

التقرير رقم (١) - دور الانعقاد
العادي الثالث

مشروع قانون مقدم من الحكومة
ومحال من مجلس النواب



تقرير اللجنة المشتركة

من لجنة الطاقة والبيئة والقوى العاملة

ومكتبي لجنتي الشؤون الدستورية والتشريعية، والصناعة والتجارة والمشروعات
المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر

عن مشروع قانون مقدم من الحكومة بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر

بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤

أكتوبر ٢٠٢٢



**السيد المستشار/ عبدالوهاب عبدالرازق
رئيس مجلس الشيوخ**

تحية طيبة وبعد،

أتشرف بأن أقدم لسيادتكم، مع هذا، تقرير اللجنة المشتركة من لجنة الطاقة والبيئة والقوى العاملة، ومكتبي لجنتي الشؤون الدستورية والتشريعية، والصناعة والتجارة والمشروعات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر، عن مشروع قانون مقدم من الحكومة بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤.

برجاء التفضل بعرضه على المجلس الموقر، وقد اختارتني اللجنة المشتركة مقررًا لها في هذا الموضوع أمام المجلس، والسيدة النائبة/ نهى زكى، مقررًا احتياطيًا.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام والتقدير،

تحريرًا في ٥ أكتوبر سنة ٢٠٢٢م

رئيس اللجنة المشتركة

المهندس/ عبد الخالق عياد

تقرير اللجنة المشتركة

من لجنة الطاقة والبيئة والقوى العاملة ومكتبي لجنتي الشؤون الدستورية والتشريعية، والصناعة والتجارة والمشروعات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر، عن مشروع قانون مقدم من الحكومة بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤

أحال السيد المستشار رئيس مجلس الشيوخ يوم الثلاثاء الموافق ٢٧ من سبتمبر سنة ٢٠٢٢ مشروع قانون مقدم من الحكومة - والمحال من مجلس النواب - بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤، إلى لجنة مشتركة من لجنة الطاقة والبيئة والقوى العاملة، ومكتبي لجنتي الشؤون الدستورية والتشريعية، والصناعة والتجارة والمشروعات المتوسطة والصغيرة ومتناهية الصغر، لبحثه ودراسته وإعداد تقرير عنه يُعرض على المجلس الموقر.

فعمدت اللجنة المشتركة اجتماعاً نظره يوم الاثنين الموافق ٣/١٠/٢٠٢٢، برئاسة المهندس عبدالخالق عياد - رئيس اللجنة المشتركة، وبحضور السيد المستشار علاء الدين فؤاد - وزير شؤون المجالس النيابية، والسادة أعضاء اللجنة المشتركة؛ وذلك إعمالاً لحكم الفقرة الأخيرة من المادة (٦٦) من اللائحة الداخلية لمجلس الشيوخ الصادرة بالقانون رقم (٢) لسنة ٢٠٢١، والتي تنص على أن: "...وتستمر اللجان فيما بين مواعيد جلسات المجلس في مباشرة نشاطها لإنجاز ما لديها من أعمال، ولرئيس المجلس دعوتها للانعقاد فيما بين أحوار الانعقاد، إذا رأى محلاً لذلك أو بناءً على طلب الحكومة".

وحضر الاجتماع ممثلاً عن الحكومة:

عن وزارة البيئة:	
رئيس جهاز شؤون البيئة	دكتور / علي أبو سنة
رئيس قطاع نوعية البيئة	دكتور / مصطفى مراد
معاون الوزارة للشؤون القانونية	دكتور / محمد صلاح
أخصائي شؤون قانونية	الأستاذ / باسم محمد جمال
عن وزارة المالية:	
مستشار رئيس مصلحة الضرائب	السيد الأستاذ / رجب محروس
مدير عام بمصلحة الجمارك	الأستاذ / أحمد جاب الله
مدير عام بقطاع الموازنة العامة	الأستاذة / آمال محمود المراكشي
عن وزارة التجارة والصناعة:	
مستشار الوزير للشؤون التشريعية	المستشار / سامر اللبان
رئيس أ.م. للتصنيع المحل بالهيئة العامة للتنمية الصناعية	المهندس / علاء صلاح الدين

