

Salón ECOMED-POLLUTEC

IV Jornadas Fórum Ambiental

Barcelona, 8 y 9 de febrero 2001

Presentación

“Impuestos medioambientales en la Unión Europea. El sector transporte”

por

Domingo Jiménez-Beltrán
Director Ejecutivo
Agencia Europea de Medio Ambiente
Copenhague

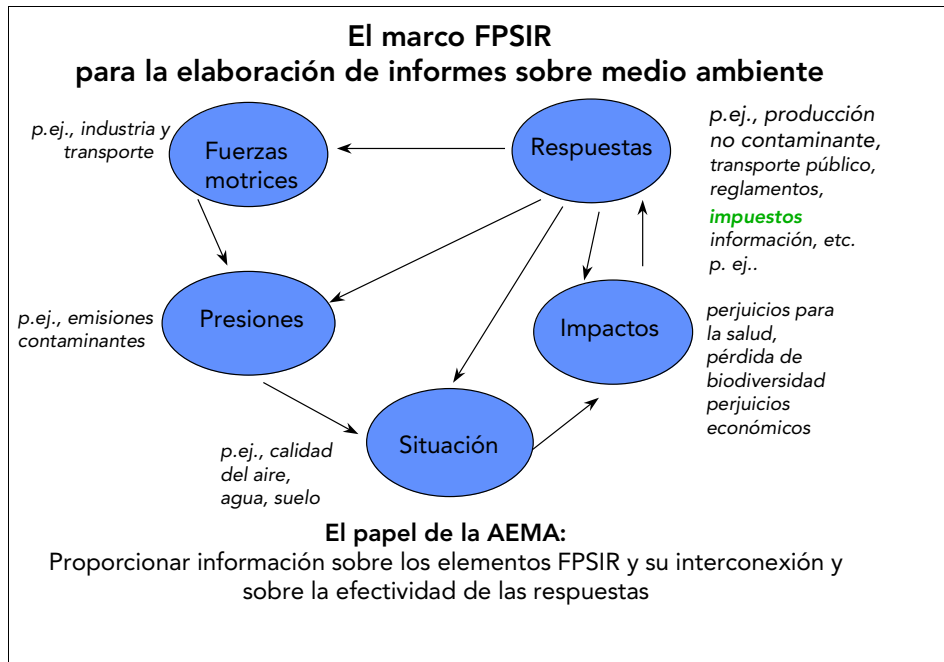
Nota: Las opiniones expresadas por el autor son personales y no representan necesariamente la posición oficial de la Agencia Europea de Medio Ambiente, la Comisión Europea o ningún otro organismo comunitario

Agencia Europea de Medio Ambiente



1. ¿Por qué un informe de la Agencia sobre Impuestos Ambientales?

Elaborar un informe sobre “la situación actual y en un futuro previsible del medio ambiente teniendo en cuenta la dimensión socioeconómica” y “situar el medio ambiente en el contexto del desarrollo sostenible” implica un análisis continuo de la cadena **F-P-S-I-R**



Los instrumentos económicos y fiscales forman parte de la “caja de herramientas” de las políticas actualmente en vigor. Pero siguen considerándose herramientas “difíciles”.



En 1996 se puso en marcha una primera evaluación a petición de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo. El reciente informe (diciembre 2000) constituye una actualización de la misma.

2. ¿Por qué se presenta junto al sector transporte? - Un buen ejemplo de fiscalidad inadecuada.

El informe de la AEMA de junio de 1999, "El medio ambiente en la Unión Europea en el umbral del Siglo XXI", abogaba por la integración; según el informe, no habrá progresos generales sin que cambien las políticas socioeconómicas y sectoriales.

Tal como se señaló entonces:

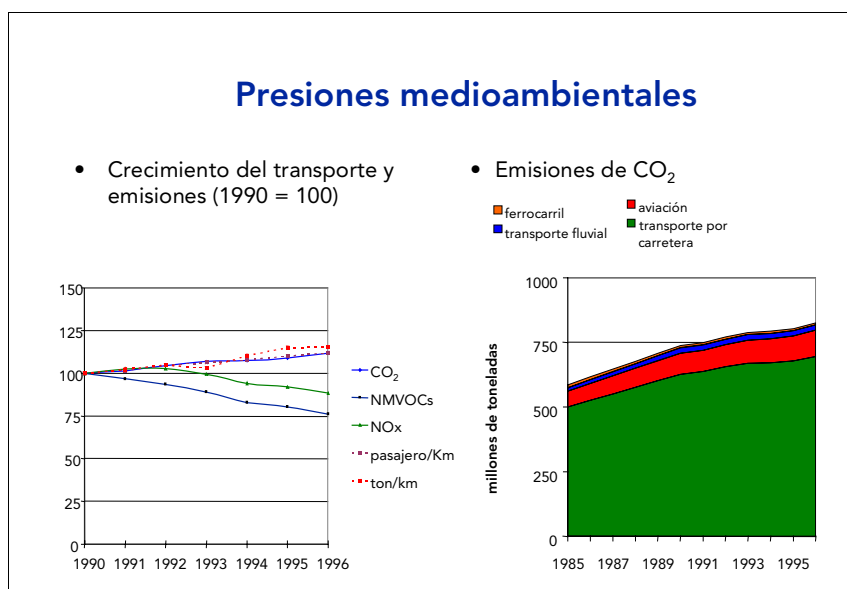
Esta es mi impresión:
La situación y las tendencias todavía no son buenas (argumentos)

- Pese al relativo éxito de las políticas medioambientales, especialmente a nivel comunitario, no se ha producido:
 - una mejora general de la calidad medioambiental,
 - y, aún menos, progresos hacia el desarrollo sostenible.
- A partir de ahora, los progresos hacia el desarrollo sostenible, e incluso hacia la calidad medioambiental, no provendrán directamente de las políticas ambientales,

SINO de las políticas socioeconómicas, guiadas por políticas medioambientales (sostenibilidad) ampliadas y reforzadas.

