



الحزب الديمقراطي الاجتماعي الأردني

ورقة موقف حول

تحولات سوق المركبات الكهربائية في الأردن

الإصدار الأول
December - 2024



المحتويات

1	المقدمة.
2	خلفية قرار رفع الضرائب الخاصة على المركبات الكهربائية.
6	مبررات القرار الأخير المتخذ بتاريخ 12 سبتمبر
9	الاعتماد على الطاقة المتجددة والمستقبل
11	الخلاصة
11	التوصيات





تحولات سوق المركبات الكهربائية في الأردن

مقدمة

اتخذت حكومة الدكتور الخصاونة على نحو مفاجئ قرار تعديل الضريبة الخاصة على المركبات الكهربائية بتاريخ 12 أيلول/سبتمبر من العام الجاري 2024. وأربك القرار سوق المركبات الكهربائية بشكل كبير وعطل العمل بشكل شبه كامل في هذا السوق. وأثار القرار ردود فعل واسعة خاصة من قبل المستثمرين في هذا القطاع. الذين أعلنوا اضراباً عن العمل وسعوا الى التواصل مع كل الجهات الرسمية لمحاولة الغاء القرار. واستجابة لهذه المطالبات المتعددة والمستمرة والمستندة على مبررات قوية ابرزها توضيح الخسائر الناتجة عن القرار. أقرت حكومة الدكتور جعفر حسان تعديل القرار للمرة واحدة وحتى نهاية العام الحالي 2024. بحيث يتم تخفيض مقدار الضريبة المركبات بنسبة 50% لتصبح 20% بدلا من 40% على المركبات التي تتراوح قيمتها بين 10 ألف دينار و 25 ألف دينار. وهي الشريحة التي تمثل الغالبية العظمى من المركبات الكهربائية المستوردة. وجرى تخفيض الضريبة الخاصة على بقية السيارات بنفس النسبة.

وجاء هذا القرار أيضا على نحو مفاجئ واربك العمل لدى كل من دائرة الجمارك ودائرة الترخيص في ظل لجوء مستوردي السيارات لاتهام عملية ادخال المركبات المتواجدة في سوق الحرة والمقدرة بعدد 120 الف سيارة قبل نهاية العام للاستفادة من القرار حيث ستعود الضرائب الخاصة الى نسبها السابقة المحددة بموجب قرار حكومة الدكتور الخصاونة مع بداية العام المقبل 2025.

من الواضح جدا ان القرارين اعلاه يقدمان مثالا على آلية اتخاذ القرارات الاقتصادية في المملكة على نحو مريب للأسواق وليرث صورة واضحة عن عدم استقرار البيئة التشريعية في المملكة. وما لذلك من اثار سلبية على الاستثمار. وتعكس القرارات ايضا عدم وجود منهجية تخطيط بعيد المدى خاصة مع كل التعديلات السابقة لهذين القرارين على نسب الضرائب الخاصة على السيارات. فالأمر ليس بأثره فقط وانما بما يحمله من مضامين حول آلية تعاظم الحكومات مع الشأن الاقتصادي بشكل عام.



خلفية قرار رفع الضرائب الخاصة على المركبات الكهربائية

أقرت حكومة الدكتور بشر الخصاونة بتاريخ 12 سبتمبر من العام الجاري 2024 نظام رقم 2024/64 وهو تعديل على نظام الضريبة الخاصة رقم 80 لعام 2000. وقد شمل التعديل المادة (4) المتعلقة بالضرائب على منتجات التبغ والسجائر الإلكترونية. والمادة (5) الخاصة بالضرائب على المركبات الكهربائية والبنزين. استهدفت هذه التعديلات -وضمن ما ورد في المخرجات الرسمية للحكومة- معالجة الاختلالات في سوق المركبات من خلال تخفيض الضرائب على مركبات البنزين ورفعها تدريجيًا على المركبات الكهربائية ذات الشرائح الأعلى سعرًا، مع الإبقاء على ميزة ضريبية للمركبات الكهربائية مقارنة ببدائلها التقليدية. وبموجب هذه التعديلات تم اعتماد القيمة التخمينية للمركبات الكهربائية كأساس لتحديد مسبة الضريبة الخاصة، بدلاً من قدرة المحرك الكهربائي وفق الشرائح التالية:

1. 10% ضريبة خاصة على المركبات الكهربائية التي لا تتجاوز قيمتها 10 آلاف دينار.
2. 40% ضريبة على المركبات التي تتراوح قيمتها بين 10 آلاف و 25 آلاف دينار.
3. 55% ضريبة على المركبات التي تزيد قيمتها عن 25 ألف دينار.