ونظرت اللجنة المشتركة مشروع القانون المعروض والمذكرة الإيضاحية المرفقة به^(١)، واستعدت نظر الدستور واللائحة الداخلية للمجلس والقوانين ذات الصلة، وفي ضوء ما دار في اجتماع اللجنة المشتركة من مناقشات وما أدلى به السادة مسئولو الحكومة من إيضاحات، فإن اللجنة تورد تقريرها عن مشروع القانون المعروض على النحو الآتي:

- مقدمة.
- أولاً- فلسفة مشروع القانون وأهدافه.
- ثانياً- النصوص الدستورية واللائحية الحاكمة.
- ثالثاً- الملامح الأساسية لمشروع القانون المعروض.
- رابعاً- أهم التعديلات التي أدخلتها اللجنة على مواد مشروع القانون ومبرراتها.
- خامساً- رأى اللجنة المشتركة.

(١) مرفق بالتقرير.

مقدمة:

تتبنى الدولة المصرية رؤية استراتيجية طموحة في مشروعات النقل المستدام باعتباره ركيزة أساسية من ركائز التنمية الاقتصادية والاجتماعية الضرورية لتحقيق أهداف التنمية الشاملة، حيث يمثل النقل المستدام منظومة متكاملة تشمل خفض التلوث، ومكافحة تغير المناخ، وتقليل المخاطر الصحية الناتجة عن استخدام الوقود التقليدي، وتمثل السيارات صديقة البيئة وسيلة نقل حضارية، تستدعي تضافر كافة الجهود من أجل النهوض بها وتوفير التمويل اللازم للتوسع فيها، وهو ما يتواءم مع جهود مصر الإقليمية والعالمية في الحفاظ على البيئة، ويتماشى مع مكانتها الرائدة والتي كفلت لها استضافة مؤتمر المناخ العالمي (كوب ٢٧)؛ ومن ثم جاء مشروع القانون المعروض من أجل ضمان توافق السيارات التي يتم تصنيعها أو استيرادها مع خطط الدولة الهادفة للحفاظ على البيئة، ودعم تمويل صناعة السيارات الصديقة للبيئة وتعزيز استخدامها، والتحرك بخطى حثيثة نحو التحول إلى الاقتصاد الأخضر.

أولاً- فلسفة مشروع القانون وأهدافه:

جاء مشروع القانون المعروض من أجل الإسهام في الحفاظ على البيئة والصحة العامة، وتحسين جودة الحياة من خلال استخدام وسائل نقل حضارية وصديقة للبيئة في آن واحد، عبر دعم تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، وكذلك للحد من استخدام السيارات والمركبات التي تعمل بالوقود غير الصديق للبيئة والأعلى خطورة، وذلك بإضافة مادة إلى قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤، تقضي في مضمونها بفرض "رسم أخضر"، لمرة واحدة، على السيارات الجديدة المستوردة والمحلية الصنع، والتي تعمل بمحركات تؤدي لانبعاثات ضارة بالهواء، مثل السيارات التي تعمل بمحرك بنزين فقط، أو محرك سولار فقط، أو الوقود المزدوج (بنزين - غاز)، لما لها من تأثير مباشر أو غير مباشر على الإضرار بصحة الإنسان والبيئة، ويستثنى من ذلك السيارات التي تعمل بمحرك كهربائي فقط أو محرك غاز فقط على أن تؤول الحصيلة إلى صندوق تنمية صناعة السيارات وصندوق حماية البيئة.

ثانياً- النصوص الدستورية واللائحية الحاكمة:

تنص المادة (٣٨) من الدستور على أنه: "... لا يكون إنشاء الضرائب العامة، أو تعديلها، أو إلغاؤها، إلا بقانون، ولا يجوز الإعفاء منها إلا في الأحوال المبينة في القانون. ولا يجوز تكليف أحد أداء غير ذلك من الضرائب، أو الرسوم، إلا في حدود القانون... ويحدد القانون طرق وأدوات تحصيل الضرائب، والرسوم، وأي متحصلات سيادية أخرى، وما يودع منها في الخزينة العامة للدولة..."، **وتنص المادة (٤٦) من الدستور على أن:** "لكل شخص الحق في بيئة صحية سليمة، وحمايتها واجب وطني. وتلتزم الدولة باتخاذ التدابير اللازمة للحفاظ عليها، وعدم الإضرار بها..."، **وتنص المادة (٥٣) من الدستور على أن:** "المواطنون لدى القانون سواء...".