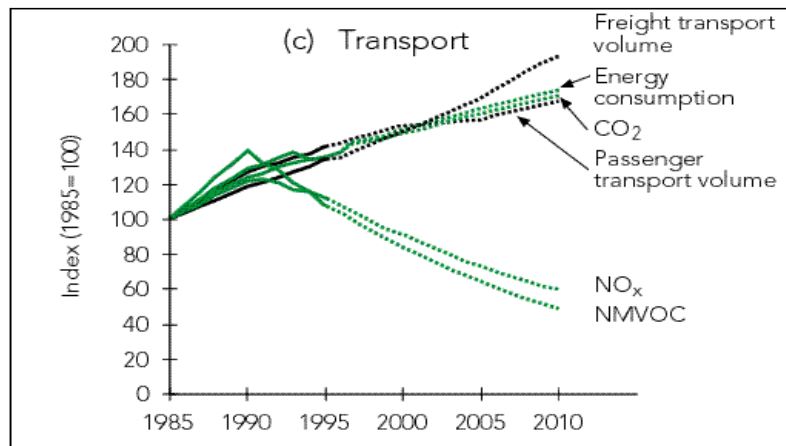
Y al analizar sectores como el del transporte, el informe de la AEMA de mayo de 2000 sobre el transporte y la integración del medio ambiente "¿vamos en la dirección correcta? – TERM 2000", muestra claramente que la situación es cada vez más insostenible:

El crecimiento más rápido y los cambios en el medio de transporte (prioridad de vehículos a motor) mantiene una relación directa con ciertas presiones medioambientales (ruido, fragmentación del espacio, emisiones de GEI, degradación del medio ambiente urbano...). Hay un fuerte acoplamiento de algunas presiones ambientales con el desarrollo del sector.



Y las tendencias se mantienen.

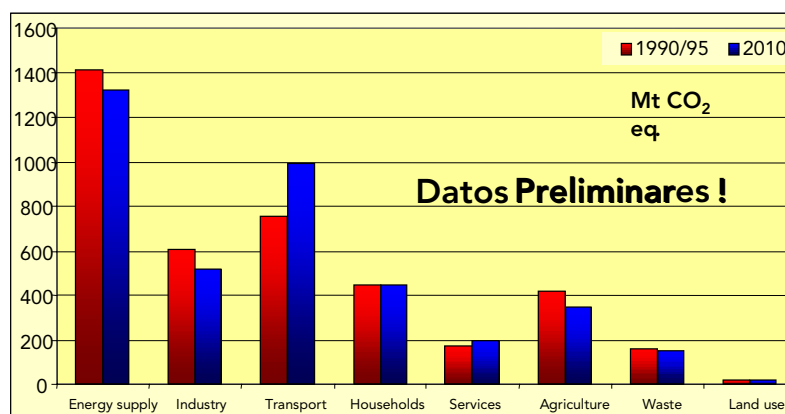
¿Está mejorando el comportamiento medioambiental del sector transporte?



5

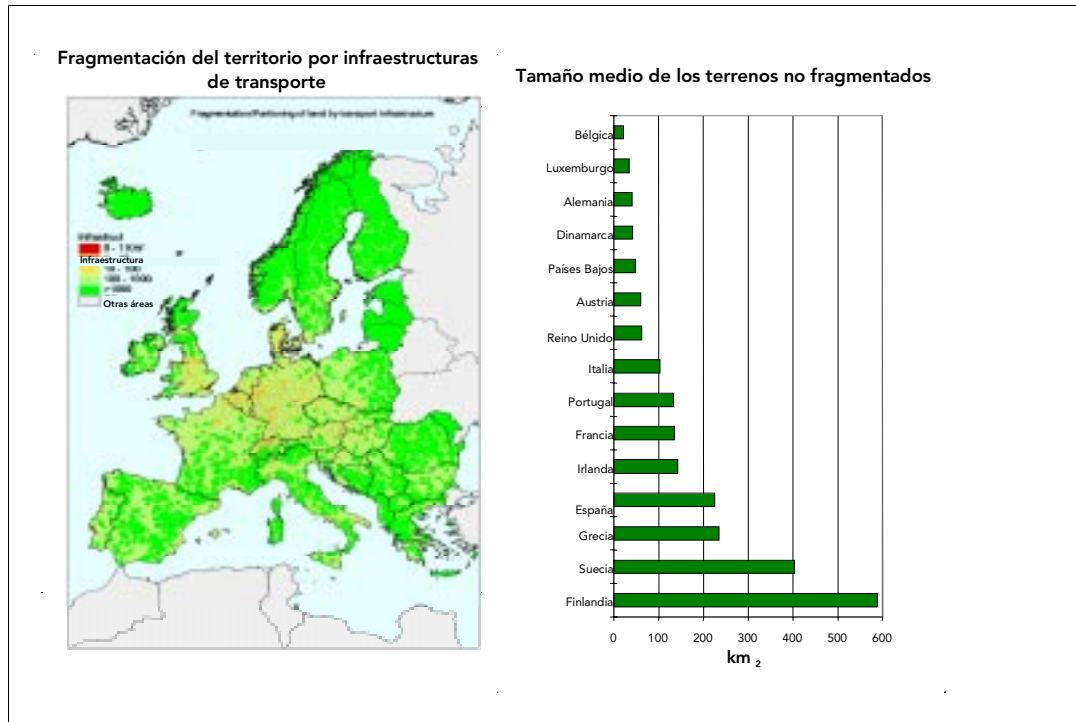
Aumentando la participación del transporte en las emisiones de gases de efecto invernadero.