وفي المحصلة، فإن الضريبة ارتفعت على الغالبية العظمى من المركبات للاستخدام الشخصي والواقعة ضمن الشريحة الثانية بنسبة 300%. وقد جاء هذا القرار قبل ثلاثة أيام من استقالة حكومة الدكتور بشر الخصاونة في 15 سبتمبر 2024، مما أثار تساؤلات حول مدى التزام هذه الحكومة بتعهداتها المتكررة بعدم رفع الضرائب بكافة أشكالها. يُشار في هذا الصدد إلى أن نظام الضريبة الخاصة رقم 80 لعام 2000 شهد 29 تعديلاً منذ صدوره في عام 2000، بمعدل 1.2 تعديل سنويًا، علماً أنه لم تكن جميع التعديلات مرتبطة بشاريح الضرائب على المركبات الكهربائية ومنتجات التبغ، وهذا من أهم المؤشرات التي تدل على واقع استقرار النظام التشريعي الخاص بالبيئة الاستثمارية في المملكة.



ورقة موقف وبعد قرابة الشهرين من صدور القرار قامت حكومة دولة الدكتور جعفر حسان بتاريخ 23 نوفمبر من العام 2024 بإصدار قرار لتخفيض نسب شرائح الضرائب الواردة في قرار حكومة الدكتور بشر الخصاونة الى النصف، وذلك لمرة واحدة فقط، وحتى نهاية العام 2024 مع التوضيح بعدم تجديد قرارها مسبقا. وبموجب هذا القرار ستصبح الضريبة 31 من كانون الأول على المركبات الكهربائية التي تزيد قيمتها الجمركية على 10 آلاف ولا تتجاوز 25 ألف دينار لتصبح 20% بدلا من 40%. والتي تزيد قيمتها الجمركية على 25 ألف دينار لتصبح 27.5% بدلا من 55%. فيما تبقى شريحة الضرائب التي وردت في تعديلات القانون للمركبات التي تقل قيمتها عن 10 ألف دينار كما هي دون أي تغيير.

فيما سيطبق تخفيض الضرائب الى النصف على المركبات المصممة كليا لتعمل على الكهرباء والمخزنة في البوندد وكذلك المخزنة في المناطق الحرة داخل المملكة قبل القرار ولنهية العام. أما بالنسبة للأشخاص الذين قاموا بالتخليص على مركباتهم التي تعمل كليا بالكهرباء منذ صدور النظام المعدل لنظام الضريبة الخاصة رقم (62) لسنة 2024م وحتى تاريخ صدور قرار حكومة دولة الدكتور جعفر حسان بتاريخ 2024/11/23، فسيتهم رد قيمة فارق الضريبة الخاصة التي تم استيفاؤها منهم سابقاً.

وأشارت حكومة الدكتور جعفر حسان ان هذا القرار يأتي في ضوء الدراسة والتقييم الذي أجرته الحكومة على مدى قرابة شهرين، ومتابعتها للملاحظات التي أوردتها المختصون والمعنيون وأصحاب الشأن حول قرار تعديل الضريبة الخاصة على الشرائح الأعلى سعرا المركبات الكهربائية. والذي تبين من خلاله ان غالبية الملاحظات تركزت على المركبات الموجودة في المنطقة الحرة والتي دخلت المملكة قبل نفاذ قرار تعديل القانون ولم يتم التخليص عليها. حيث تم استيرادها وتقدير قيمتها وفقا لنسب الضريبة السابقة قبل تعديل القانون. وهو ما حال دون استكمال العديد من المواطنين والمستوردين لإجراءات التخليص عليها.