وتنص المادة (٥١) من اللائحة الداخلية لمجلس الشيوخ المشار إليها على أن: تختص لجنة الطاقة والبيئة والقوى العاملة بما يأتي: "... كل ما يتعلق بشئون البيئة، وتغير المناخ، ومكافحة التلوث، والتنمية المستدامة..."، **وتنص المادة (٦١) من اللائحة ذاتها على أنه:** "مع مراعاة حكم المادة (٦٧) من هذه اللائحة، تتولى كل لجنة من اللجان النوعية دراسة ما يحال إليها من مشروعات القوانين أو غيرها من الموضوعات التي تدخل في نطاق اختصاصها، وغير ذلك من المسائل التي يقرر المجلس أو رئيسه إحالتها إليها وفقاً لأحكام هذه اللائحة".

ثالثاً - الملامح الأساسية لمشروع القانون المعروض:

انتظم مشروع القانون في مادة واحدة بخلاف مادة النشر وذلك على النحو الآتي:

المادة الأولى: تضمنت إضافة مادة جديدة برقم (٤٧ مكرراً ٢) إلى قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤، تقضي بفرض رسم تحت مسمى (الرسم الأخضر) مقابل إصدار جهاز شئون البيئة شهادة توافق بيئي على كل من سيارات الركوب محلية الصنع والمستوردة المجهزة فقط بمحرك احتراق داخلي ذو مكابس متناوبة يتم الاشعال فيها بالشرر أو الضغط (بنزين - ديزل أو نصف ديزل)، وسيارات الركوب محلية الصنع والمستوردة المجهزة بمحركين للدفع؛ محرك احتراق داخلي ذو مكابس متناوبة يتم الاشعال فيها بالشرر أو الضغط، ومحرك كهربائي، وحددت المادة قيمة الرسم بنسبة (٢,٥%) وتزداد النسبة سنوياً بواقع (٠,٥) لتصل إلى ٥% كحد أقصى، ويحسب الرسم بالنسبة للسيارات المنتجة محلياً وفقاً للقيمة المحددة للسيارة في فاتورة بيعها من المنتج قبل احتساب ضريبة الجدول والضريبة على القيمة المضافة، وبالنسبة للسيارات المستوردة يحسب على أساس قيمة الفاتورة للأغراض الجمركية مضافاً إليها الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم قبل احتساب ضريبة الجدول والضريبة على القيمة المضافة، وفي جميع الأحوال لا يُفرض الرسم على السيارة إلا لمرة واحدة، وقضت المادة بعدم دخول قيمة الرسم في وعاء ضريبة الجدول أو الضريبة على القيمة المضافة أو رسم تنمية الموارد المالية للدولة أو غيرها من الضرائب والرسوم المقررة، وأعفت المادة من الرسم كل من السيارات صديقة البيئة التي تعمل بمحرك كهربائي فقط أو غاز فقط، والسيارات الحكومية المستخدمة في الأغراض الطبية أو سيارات الإسعاف أيّاً كان المحرك الذي تعمل به، وأناطت بمصالحتي الضرائب المصرية والجمارك، بحسب الأحوال، تحصيل الرسم الأخضر بوسائل الدفع غير النقدي، وقضت بأيلولة نسبة مقدارها نصف في المائة من حصيلته لحساب صندوق حماية البيئة وأيلولة باقي حصيلته إلى حساب صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، ونصت على أن يصدر بالقواعد التنفيذية اللازمة لتطبيقها قرار من رئيس مجلس الوزراء بناءً على عرض وزير البيئة بالتنسيق مع وزير المالية.

المادة الثانية: وهي مادة النشر، ونصت على نشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، والعمل

به من اليوم التالي لتاريخ نشره.

