

ما هي ضريبة الكربون؟

لضرائب الكربون دور رئيسي في الحد من غازات الدفيئة

إيان باري

والتحول إلى أنواع الوقود ذات المحتوى الكربوني الأقل أو مصادر الطاقة المتجددة من خلال الاستثمار أو السلوك. وبينما تتم مواجهة تغير المناخ عن طريق الحد من غازات الدفيئة، يمكن لضرائب الكربون أيضا تحقيق منافع بيئية وصحية أكثر إلحاحا، خاصة عن طريق تقليل الوفيات من جراء تلوث الهواء محليا. ويمكن لضرائب الكربون أيضا تحقيق إيرادات كبيرة للحكومات، وهي الإيرادات التي يمكن أن تستخدمها في التصدي للأضرار الاقتصادية الناجمة عن ارتفاع أسعار الوقود. فعلى سبيل المثال، يمكن للحكومات استخدام إيرادات ضريبة الكربون في تخفيف عبء الضرائب على العاملين من خلال تخفيض ضريبة الدخل الشخصي وضريبة المرتبات. ويمكن لإيرادات ضريبة الكربون أيضا تمويل الاستثمارات الإنتاجية للمساعدة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة التي حددتها الأمم المتحدة، بما في ذلك الحد من الجوع والفقر وعدم المساواة وتدهور البيئة. وتعد السياسات الأخرى أقل فعالية من ضرائب الكربون. فعلى سبيل المثال، لا تشجع حوافز توليد الطاقة المتجددة على التحول من الفحم إلى الغاز أو من أنواع الوقود هذه إلى الوقود النووي، كما لا تحد من الطلب على الكهرباء، ولا تشجع، تحديدا، على تخفيض الانبعاثات خارج قطاع توليد الطاقة.

اهتمام دولي

من السهل إدارة ضرائب الكربون بشكل عام حيث يمكن تحميلها على ضرائب الوقود القائمة، والتي يسهل تحصيلها بالفعل في معظم البلدان. ويمكن أيضا دمج ضرائب الكربون في الإتاوات التي تدفعها قطاعات استخراج الفحم والتقيب عن النفط والغاز. وفي الواقع، قد تكون المبررات المالية والإدارية لفرض ضرائب الكربون جذابة بشكل خاص في الاقتصادات النامية، حيث تحد القطاعات غير الرسمية الكبيرة في الاقتصاد من حجم الإيرادات التي يمكن تحصيلها نتيجة توسيع نطاق الضرائب على الدخل والأرباح. ومع بناء القدرة على مراقبة الانبعاثات، يمكن تطبيق أشكال مختلفة من ضرائب الكربون على المصادر الأخرى لغازات الدفيئة، مثل الانبعاثات الناتجة عن الحراثة، والنقل الدولي، وتصنيع الإسمنت، وأنشطة التعدين والتقيب.

ويمكن أن تسهم ضرائب الكربون بدور رئيسي في تحقيق تعهدات البلدان بموجب اتفاق باريس لعام ٢٠١٥، والذي يضع أساس العمل الدولي لمكافحة الاحتباس الحراري. ويجب تحديث هذه التعهدات كل خمس سنوات. ويعكس الرسم البياني فكرة عامة عن مدى فعالية مستويات مختلفة من ضرائب الكربون. فالتخفيضات في



يعد **وقف حرق** الوقود الأحفوري أمرا بالغ الأهمية للحد من تراكم غازات الدفيئة المسببة للاحتباس الحراري في الغلاف الجوي للأرض. وقد تؤدي ضريبة الكربون إلى العزوف عن استخدام الوقود الأحفوري وتشجيع التحول إلى أنواع وقود أقل تلويثا؛ مما يحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تعتبر إلى حد بعيد أكثر غازات الدفيئة انتشارا.