Emisiones de todos los gases de efecto invernadero, por sectores, en 2010 en la UE



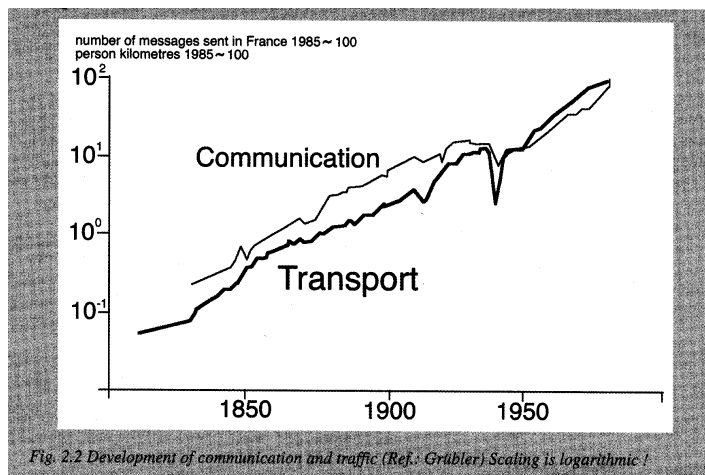
Fuente: "Cost Effective Allocation of Sectoral Emission Reduction Objectives" (forthcoming), Environment DG, Unit B.2

Y contribuyendo decisivamente a la degradación (cambios de uso y fragmentación) del territorio europeo, que es un problema grave



Y no hay evidencia de que el incremento en el uso de tecnologías de comunicación reduzca el tráfico, más bien al contrario.

Desarrollo de las Comunicaciones y del Tráfico



Fuente: [Lifestyles, Future Technologies and Sustainable Development, Thomas Schauer, FAW - Research Institute for Applied Knowledge Processing](#)

Está claro que las políticas ambientales son sólo parcialmente eficaces para conseguir los objetivos marcados en el sector transporte.

El crecimiento de las emisiones CO₂ del sector transporte pone en peligro los objetivos de la UE acordados en Kyoto.

Los beneficios de las mejoras tecnológicas (i.e. catalizadores) quedan parcialmente contrarrestadas por el crecimiento del tráfico y el uso de vehículos más pesados y más potentes.

Los principales problemas son:

- el crecimiento drástico del transporte: todavía no se ha conseguido una separación progresiva del crecimiento del transporte (y la mayor parte de las presiones ambientales que conlleva) del crecimiento del PIB – la gestión de la demanda no tiene aún el apoyo político.
- el cambio cada vez mayor al uso del coche particular, transporte de mercancías por carretera y transporte aéreo: estos modos de transporte son los principales responsables del crecimiento de las emisiones, por ejemplo de CO₂.

3. No hay precios justos en el sector transporte.

Las externalidades (o costes que el sector hace gravitar sobre la sociedad) son elevadas. La última evaluación realizada en el año 2000 (con datos precisos de 1995) elevan las mismas muy por encima de cálculos anteriores, a un 8.3% del PIB de la UE; (como cifras de referencia, el presupuesto de la UE es menos del 1.1% del PIB y el volumen de negocios de la industria del automóvil en 1998 fue de 3.8% del PIB). Y los impuestos relacionados con el transporte sólo representan un 2.5% del PIB.

Costes externos del transporte: (sobre datos de 1995)

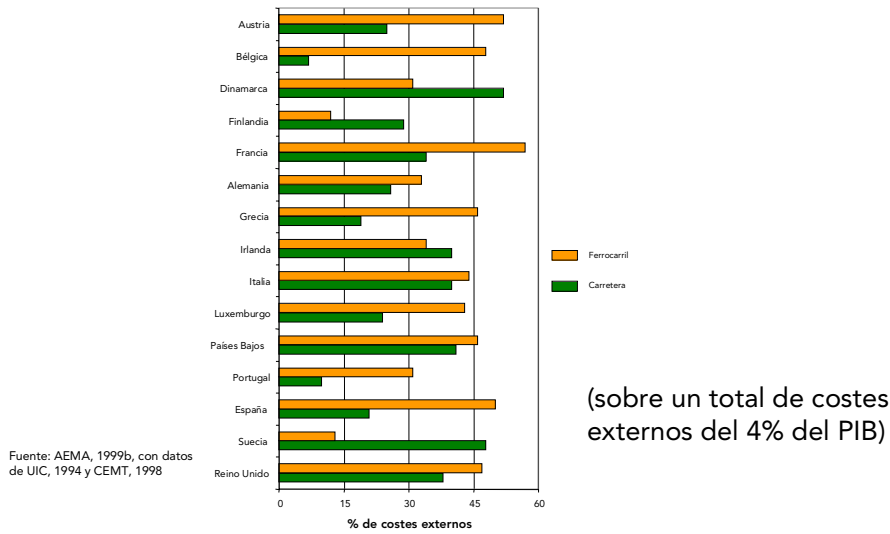
• Costes medioambientales	: 5.5% del PIB
• Costes de los accidentes	: 2.3% del PIB
• Costes por congestiones de tráfico	: 0.5% del PIB

• Total costes externos	: 8.3% del PIB
• Ingresos por impuestos relacionados con el transporte (excluidos peajes, aparcamientos, incluidos impuestos en carburantes)	: 2.5% del PIB

(fuentes: INFRAS/IWW, 2000; EUROSTAT, 2000)

El grado de internalización de costes es bajo y distinto según los países y modalidades de transporte, como pudo apreciarse ya en anteriores evaluaciones realizadas por la Agencia en 1996, incluso en base a las externalidades más bajas calculadas entonces (no se incluían todos los costes ambientales), del orden del 4% del PIB.

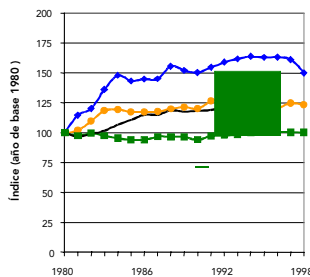
Porcentaje de costes externos y de infraestructura cubiertos por los ingresos procedentes del transporte (1991)



El resultado es que los precios y sus tendencias no apuntan en la dirección correcta, tanto para frenar un aumento insostenible en particular del transporte y tráfico por carretera y aéreo.