رابعاً - أهم التعديلات التي أدخلتها اللجنة على مشروع القانون ومبرراتها:

استعادت اللجنة نظر النصوص الدستورية الحاكمة لفرض الرسوم، وما استقر عليه قضاء المحكمة الدستورية العليا في شأنها، وتبين لها عدة أمور، **أولها:** أن الرسوم هي فريضة مالية تستأدى جبراً مقابل خدمة محددة يقدمها الشخص العام لمن يطلبها عوضاً عن تكلفتها وإن لم يكن بمقدارها، **وثانيها:** أن الدستور قد سلك في شأن الرسوم مسلكاً وسطاً بأن أجاز للسلطة التشريعية أن تفوض السلطة التنفيذية في تنظيم أوضاعها، ولكنه لم يشأ أن يكون هذا التفويض مطلقاً وإنما مقيداً بالقيود التي حددها الدستور ذاته، وأخصها أن تكون في حدود القانون، أي أن يحدد القانون حدودها وتخومها ويشي بلامحها، مبيئاً العريض من شئونها، فلا يحيط بها في كل جزئياتها، وإنما يكون تفويض السلطة التنفيذية في استكمال ما نقص من جوانبها، **فالقانون هو الذي يجب أن يحدد نوع الخدمة التي يحصل عنها الرسم وحدوده القصوى التي لا يجوز تخطيها - بأن يبين حدوداً لها-، وطريقة تحصيلها، وثالثها:** أن الرسم - كقاعدة عامة - يكون مقداره ثابتاً بالنسبة إلى مختلف المستفيدين منه، وطوال سريان السند التشريعي الذي فرضه.

كما استعادت اللجنة نظر ما استقر عليه - قضاءً وإفتاءً - من عدم جواز التمييز بين المراكز القانونية المتماثلة إلا وفق شروط موضوعية تتحدد مشروعيتها على ضوء ارتباطها عقلاً بأهدافها. وبناءً عليه؛ وبعد أن أجرت اللجنة مناقشات مستفيضة لمواد مشروع القانون المعروض رأّت إدخال بعض التعديلات، بالتوافق مع ممثلي الحكومة، لضمان توافق مشروع القانون مع المبادئ الدستورية ذات الصلة؛ ولمزيد من الوضوح التشريعي، وتتمثل أهم تلك التعديلات في الآتي:

المادة الأولى: تم إعادة صياغتها ليكون نصها كالآتي:

" تُضاف مادة جديدة برقم (٤٧ مكرراً ٢) إلى قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤، نصها الآتي:

يُفرض رسم بحد أدنى ألف جنيه ولا يجاوز خمسين ألف جنيه، ولمرة واحدة، تحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون فئاته، مقابل إصدار جهاز شئون البيئة شهادة توافق بيئي، على كل من:

- السيارات محلية الصنع والمستوردة الجديدة المجهزة فقط بمحرك احتراق داخلي ذي مكابس متناوبة يتم الإشعال فيها بالشرر أو الضغط (بنزين - ديزل أو نصف ديزل).
- السيارات محلية الصنع والمستوردة الجديدة المجهزة بمحركين للدفع؛ محرك احتراق داخلي ذي مكابس متناوبة يتم الإشعال فيها بالشرر أو الضغط، ومحرك كهربائي.

وتعفى من هذا الرسم السيارات صديقة البيئة، وسيارات الإسعاف المملوكة للدولة والجمعيات والمؤسسات الأهلية الخاضعة لأحكام قانون تنظيم ممارسة العمل الأهلي الصادر بالقانون رقم (١٤٩) لسنة ٢٠١٩.

وتتولى مصلحة الضرائب المصرية أو مصلحة الجمارك بحسب الأحوال، تحصيل الرسم المُشار إليه من المُنتج أو المُستورد بحسب الأحوال، بإحدى وسائل الدفع غير النقدي وفقاً لأحكام قانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩، على أن تؤوّل لحساب صندوق حماية البيئة نسبة (١٠٪) منه، ونسبة (٨٠٪) لحساب صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، وتؤوّل باقي الحصيلة للخزانة العامة. وذلك كله وفقاً للقواعد والإجراءات التي يصدر بها قرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض الوزير المختص بشئون البيئة بالتنسيق مع وزير المالية."

وشهدت التعديلات ما يلي:

أولاً- تحديد حد أدنى وحد أقصى للرسم المفروض على السيارات الجديدة مقابل إصدار شهادة التوافق البيئي، وذلك بديلاً للنسبة المقررة في مشروع القانون (من ٢,٥ % إلى ٥ %)، والتي تنطوي على شبهة عدم دستورية، لما تنطوي عليه من اختلاف في قيمة الرسم المحصل بحسب قيمة السيارة رغم وحدة الخدمة المقدمة.