وقد اكدت الحكومة بان قرار تخفيض الضرائب بنسبة النصف سيكون لمرة واحدة ولن تجديده لاحقا، حيث ستتم العودة بعد تاريخ 31/12/2024 للعمل بنسب الضريبة الخاصة



ورقة موقف
المقررة المركبات المصممة للعمل كليا على الكهرباء وفقا لأحكام النظام الصادر بعهد
حكومة الدكتور بشر الخصاونة (نظام رقم 2024/62)

ومن الأهمية بما كان الإشارة الى ان قرار تعديل قانون الضريبة الخاصة على المركبات جرى في حكومة الدكتور بشر الخصاونة جاء ضمن سلسلة من القرارات السابقة التي قيدت من استخدام المركبات الكهربائية ومن ضمنها إعادة النظر بأسعار الكهرباء على الشرائح المختلفة وتقييد الاستفادة من أنظمة الطاقة المتجددة للاستخدامات والمنزلية والتي تعكس في حجمها عدم وجود منهجية او استراتيجية بعيدة المدى في التعامل مع ملف الطاقة بشكل عام. ويعود امر اتخاذ قرارات عديدة وغير مدروسة بعناية في هذا الملف لعام 2011 مع توقف إمدادات الغاز المصري إلى الأردن بذلك التاريخ. والذي كان يُغطي حوالي 80% من احتياجات المملكة لتوليد الكهرباء. أدى ذلك إلى زيادة تكاليف توليد الكهرباء باستخدام الوقود الثقيل والديزل. وارتفاع مديونية شركة الكهرباء لتتجاوز 5 مليارات دولار. دفعت هذه الأزمة المملكة إلى إعادة التفكير في أمن الطاقة وتنويع مصادرها. بما في ذلك الاعتماد على الطاقة المتجددة. وقد أدرجت هذه التوجهات ضمن الاستراتيجية الشاملة لقطاع الطاقة 2020-2030، التي تهدف إلى رفع مساهمة الطاقة المتجددة في توليد الكهرباء من 21% في 2020 إلى 31% في 2030، وخفض الاعتماد على الغاز الطبيعي والمشتقات النفطية. الا ان هذه الاستراتيجية جاءت بأطر واهداف عامة. ولم يتم ترجمتها الى برامج عمل محددة زمنياً بسياسات وإجراءات واضحة عدى عن اتخاذ بعض الإجراءات التي لا تنطبق بشكل مباشر مع هذه الاستراتيجية.

وفي عام 2015، قامت حكومة الدكتور عبد الله النسور بإعفاء المركبات الكهربائية بالكامل من الرسوم الجمركية والضرائب الخاصة لتشجيع المواطنين على اقتناء هذا من المركبات وتقليل الاعتماد على الوقود التقليدي. لكن في 2019، أُلغيت هذه الإعفاءات تدريجياً، حيث فرضت ضريبة خاصة بنسبة 25%. ثم جرى تعديلها لاحقاً إلى 10% للمركبات التي لا تتجاوز 250 كيلو واط و15% للمركبات ذات القدرات الأعلى. وقد أثرت هذه التغييرات بشكل سلبي على استقرار السوق، حيث صدرت القرارات دون فترات زمنية كافية للتطبيق، مما تسبب في تخبط بين المستثمرين والمستهلكين، واتضح ذلك في التباين



ورقة موقف
المركبات المخلص عليها في المملكة من الأنواع المختلفة من المركبات الكهربائية
والهايبرد والبنزين كما هو موضح في الجداول ادناه:

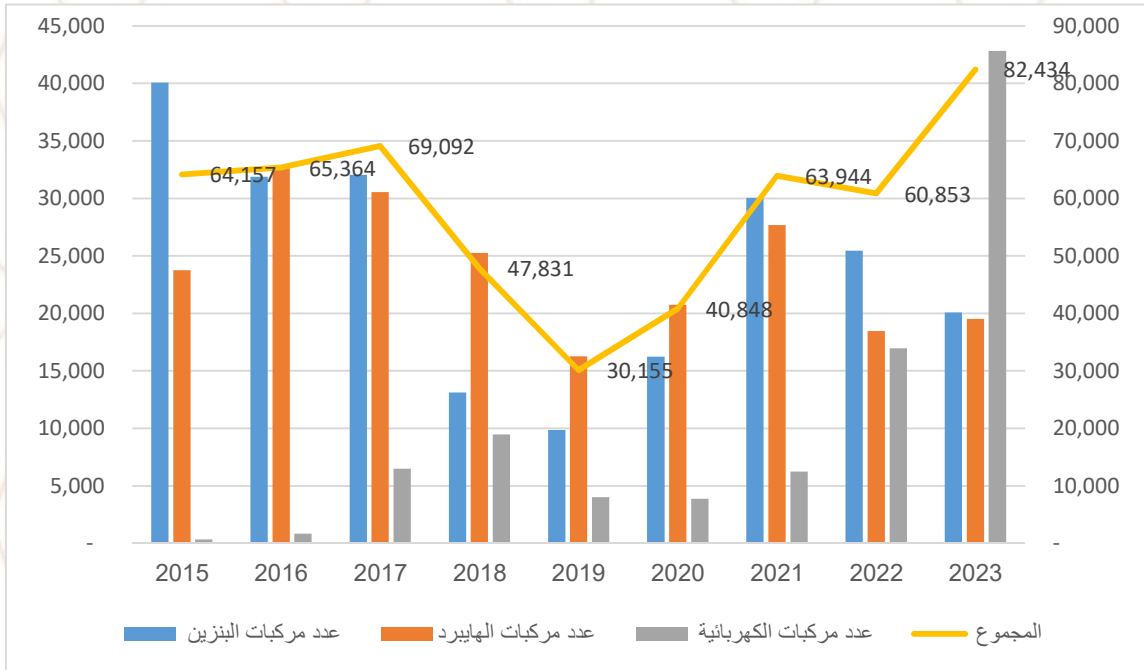
مجموع السيارات المخلص عليها							
السنة	عدد مركبات البنزين	عدد مركبات الهايبرد	عدد مركبات الكهربائية	المجموع	نسبة سيارات البنزين	نسبة سيارات الهايبرد	نسبة سيارات الكهرباء
2015	40,073	23,758	326	64,157	62.5%	37.0%	0.5%
2016	31,874	32,637	853	65,364	48.8%	49.9%	1.3%
2017	32,041	30,554	6,497	69,092	46.4%	44.2%	9.4%
2018	13,111	25,260	9,460	47,831	27.4%	52.8%	19.8%
2019	9,867	16,274	4,014	30,155	32.7%	54.0%	13.3%
2020	16,230	20,757	3,861	40,848	39.7%	50.8%	9.5%
2021	30,032	27,671	6,241	63,944	47.0%	43.3%	9.8%
2022	25,446	18,455	16,952	60,853	41.8%	30.3%	27.9%
2023	20,091	19,524	42,819	82,434	24.4%	23.7%	51.9%
المجموع	218,765	214,890	91,023	524,678	41.7%	41.0%	17.3%

فقد بلغ اجمالي المركبات التي تم التخليص عليها خلال الفترة 2015- 2023 حوالي 524.678 ألف مركبة مع تذبذب واضح في عدد المركبات الكلي المخلص عليها سنوياً. حيث بلغ حدها الأدنى 30 ألف مركبة في عام 2019 وبلغ حدها الأعلى خلال عام 2023 ليصل عدد المركبات التي تم التخليص عليها الى 82 ألف مركبة.

وكان التباين الأكبر في نسبة المركبات الكهربائية التي يتم التخليص عليها من اجمالي عدد المركبات خلال هذه الفترة التي ارتفعت من 0.5% في عام 2015 الى 52% في عام 2023. وجاء الارتفاع الأكبر في هذه النسبة خلال السنوات الأخيرة حيث ارتفعت النسبة الى حوالي 10% في عام 2021 ثم 28% في عام 2022 وأخيرا الى 52% في عام 2023. فيما تشير البيانات المتاحة من عام 2024 والتي سبقت قرار تعديل القانون الى ارتفاع النسبة الى أكثر من 70%.



عدد المركبات المخلص عليها خلال الفترة 2015-2023



مبررات القرار الأخير المتخذ بتاريخ 12 سبتمبر

ان ارتفاع نسبة المركبات الكهربائية المخلص عليها في خلال السنوات الأربعة الأخيرة أثر بشكل واضح على الإيرادات العامة للدولة وذلك من خلال انخفاض الإيرادات الجمركية التي يتم استيفائها على مركبات البنزين والهايبرد وانخفاض عوائد الضريبة الخاصة على المركبات الى جانب الانخفاض في إيراد الضرائب الخاصة على المحروقات. والتي يتوقع ان يستمر مع زيادة نسبة المركبات الكهربائية في المملكة على حساب المركبات التي تعمل على البنزين وتراجع الإيرادات المحلية للدولة عن الإيرادات المتوقعة في الموازنة بشكل أكبر. وزيادة عجز الموازنة العامة عن العجز المقدر. فعلى سبيل المثال بلغ الفرق بين إعادة تقدير الإيرادات المحلية لعام 2023 عن الإيرادات الفعلية لعام 2023 الى قرابة 186 مليون دينار. فيما بلغ الفرق بين العجز المقدر لعام 2024 والعجز الفعلي لأول تسعة أشهر الى حوالي 650 مليون دينار.



