية أو تسهيلات تمويلية ميسرة)، يحدّ بشكل كبير من الأثر الإيجابي المرجو. وإن لم تُستكمل هذه الخطوة بسياسات داعمة طويلة الأجل، فإن القرار قد يؤدي فعلياً إلى نتائج بيئية معاكسة، تتمثل في عودة الزخم إلى سيارات البنزين على حساب الكهرباء، وبالتالي تباطؤ مسار التحول نحو النقل المستدام في الأردن.

التوصيات

في ضوء التحديات التي رافقت تطبيق القرار الجمركي الأخير، تبرز الحاجة إلى مجموعة من الإجراءات التكميلية التي تخفف من حدّته على الفئات ذات الدخل المحدود، وتعزز العدالة في سوق المركبات. من أبرز هذه التوصيات :
إعادة النظر في قيود الاستيراد من الدول الآسيوية، وعلى رأسها الصين وكوريا، لما توفره من سيارات اقتصادية وكهربائية منخفضة الكلفة؛ وإطلاق برامج تمويل ميسرة لاقتناء المركبات المستدامة بدعم حكومي؛ إلى جانب



ورقة رأي
توسيع شبكة البنية التحتية لشحن السيارات الكهربائية؛ وتطبيق القرار
بشكل تدريجي مع فترة انتقالية لا تقل عن عام، تسمح للسوق بالتكيف
وتمنع الإرباك. هذه الإجراءات تُعد ضرورية لتحقيق التوازن بين الأهداف البيئية
والمالية والاجتماعية.