ثانياً- تم استبدال كلمة (السيارات) بعبارة (سيارات الركوب)؛ لمزيد من الوضوح التشريعي، إذ خلال مشروع القانون المعروض من بيان مدلول واضح لـ **سيارات الركوب**؛ لذا رُئي استخدام كلمة (السيارات) حتى ينصرف معناها للمدلول القانوني للسيارات الذي أفصح عنه قانون المرور الصادر بالقانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٧٣ في المادة (٤) منه^(٢).

(٢) مادة (٤) - قانون المرور: "السيارة مركبة ذات محرك آلي تسيّر بواسطته، ومن أنواعها ما يلي (١):سيارة خاصة...

(٢)سيارة أجرة... (٣)سيارة نقل الركاب...."

ثالثاً- إعفاء جميع السيارات صديقة البيئة من أداء الرسم المُشار إليه، لوحدة مراكزهم القانونية، فمناطق الإعفاء تشجيع التعامل في السيارات صديقة البيئة؛ ومن ثمّ فمن غير المبرر دستورياً إعفاء بعض أنواعها دون البعض الآخر. ومن جانب آخر تم إعفاء سيارات الإسعاف المملوكة لمؤسسات العمل الأهلي بحساباتها لا تهدف للربح ويتحقق في شأنها مناطق الإعفاء مثل سيارات الإسعاف المملوكة للدولة.

رابعاً- تم حذف السيارات المخصصة للأغراض الطبية من مناطق الإعفاء، في ضوء غموض المقصود منها، وهو ما قد يؤدي إلى خلاف عند التطبيق حول ما يُعد غرض طبي وما لا يعد كذلك.

خامساً- تحديد المكلف بسداد قيمة الرسم، وهو المنتج بالنسبة للسيارات محلية الصنع، والمستورد بالنسبة للسيارات الواردة من الخارج.

سادساً- إعادة توزيع حصيلة الرسم المفروض، بحيث يخصص ٨٠ % من حصيلته لصندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، و ١٠ % لحساب صندوق حماية البيئة، و ١٠ % لحساب الخزنة العامة للدولة، وذلك من أجل دعم صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، وليتسنى لوزارة البيئة القيام بدورها لضمان استدامة تلك المنظومة وتحقيق الهدف من التعديل.

خامساً - رأي اللجنة المشتركة :

ترى اللجنة المشتركة أن مشروع القانون المعروض جاء في إطار سعي الدولة المصرية نحو التحول إلى الاقتصاد الأخضر حفاظاً على البيئة من التلوث، وتحسين جودة الحياة مع مراعاة حقوق الأجيال الجديدة في حياة مزدهرة، من خلال تشجيع استخدام وسائل نقل حضارية، والتوسع في صناعة السيارات صديقة البيئة وتوفير التمويل اللازم للنهوض بها، والحد من استخدام السيارات التي تعمل بمحركات يصدر عنها انبعاثات ضارة بصحة الإنسان والبيئة.

وفى ضوء ذلك فإن اللجنة المشتركة إذ توافق على مشروع القانون المعروض، وترجو المجلس الموقر الموافقة على ما انتهت إليه وعلى مشروع القانون بالصيغة المرفقة.

رئيس اللجنة المشتركة

(المهندس / عبد الخالق عياد)