السنة	إيرادات جمرك المنطقة الحرة الزرقاء (مركبات) - مليون دينار	نسبة التغير
2015	306.74	
2016	313.128	2.1%
2017	285.298	-8.9%
2018	206	-27.8%
2019	166.5	-19.2%
2020	202.69	21.7%
2021	291.93	44.0%
2022	243.7	-16.5%
2023	255.2	4.7%

وقد بدى واضحا امام الحكومة ان استمرار هذه المعالجة التفضيلية للمركبات الكهربائية في جانبي الجمارك والضرائب الخاصة سيعمل على تعميق هذا العجز بصورة أكبر خلال السنوات القادمة فقد اشارت البيانات المتوافرة الى تذبذب إيرادات جمرك المنطقة الحرة في الزرقاء (مركبات) خلال الأعوام الماضية تبعا لتلك المعالجة. فقد انخفضت الإيرادات الضريبية للمنطقة خلال الأعوام 2017 بنسبة 8.9%. وفي عام 2018 بنسبة 27.8% وفي عام 2019 بنسبة 19.2%. علما ان هذه السنوات قد شهدت تحسن في اعداد السيارات الكهربائية المخلص عليها. فيما كانت نسبة تخليص المركبات الكهربائية الى اجمالي المركبات قرابة 9.4% في عام 2017 و 19.8% في عام 2018 و 13.3% في عام 2019. ويلاحظ هذا في عام 2022 حيث وصلت حصة المركبات الكهربائية المخلص عليها من اجمالي المركبات 28%. وفي ذات العام شهدت الإيرادات الجمارك للمنطقة الحرة انخفاضا بحوالي 16.5%.

وهذا يعطي تأكيدا على ان التعامل التفضيلي للمركبات الكهربائية خلال الأعوام السابقة كان ذو أثر مباشر على انخفاض الإيرادات الجمركية. ولهذا يمكن القول ان هدف قرار تعديل قانون الضريبة الخاصة كان منطلقا من هذه الاعتبارات. وهادفا الى تقليص العجز من خلال التعديلات المختلفة على أسعار الكهرباء في الشرائح المختلفة وتقييد فرص الاستفادة المنزلية من أنظمة الطاقة المتجددة ورفع الضرائب الخاصة على المركبات الكهربائية وفق قرار الحكومة المؤرخ في 12 سبتمبر 2024. ان المتبع لكل من اتجاهات الأرقام ومدلولاتها وتبعات الهيكل الجمركي والضرائب المعمول به والقرارات



ورقة موقف
الحكومية المتخذة على نحو غير مترابط يخلص الى نتيجة مفادها ان القرارات تؤخذ بطريقة رد الفعل على نحو قصير المدى وبشكل لا يأخذ الابعاد والتبعات طويلة الاجل وبما لا يخدم استقرار البيئة التشريعية في المملكة. وقد ارتفع إعادة تقدير العجز لعام 2023 عن الفعلي لعام 2022 بنسبة 21% ليصل الفارق الى حوالي 325 مليون دينار. فيما يتوقع ان يرتفع العجز المقدر لعام 2024 عن إعادة التقدير لعام 2023 بنسبة 10% ليصل الى 2.069 مليار دينار مقارنة مع حوالي 1.878 مليار دينار.

