Universiteti I Tiranës

Fakulteti i Ekonomisë

Departamenti i Kontabilitetit

KONKURS MBI PUNËT KËRKIMORE

JSTOR

FUSHA E APLIKIMIT: Ekonomia e Gjelbër

"TAKSIMI I CO_2 DHE IMPAKTI I TIJ NË EKONOMI"

RASTI I SHQIPËRISË

Punoi: RENIS BAKALLI

Master Shkencor në Kontabilitet dhe Auditim, viti I-rë

Tiranë 2021

1. HYRJE

Zhvillimi i qëndrueshëm duhet të jetë në themel të cdo politike afatgjatë. Gro Harlem Brundtland e përkufizon zhvillimin e qëndrueshëm si ‘’zhvillim që plotëson nevojat e së tashmes pa kompromentuar aftësinë e brezave të ardhshëm për të përmbushur nevojat e tyre’’.

Një nga mënyrat se si sot qeveri në vende të ndryshme të botës kanë vendosur se si të vendsosin në zbatim zhvillimin e qëndrueshëm duke nxitur politika të atilla që synojnë frenimin e përdorimit pa kriter të burimeve natyrore është edhe taksimi i karbonit. Ekonomistë apo mbrojtës të mjedis për dekada të tëra kanë propozuar taksat e gjelbra si një instrument fiskal i rëndësishëm që synon të reduktoje efektetet negative të emetimit të dioksidit të karbonit në hapësirë. (Oates, W. E. 1995) Teorikisht, taksat e gjelbra janë vënë me qëllim për të zvogëluar diferecnat mes kostos private të prodhimit dhe konsumimit të një të mire dhe kostos sociale të plotë duke përfshirë dëmin mjedisor që këto të mira prodhojnë. (Demerse, C., & Bramley, M. 2008) Barack Obama (2015) në një konferencë për shtyp deklaronte se: ‘’Unë kam besuar prej kohësh se mënyra më elegante për të nxitur inovacionin dhe për të zvogëluar emetimet e karbonit është vendosja e një çmimi mbi të.’’ Taksat mjedisore që synojnë çmimin e aktiviteteve individuale të dëmshme për mjedisin theksohen si një instrument efektiv dhe efikas në ekonominë mjedisore për të brendësuar ndikimet negative që rrjedhin nga sjellja e konsumit individual dhe aktivitetet e prodhimit.(Mann, R. ,2009) Ky synim do të arrihet duke vendosur një çmim për eksternalitetet negative me normën e taksës që përcaktohet në dëmin e shkaktuar social (Angela Köppl & Margit Schratzenstalle, 2021) ndersa Al Gore (2012) shprehte mendimin se "Zgjidhja më e drejtpërdrejtë e politikës për krizën klimatike është një taksë e karbonit, e kompensuar nga ulja e taksave mbi pagat. Duke përfshirë taksën e karbonit në zgjidhjen e shkëmbit fiskal, ne mund të shmangim humneren e shkatërrimit të mjedisit " Firmat, familjet dhe qeveritë gjenerojnë emetime të cilat imponojnë një kosto për brezat e tanishëm dhe të ardhshëm në formën e ndryshimit global të klimës. Sidoqoftë, ata që emetojnë drejtpërdrejt CO2 nuk mbajnë drejtpërdrejt koston e emetimeve të tyre. Kjo do të thotë, ata nuk janë të detyruar në mënyrë specifike t'i marrin parasysh këto kosto kur marrin vendime për prodhimin dhe konsumin. (Grant Allan, 2015)

Ideja themelore për të përdorur taksat për të përballuar eksternalitetet negative që nuk përfshihen në çmimet e tregut daton nga Pigou, i cili, megjithatë, nuk përqendrohet në mënyrë specifike ose ekskluzivisht në mjedis. (Pigou, 1920) Taksa e Pigovian ka për qëllim të dekurajojë aktivitetet që imponojnë një kosto të prodhimit tek palët e treta dhe shoqëria në

tërësi. Sipas Pigou, eksternalitetet negative parandalojnë që ekonomia e tregut të arrijë ekuilibrin kur prodhuesit nuk marrin përsipër të gjitha kostot e prodhimit. Ky efekt negativ mund të korrigjohet, sugjeroi ai, duke vendosur taksa të barabarta me kostot e jashtme. Në mënyrë ideale, taksa do të ishte ekuivalente me dëmin e jashtëm të shkaktuar nga prodhuesi dhe në këtë mënyrë do të zvogëlonte kostot e jashtme në të ardhmen.

