

## سیاست های مالی برای کنترل اثرات زیست محیطی انرژی

صندوق بین المللی پول، ۳۱ July ۲۰۱۴

- کشورها باید هزینه های محیط زیست و بهداشت ناشی از به کارگیری سوخت را در قیمت های انرژی منعکس نمایند.
  - وضع عوارض مناسب برای استفاده از انرژی می تواند منجر به قطع شدن سایر مالیات ها شود.
  - اصلاحات را می توان توسط وزرای مالی آغاز کرد و نیازی به اقدامات بین المللی نیست.
- سیاست های مالی باید محور مرکزی در اخذ قیمت های انرژی باشد تا اثرات جانبی محیطی زیان بار ناشی از به کارگیری انرژی را منعکس کند.
- قیمت های انرژی در بسیاری از کشورها صحیح نیست زیرا قیمت ها در سطحی قرار دارند که زیان های محیطی به خصوص تغییرات آب و هوایی، آلودگی هوا و اثرات جانبی مختلف ناشی از به کارگیری وسایل نقلیه موتوری مانند ازدحام و حوادث رانندگی را منعکس نمی کنند. قیمت ها باید امکان ارزیابی دقیق هزینه های واقعی محصول (انرژی یا سایر محصولات) را برای مصرف کنندگان فراهم آورد.
- برخی از کشورها برای دست یابی به اهداف مالی خود به شدت به درآمدهای حاصل از مالیات بر مصرف، حقوق و دستمزد و درآمد عمومی متکی هستند و توجه کمی به مالیات بر استفاده از انرژی دارند (مطابق آنچه در گزارش صندوق ذکر شده است).

### تغییر مالیات (اصلاح مالیاتی)

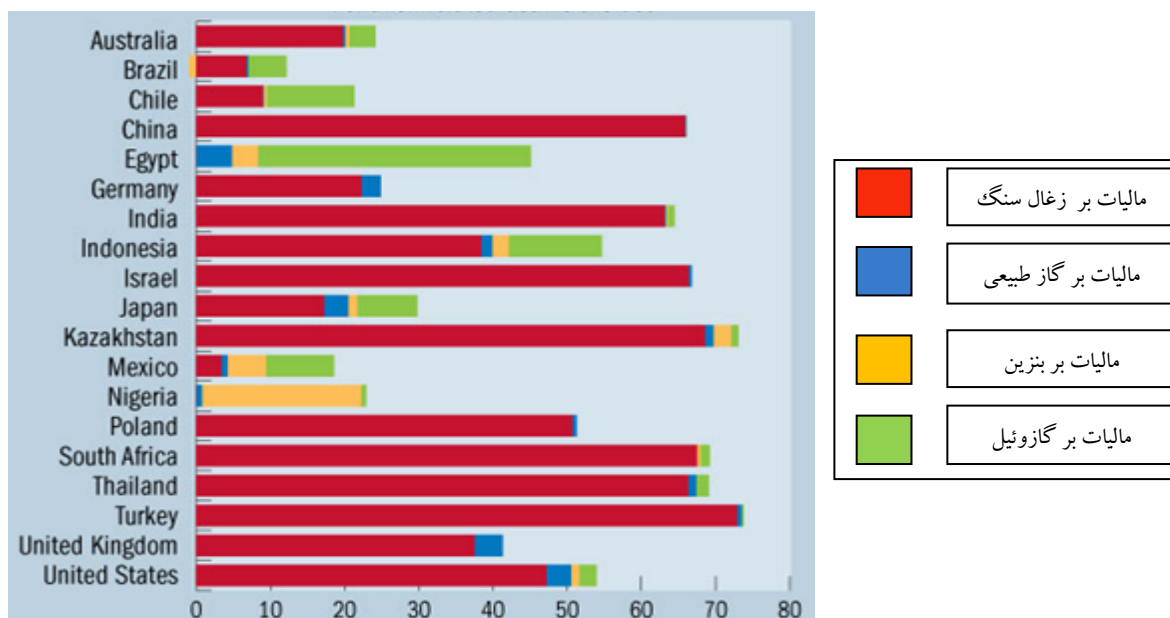
گزارش صندوق بین المللی پول تاکید دارد که اصلاح مالیات انرژی لزوماً در خصوص افزایش درآمدهای جدید نیست، بلکه این اصلاحات بر تغییر ساختار سیستم مالیاتی به دور از مالیات هایی که احتمالاً برای رشد و کارایی مضر هستند (مانند مالیات بر درآمد) و در جهت طراحی دقیق مالیات بر انرژی متمرکز است - مالیات هوشمندانه تر نسبت به مالیات بیشتر.