وحول اثار القرار لابد من التأكيد ان القرار اتخذ على نحو مفاجئ وغير متوقع ولم يأخذ بعين الاعتبار إجراءات العمل السارية خلال وقت تنفيذ القرار. ودون التشاور مع المستثمرين المعنيين في قطاع المركبات. ولم يأخذ بعين الاعتبار مراحل والتزامات المستثمرين خلال عملية الاستيراد والتخليص المختلفة. وقد اعتبر القرار ساريا في وقت إعلانه مما أسفر عنه النتائج التالية:

1. تعطيل المعاملات التي كانت جارية في إجراءات البيان الجمركي وقت صدور القرار. التي تم تقديم طلبات تمويل للبنوك لتمويلها. بالرغم من تعديل حكومة الدكتور جعفر حسان القرار بعد شهرين. الا ان القرار شمل تخفيض الضريبة الى النصف وليس العودة الى القيم الضريبية السابقة. (أي انه تم تخفيض نسب الارتفاع وليس الغائها)
2. تعطيل كافة إجراءات الشحن للمركبات التي تم التعاقد عليها من قبل مستثمري المناطق الحرة.
3. توقف عمليات بيع المركبات المخلص عليها من مخزون المركبات الموجودة داخل المملكة وتوقف عمل قطاع مستثمري المركبات في المناطق الحرة في المملكة وبعدها مركبات يقارب 12 ألف مركبة.
4. توقف عمليات البيع والشراء في المعارض للمركبات المتواجدة داخل المملكة.
5. وقف عمليات استيراد المركبات الكهربائية منذ تاريخ صدور القرار.
6. وجود فوارق في أسعار نفس المركبات التي تم التخليص عليها وفق القانون القديم ومثيلاتها وفق القانون الجديد.



ورقة موقف
كما تشير المعلومات المصرح بها من قبل هيئة مستثمري المناطق التنموية الى ان خسائر المستثمرين في مجال استيراد المركبات الكهربائية الناتجة عن القرار المتخذ تقارب 130 مليون دينار. كما بين العديد من المستثمرين الى ان معالجة القرار لاي اختلافات في السوق بين أسعار المركبات الكهربائية والأنواع الأخرى. نتج عنه اختلافات جديدة في أسعار المركبات الكهربائية نفسها. وذلك بين المركبات التي سيتم التخليص عليها وفق القانون الجديد ونفس المركبات التي تم التخليص عليها سابقاً وفق القانون القديم والمتواجدة في السوق. هذا بالإضافة الى ان تضمين القرار لسقوف محددة للضرائب وتعتمد على قيمة تخمين المركبات أدى الى انتقال المركبات المتقاربة في التخمين من شريحة ضريبية الى أخرى.

وعلى الرغم ان قرار الحكومة كان مدفوعاً بشكل أساسي بتحسين مستوى الضريبة الخاصة الا ان القرار الخاص بالمركبات الكهربائية أدى وسيؤدي حتماً الى نتائج سلبية مع توقف العمل بهذا القطاع. ناهيك عن أثره على ثقة المستثمرين بالمناخ الاستثماري واستقرار البيئة التشريعية في المملكة.