Një shembull popullor i një takse të stilit Pigovian është një taksë mbi ndotjen. Ndotja nga një fabrikë krijon një eksternalitet negativ sepse palët e treta të prekura mbajnë një pjesë të kostos së ndotjes. Bazuar në punën e tij themelore, të ashtuquajturat taksat e Pigouvian-it kanë fituar një vend si instrument kyç i bazuar në treg në formën e taksave mjedisore në përgjithësi dhe të taksave të karbonit në kontekstin e ndryshimit të klimës në veçanti.

Vendi I parë në botë që aplikoi taksën e karbonit ishte Finlanda në vitin 1990. Sot, norma e takses së karbonit e vendosur në këtë vend është $73.02/ ton. Pas Finlandës, 18 qeveri të tjera të Evropës kanë ndjekur të njëjtën praktikë duke vënë na zbatim taksën e karbonit në vendet e tyre.

Suedia vendos normën më të lartë të taksës së karbonit me 116,33 € (137 dollarë amerikanë) për ton të emetimeve të karbonit, e ndjekur nga Zvicra dhe Lihtenshtajni (85,76 €, 101 dollarë) dhe Finlanda (62 €, 73,02 $). Normat më të ulëta të taksës së karbonit në Poloni (0.07 €, 0.08 $), Ukrainë (0.25 €, 0.30 $) dhe Estoni (2 €, 2.36 $). (Tax Foundation, 2021)

Ekonomia këtu është e thjeshtë: Një taksë e karbonit vendos një çmim për diçka (emetimet e karbonit) që është aktualisht falas. Kur diçka është falas, ne konsumojmë shumë prej saj. Kur çmimi rritet, ne konsumojmë më pak (ky është Ligji i Kërkesës). ‘’Një taksë e karbonit duhet të rritet çdo vit derisa të arrihen qëllimet e reduktimit të emetimeve dhe të jetë neutrale ndaj të ardhurave për të shmangur debatet mbi madhësinë e qeverisë. Një rritje e vazhdueshme e çmimit të karbonit do të inkurajojë inovacionin teknologjik dhe zhvillimin e infrastrukturës në shkallë të gjerë. Gjithashtu do të përshpejtojë përhapjen e mallrave dhe shërbimeve me efikasitet të karbonit.’’ (Ohio University, 2019) Implementimi i taksës së karbonit do te rezultojë në një reperkusion te prodhimit të brendshëm bruto dhe kompanitë në të cilat do të aplikohet më së shumti kjo taksë do të jenë në kërkim të investimit të teknologjive të gjelbra me sa më pak kosto mjedisore.(Ionescu, L.,2020)

Gjithashtu kostoja shëndëtësore e shprehur në terma monetarë duhet marrë në konsideratë kur mendojmë të vendosim një taksë mbi karbonin. Nëse përfshijmë kostot shëndetësore të ndotjes së ajrit me lëndë djegëse fosile, është e qartë se djegia e karburanteve fosile tashmë po i kushton ekonomisë globale miliarda dollarë në vit. Kjo u konfirmua nga Vlerësimi i

Katërt Kombëtar i Klimës i lëshuar në Nëntor 2018. (Fourth National Climate Asessment, 2018) Ekonomistët inkurajojnë shfaqjen e një çmimi global të karbonit dhe janë të angazhuar për të thelluar kuptimin e çmimeve të karbonit, si taksat e karbonit dhe tregtimi i emetimeve. Duhet të ndërmerren veprime për të siguruar që çmimi i karbonit rritet gradualisht derisa të përmbushen qëllimet e Marrëveshjes së Parisit. (Aldy, J. E., Ley, E., & Parry, I. 2008) Me një çmim mjaft i fortë për karbonin zvogëlon nevojën për politika më pak efikase dhe siguron sigurinë rregullatore që kompanitë kanë nevojë për investime afatgjata në alternativat e energjisë së pastër. (Marron, D. B., & Toder, E. J. 2014) Një çmim i karbonit mund të vendoset përmes një takse ose një sistemi të tregtimit të emetimeve por kjo do të përshëndetej nga të gjithë pasi për disa përsona kjo taksë rëndon më shumë. Rabbi Arthur Wasko (2009) shprehej se ‘’Çelësi për të fituar mbështetjen publike për taksën e karbonit është që paratë të kthehen tek tatimpaguesit. Në vetvete, taksa e karbonit është regresive. Njerëzit që paguajnë një përqindje më të madhe të të ardhurave të tyre në energji dhe karburant, kryesisht njerëzit me të ardhura të ulëta, do të lëndohen më së shumti. Nëse tatimi do të shoqërohej nga një sistem i dividentit ose i kreditit të taksave, megjithatë, ai lehtë mund të strukturohej që të kishte një efekt progresiv neto - duke u kthyer më shumë para shumicës së tatimpaguesve sesa u kushton atyre në fatura më të larta për energjinë dhe produktet, çmimi i të cilave është i lidhur me energjinë.’’ Pra mënyra së si taksa do vendoset dhe paguhet nga taksapaguesi duhet të jetë e atillë që mos të ndikojë shumë në të ardhurat e gjithsecilit.