**جدول مقارنة بشأن مشروع قانون
بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤**

مبررات التعديل	النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
	<p style="text-align: center;">مشروع قانون بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر بالقانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">باسم الشعب رئيس الجمهورية قرر مجلس الشيوخ مشروع القانون الآتي نصه، ويرسل إلى مجلس النواب:</p>	<p style="text-align: center;">قرار رئيس مجلس الوزراء بمشروع قانون بتعديل بعض أحكام قانون البيئة الصادر بالقانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">رئيس مجلس الوزراء بعد الاطلاع على الدستور؛ وعلى قانون المرور الصادر بالقانون رقم ٦٦ لسنة ١٩٧٣؛ وعلى قانون البيئة الصادر بالقانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤؛ وعلى قانون الضريبة على القيمة المضافة الصادر بالقانون رقم ٦٧ لسنة ٢٠١٦؛ وعلى قانون تنظيم وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم ١٨ لسنة ٢٠١٩؛ وعلى قانون الجمارك الصادر بالقانون رقم ٢٠٧ لسنة ٢٠٢٠؛ وعلى قانون المالية العامة الموحد الصادر بالقانون رقم ٦ لسنة ٢٠٢٢؛ وبعد موافقة مجلس الوزراء. قرر مشروع القانون الآتي نصه يقدم إلى مجلس النواب:</p>
<p>أولاً- تم تحديد حد أدنى وحد أقصى للرسم المفروض على السيارات الجديدة مقابل إصدار شهادة التوافق البيئي، وذلك بديلاً للنسبة المقررة في مشروع القانون (من ٢,٥ % إلى ٥ %)، والتي تتطوي على شبهة عدم دستورية، لما تتطوي عليه من اختلاف في قيمة الرسم المحصل بحسب قيمة السيارة رغم وحدة الخدمة المقدمة.</p> <p>ثانياً- تم استبدال كلمة (السيارات) بعبارة (سيارات الركوب)؛ لمزيد من الوضوح</p>	<p style="text-align: center;">(المادة الأولى)</p> <p>تُضاف مادة جديدة برقم (٤٧ مكرراً ٢) إلى قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤، نصها الآتي: يُفرض رسم بحد أدنى ألف جنيه ولا يجاوز خمسين ألف جنيه، ولمرة واحدة، تحدد اللائحة التنفيذية لهذا القانون فئاته، مقابل إصدار جهاز شئون البيئة شهادة توافق بيئي، على كل من:</p> <p>- <u>السيارات</u> محلية الصنع والمستوردة <u>الجديدة</u> المجهزة فقط بمحرك احتراق</p>	<p style="text-align: center;">(المادة الأولى)</p> <p>تُضاف مادة جديدة برقم (٤٧ مكرر ٢) إلى قانون البيئة الصادر بالقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٤، نصها الآتي: يُفرض رسم تحت مسمى " الرسم الأخضر "، مقابل إصدار جهاز شئون البيئة شهادة توافق بيئي، على كل من:</p> <p>- <u>سيارات الركوب</u> محلية الصنع والمستوردة المجهزة فقط بمحرك احتراق داخلي نو</p>

مبررات التعديل	النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>التشريعي، إذ خلال القانون المعروض من بيان مدلول واضح لسيارات الركوب؛ لذا رُئي استخدام كلمة (السيارات) حتى ينصرف معناها للمدلول القانوني للسيارات الذي أفصح عنه قانون المرور الصادر بالقانون رقم (٦٦) لسنة ١٩٧٣ في المادة (٤) منه.</p> <p>ثالثاً- إعفاء جميع السيارات صديقة البيئة من أداء الرسم المُشار إليه، لوحدة مراكزهم القانونية، فمناطق الإعفاء تشجيع التعامل في السيارات صديقة البيئة؛ ومن ثمَّ فمن غير المبرر دستورياً إعفاء بعض أنواعها دون البعض الآخر. ومن جانب آخر تم إعفاء سيارات الإسعاف المملوكة لمؤسسات العمل الأهلي بحسبانها لا تهدف للربح ويتحقق في شأنها مناطق الإعفاء مثل سيارات الإسعاف المملوكة للدولة.</p> <p>رابعاً- تم حذف السيارات المخصصة للأغراض الطبية من مناطق الإعفاء، في ضوء غموض المقصود منها وهو ما قد يؤدي إلى خلاف عند التطبيق حول ما يُعد غرض طبي وما لا يعد كذلك.</p> <p>خامساً- تم تحديد المكلف بسداد قيمة الرسم، وهو المنتج بالنسبة للسيارات محلية الصنع والمستورد بالنسبة</p>	<p>داخلي ذي مكابس متناوبة يتم الإشعال فيها بالشرر أو الضغط (بنزين - ديزل أو نصف ديزل).</p> <p>السيارات محلية الصنع والمستوردة الجديدة المجهزة بمحركين للدفع؛ محرك احتراق داخلي ذي مكابس متناوبة يتم الإشعال فيها بالشرر أو الضغط، ومحرك كهربائي.</p> <p>وتعفى من هذا الرسم السيارات صديقة البيئة، وسيارات الإسعاف المملوكة للدولة والجمعيات والمؤسسات الأهلية الخاضعة لأحكام قانون تنظيم ممارسة العمل الأهلي الصادر بالقانون رقم (١٤٩) لسنة ٢٠١٩.</p> <p>وتتولى مصلحة الضرائب المصرية أو مصلحة الجمارك بحسب الأحوال، تحصيل الرسم المُشار إليه من المُنتج أو</p>	<p>مكابس متناوبة يتم الإشعال فيها بالشرر أو الضغط (بنزين - ديزل أو نصف ديزل).</p> <p>سيارات الركوب محلية الصنع والمستوردة المجهزة بمحركين للدفع محرك احتراق داخلي ذو مكابس متناوبة يتم الإشعال فيها بالشرر أو الضغط ومحرك كهربائي.</p> <p>وتكون قيمة الرسم بنسبة ٢,٥ % وتزداد النسبة سنوياً بواقع (٠,٥ %) لتصل إلى (٥ %) كحد أقصى.</p> <p>ويحسب الرسم بالنسبة للسيارات المنتجة محلياً وفقاً للقيمة المحددة للسيارة في فاتورة بيعها من المنتج قبل احتساب ضريبة الجدول والضريبة على القيمة المضافة، وبالنسبة للسيارات المستوردة يحسب على أساس قيمة الفاتورة للأغراض الجمركية مضافاً إليها الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم قبل احتساب ضريبة الجدول والضريبة على القيمة المضافة.</p> <p>وفى جميع الأحوال لا يفرض الرسم على السيارة إلا مرة واحدة.</p> <p>ولا تدخل قيمة هذا الرسم في وعاء ضريبة الجدول أو الضريبة على القيمة المضافة أو رسم تنمية الموارد المالية للدولة أو غيرها من الضرائب والرسوم المقررة.</p> <p>وتعفى من هذا الرسم السيارات صديقة البيئة التي تعمل بمحرك كهربائي فقط أو غاز فقط، كما تعفى منها السيارات الحكومية المستخدمة في الأغراض الطبية أو سيارات الإسعاف أياً كان المحرك الذي تعمل به.</p> <p>وتتولى مصلحة الضرائب المصرية والجمارك بحسب الأحوال تحصيل الرسم الأخضر بوسائل الدفع غير النقدي، وتؤل</p>

