



اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران
معاونت بررسی‌های اقتصادی

مالیات بر انرژی در کشورهای عضو OECD



مالیات بر انرژی، روشی مؤثر برای مهار انتشار گازهای گلخانه‌ای و ممانعت از آسیب رساندن انتشار گازهای مزبور به کره زمین و سلامت انسان است. براساس گزارش جدید OECD، حدود ۷۰٪ از انتشار دی‌اکسیدکربن ناشی از مصرف انرژی، در اقتصادهای پیشرفته و نوظهوری اتفاق می‌افتد که در آن‌ها هیچگونه مالیاتی اخذ نمی‌شود، لذا انگیزه کمی برای حرکت به سمت انرژی‌های پاک‌تر وجود دارد. مالیات بر مصرف منابع انرژی آلاینده کننده محیط زیست، به اندازه‌ای نیست که مخاطرات ناشی از تغییرات اقلیمی و آلودگی هوا را کاهش دهد.

تهیه شده توسط مسارجی‌نژاد

مهرماه ۱۳۹۸

A photograph of an industrial refinery or chemical plant at dusk. The scene is filled with tall distillation columns, complex piping, and storage tanks. The sky is a mix of purple and blue, and the facility is illuminated by numerous yellow lights. In the foreground, there are large, white, dome-shaped storage tanks. The overall atmosphere is industrial and somewhat somber due to the twilight setting.

اگرچه مالیات کربن و مالیات سوخت ابزارهایی
ساده و مقرون به صرفه برای کنترل و کاهش آلودگی
هوا به شمار می‌روند، اما سیاست‌های قیمت‌گذاری
کربن، اغلب چالش‌برانگیز است.

❖ مقدمه

در سال ۲۰۱۸ میزان مصرف جهانی انرژی و همچنین انتشار گاز دی اکسید کربن ناشی از آن، به شدت افزایش یافت؛ که استمرار این موضوع می تواند مانعی جدی برای تحقق اهداف توافق نامه پاریس باشد زیرا بر اساس این توافق نامه کشورها متعهد شده اند تا نسبت به کاهش قابل توجه تولید گازهای گلخانه ای در کشور خود، اقدام کنند.

در برخی از کشورها برای محدود کردن استفاده از حامل های انرژی آلاینده محیط زیست از ترکیب و یا یکی از دو نوع مالیات؛ مالیات بر سوخت و مالیات بر کربن استفاده می کنند. به عنوان نمونه در کشور سوئد از ترکیب مالیات سوخت و مالیات کربن استفاده می شود که تجربه نشان داده است که در کشورهایی که نظام مالیاتی مناسبی برای مصرف انرژی طراحی و به کار گرفته شده، شهروندان و کسب و کارها، انگیزه بیشتری برای کاهش مصرف انرژی های آلوده کننده هوا و در عوض تمایل بیشتری برای استفاده از انرژی های پاک دارند. بهره برداری از سیستم دو نوع مالیات مزبور، ساده و در عین حال از اثربخشی بالایی برخوردار بوده اگرچه که همواره با چالش هایی هم در حوزه سیاست گذاری، مواجه است.