بر اساس سخنان گسپار<sup>۱</sup>، رئیس اداره امور مالی صندوق بین المللی پول، "اصلاحات مالیات بر سوخت می تواند منجر به فواید مالی، محیطی و بهداشتی پایداری شود. مطابق برآوردهای ما حرکت از وضعیت موجود به سمت قیمت های بهینه سوخت (در سطح جهانی)، منجر به کاهش ۶۳ درصدی مرگ و میرهای مربوط به آلودگی ناشی از احتراق سوخت های فسیلی (اغلب از طریق کاهش مرگ و میر ناشی از زغال سنگ) و کاهش ۲۳ درصدی انتشار کربن مرتبط با انرژی خواهد شد و درآمدها را معادل ۲,۶ درصد تولید ناخالص داخلی افزایش خواهد داد."

<sup>۱</sup> Vitor Gaspar

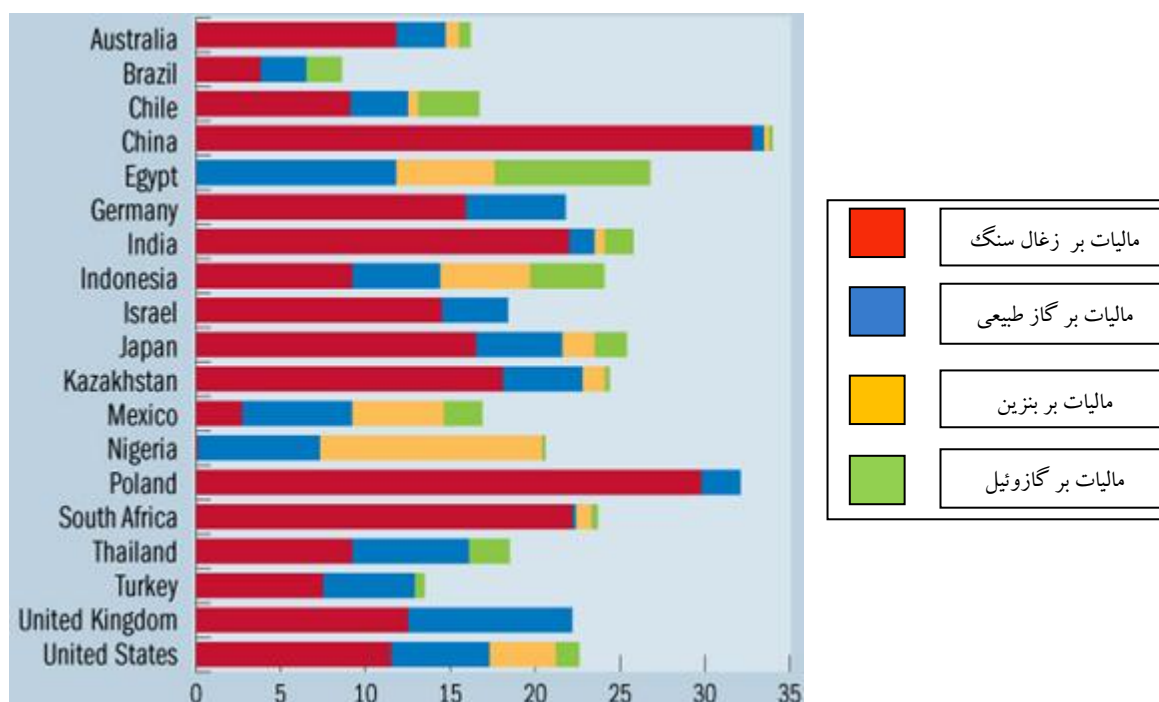
نمودار ۱ میزان کاهش مرگ و میر در کشورهای منتخب ناشی از اصلاح مالیات در زمینه ۴ حامل انرژی؛ زغال سنگ، گاز طبیعی، بنزین و گازوئیل را نشان می دهد. همانطور که در نمودار مذکور مشاهده می شود، بیشترین کاهش مرگ و میر، ناشی از اصلاح مالیات زغال سنگ بوده است.

نمودار ۱- میزان کاهش مرگ و میر مربوط به آلودگی (درصد کاهش مرگ و میر به علت آلودگی هوا)



بر اساس نمودار زیر برای همه کشورها (به جز ۵ کشور) نیمی از کاهش انتشار گاز دی اکسید کربن ناشی از احتراق زغال سنگ به علت وضع مالیات بر زغال سنگ بوده است. به نظر می رسد پس از زغال سنگ، اعمال مالیات بر گاز طبیعی، دومین عامل مهم در کاهش گازهای CO<sub>2</sub> بوده است.