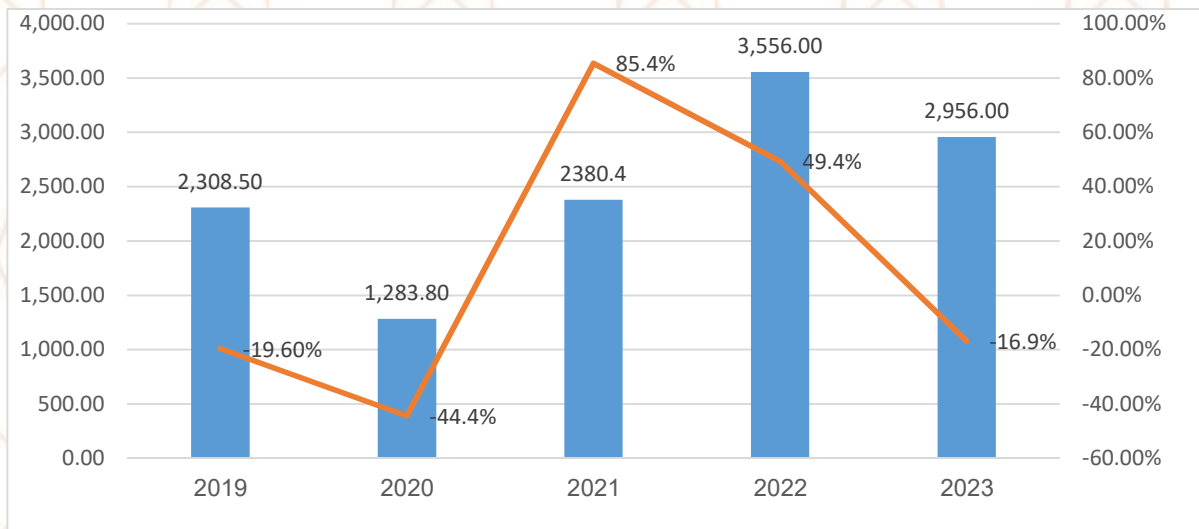
الاعتماد على الطاقة المتجددة والمستقبل

سيؤدي قرار القرار رفع نسب الضرائب على المركبات الكهربائية في المدى القريب الى تغيير في سلوك المستهلك حول استخدام المركبات الكهربائية. الا ان التوجهات المستقبلية بالتأكيد ستكون نحو التوسع في استخدام كافة أدوات وتكنولوجيات الطاقة البديلة؛ لعدة أسباب من أبرزها قدرتها الى التوفير وكفاءتها العالية. بالإضافة الى انها تتوافق مع احتياجات المستهلك. ويمكن القول ان انخفاض الإيرادات المتحققة من المشتقات النفطية ستبقى في مسار انخفاض ولا يمكن الحفاظ عليها كمصدر رئيسي للإيرادات مستقبلاً. ومن أبرز الأسباب لذلك هو كفاءة الاستهلاك وفعالية المركبات مقارنة مع مثيلاتها القديمة. بالإضافة الى التوجهات العالمية نحو مصادر الطاقة المتجددة. والتقلبات السعرية في سوق الطاقة وارتباطها بأبعاد جيوسياسية متعددة.



ورقة موقف
ويلاحظ من الشكل ادناه، التغيير في حجم مستوردات المملكة من النفط الخام ومشتقاته خلال السنوات الخمس الماضية، فقد انخفض الاستهلاك خلال عام 2020 نتيجة جائحة كورونا بنسبة 44% ليرتفع لاحقا بحوالي الضعف في عام 2021 و2022 لينخفض مرة أخرى في عام 2023 بنسبة تقارب 17%.

مستوردات من النفط الخام ومشتقاته



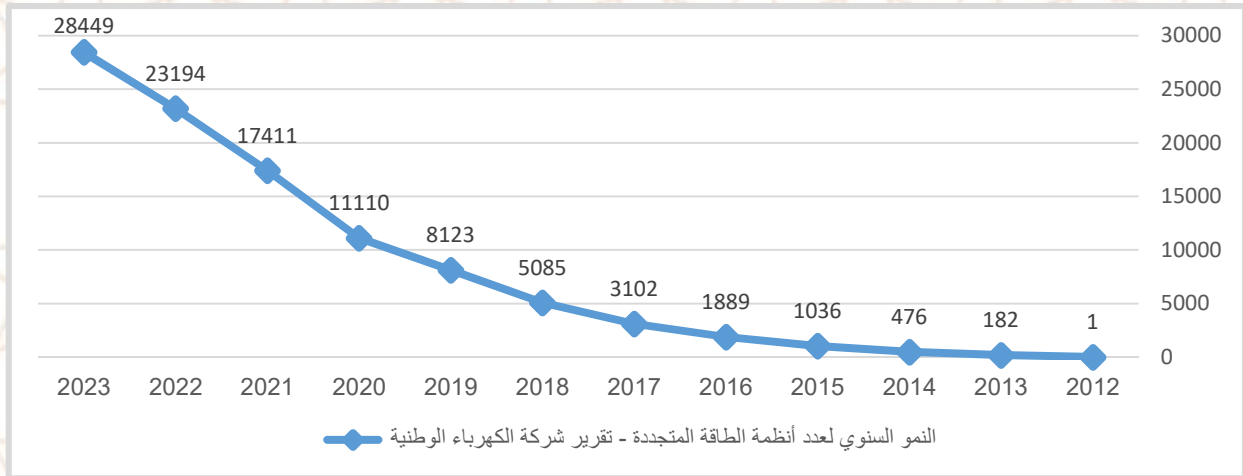
وفي ضوء التطورات الحاصلة في مجال الأنظمة الطاقة البديلة، لا بد من معالجة الاختلالات الحقيقية لدى شركة الكهرباء لتقليل التقييد الحاصل الى أنظمة الطاقة المتجددة، حيث تشير بيانات شركة الكهرباء الى ان هنالك طلب كبير على هذه الأنظمة ووجود مسار نمو تصاعدي لها في الأسواق.