بسیاری از مصرف کنندگان انرژی، مالیات بر سوخت و کربن را که با هدف جلوگیری از تغییرات خطرناک اقلیمی وضع شده است را پرداخت نمی کنند در حالی که مالیات بر منابع آلاینده انرژی، روشی مؤثر برای مهار انتشار گازهای گلخانه ای و ممانعت از آسیب رساندن گازهای مزبور به کره زمین و سلامت انسان محسوب می شود. دی اکسید کربن یک گاز گلخانه ای است که باعث گرم شدن کره زمین می شود و به محیط زیست و سلامتی انسان آسیب می رساند. مالیات کربن، روشی مؤثر برای مهار انتشار گازهای گلخانه ای و آسیب رساندن به کره زمین و سلامت انسان است. مالیات کربن نوعی مالیات است که بر میزان کربن حاصل از سوخت ها (در بخش حمل و نقل و انرژی) اعمال می شود و در واقع نوعی قیمت گذاری کربن است که می تواند از بخش های اقتصادی که هر نوع گاز گلخانه ای یا ترکیبی از گازهای گلخانه ای را منتشر می کنند، اخذ شود. مالیات کربن از جمله مالیات های غیر مستقیم به حساب می آید و برخلاف مالیات های مستقیم که درآمد را هدف قرار می دهند، مالیات کربن نوعی ابزار قیمتی به شمار می رود. در نظریه های اقتصادی از آلودگی به عنوان یک پیامد خارجی منفی یاد شده که یکی از دلایل شکست بازار تلقی می شود. مالیات کربن علاوه بر ایجاد انگیزه برای صرفه جویی در مصرف انرژی، باعث رقابتی تر شدن منابع انرژی های تجدید پذیری همچون بادی، خورشیدی و تقویت رشد آنها نیز می شود.

❖ مالیات بر انرژی؛ به عنوان عاملی برای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای

نظام‌های مالیات بر انرژی، با این هدف طراحی شده‌اند تا سرمایه‌گذاران و شهروندان را به استفاده نکردن از منابع انرژی آلوده‌کننده ترغیب نمایند. مالیات غیرمستقیم بر سوخت و مالیات بر کربن، ابزارهای ساده و مقرون به صرفه‌ای برای محدود کردن تغییرات آب‌وهوایی به شمار می‌روند، اما معمولاً سیاست‌های قیمت‌گذاری کربن چالش برانگیز هستند. شایان ذکر است وضع مالیات بر استفاده از انرژی به محدود کردن آسیب‌های سلامتی ناشی از مصرف این انرژی‌ها که یکی از نگرانی‌های جدی در مدیریت زندگی شهرنشینی است، کمک می‌کند. براساس گزارش جدید OECD، حدود ۷۰٪ از انتشار دی‌اکسیدکربن مربوط به مصرف انرژی در اقتصادهای پیشرفته و نوظهوری است که در آن‌ها هیچگونه مالیاتی بابت ایجاد این آلودگی دریافت نمی‌شود لذا انگیزه کمی برای سرمایه‌گذاری و حرکت به سمت تولید و مصرف انرژی‌های پاک‌تر وجود دارد.

❖ کارکرد مالیات بر انرژی در کشورهای عضو OECD

بررسی‌ها نشان می‌دهد با وجود طراحی و وضع مالیات بر سوخت و یا کربن در برخی کشورها، هنوز مالیات تعیین شده و قیمت حامل‌های انرژی به اندازه‌ای نیست که این علامت را به جوامع بدهد تا مصرف خود را تا حد موردنیاز برای جلوگیری از بروز آسیب‌های ناشی از تغییرات اقلیمی، کاهش دهند. شواهد حاکی از این است که برخی نظام‌های مالیات سوخت و کربن از حیث انطباق با میزان آلاینده‌های حامل‌های انرژی، ضعیف هستند و قیمت‌گذاری کربن برای برخی سوخت‌ها به‌ویژه ذغال سنگ که آلوده‌کننده ترین سوخت به‌شمار می‌رود، به اندازه کافی نیست تا موجب کاهش مصرف آن شود. تقریباً میانگین نرخ موثر موزون مالیات کربن برای ذغال سنگ در ۴۴ کشور عضو OECD، نزدیک به صفر است.

مطابق با جدول ۱، در میان ۴۴ کشور عضو OECD و شرکای اقتصادی منتخب آن‌ها، متوسط نرخ موثر مالیات کربن در ضایعات غیر قابل تجدید، سایر سوخت‌های فسیلی و زغال‌سنگ نزدیک به صفر است؛ این در حالی است که بنزین و دیزل تنها سوخت‌هایی هستند که به طور متوسط نرخ مالیاتشان نسبت به سایر سوخت‌ها به‌طور قابل ملاحظه‌ای بالاتر است. با این وجود، در این کشورها که بیش از ۸۰ درصد انتشار آلاینده‌های انرژی را تشکیل می‌دهند، مالیات بر منابع انرژی به اندازه‌ای نیست که مخاطرات ناشی از تغییرات و آلودگی هوا را کاهش دهد.