Gjithcka e thënë më sipër, një mix referencash dhe citimesh të dobishme, së bashku me statistika dhe shifra shërbejnë për të sjellë në vemendje rëndësinë e temës që po trajtohet në këtë punim, për ta bërë atë të kuptueshme dhe për të nxjerrë si përfundim një analizë të një cilësie të pranueshme.

2. METODOLOGJIA E KËRKIMIT

Metoda e cila është përdorur në këtë punim është metoda kryesisht sasiore.

Ajo mbështetet në një metodologji të propozuar nga Banka Boterore (World Bank, 2020) si një nga mënyrat më efektive për të matur efektet e taksës së karbonit në ekonomi, mbledhjen e të ardhurave, reduktimin emetimit të CO2. Banka Botërorë e ka përdorur këtë metodë në rastin e Indisë dhe metodologjia e ndjekur në këtë vend është përshtatur në rastin e Shqipërisë.

Kjo pjesë e punimit vlerëson efektet e një takse hipotetike të karbonit në çmimet e karburantit, përdorimin e karburantit, të ardhurat nga taksat dhe emetimet e CO2 në Shqipëri. Ai gjithashtu paraqet një diskutim të shkurtër të disa prej përfitimeve lokale ndihmëse nga një taksë e karbonit. Shkalla hipotetike e taksës së karbonit është vendosur në $70 /t$CO_2$, në përputhje me rekomandimet e Komisionit të Nivelit të Lartë për Çmimet e Karbonit për përmbushjen e objektivit të Marrëveshjes së Parisit për të mbajtur ngrohjen globale nën 2 ° C mbi temperaturat mesatare paraindustriale deri në fund të shekullit. (World Bank, 2019)

Një taksë mjaft e lartë e karbonit mund të ndikojë në përdorimin e karburantit përmes elasticitetit të çmimit të konsumit të karburantit fosil. Të ardhurat e mbledhura nga një taksë karboni do të jenë të barabarta me sasinë e karburantit fosil të përdorur shumëzuar me normën e taksës. Meqenëse përdorimi i karburantit fosil përcakton drejtpërdrejt emetimet e CO2 dhe ndotjen lokale të ajrit, elasticiteti i çmimit të kërkesës për karburant fosil do të përcaktojë gjithashtu ndikimin e tij në mjedis. Në mënyrë të ngjashme, rritja e çmimit të benzinës dhe naftës do të rrisë koston e vozitjes dhe në këtë mënyrë do të zvogëlojë trafikun rrugor, me implikime pozitive për aksidentet, bllokimet dhe ndotjen e ajrit.

Ne këtë punim është përdorur një model izoelastik, i cili është i përshtatshëm si për ndryshime të vogla ashtu edhe për ato të mëdha në çmim. Duke përdorur këtë supozim, ndryshimi proporcional i konsumit lidhet me ndryshimin (jo domosdoshmërisht të vogël) të çmimit sipas formulës:

$$QCtax,i = Q1,i * (PCtax,i /P1,i)^{\varepsilon} \qquad \textbf{(World Bank, 2019)}$$

Ku:

QCtax,i është sasia e karburantit e përdorur pas takse

Q1,i është sasia e karburantit e përdorur sipas parashikimit

PCtax,i është cmimi i ri i karburantit pas takse

P1,i është cmimi i parashikuar fillimisht i karburantit

ε është elasticiteti i cmimit të karburantit

Elasticiteti i çmimeve është, duke pasqyruar faktin se çmimi dhe kërkesa lëvizin në drejtime të kundërta - domethënë një rritje e çmimit shkakton një rënie të kërkesës. Kërkesa thuhet se është relativisht joelastike nëse elasticiteti i çmimit ka një madhësi më të vogël se 1. Kërkesa për karburant tenton të jetë relativisht joelastike, pasi disa përdorime janë të vështira për t'u shmangur ose nuk janë shumë të ndjeshëm ndaj çmimeve.