فيما يواجه المشتركون تحديات عديدة في التحول إلى الطاقة المتجددة. من أبرز هذه التحديات الجانب الفني والموافقات اللازمة من شركة الكهرباء، التي تعتمد على قدرة الشبكة وحملها الأقصى للموافقة على المشاريع الجديدة. بالإضافة إلى ذلك، تُعد الجدوى الاقتصادية وسرعة استرداد تكاليف الاستثمار في أنظمة الطاقة المتجددة من العوائق الأخرى. وعلى سبيل المثال، أثار فرض رسوم بقيمة دينارين بدل خدمات الشبكة



ورقة موقف
على الاشتراكات المستفيدة من أنظمة الطاقة الشمسية انتقادات واسعة لزيادة التكلفة، رغم تخفيضها إلى دينار واحد فقط في تعديل آب 2024.

أنظمة الطاقة المتجددة 2012-2023



الخلاصة

من الواضح ان القرار في تاريخ 12 سبتمبر كان له تبعات سلبية على الرغم من مبرراته المالية المقدمة من الحكومة وخصوصا انه طرح العديد من التساؤلات الخاصة حول منهجية والية اتخاذ القرارات الاقتصادية. فالأصل ان يكون هنالك تقييم مسبق للأثار المختلفة للقرارات الاقتصادية بأبعادها المختلفة المالية والاجتماعية والبيئية والاستثمارية وغيرها. كما ان اتباع نهج الشفافية والوضوح من الأركان الأساسية الدائمة لاستقرار البيئة التشريعية، حيث يدعوا القرار وتبعاته الى مراجعة شاملة للنهج الاقتصادي والتخطيط المنهجي اللازم لرسم السياسات العامة ضمن استراتيجيات واضحة لكافة الأطراف المتعلقة بالشأن الاقتصادي.

الخلاصة والتوصيات

تعكس القرارات الخاصة بتعديل الضرائب الخاصة على السيارات الكهربائية عدم وجود نهج اقتصادي واضح في المملكة وغياب الاستقرار التشريعي بما يؤثر سلباً على البيئة



ورقة موقف
الاستثمارية. مما يؤكد أهمية إعادة النظر في صياغة السياسات الاقتصادية وتبنيها في
اطار منهجي استراتيجي متكامل. وبذلك توصي هذه الورقة بما يلي:

- 1- إعادة النظر في ادارة الملف الاقتصادي في المملكة على نحو شامل، وبحيث يتم تبني برامج اقتصادية متكاملة بعيدة المدى. تحدد فيها الحكومة بدقة اهدافها الاقتصادية والسياسات الخاصة فيها والاجراءات اللازمة والتي سيتم اتخاذها لتحقيق هذه الاهداف.
- 2- زيادة مستوى الشفافية والتواصل مع كافة اطياف المجتمع الاردني، وتوضيح النهج الاقتصادي وسياساته واهدافه واجراءاته ومبررات القرارات واثارها المتوقعة وتبعاتها السلبية المحتملة وكل الجوانب ذات العلاقة. ولهذا الامر اهمية بالغة في بناء الثقة العامة في الدولة ومؤسساتها.
- 3- مشاركة القطاعات ذات العلاقة في صياغة البرامج الاقتصادية وتحديد اهدافها وسياساتها واجراءاتها.
- 4- اعطاء الاولوية اللازمة لاستقرار الاطار والبيئة التشريعية في المملكة دون الاخلال باهمية تطور التشريعات ذات الاثر المباشر على الاستثمارات المحلية والاجنبية، وتحديد اولويات اقرار التشريعات ضمن اطار زمني محدد.
- 5- عدم التطرق بوضوح الى الأسباب الحقيقية للقرار وتوضيحها ضمن الجوانب المختلفة ومن اهمها وجود تعارض بي بعض الاستراتيجيات المعمول بها في مجال الطاقة وطبيعة القرار.
- 6- اجراء كل ما يلزم من دراسة تقييم الاثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية ذات العلاقة لكافة القرارات الاقتصادية قبل تبنيها رسمياً، ليتم اتخاذ القرارات على بيئة ورؤية واضحة وبحيث لا يتم إعادة النظر في القرارات والاجراءات بصورة متكررة كما حدث في موضوع قرارات الضرائب الخاصة على السيارات الكهربائية.