جدول ۱. متوسط مالیات غیرمستقیم سوخت و مالیات مستقیم کربن برای ۴۴ کشور عضو OECD و شرکای اقتصادی منتخب آن‌ها (یورو به ازای هر تن دی‌اکسیدکربن)

شرح	متوسط مالیات غیرمستقیم سوخت	متوسط مالیات مستقیم کربن	متوسط نرخ موثر مالیات کربن
ذغال سنگ و سایر سوخت‌های فسیلی جامد	۰,۶۱	۰,۱۳	۰,۷۳
نفت سیاه	۳,۵۰	۰,۴۶	۳,۹۶
دیزل	۷۰,۶۵	۳,۱۱	۷۳,۷۶
نفت سفید	۴,۲۷	۰,۳۴	۴,۶۱
بنزین	۸۴,۳۴	۱,۵۰	۸۵,۸۳



معاونت بررسی های اقتصادی

شرح	متوسط مالیات غیرمستقیم سوخت	متوسط مالیات مستقیم کربن	متوسط نرخ موثر مالیات کربن
LPG	۱۰,۲۳	۰,۸۹	۱۱,۱۲
گاز طبیعی	۴,۰۸	۱,۱۹	۵,۲۶
سایر سوخت های فسیلی	۰,۳۸	۰,۳۱	۰,۶۹
ضایعات غیر قابل تجدید	۰,۰۵	۰,۰۲	۰,۰۸
سوخت های زیستی	۴,۵۲	۰,۱۲	۴,۶۴

منبع: OECD

قیمت بنزین در کشورهای اروپایی مورد بررسی در جدول ۲، متغیر بوده و سهم قابل توجهی از آن را مالیات های غیرمستقیم تشکیل می دهد. در واقع، بهای نهایی بنزین متشکل از قیمت پایه آن بعلاوه مالیات ها است؛ که این مالیات ها شامل مالیات بر ارزش افزوده، مالیات بر سوخت و مالیات بر کربن (مالیات های غیرمستقیم) می شود. شایان ذکر است برخی کشورها مالیات بر کربن را وضع نمی کنند. مطابق جدول ۲، کشورهای دانمارک، هلند و فنلاند هر کدام به ترتیب با حدود ۱,۷ یورو، ۱,۶ یورو و ۱,۵ یورو به ازای هر لیتر، بالاترین قیمت بنزین را در میان کشورهای مورد بررسی به خود اختصاص داده اند. قیمت بنزین در این کشورها بین ۱,۱۳ یورو تا حدود ۱,۷ یورو متغیر است. همچنین نرخ مالیات بر ارزش افزوده بنزین نیز بین ۱۷ تا ۲۵ درصد در کشورهای مورد بررسی متغیر بوده و بیشترین نرخ متعلق به کشورهای سوئد و دانمارک هر کدام با ۲۵ درصد و فنلاند با ۲۴ درصد بوده است. در میان ۱۴ کشور بررسی شده در جدول ۲، سهم مالیات غیر مستقیم از قیمت بنزین در کشورهای هلند، فرانسه و فنلاند به ترتیب با حدود ۴۸ درصد، ۴۶ درصد و ۴۴ درصد بیش از سایر کشورها بوده است.