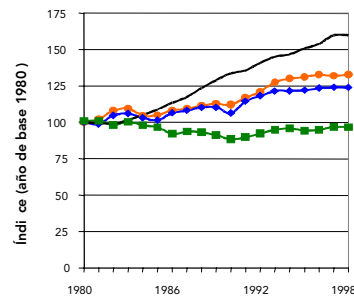
Indicadores de precios Cambios reales en los precios del transporte

• Dinamarca



◆ tarifas de ferrocarril
■ tarifas de autobús
■ automóviles privados
— ingresos disponibles

• Reino Unido

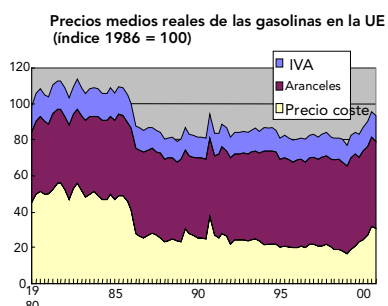


◆ tarifas de ferrocarril
■ tarifas de autobús
■ automóviles privados
— ingresos disponibles

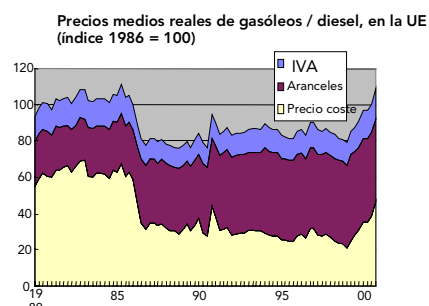
Y a pesar de lo dicho durante la llamada "crisis de precios de los carburantes en el 2000", los precios reales han estado bajando durante los últimos veinte años y sólo en el 2000 volvieron al nivel de 1980.

Evolución de precios e impuestos de gasolinas y gasóleos / diesel, 1980-2000

Impuestos de las gasolinas



Impuestos de los gasóleos y diesel



Lo que no evitó que algunos países, ante la presión sectorial (curiosamente no tanto por parte de consumidores y ciudadanos) reaccionaran reduciendo o no actualizando las cargas fiscales sobre los carburantes, que aunque altas, son inferiores a las requeridas por una internalización adecuada de costes.

Después de la "crisis de los precios de carburantes", Otoño del 2000

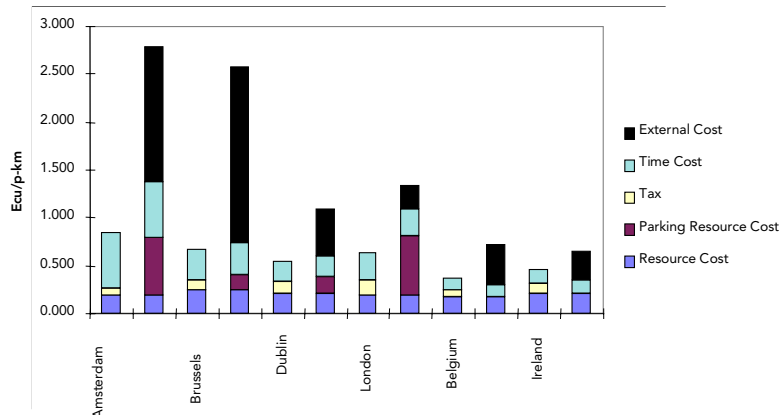
- Francia y RU reducen los impuestos
- Italia y Países Bajos conceden temporalmente reducción de impuestos
- España no sube los impuestos de acuerdo con la inflación en 2001
- Alemania aumenta los impuestos de los carburantes de acuerdo con el plan ETR en 2001
- Suecia y Países Bajos aumentan los impuestos en 2001
- RU y Países Bajos hacen extensivas las ventajas fiscales a los carburantes de bajo contenido de azufre

Como resultado, y si las políticas fiscales y de precios no cambian, la situación en el 2005 en algunos países y ciudades de la UE seguirá alejándose de lo deseable (no internalización de costes).

En horas punta, los costes sociales del uso del coche para desplazarse al trabajo, ir al centro, seguirán siendo muy superiores a los soportados por el usuario aunque varían entre países y ciudades.

Coste de referencia para usuarios (columna de la izquierda)
y costes sociales en las horas punta (columna de la derecha),
en 4 ciudades y 2 países en Europa

situación prevista para 2005 sin cambio de las políticas de precios



(fuente: TRENEN II STRAN)

15

La percepción general es que, aunque la mayoría de las políticas sectoriales de la UE (y los servicios de la CE correspondientes) tienen la voluntad e intentan aplicarse la etiqueta de la "sostenibilidad", hay muy pocas políticas en proceso de **revisión plena** (véase el informe para la Cumbre de Helsinki) conforme a lo que exige realmente el paradigma de sostenibilidad (que las actividades sigan como de costumbre). Y curiosamente, es la **sostenibilidad medioambiental**, no la **sostenibilidad socioeconómica**, la que parece más avanzada desde el punto de vista de la conceptualización, la comparación de prácticas, la responsabilidad y la viabilidad.

Además hay pruebas crecientes de que existen unos "imperativos" que es preciso establecer para avanzar en la integración (y la consiguiente calidad medioambiental) y en el desarrollo sostenible; y la Agencia está analizando distintos sectores económicos en base a dichos criterios entre los cuales se encuentra la internalización de costes y una fiscalidad justa.