3. ANALIZA E SHQIPËRISË

Në këtë kapitull do të meremi me analizën e rastit të Shqipërisë. Në analiza janë marrë 3 lloje të ndryshme lende djegëse (Gaz, Naftë dhe Benzine) duke qenë se këto janë emetuesit më të mëdhenj në vend të CO_2 .

Për të parë ndikimin që një taksë e karbonit e supozuar në harmonizim me objektivat e vendosura në Marrëveshjen e Parisit, janë ndjekur disa hapa konkretë të llogaritura për të të arritur në konkluzione se si e ndikon ekonominë kjo taksë e vendosur.

3.1 Parashikimet e për konsumimin e naftës dhe cmimet.

Për të nisur me analizën e Shqipërisë, na duhet të kemi disa variabla hyrëse që do të na ndihmojnë në llogaritjet e mëtejshme të vlerësimit të taksës së karbonit në Shqipëri.

Tabela më poshtë është një supozim i përdorimit të karburanteve në Shqipëri, Për shkak të mungesës së projeksioneve të studiuara nga institucionet përkatëse për rastin e Shqipërisë, si të dhëna janë marë të dhënat aktuale të përdorimit të gazit naftës dhe benzinës.

Shqiperia, projektimi.	Cmimi I prashikuar para vendosjes së TVSH-së ($/GJ)[1]	Konsumi I karburantit I parashikuar (PJ/vit)[2]	Faktori I emetimit (Tco2/GJ)[3]
GAZ	15.34752	1.3	0.056
NAFTE	37.5	4.1509	0.074
BENZINE	37.77	0.5	0.069

Tabela 1: Parashikimi i konsumit, cmimit dhe faktorët e emetimit për secilin lloj karburanti.

Burimi: KNOMEA, BANKA BOTËRORE
https://data.worldbank.org/indicator/EN.ATM.CO2E.PC?locations=AL
https://knoema.com/data/albania+consumption+liquefied-petroleum-gases+million-metric-tons-of-oil-equivalent

3.2 EMETIMI I CO_2 DHE CMIMI I KARBURANTIT PAS TVSH-së

Meqenëse sasia e CO2 e emetuar është proporcionale me sasinë e karburantit të përdorur, emetimet e gjeneruara nga konsumi i karburantit llogariten si:

$$E_{1,i} = Q_{1,i} * Efi$$

[1] Cmimi I parashikuar është mare duke supozuar cmimin e sotem të karburanteve duke I konvertuar cmimet nga lek shqiptar për litër në dollar për gigaxhaul.
[2] Konsumi I karburantit për secilën nga tipet e kanë burimin nga OECD, INSTAT dhe KNOEMA ku për lehtësi veprimesh janë konvertuar në petaxhaul (pj) në vit.
[3] Faktori I emetimit për secilin nga tipet e karburantit është marrë nga Banka Botërore.

1. **Emetimi i CO_2 i parashikuar nga përdorimi i gazit dhe cmimi i parashikuar pas TVSH-së**

PERSHKRIMI	A	B	TOTALI	Njesia	VEPRIMI
Emetimet sipas parashikimit	0.056	1.3	0.0728	MtCO2/vit	Faktori I emetimit*Konsumi I karburantit
TVSH	15.34752	0.2	3.069504	$/GJ	Cmimi I parashikuar* Norma e TVSH-se
Cmimi pas takse	15.34752	3.069504	18.417024	$/GJ	Cmimi I parashikuar+ TVSH

Tabela 2: Emetimi i parashikuar i CO2 për gazin dhe cmimi pas TVSH

Përpunimi: Autori

Në tabelën më sipër arrijmë të llogarisim totalin e parashikuar të emetimit të CO_2 në vit nga përdorimi i gazit natyror dhe cmimin e parashikuar pas llogaritjes së TVSH-së të treguar numerikisht në kolonën ''Totali''. Në po të njëjtën mënyrë është vepruar edhe në rastin e naftës dhe benzinës ku rezultatet e llogaritura do të shërbejnë si një variabël hyrëse për veprimet e mëtejshme.