جدول ۲. قیمت، مالیات بر ارزش افزوده و مالیات انرژی بنزین با اکتان ۹۵ در برخی از کشورهای عضو اتحادیه اروپا به ازای هر لیتر در سال ۲۰۱۹-۲۰۱۸

ردیف	کشور	قیمت (یورو)	نرخ مالیات بر ارزش افزوده (درصد)	مالیات انرژی (یورو)	سهم مالیات انرژی از قیمت (درصد)
۱	هلند	۱,۶۶	۲۱	۰,۸۰	۴۸,۱
۲	فرانسه	۱,۵۱	۲۰	۰,۶۹	۴۵,۸
۳	فنلاند	۱,۵۵	۲۴	۰,۶۸	۴۳,۸
۴	پرتغال	۱,۵۰	۲۳	۰,۶۴	۴۲,۸
۵	بلژیک	۱,۴۰	۲۱	۰,۶۰	۴۲,۸
۶	اسلوونی	۱,۲۸	۲۲	۰,۵۵	۴۲,۶
۷	سوئد	۱,۴۷	۲۵	۰,۶۱	۴۱,۸
۸	استونی	۱,۳۵	۲۰	۰,۵۶	۴۱,۶
۹	اسلواکی	۱,۳۳	۲۰	۰,۵۴	۴۰,۸
۱۰	لیتوانی	۱,۲۸	۲۱	۰,۴۹	۳۸,۲
۱۱	لوکزامبورگ	۱,۲۴	۱۷	۰,۴۷	۳۸,۱

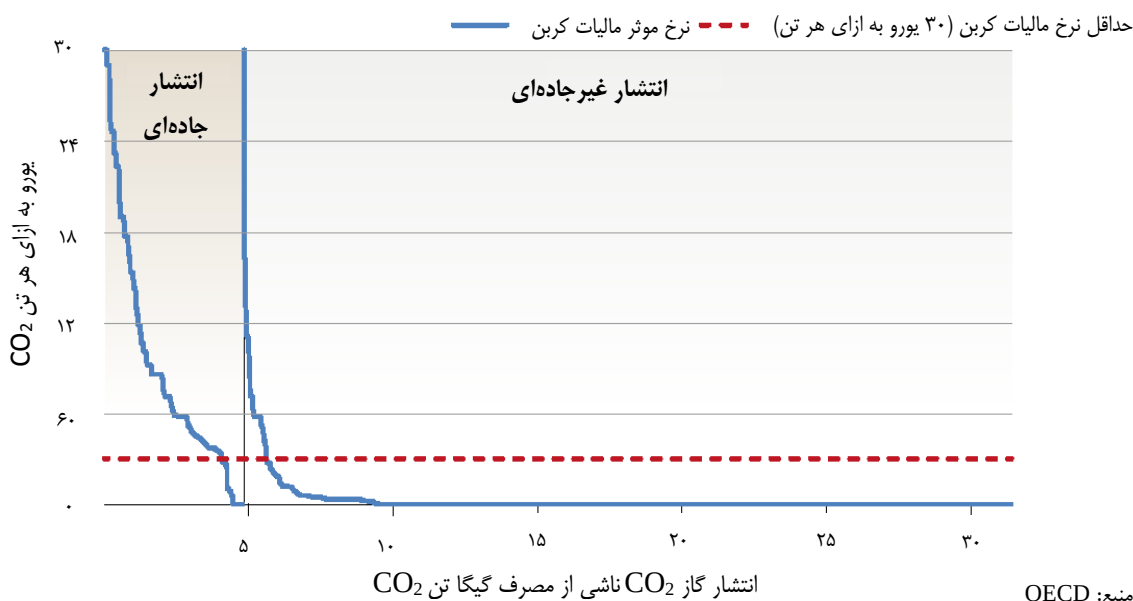
معاونت بررسی های اقتصادی

ردیف	کشور	قیمت (یورو)	نرخ مالیات بر ارزش افزوده (درصد)	مالیات انرژی (یورو)	سهم مالیات انرژی از قیمت (درصد)
۱۲	دانمارک	۱.۶۷	۲۵	۰.۶۳	۳۷.۴
۱۳	اسپانیا	۱.۳۲	۲۱	۰.۴۷	۳۵.۸
۱۴	لهستان	۱.۱۳	۲۳	۰.۳۸	۳۳.۸