Algunos criterios para evaluar la integración del medio ambiente en el mercado y sectores económicos

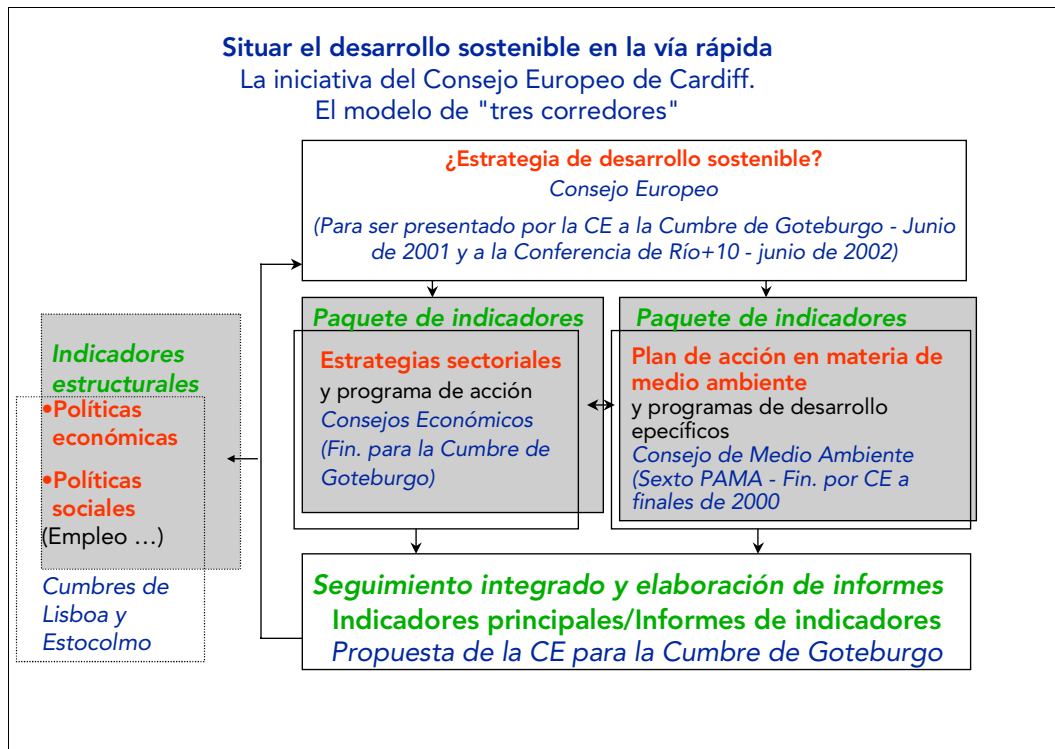
1	¿Se han cuantificado los costes/beneficios conómicos?
2	¿Se han internalizado los costes medioambientales en precios de mercado a través de instrumentos basados en el mercado?
3	¿Se han reciclado directamente los ingresos procedentes de esos instrumentos basados en el mercado para maximizar el cambio de comportamiento?
4	¿Se han reciclado directamente los ingresos procedentes de esos instrumentos basados en el mercado para fomentar el empleo?
5	¿Se han retirado o reorientado las subvenciones perjudiciales para el medio ambiente y las exenciones fiscales?
6	¿Hasta qué punto se han introducido incentivos que fomenten los beneficios medioambientales?

En una economía de mercado, los progresos realizados en la identificación /evaluación de las externalidades (**tanto las relacionadas con la calidad medioambiental como las relacionadas con el uso no sostenible de los recursos**) y en la aplicación de políticas adecuadas en materia de precios y fiscalidad (**impuestos y subvenciones**) con objeto de **fijar precios justos e internalizar costes** son una señal de referencia de los progresos hechos hacia la integración y el desarrollo sostenible en una economía de mercado.

Y es en este control (o "benchmarking") de los sectores mediante indicadores de progreso (y objetivos) o criterios de convergencia (como ha sido el caso para la Unión Monetaria), en el que la Agencia es un actor básico, donde se esperan desarrollos significativos durante la Presidencia de Suecia de la UE.

La Cumbre de Goteburgo (junio 2001) culminará la llamada "Iniciativa de Cardiff" (Cumbre Europea de junio 98), ya que siguiendo las conclusiones de la Cumbre Europea de Helsinki (diciembre 99), el Consejo Europeo será una verdadera cumbre para el Desarrollo Sostenible (prioridad de la Presidencia), al figurar en su Orden del Día las estrategias sectoriales para la integración o sostenibilidad (agricultura, energía, transporte..., en particular), completadas por una estrategia ambiental a diez años (el 6º Programa de Acción) y todas amparadas en un ambicioso proyecto de "Estrategia de la UE para el Desarrollo Sostenible", que se pretende ultimar en dicha cumbre y ser una base para la aportación de la UE a la III Conferencia de Naciones Unidas en 2002, en Sudáfrica.

Este proceso correrá parejo con el iniciado en la cumbre de Lisboa (junio 2000) y que se consolidará en la Cumbre de Estocolmo (marzo 2000) (Agenda socioeconómica) y que aunando las dimensiones sociales (empleo) y económicas del desarrollo, con sus respectivos (27) indicadores estructurales, ya adoptados, constituirá los otros dos pilares del desarrollo sostenible, creando un proceso único ("el modelo de los tres corredores") para revisión continuada, coherente y consistente de las políticas comunitarias hacia un desarrollo de futuro. Las expectativas son grandes, ya que se busca una respuesta de futuro a la cuestión planteada recientemente por el Presidente Prodi en Berlín, el 19 de enero 2001, en el forum "Europe without burdens" : "Más allá de la paz, estabilidad y prosperidad en Europa; ¿cuál es nuestro objetivo final?".



4. ¿Qué es lo que se ha hecho hasta ahora en materia de fiscalidad ambiental?

Mi impresión es que no se ha hecho mucho, pero que hay grandes expectativas debido a la existencia de un número cada vez mayor de iniciativas y experiencias. Ahora bien, una vez más, en política fiscal (al igual que en las políticas sectoriales) parece que hay una tendencia a no efectuar grandes cambios en el sentido de una "política fiscal sostenible". En muchos casos, el éxito parece depender de una decidida voluntad política y un buen diseño y planificación, así como de la inclusión en el proceso del Ministerio de Hacienda o las autoridades fiscales. Y, una vez más, esto es un argumento a favor de la celebración de un macro Consejo de Economía y Finanzas y Medio Ambiente, que finalmente no pudo celebrarse durante la Presidencia francesa debido fundamentalmente a las complicaciones de la Conferencia de La Hay sobre Cambio Climático.