2. **Emetimi i CO_2 i parashikuar nga përdorimi i naftës dhe cmimi i parashikuar pas TVSH-së**

PERSHKRIMI	A	B	TOTALI	Njesia	VEPRIMI
Emetimet sipas parashikimit	0.074	4.1509	0.3071666	MtCO2/vit	Faktori I emetimit*Konsumi I karburantit
TVSH	37.5	0.2	7.5	$/GJ	Cmimi I parashikuar* Norma e TVSH-se
Cmimi pas takse	37.5	7.5	45	$/GJ	cmimi I parashikuar+ TVSH sipas BAU

Tabela 3:Emetimi i parashikuar i CO2 për naftën dhe cmimi pas TVSH

Përpunimi: Autori

3. **Emetimi i CO_2 i parashikuar nga përdorimi i benzinës dhe cmimi i parashikuar pas TVSH-së**

PERSHKRIMI	A	B	TOTALI	Njesia	VEPRIMI
Emetimet sipas parashikimit	0.069	0.5	0.0345	MtCO2/vit	Faktori I emetimit*Konsumi I karburantit
TVSH	37.77	0.2	7.6	$/GJ	Cmimi I parashikuar* Norma e TVSH-se
Cmimi pas takse	37.77	7.554	45.324	$/GJ	cmimi I parashikuar+ TVSH sipas BAU

Tabela 4:Emetimi i parashikuar i CO2 për benzinën dhe cmimi pas TVSH

Përpunimi: Autori

3.3 PËRCAKTIMI I TAKSËS SË KARBONIT ($/GJ)

Duke marrë supozimin e bërë më sipër, një taksë 70$/$TCO_2$ mbi emetimet e CO2 në Shqipëri, atëherë taksa e karbonit e shprehur në $/GJ do të llogaritej si më poshtë:

Tax= Faktori i emetimit (Tco2/GJ) * Tax e karbonit ($/Tco2) (Ëorld Bank, 2019)

KARBURANTI	Faktori I emetimit(Tco2/GJ)	Taksa e karbonit($/Tco2)	Taksa e karbonit ($/GJ)
GAZI	0.056	70	3.92
NAFTA	0.074	70	5.18
BENZINA	0.069	70	4.83

Tabela 5: Përcaktimi i taksës së kabonit në $/GJ

Përpunimi: Autori

Nga tabela më sipër ne arrijmë të përcaktojmë taksën e karbonit për secilin nga llojin e karburanteve e cila është e llogaritur më së miri në kolonën e fundit të shprehur në $/GJ. Kjo taksë do të shërbejë si variabël hyrëse në përcaktimin e cmimit të karburantit në hapin e mëposhtëm.

3.4 PËRCAKTIMI I CMIMIT TË RI TË KARBURANTIT PAS VENDOSJES SË TAKSËS.

Vendet që përdorin një TVSH zakonisht e aplikojnë atë në çmimin përfundimtar të tregut të një produkti ashtu sikurse ndodh në Shqipëri, dhe për të gjitha produktet e bëra me lëndë djegëse të karbonit, çmimi përfundimtar do të përfshinte koston e taksës së karbonit. Për të shmangur krijimin e subvencioneve të nënkuptuara, TVSH-ja duhet të aplikohet me një normë standarde për çmimin pas taksës së karbonit të të gjitha produkteve të pranueshme për TVSH. Rrjedhimisht, futja e taksës së karbonit do të rriste tërthorazi të ardhurat nga TVSH-ja duke rritur çmimin përfundimtar të produkteve të kualifikuara për TVSH që prodhohen, transportohen ose shpërndahen duke përdorur lëndë djegëse fosile.

Meqenëse emetimet e CO2 janë pjesë e kostos reale të prodhimit të karburanteve fosile, TVSH -ja (ose taksa ekuivalente) duhet të aplikohet pas taksës së karbonit. Çmimi i karburantit pas taksës së karbonit është:

Cmimi pas takes= Cmimi pas TVSH+Taksa e karbonit+Cmimi pas takse

TVSH tek taksa e karbonit= Taksa e karbonit *20%

Indeksi I rritjes së cmimit= Cmimi pas takse/ Cmimi pas TVSH

KARBURANTI	Cmimi pas TVSH($)	Taksa e karbonit($)	TVSH tek taksa e karbonit($)	Cmimi pas takses($)	Indeksi I rritjes se cmimit
GAZI	18.417024	3.92	0.784	23.121024	1.255
NAFTA	45	5.18	1.036	51.216	1.138
BENZINA	45.324	4.83	0.966	51.12	1.128

Tabela 6: Përcaktimi i Cmimit të ri të karburantit.

Përpunimi: Autori

Tabela më sipër ka si produkt cmimin e ri të karburantit pas vendoses së taksë si dhe është llogaritur indeksi i rritjes së cmimit pas vendosjes së taksës krahasuar me cmimin e parashikuar në fillim të analizës.