وذكرت المنظمة العالمية للأرصاد الجوية أنه ما لم تُتخذ إجراءات للحد من غازات الدفيئة، فمن المتوقع أن ترتفع درجات الحرارة العالمية لتتجاوز مستويات ما قبل الثورة الصناعية بحوالي ٤ درجات مئوية مع نهاية القرن (ارتفعت درجات الحرارة بالفعل بمقدار درجة مئوية واحدة). مع ما يستتبع ذلك من مخاطر متزايدة تتعذر معالجتها وتهدد بانهيار طبقات الجليد، وتعطل نظم دورة المحيطات، وإغراق الدول الجزرية المنخفضة، ووقوع تقلبات جوية حادة.

دواعي فرض ضرائب الكربون

يمكن تحصيل ضرائب الكربون، التي تفرض على الفحم ومنتجات النفط والغاز الطبيعي بما يتناسب مع محتواها الكربوني، من موردي الوقود. وسيقوم هؤلاء الموردون بدورهم بنقل عبء الضريبة في شكل رفع لأسعار الكهرباء والبنزين وزيت التدفئة وغيرها، وكذلك للمنتجات والخدمات التي تعتمد عليها. ويشكل ذلك حوافز للمنتجين والمستهلكين على السواء لتخفيض استهلاك الطاقة

الانبعاثات الناتجة عن فرض ضريبة على الكربون بسعر ٣٥ دولارا للطن (الأعمدة الخضراء) ستتجاوز المستوى الكافي لتحقيق إجمالي التزامات بلدان مجموعة العشرين. وتمثل تلك الالتزامات، الموضحة بالمربعات السوداء في الرسم البياني، النسبة المئوية لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتوقعة من الوقود الأحفوري في عام ٢٠٣٠ عن مستويات السيناريو الأساسي (أي المستويات في حالة عدم اتخاذ إجراءات تخفيف جديدة) التي تنطوي عليها تعهدات اتفاق باريس.

وسيكون فرض ضريبة على الكربون بسعر ٣٥ دولارا للطن بالغ الفعالية في تخفيض الانبعاثات لدى البلدان كثيفة الاستخدام للفحم، كالصين والهند وجنوب إفريقيا. وبالرغم من أن الضريبة من شأنها مضاعفة أسعار الفحم تقريبا، فإنها لن تؤدي إلى زيادة أسعار تجزئة وقود السيارات إلا بدرجة معتدلة. وفي المقابل فإنه حتى الضريبة على الكربون بسعر ٧٠ دولارا للطن لن تكون كافية لتحقيق المستوى المطلوب في حالات أخرى، مثل كندا وبعض البلدان الأوروبية. ويعكس هذا جزئيا التعهدات الأكثر صرامة التي قطعتها هذه البلدان.

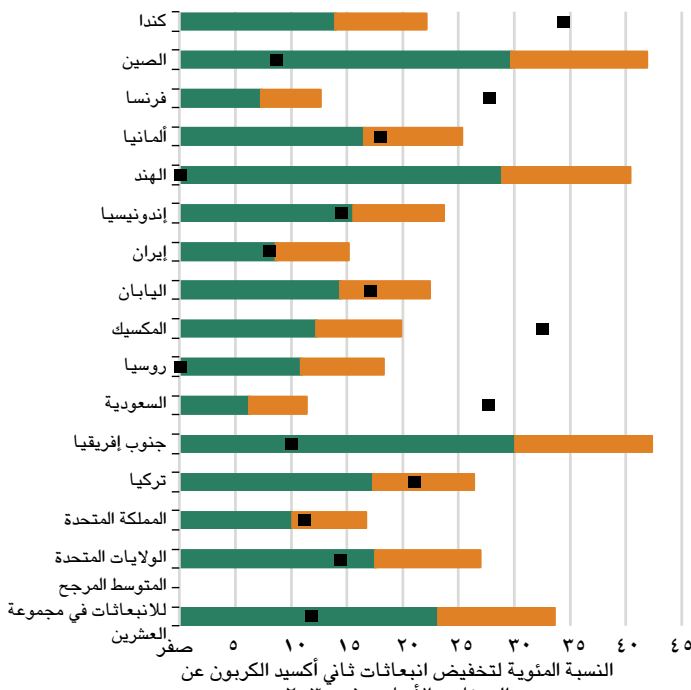
وقد تبرر هذه النتائج ضرورة وجود درجة من التنسيق الدولي للأسعار. ويمكن لمجموعة من البلدان التي تصدر عنها انبعاثات كبيرة أن توافق على فرض حد أدنى لسعر الكربون. ومن شأن هذه الحدود الدنيا لسعر الكربون أن تضمن مستوى معيناً من جهود تخفيف الأثر بين الأطراف المشاركة مع تقديم بعض التلميحات لعدم حدوث خسائر في التنافسية. وتعد كندا مثالا نموذجيا على هذا النوع من النهج، حيث يجب على المقاطعات والأقاليم أن تبدأ تدريجيا في وضع حد أدنى لسعر الكربون، بحيث يصل إلى ٥٠ دولارا كنديا (٣٨ دولارا أمريكيا) للطن المترى بحلول عام ٢٠٢٢. ويمكن للاقتصادات المتقدمة أن تقبل تحمل مسؤولية أكبر بشأن تخفيف الأثر عن طريق اشتراط زيادة الحد الأدنى لسعر الكربون. ويمكن تصميم النظام بصورة مرنة لاستيعاب ضرائب الكربون، أو نظم تداول الانبعاثات، أو غيرها من النهج.