5. La lógica de la evaluación. ¿Por qué los impuestos medioambientales?

- Sostenibilidad aplicada también a la fiscalidad.
Respuesta a principios bien establecidos y aceptados de internalización de costes:
"El principio de que quien contamine paga".

'Principio de que quien contamine paga'

(Declaración de Río sobre medio ambiente y desarrollo, 1992)

- "Las autoridades nacionales procurarán fomentar la internalización de los costes ambientales y el uso de instrumentos económicos, teniendo en cuenta el criterio de que el que contamina debe, en principio, asumir los costes de la contaminación, teniendo también en cuenta el interés público y sin distorsionar el comercio ni las inversiones internacionales."

La integración de los objetivos medioambientales en las políticas sectoriales implica la internalización de los costes externos ocasionados por los sectores mismos. Las medidas económicas, entre las que se encuentran los impuestos ambientales, son el instrumento principal para conseguir este objetivo.

- Principio de "quien usa los recursos paga".
(Conclusión del Consejo de Medio Ambiente de 12 de diciembre de 1991,
plataforma comunitaria para la CNUMAD, Río 92)

Principio de "quien usa los recursos paga"

'Con objeto de garantizar la necesaria redistribución de los recursos económicos para alcanzar el desarrollo sostenible, todos los costes sociales y medioambientales deberán integrarse en las actividades económicas, de modo que se puedan internalizar las externalidades medioambientales. Esto significa **que los costes medioambientales y otros costes asociados a la explotación de los recursos naturales de manera sostenible y soportados por el país proveedor deberán reflejarse en las actividades económicas.** Entre las medidas empleadas para conseguirlo podrían incluirse los instrumentos económicos y fiscales.'

Los costes externos no sólo se refieren a aquellos causados por contaminación medioambiental, sino también los relacionados con el uso insostenible de los recursos y los costes requeridos para la recuperación de los ecosistemas.

- Objetivos principales

¿Por qué los impuestos medioambientales?

1. Internalización de los costes externos.
2. Mayor eficiencia estática y dinámica.
3. Aumentar los ingresos para fines medioambientales.
4. Crear beneficios medioambientales y económicos. Integrar las exigencias medioambientales en las políticas sectoriales ('iniciativa de Cardiff')
5. Cambios en sistemas y hábitos de producción y consumo.
Señales para el mercado.

Bien anclados finalmente en las propuestas comunitarias

Los impuestos medioambientales...

- ...son herramientas fundamentales '... cuando se trata de fijar correctamente los precios y generar unos incentivos basados en el mercado, o un comportamiento respetuoso con el medio ambiente...'

(V PAMA, 1992)

- ' Como demuestra la experiencia de los países que han establecido unilateralmente un impuesto sobre las emisiones de CO₂, el efecto en las energías renovables es sumamente positivo.' [Segunda Comunicación de la CE bajo el CMCC (Convenio Marco sobre el Cambio Climático de los Naciones Unidas), 1998]

- Fijación de precios justa y eficaz basada en el principio de que quien contamina paga, incluida la fiscalidad justa de los combustibles para todos los modos de transporte, y evolución hacia una fiscalidad variable de los automóviles para que los ciudadanos conozcan mejor los costes de sus viajes...'
(De Cardiff a Helsinki y más allá, 1999)

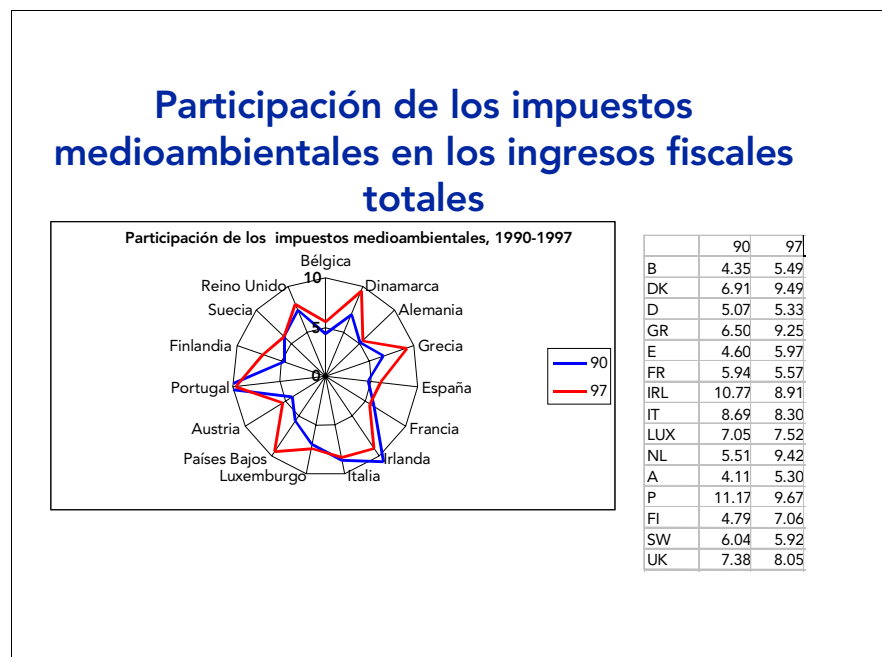
- Y exigido por los expertos según sea necesario y factible.

'No tan difícil'

- 'Estas tendencias perjudiciales (en el uso de la energía, la generación de residuos, el transporte por carretera y la agricultura intensiva) no pueden invertirse con tímidas medidas marginales. Hemos de establecer objetivos definidos para transformar nuestra sociedad en los próximos 10 ó 20 años y buscar apoyo del conjunto de la sociedad para llevar a cabo los cambios necesarios. Los impuestos y las cargas pueden desempeñar un papel esencial a la hora de modificar los precios relativos y de ofrecer señales claras '
- (Sr. Derek Osborne, Presidente de la mesa redonda de presentación del informe 'No tan difícil: instrumentos económicos para fomentar el desarrollo sostenible en una economía modernizada', de la Mesa redonda del RU sobre desarrollo sostenible)
- *'Queremos rescatar más instrumentos de este tipo del tópico del 'muy difícil'*
- (Baronesa Young of Old Scone, Presidenta del subgrupo de instrumentos económicos de la Mesa redonda, en la presentación del mismo informe)

6. ¿Quién los utiliza?