3.5 KONSUMI I RI I KARBURANTIT

Pas llogaritjes së ndikimit të taksës së karbonit në çmimet e karburantit, hapi tjetër është vlerësimi i efektit të tij në kërkesë. Metodologji të shumta mund të përdoren për të vlerësuar efektin e ndryshimeve të çmimeve në kërkesë. Zëvendësimi është një element kyç në elasticitetin e çmimit të kërkesës, dhe në këtë rast zëvendësueshmëria e burimeve alternative të energjisë me karbon të ulët ose zerokarbon ndikon në efektin e taksës së karbonit në kërkesën për lëndë djegëse fosile. Me kohën, efektet e zëvendësimit pritet të ndryshojnë furnizimin me energji duke rritur kërkesën për burime të ulëta të karbonit ose zero të karbonit, të cilat do të stimulonin investimet në zhvillimin dheprodhimin e teknologjive të energjisë me karbon më të ulët.

Përdorimi i ndryshimit të indeksit= Indeksi i ndryshimit të cmimit*Elasticiteti

Konsumi i ri = Përdorimi i ndryshimit të indeksit* Konsumi fillestar

KARBURATI	Indeksi I ndryshimit te cmimit	Elasticiteti I karburantit	Perdorimi I ndryshimit te indeksit	Konsumi fillestar I karburantit(PJ/vit)	Konsumi I ri I karburantit(PJ/vit)
GAZI	1.255	-0.68	0.857	1.3	1.114
NAFTA	1.138	-0.44	0.945	4.1509	3.921
BENZINA	1.128	-0.77	0.912	0.5	0.456

Tabela 6: Llogaritja e konsumit të ri të karburantit.

Përpunimi: Autori

Tabela më sipër nxjerr si product konsumin e ri të karburantit pas vendosjës së taksës i cili sigurisht është me i vogël së ai i parashikuar për shkakt të rritjes së cmimit. Konsumi i ri është i shprehur në PJ/vit.

3.6 EMETIMET E REJA

Meqenëse sasia e CO2 e emetuar është proporcionale me sasinë e karburantit të përdorur, emetimet e gjeneruara nga karburanti konsumi llogariten si më poshtë:

Emetimi i ri= Konsumi i ri* Faktori i emetimit

KARBURANTI	Konsumi I ri (PJ/vit)	Faktori I emetimit (GJ/Tco2)	Emetimi I ri (MtCO2/vit)
GAZI	1.114	0.056	0.062
NAFTA	3.921	0.074	0.290
BENZINA	0.456	0.069	0.031

Tabela 7: Emetimet e reja të CO2 pas vendosjes së taksës.

Përpunimi: Autori

Rezultatet e tabelës tregojnë për një ulje të emetimit të CO_2 krahasuar me periudhën para takse cka analitikisht përkthehet si një taksë efikase që arriti objektivin për të cilin u vendos me rezultete gjithmonë të diskutuehme për nga përmasa e ndryshimit.

3.7 TE ARDHURAT E PRITURA NGA TAKSA

Të ardhurat e mbledhura nga një taksë e karbonit janë thjesht norma e taksës e shumëzuar me sasinë e karbonit të lëshuar, përmbledhur mbi të gjitha lëndët djegëse:

Të ardhurat = Tax*Emetime

KARBURANTI	Taksa ($)	Emetimi I ri (MtCO2/vit)	Te ardhurat (mln $)
GAZI	70	0.062	4.36570
NAFTA	70	0.290	20.31174
BENZINA	70	0.031	2.20128

Tabela 8: Të ardhurat nga taksa të shprehur në mln $

Përpunimi: Autori

Tabela e mësipërme tregon edhe efektin monetar të taksës në vendin tonë ku kolona e fundit paraqet të hyrat në buxhetin e shtetit sipas secilit lloj karburanti të shprehura në milion $.

3.8 RRITJA E TË ARDHURAVE NGA TVSH

Nëse, siç është propozuar, TVSH -ja ngarkohet mbi vlerën e karburantit që përfshin taksën e karbonit, do të ketë të dy përfitimet dhe humbjet në të ardhurat e TVSH -së. Fitimet nga të ardhurat nga TVSH -ja janë për shkak të TVSH -së mbi të ardhurat nga taksa e karbonit. Humbjet e të ardhurave nga TVSH do të shkaktohen nga zvogëlimi i konsumit të karburantit të shkaktuar nga taksa (dhe mund të vlerësohet me uljen e konsumit të karburantit shumëzuar me çmimin e karburantit të shumëzuar me normën e TVSH -së).