منبع: کمیسیون اروپا

در ۴۴ کشور عضو OECD، به طور کلی قیمت کربن با توجه به مالیات غیر مستقیم در بخش جادهای تعیین می شود. در بخش های غیرجادهای، مالیات مستقیم کربن نقش نسبتاً مهم تری ایفا می کند، اگرچه به طور کلی مالیات غیرمستقیم نیز در آن وجود دارد. با توجه به نمودار ۱، حدود ۸۵ درصد از انتشار دی اکسید کربن مرتبط با انرژی، در خارج از بخش جادهای (غیر جادهای) انجام می شود. مالیات ها فقط ۱۸ درصد از این میزان تولید گازهای گلخانه ای را پوشش می دهند و در واقع برای ۸۲ درصد باقی مانده ناشی از انتشارهای غیر جادهای، مالیاتی گرفته نمی شود. در این میان، تنها ۳ درصد از مالیات انتشار دی اکسید کربن غیر جادهای به صورت ۳۰ یورو به ازای هر تن دی اکسید کربن تولید شده دریافت می شود و تنها در ۴ کشور دانمارک، هلند، نروژ و سوئیس، به طور میانگین به ازای هر تن دی اکسید کربن ناشی از انتشار غیر جادهای، ۳۰ یورو مالیات اخذ می شود. در گسترش سیگنال های قیمتی کربن مبتنی بر مالیات، پیشرفت کمی حاصل شده است. از سال ۲۰۱۵، تنها در سه کشور دانمارک، هلند و سوئیس، میانگین نرخ مؤثر مالیات کربن ناشی از انتشار غیر جادهای بیش از ۱۰ یورو به ازای هر تن دی اکسید کربن، افزایش یافته است.

نمودار ۱. میزان انتشار جادهای و غیرجادهای در ۴۴ کشور عضو OECD



❖ سیستم های تجارت انتشار گازهای گلخانه؛ به عنوان عاملی برای کاهش تولید این گازها

مالیات سوخت و مالیات کربن تنها ابزارهای سیاست گذاری که به طور موثر قیمت کربن را تعیین می کنند، نیستند. سیستم های تجارت انتشار گازهای گلخانه ای (ETS) انتشار دی اکسید کربن ناشی از مصرف انرژی را هدف قرار می دهند و گاهی شامل انتشار سایر گازهای گلخانه ای و منابع مختلف انتشار نیز می شوند. سیستم های تجارت انتشار گازهای گلخانه ای (ETS) یک رویکرد مبتنی بر بازار برای کنترل آلودگی از طریق ارائه مشوق های اقتصادی برای دستیابی به هدف کاهش انتشار آلاینده ها است. در این سیستم، آلوده کننده هایی که کاهش میزان انتشار را بر هزینه می دانند، می توانند مجوز انتشار آلاینده را از آلوده کننده هایی که توان کاهش انتشار آلاینده های خود با قیمت پایین تر را دارند، خریداری کنند. در واقع، در این سیستم، آلوده کننده دیگری میزان انتشار دی اکسید کربن خود را کاهش می دهد. هدف سیستم تجارت گازهای گلخانه ای، محدود کردن یا کاهش انتشار گازهای گلخانه ای به روشی مقرون به صرفه است. سیستم های تجارت انتشار گازهای گلخانه ای می توانند به همان اندازه مالیات کربن، موثر و کارآمد باشند. این سیستم ها تقریباً ۶ درصد سیگنال های قیمت کربن را در کشورهای OECD و G20 به خود اختصاص داده است.

¹ Emissions Trading Systems



❖ ملاحظات

چگونگی انتخاب کشورها برای پرداخت میزان کربن انتشار یافته از طریق مالیات و یا ETS به میزان قابل توجهی متفاوت است. به عنوان مثال، ETS اتحادیه اروپا، بخش عمده تولید گازهای گلخانه‌ای ناشی از تولید برق، صنعت و پروازهای داخل اروپا را پوشش می‌دهد. به طور کلی سیگنال‌های قیمتی کربن حتی با در نظر گرفتن سیستم‌های تجارت انتشار گازهای گلخانه‌ای، نیز کافی نیستند.