- El uso de impuestos medioambientales está creciendo en los Estados miembros. Aumenta el número de aplicaciones, de bases imponibles y de sujetos pasivos. En el año 2001, ocho Estados miembros aplican ya impuestos sobre las emisiones de CO₂. El nivel de imposición de la energía está aumentando y hay más impuestos sobre productos (baterías, embalajes, neumáticos, etc.). Los impuestos medioambientales producen más ingresos.



Son altos en Irlanda y Portugal, pero en declive (siguiendo el desarrollo económico). En franco crecimiento en Dinamarca, Finlandia, Grecia y Países Bajos.

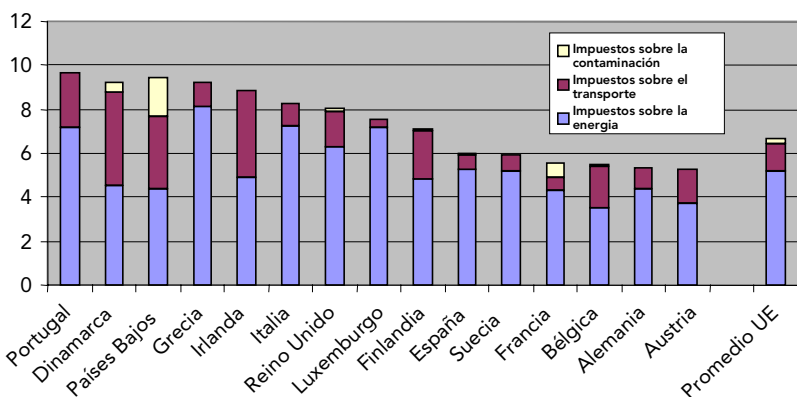
- La participación de los impuestos sobre la contaminación, distintos de los que gravan la energía o el transporte, es pequeña, pero va en rápido aumento...

Ingresos de los impuestos medioambientales como porcentaje de los ingresos totales y las cotizaciones sociales, 1990 y 1997

15 de la UE	1990	1997	variación (%)
Impuestos energía	4,71	5,18	10,1
Imp. transporte	1,29	1,26	-2,2
Imp. contaminación	0,16	0,25	50,8
Imp. medio ambiente	6,17	6,71	8,6

Fuente: Eurostat

Impuestos medioambientales de los Estados miembros como porcentaje de los ingresos totales procedentes de impuestos y cotizaciones totales, 1997



Fuente: Eurostat

- Aplicación y examen de nuevas bases imponibles

Cada vez se aplican más impuestos nuevos a los productos químicos (disolventes, PVC y ftalatos) y a los insumos agrícolas (plaguicidas, fertilizantes), así como al agua y las aguas subterráneas. Actualmente se examinan nuevas bases imponibles, como el suelo, la aviación y el turismo.

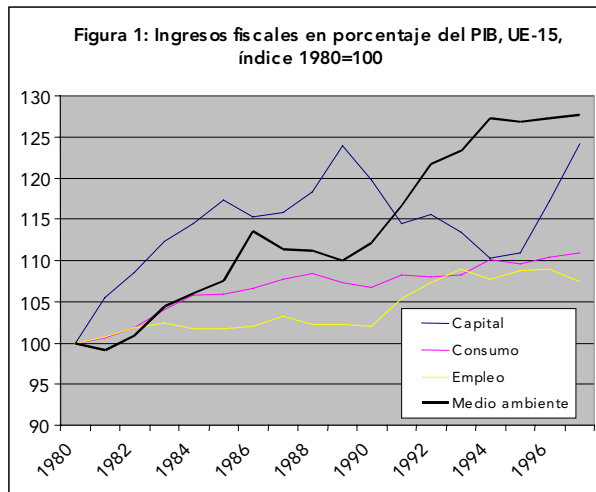
Bases imponibles en 1996 y 2000

Categoría	en 1996	nuevo en 2000
Transporte	■	■
Dif. anual imp. auto	■	■
Efluentes agua	■	■
Residuos finales	■	■
Resid. peligrosos	■	■
Neumáticos	■	■
Cuchillas desech.	■	■
Cont. bebidas	■	■
Cámaras desech.	■	■
Materias primas	■	■
Embalajes	■	■
Bolsas	■	■
Papejería desech.	■	■
Plaguicidas	■	■
CFC	■	■
Baterías	■	■
Bombillas	■	■
PVC/ftalatos	■	■
Lubricantes	■	■
Fertilizantes	■	■
Papel, cartón	■	■
PE	■	■
Disolventes	■	■
Ruido aviación	■	■
NOx	■	■
SO2	■	■
Minerales (P, N)	■	■

- Los Estados miembros aplican reformas fiscales ecológicas

Ocho Estados miembros aplican actualmente reformas fiscales ecológicas. Los ingresos procedentes de la fiscalidad ambiental crecen y la participación de los impuestos medioambientales está aumentando con más rapidez que la de los impuestos que gravan el trabajo (en porcentaje del PIB).

Índice de crecimiento de los ingresos fiscales en porcentaje del PIB, 1980-1997



Fuente: EUROSTAT

- Progresos en los Estados miembros, pero prácticamente ninguno en la UE

No hay progresos con respecto a las propuestas de 1991 / 1997 sobre la fiscalidad de la energía. Se ha propuesto un impuesto sobre el queroseno para la aviación y la viñeta comunitaria para camiones entró en vigor el 1 de julio de 2000.

Impuestos Ecológicos en España Algunas innovaciones

- Impuestos en turismo en las *Islas Baleares*: 0.25-2 EUR por noche; ingresos de 60 millones de EUR para los fondos de regeneración del medio ambiente
- Impuestos sobre SO_2 , NO_x , generación de energía nuclear y reducción de los residuos en *Castilla-La Mancha*: 5-10 grandes generadores de residuos (más de 1.000 toneladas); ingresos de 18 millones de EUR.
- Impuestos sobre SO_2 , NO_x en *Galicia* desde 1996: 30EUR por tonelada por encima de 1.000 tonnes; 2-3 grandes generadores de residuos.