Rritja e të ardhurave nga TVSH llogaritet si më poshtë:

Ritja e të ardhurave nga TVSH= Të ardhurat nga taksa* Norma e TVSH-së

KARBURANTI	Te ardhurat nga taksa (mln $)	Norma e TVSH	Rritja e të ardhurave nga TVSH (mln $)
GAZI	4.36570	20%	0.8731
NAFTA	20.31174	20%	4.0623
BENZINA	2.20128	20%	0.4403

Tabela 9: Rritja e të ardhurav nga TVSH-ja

Përpunimi: Autori

Përmbledhje e veprimeve të kryera

VARIABLAT HYRESE		GAZ	NAFTE	BENZINE	NJESIA MATESE
1	Konsumi I parashikuar	1.3	4.1509	0.5	PJ/vit
2	Cmimi I parashikuar para takse	15.34752	37.5	37.77	$/GJ
3	Faktori I emetimit	0.056	0.074	0.069	Tco2/GJ
4	Taksa e karbonit per ton/ CO2	70	70	70	$/Tco2
5	Norma e TVSH	20%	20%	20%	
6	Elasticiteti I cmimit për konsumin e karburantit	-0.68	-0.44	-0.77	
VEPRIMET					
7	Emetimet e parashikuara	0.0728	0.3071666	0.0345	MtCO2/vit
8	TVSH	3.069504	7.5	7.554	$/GJ
9	Cmimi pas TVSH	18.417024	45	45.324	$/GJ
10	Taksa e karbonit/GJ	3.92	5.18	4.83	$/GJ
11	TVSH ne taksen e karbonit	0.784	1.036	0.966	$/GJ
12	Cmimi I ri I karburanit	23.1210	51.216	51.12	$/GJ
13	Faktori I rritjes se cmimit	1.2554	1.1381	1.1279	
14	Konsumi I karburantit ne raport me ate baze	0.8567	0.9447	0.9115	
15	Konsumi I karburantit me taksen e karbonit	1.1137	3.9212	0.4558	PJ/vit
16	Ndryshimi ne konsumin e karbonit	-0.1863	-0.2297	-0.0442	PJ/vit
17	Emetimi I ri I CO2	0.0624	0.2902	0.0314	MtCO2/vit
18	Te ardhurat nga taksa e karbonit(metoda e emetimit)	4.3657	20.3117	2.2013	milion $
19	Te ardhurat nga taksa e karbonit(metoda e cmimit te energjise)	4.3657	20.3117	2.2013	milion $
20	Rritja nga te ardhurat e TVSH-se	0.8731	4.0623	0.4403	milion $
21	Reduktimi ne te ardhurat e TVSH-se	-0.5719	-1.7229	-0.3343	milion $
22	Totali I te ardhurave	4.6670	22.6512	2.3073	milion $

Tabela 11: Përmbledhje e veprimeve të kryera.

Përpunimi: Autori

Tabela përmbledhëse është një pasqyrë e përgjithshme e veprimeve të kryera për të arritur në rezultatet që pame, ku mund të shikohen më qartë hapat e ndjekura për llogaritjet e kryera përgjatë punimit.

KONKLUZIONE DHE REKOMANDIME

1. **LLOGARITJET AGREGATE PER TE GJITHA LLOJET E KARBURANTIT.**

Më poshtë paraqitet një përmbledhje e totalit të të ardhurave, ndryshimit në emetimin e CO_2,

Veprime	GAZI	NAFTA	BENZINA	TOTALI	Njesia
Konsumi fillestar	1.3	4.1509	0.5	5.9509	PJ/vit
Emetimi fillestar	0.0728	0.3071666	0.0345	0.4144666	$/GJ
Konsumi total	1.113698865	3.921184596	0.4557512	5.4906346	PJ/vit
Emetimi me taksen e karbonit	0.062367136	0.29016766	0.0314468	0.3839816	MtCO2/vit
Ndryshimi në emetime				-7%	
Totali I të ardhurave	4.666987385	22.65121792	2.3072781	29.625483	milion $

Tabela 10: Llogaritjet agregate për të gjitha llojete karburanteve.