به تولید گازهای گلخانه‌ای ناشی از حمل و نقل بین‌المللی و حمل و نقل دریایی هیچگونه مالیاتی تعلق نمی‌گیرد. البته گاهی اوقات از سوخت‌های مورد استفاده در حمل و نقل هوایی داخلی و ناوبری داخلی مالیات گرفته می‌شود، اما به ندرت حداقل نرخ مالیات کربن را دربر می‌گیرد.

در میان ۴۴ کشور مورد بررسی در این گزارش، بالاترین میزان استاندارد مالیات کربن مربوط به کشور سوئد بوده و پس از آن سوئیس، فنلاند و نروژ قرار دارند.

مالیات غیر مستقیم برق اغلب به نفع منابع برق پاک تر عمل نمی‌کند. اکثر مالیات‌های مربوط به برق با توجه به منبع انرژی آنها تفاوتی ندارند، از این رو تمام منابع انرژی، صرف نظر از آسیب‌های آب و هوایی ناشی از بکارگیری آنها، گران تر می‌شوند.

کشورهایی که هزینه بیشتری برای منابع انرژی قابل احتراق متحمل می‌شوند، تمایل به استفاده از انرژی با محتوی کربن کمتری دارند.

به طور کلی، کشورها به منظور پرداخت نکردن مالیات بیشتر، تمایل بیشتری برای جایگزین کردن منابع انرژی پاک‌تر همچون بادی و خورشیدی با منابع سوخت به ویژه سوخت‌های فسیلی خواهند داشت.



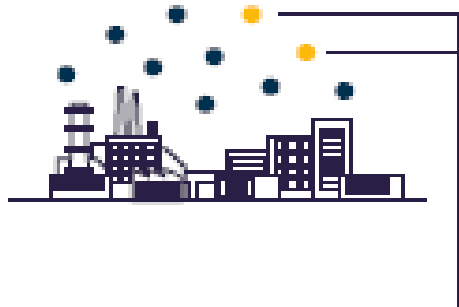
دلایل مختلفی برای تفاوت قابل توجه در میزان پوشش مالیات مستقیم وجود دارد که برخی از آن‌ها عبارتند از:

- ✓ کشورها معمولاً انتشار گاز دی‌اکسیدکربن ناشی از مصرف سوخت‌های زیستی (Biofuel) را مشمول مالیات کربن لحاظ نمی‌کنند، به همین دلیل نرخ متوسط مالیات مستقیم کربن از نرخ استاندارد پایین‌تر است. این امر به‌ویژه برای کشوری همچون سوئد به دلیل دستیابی به اهداف خود برای تکیه به سوخت‌های زیستی بسیار حائز اهمیت است.
- ✓ کشورها همیشه مالیات کربن را بر تمام سوخت‌های فسیلی اعمال نمی‌کنند. به عنوان مثال، کشورهای آرژانتین و مکزیک از پرداخت مالیات برای گاز طبیعی معاف هستند که عموماً از پاک‌ترین سوخت‌های فسیلی محسوب می‌شوند.
- ✓ برخی از کشورها به دلیل رقابت و یا قیمت مناسب، تعدادی از مصرف‌کنندگان انرژی را از مالیات کربن معاف و یا نرخ بازپرداخت آن را کاهش می‌دهند.

طرح‌های قیمت‌گذاری کربن در جهان



تعداد کشورهایی که در حال
اجرا و یا برنامه‌ریزی مالیات
کربن هستند

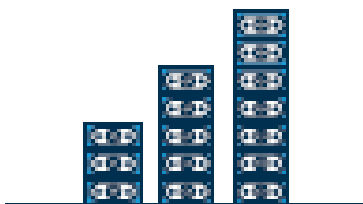


۱۱ گیگاتن انتشار دی‌اکسید کربن = ۲۰٪
انتشار گازهای گلخانه‌ای



طیف وسیعی از قیمت‌ها در طرح‌های موجود
۱ تا ۲۷ دلار به ازای انتشار هر تن دی‌اکسید کربن