دفعه محلية

غير أن التحدي الأكثر إلحاحا يتمثل في دفع سياسة تخفيف الأثر إلى الأمام على المستوى الوطني؛ إذ إن فرض ضريبة على الكربون يمكن أن يكون غاية في الصعوبة من الناحية السياسية. وينبغي تطبيق ضرائب الكربون تدريجيا، مع مساعدة موجهة للأسر ذات الدخل المنخفض، والصناعات المعتمدة على التجارة، والعمال الضعفاء. ويجب الإفصاح للجمهور بوضوح عن الأساس المنطقي للإصلاح وكيفية استخدام الإيرادات. وقد نحتاج إلى أدوات أخرى لتدعيم تسعير الكربون، أو إيجاد بديل له. وأحد النهج التي قد تكون واعدة في هذا الخصوص هو تجنب تطبيق زيادة تتسم بالصعوبة من الناحية السياسية في أسعار الوقود عن

متابعة التخفيضات

قدمت بلدان مثل كندا وفرنسا والمكسيك والسعودية تعهدات طموحة بتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في إطار اتفاق باريس. ولكن حتى الضريبة على الكربون بسعر ٧٠ دولارا للطن لن تكون كافية لتحقيق تعهدات هذه البلدان بتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.



المصدر: حسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: بالنسبة للبلدان كثيفة الاستخدام للفحم، مثل الصين والهند وجنوب إفريقيا، حتى الضريبة على الكربون بسعر ٣٥ دولارا للطن ستكون بالغة الفعالية في تخفيض الانبعاثات الكلية.

المصدر: حسابات خبراء صندوق النقد الدولي. ملحوظة: بالنسبة للبلدان كثيفة الاستخدام للفحم، مثل الصين والهند وجنوب إفريقيا، حتى الضريبة على الكربون بسعر ٣٥ دولارا للطن ستكون بالغة الفعالية في تخفيض الانبعاثات الكلية.

طريق الأخذ بنظم الدعم الضريبي ذات الأثر المحايد على الإيرادات من أجل زيادة حوافز توليد أنواع طاقة أنظف، والتحول إلى استخدام مركبات أنظف، وإدخال تحسينات في كفاءة استخدام الطاقة.

وقد اتُخذت بالفعل خطوة أولى جيدة في هذا الصدد. فهناك أكثر من خمسين نظاما لضرائب الكربون وتداول الانبعاثات تعمل الآن على كل من المستوى الإقليمي والوطني ودون الوطني. ولكن متوسط سعر الكربون العالمي لا يتجاوز دولارين للطن، وهو أقل بكثير من المطلوب. وستحتاج وزارات المالية إلى حزم من السياسات المصممة بعناية لتوفير حوافز تخفيف أقوى وأوسع نطاقا. مع مراعاة اعتبارات الكفاءة والتوزيع والاقتصاد السياسي على المستوى الوطني. **FD**

إيان باري هو الخبير الرئيسي في سياسة المالية العامة البيئية، إدارة شؤون المالية العامة بصندوق النقد الدولي.