Përpunimi: Autori

Të ardhurat nga taksat e karbonit në këtë tabelë janë marrë duke llogaritur edhe humbjen që vjen si rrjedhoje e uljes së TVSH nga konsumi i karburanteve. Gjithashtu shikohet që ndryshimi në emetimin e CO2 është vetëm 7% cka tregon një ndryshim shumë të vogël të konsumit të karburanteve. Nga ana tjetër të ardhurat nga kjo taksë janë afro 30 mln euro ose vetëm 0.1% e GDP së vitit 2020 prej 15.15 mld % (KNOEMA, 2020) dhe 0.5% e buxhetit të shtetit prej 5.25 mld $ (Ministria e Financave, 2020) po për këtë vit.

Analiza e mësipërme tregoi analitikisht se Shqipëria nuk është një emetuese e lartë e CO_2. Pesha që zë Shqipëria në emetimet e CO_2 në atmosferë është jo e madhe duke na reduktuar shqetësimin që mund të kemi në totalin global të emetimit. Por megjithatë, ne duhet të marrim në konsideratë efektet e ngrohjes globale, të vëmë në zbatim ligjet në fuqi, të ndërtojmë një strategji afatgjatë për zgjidhjen e këtij problemi në mënyrë që të realizojmë me sa më pak kosto këtë tranzicion që po ndodh ditët e sotme.

Përshtatshmëria ndaj teknologjive të reja jondotëse dhe të gjelbra duhet të jetë objektivi primar I çdo qeverie pasi nëse nuk marim masa paraprake për të parandaluar thellimin e kësaj problematike, atëherë do na duhet që në të ardhmen të luftojmë për mbijetesën minimale ekologjike.

Një pjesë relativisht e lartë e projekteve të financuara dhe implementuara nga Bashkimi Evropian dhe institucione të tjera të larta kanë në funksion pikërisht reduktimin e emetimeve përmes uljes së konsumit të burimeve natyrore, zhvillimin e tekonologjive me

burime të ripërtëritshme apo reduktimin e hidocentrave duke I zëvendësuar me panelë diellorë, pra luftën kundër ndryshimevë klimaterike.

Prandaj ky punim, megjithëse jo I zgjeruar deri në detaje, është një pikënisjë për një shtrirjë të mëtejshme të analizimit dhe studimit të situatës drejt fokusimit të ekonomisë së gjëelbër si sfida më e re e njerëzimit.

BIBLIOGRAFIA

1. Allan, G. (2015). *Carbon tax paper revised - strathprints*. Retrieved September 29, 2021
2. Aldy, J. E., Ley, E., & Parry, I. (2008). A Tax–Based Approach to Slowing Global Climate Change. *National Tax Journal*, *61*(3), 493–517. http://www.jstor.org/stable/41790459
3. Asen, E. (2021, June 3). *Carbon taxes in Europe*. Tax Foundation. Retrieved September 29, 2021.
4. Demerse, C., & Bramley, M. (2008). Carbon Pricing. In *Choosing Greenhouse Gas Emission Reduction Policies in Canada* (pp. 33–46). Pembina Institute. http://www.jstor.org/stable/resrep00247.11
5. Ionescu, L. (2020). The Economics of the Carbon Tax: Environmental Performance, Sustainable Energy, and Green Financial Behavior. *Geopolitics, History, and International Relations*, *12*(1), 101–107. https://www.jstor.org/stable/26918291
6. Kagan, J. (2021, May 19). *Pigovian tax*. Investopedia. Retrieved September 29, 2021.
7. Laurence S. Seidman, & Kenneth A. Lewis. (2008). Practical Problems Confronting a Carbon Tax or Permit Treaty. *Proceedings. Annual Conference on Taxation and Minutes of the Annual Meeting of the National Tax Association*, *101*, 354–359. http://www.jstor.org/stable/prancotamamnta.101.354
8. Marron, D. B., & Toder, E. J. (2014). Tax Policy Issues in Designing a Carbon Tax. *The American Economic Review*, *104*(5), 563–568. http://www.jstor.org/stable/42920999
9. Mann, R. (2009). To Tax or Not to Tax Carbon—Is That the Question? *Natural Resources & Environment*, *24*(1), 44–46. http://www.jstor.org/stable/40925073
10. Oates, W. E. (1995). Green Taxes: Can We Protect the Environment and Improve the Tax System at the Same Time? *Southern Economic Journal*, *61*(4), 915–922. https://doi.org/10.2307/1060731
11. Pigou. (1920). *Pigouvian tax*. Pigouvian tax - Energy Education. Retrieved September 29, 2021.
12. Stretton, S. (2020, August 1). *A simple methodology for calculating the impact of a carbon tax*. Open Knowledge Repository.
13. University, O. (2019). *Do all economists agree that a carbon tax is the best way to address climate change?* Water Cooler Economics.