قیمت‌گذاری ۵۱٪ انتشارها کمتر از ۱۰ دلار به ازای هر تن
دی‌اکسید کربن



۴۴ میلیارد دلار

افزایش درآمدهای ناشی از قیمت‌گذاری کربن

❖ نتیجه گیری

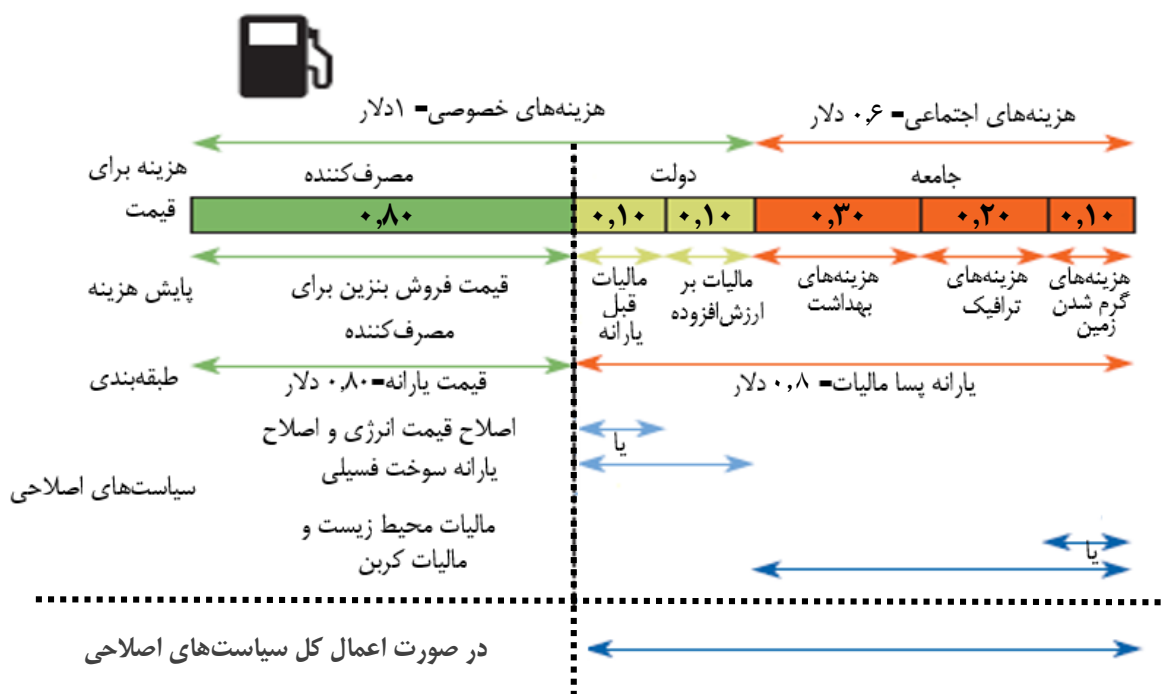
- به کارگیری مالیات، برخلاف سایر ابزارهای سیاست گذاری آب و هوا، درآمد را افزایش خواهد داد. پتانسیل درآمدی حاصل از قیمت گذاری کربن، قابل ملاحظه است. افزایش مالیات موثر کربن به ۳۰ یورو به ازای هر تن دی اکسید کربن در ۴۴ کشور عضو اتحادیه اروپا، برای انتشار گازهای دی اکسید کربن مربوط به کلیه حامل های انرژی، تقریباً به میزان یک درصد، ارزش تولید ناخالص داخلی را افزایش و درآمد مالیاتی را تقریباً دو برابر خواهد کرد.
- اخذ مالیات کربن، باعث کاهش انتشار گازهای گلخانه ای شده که به معنی کاهش درآمدهای مالیاتی با نرخ ثابت خواهد بود، اما این کاهش تدریجی بوده و با افزایش نرخ مالیات کربن، خنثی می شود و سرانجام طی چند دهه کاهش خواهد یافت.
- ارتقا کیفیت سیاست های مالیاتی، باعث ایجاد فرصت سرمایه گذاری بیشتر در حوزه تکنولوژی های کم کربن تر و سبزتر خواهد شد.
- درآمد حاصل از مالیات کربن فرصتی برای انجام اصلاحات مالی از جمله اصلاح ترکیب مالیات از طریق کاهش مالیات بر درآمد، افزایش سرمایه گذاری (از جمله در زمینه آموزش، بهداشت و زیرساخت ها) و کاهش سطح بدهی های عمومی است. درآمدهای مالیاتی حاصل از مصرف انرژی های آلاینده، می تواند به عنوان منبعی برای اختصاص تسهیلات مالی به خانوارها، تبدیل شود تا از این طریق پیامدهای ناخوشایند توزیع نابرابر ثروت را کاهش داده ضمن اینکه به استفاده کمتر از کالاها و خدماتی که در آنها از کربن استفاده می شود، نیز کمک کند. یکی دیگر از مصارف درآمد مالیاتی کربن، استفاده در حوزه تحقیق و توسعه و سایر اقدامات سیاست گذاری مربوط به تغییرات اقلیمی است.
- یارانه های سوخت می تواند نقش منفی بر کاهش هزینه های کربن ناشی از مصرف این سوخت ها در کسب و کارها و مصرف کنندگان داشته باشد. برخی از انواع یارانه های سوخت طی سال های اخیر کاهش و در مقابل برخی دیگر افزایش داشته است. مطالعه مشترک سازمان OECD و IEA نشان می دهد که رقم کل یارانه انرژی در سال ۲۰۱۴ معادل ۵۴۷ میلیارد دلار بوده که به ۳۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷ کاهش یافته است.
- به دلیل ارزان بودن انرژی در ایران و پرداخت مقادیر قابل توجه یارانه، با وجود توصیه های کارشناسی متعدد برای ضرورت اصلاح قیمت حامل های انرژی، رویکرد و یا جهت گیری در این زمینه مشاهده نمی شود. استفاده از تجارب کشورهای در حال توسعه در زمینه آزادسازی قیمت انرژی و تجارب اقتصادهای پیشرفته برای وضع مالیات بر مصرف با هدف ارتقاء شرایط زیست محیطی، موارد مهمی است که باید مورد توجه دولت و سیاست گذاران حوزه انرژی کشور قرار گیرد.