نمودار ۲- کاهش انتشار گاز CO<sub>2</sub> (درصد کاهش گاز CO<sub>2</sub> در سراسر کشور)



ابزارهای مالی، مانند عوارض محیطی بر استفاده از سوخت اثر انگیزشی قدرتمندی بر رفتار اقتصادی دارند. این ابزارها:

- بیشترین اثر گذاری را در بهره برداری از فرصت ها (حرکت به سمت سوخت های پاک تر، استفاده از خودروهای کم مصرف، صرفه جویی در استفاده از سیستم های تهویه هوا و غیره) برای کاهش اثرات جانبی محیطی و بهداشتی زیان بار ناشی از به کارگیری انرژی دارا هستند.
- تا زمانی که وضع و دریافت درآمدهای مالیاتی زیست محیطی به شکل کارآمد صورت می گیرد، اهداف حفاظت از محیط زیست با کمترین هزینه اقتصادی محقق می شود.
- تا زمانی که نرخ مالیات متناسب با آسیب ها و اثرات منفی بر روی محیط زیست وضع می شوند، توازن منطقی بین هزینه ها و منافع زیست محیطی برقرار می شود.

با وجود اینکه ابزارهای مالی از نظر تئوری به خوبی طراحی می شوند ولی در گذشته عملیاتی کردن ابزارهای مذکور آسان نبوده است. بدین معنا که اطلاعات اندکی درباره میزان زیان های زیست محیطی مربوط به مصرف حامل های انرژی برای اغلب کشورها موجود است. پری<sup>۲</sup>، کارشناس ارشد سیاست های مالی زیست محیطی می گوید: "در مطالعه ما، راهنمایی های کاربردی برای کشورها در خصوص چگونگی اندازه گیری و کمی کردن اثرات جانبی زیان بار حاصل از به کارگیری حامل های انرژی و شواهد مبنی بر لزوم استفاده از آن برای طراحی مالیات اصلاحی زغال سنگ، گاز طبیعی، بنزین و گازوئیل جاده ای برای بیش از ۱۵۰ کشور ارائه شده است." پری می گوید: "به عنوان مثال، اثرات بهداشتی از طریق ارزیابی تعداد نفراتی که در کشورهای مختلف در معرض آلودگی کارخانه های زغال سنگ، وسایل نقلیه و مانند آن قرار گرفته اند و هم چنین از طریق راهنمایی کارشناسان بهداشت در خصوص اینکه آلودگی به چه میزان می تواند ریسک بیماری های ریوی و قلبی مختلف را افزایش دهد." یافته های این گزارش نشان می دهد که وضع عوارض مناسب روی سوخت های فسیلی می تواند متناسب با میزان زیان زیست محیطی و واحد انتشار آلودگی تعیین شود. عواملی مانند خسارت جاده ای، تصادفات، ازدحام ترافیک (حداقل به طور موقت) نیز می تواند در وضع عوارض مازاد بر مالیات محصولات مصرف کننده سوخت های فسیلی مورد استفاده قرار گیرد. اگرچه در بلند مدت بهتر است کشورها به سمت مالیات مبتنی بر مسافت به ویژه برای زمان های بروز ازدحام خودروها در جاده ها، حرکت کنند (به عنوان مثال؛ کارمزدهای حداکثر دوره ای برای جاده های شلوغ).

### به کار گیری یافته ها

وزرای مالی می توانند نقش خود را در اصلاح قیمت انرژی از طریق انجام وظایف مربوط به مالیات حامل های انرژی ایفا نمایند لذا با توجه به مزایای بالقوه و فراوان مالی و زیست محیطی داخلی مالیات های مذکور، انجام اصلاحات مذکور نیاز به جذب همکاری های بین المللی برای اعمال سیاست ها ندارد. بر اساس یافته های

<sup>۲</sup> Ian Parry

گزارش صندوق بین المللی پول، می توان از طریق اقدامات مورد نظر، اثرات منفی طرح را بر خانواده های آسیب پذیر کاهش داد- به عنوان مثال، ایجاد شبکه های گسترده بیمه های اجتماعی - که در مقایسه با پایین نگه داشتن قیمت انرژی، شیوه مناسب تری برای کمک به این گروه ها می باشد زیرا بیشترین منافع حاصل از قیمت پایین انرژی نصیب گروه های درآمدی بالا می شود.

اگرچه در خصوص برآورد و تخمین مضرات زیست محیطی اختلاف نظرهایی وجود دارد، اما روش شناسی و ابزارهای گسترده این گزارش دیدگاه های مختلفی را مورد بررسی قرار داده است و نقطه شروع مناسبی را برای گفتمان سیاستی فراهم می کند.