مبررات التعديل	النص في مشروع القانون كما وافقت عليه اللجنة المشتركة	النص في مشروع القانون كما ورد من الحكومة
<p>للسيارات الواردة من الخارج. <u>سادساً</u> - تم إعادة توزيع حصيلة الرسم المفروض بحيث يخصص ٨٠ % من حصيلته لصندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، و ١٠ % لحساب صندوق حماية البيئة، وباقي الحصيلة لحساب الخزانة العامة للدولة، وذلك من أجل دعم صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، وليتسنى لوزارة البيئة القيام بدورها لضمان استدامة تلك المنظومة وتحقيق الهدف من التعديل.</p> <p>ضبط صياغة للفقرة الأخيرة</p>	<p><u>المستورد بحسب الأحوال، بإحدى وسائل الدفع غير النقدي وفقاً لأحكام قانون تنظيم استخدام وسائل الدفع غير النقدي الصادر بالقانون رقم (١٨) لسنة ٢٠١٩، على أن تؤول لحساب صندوق حماية البيئة نسبة (١٠%) منه، ونسبة (٨٠%) لحساب صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة، وتؤول باقي الحصيلة للخزانة العامة.</u></p> <p><u>وذلك كله وفقاً للقواعد والإجراءات التي يصدر بها قرار من رئيس مجلس الوزراء بناء على عرض الوزير المختص بشؤون البيئة بالتنسيق مع وزير المالية.</u></p>	<p><u>نسبة نصف في المائة من حصيلته لحساب صندوق حماية البيئة وتؤول باقي حصيلته إلى حساب صندوق تمويل صناعة السيارات صديقة البيئة.</u></p> <p><u>ويصدر بالقواعد التنفيذية اللازمة لتطبيق هذه المادة قرار من رئيس مجلس الوزراء بناءً على عرض وزير البيئة بالتنسيق مع وزير المالية.</u></p>
<p>ضبط صياغة</p>	<p>(المادة الثانية) يُنشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره. <u>ييصم هذا القانون بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها.</u></p>	<p>(المادة الثانية) يُنشر هذا القانون في الجريدة الرسمية، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره. رئيس مجلس الوزراء ٢٠٢٢ / / (دكتور/ مصطفى كمال مدبولي)</p>