معاونت بررسی های اقتصادی

- سیاست‌های اصلاحی که برای واقعی کردن قیمت حامل‌های انرژی صورت می‌گیرند، به سه دسته تقسیم می‌شوند که عبارتند از:

- اصلاح قیمتی از طریق حذف یارانه
- اصلاح قیمتی از طریق اعمال مالیات
- اصلاح قیمتی از طریق وضع سایر مالیات‌ها در جهت جبران هزینه‌ها از جمله مالیات‌های سوخت و کربن

مطابق شکل زیر، کشورها می‌توانند از طریق سه رویکرد وضع مالیات، افزودن سایر مالیات‌ها (از جمله مالیات کربن) و یا پوشش کل هزینه‌ها، اصلاحات قیمتی خود را آغاز کنند. تجربه نشان می‌دهد، مقاومت بیشتری برای وضع مالیات کربن حتی در برخی از کشورهای پیشرفته وجود دارد؛ لذا به نظر می‌رسد بهترین سیاست برای اقتصادهای در حال توسعه نفتی از جمله ایران، اتخاذ رویکرد واقعی کردن قیمت‌ها از طریق حذف یارانه است.



منبع: بانک جهانی



❖ منابع

- OECD (2011), “Interactions Between Emission Trading Systems and Other Overlapping Policy Instruments”.
- OECD (2019), “Taxing Energy Use”.
- World Bank(2019), “State and Trends of Carbon Pricing 2019”.
- World Bank(2019), “Fiscal Policies for Development and Climate Action”.
- <https://ec.europa.eu/energy/en>