7. ¿Funcionan?

Cada vez hay más pruebas de su efectividad medioambiental. Como ejemplos pueden mencionarse los impuestos sobre las emisiones de CO₂, sobre los residuos, sobre el azufre y el plomo en los carburantes.

¿Efectividad de los impuestos sobre el CO₂?

Dinamarca	Los impuestos tienen impacto. Hay que contemplarlos junto con otros instrumentos (p. ej., acuerdos).
Finlandia	Los impuestos entre los más altos de Europa. Reducción de las emisiones en un 7% (en 1998 comparado con 1990).
Países Bajos	1 billón de florines de ingresos por impuestos da como resultado una reducción de 1,5 mill. toneladas en las emisiones. Impuestos reguladores con escaso impacto en las empresas, y sin impacto significativo en los hogares.
Noruega	Impacto en el sector <i>offshore</i> , de servicios, doméstico y de transporte
Suecia	Reducción de impuestos (1992-1994) causante de más de la mitad del aumento de las emisiones en 27 empresas

¿Efectividad de otros impuestos?

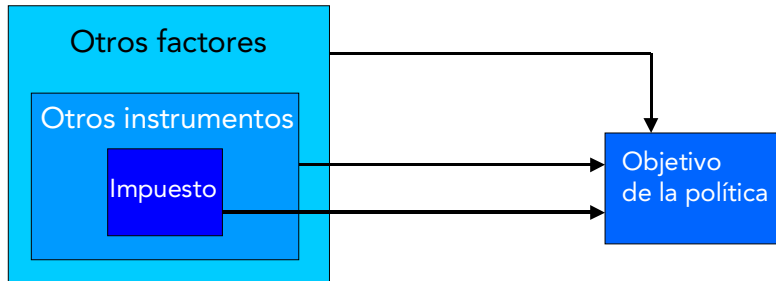
Reino Unido	Según un estudio, el impuesto sobre los vertidos tuvo impacto. Según el informe del Comité, debería incrementarse de 10 a 30 libras 'para lograr su objetivo' (duplicar o triplicar la carga impositiva)
Dinamarca	'El impuesto sobre los residuos ha tenido un impacto significativo en la reducción de los residuos sujetos a impuestos' (residuos de construcción y demolición, mayor separación y fraccionamiento de residuos domésticos y de otro tipo). (Universidad de Århus) El impuesto sobre el azufre ha contribuido a una disminución significativa del contenido de azufre en los carburantes y de las emisiones de SO ₂
Reino Unido	La escala móvil de los impuestos sobre el carburante contribuyó a disminuir el consumo de carburante en el transporte

- ¿Qué ocurre con la efectividad?

Las evaluaciones *a priori* muestran que los impuestos pueden ser efectivos; los estudios de evaluaciones *a posteriori* reflejan experiencias positivas, pero también grandes problemas metodológicos...

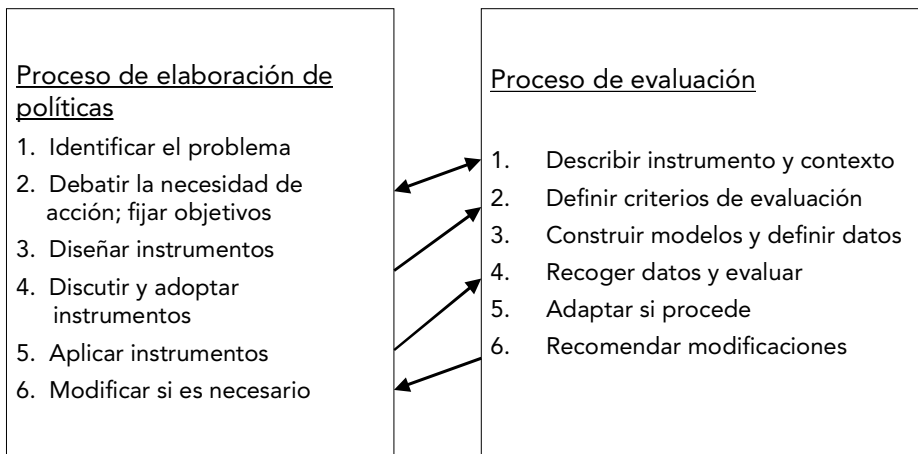
Problemas metodológicos

Desentrañar: ¿Qué habría ocurrido sin emplear (otros) instrumentos



... así como problemas de disponibilidad de datos. La OCDE ha propuesto un marco de evaluación "integrado" que pueda aportar datos relevantes con prontitud.

Marco de evaluación "integrado"



Fuente: OCDE

8. Conclusiones

Tendencias recientes

Informe 1996

- Escasa participación de los impuestos medioambientales en el total de ingresos fiscales
- Progresos considerables en su empleo en los Estados miembros
- No hay progresos a escala de la UE
- ETR en Dinamarca y Suecia; planes avanzados en Noruega y Países Bajos
- Datos limitados sobre la efectividad
- Efectividad de los impuestos en Suecia (NO_x cargas, diferenciación, impuestos sobre el azufre), NL (impuesto sobre la contaminación del agua)
- Falta de estudios de los países del sur de la UE

Informe 2000

- Escaso aumento de la participación en los ingresos
- Progresos continuos en los Estados miembros
- Más bases imponibles
- De nuevo, no hay progresos a escala de la UE
- ETR también en Finlandia, Francia, Alemania, Italia, Países Bajos, Noruega y Reino Unido
- Nuevos estudios sobre la efectividad muestran resultados mixtos, y señalan problemas de datos
- Efectividad de los impuestos en Dinamarca (impuestos sobre los residuos, CO₂, azufre), Suecia (CO₂), RU (escala móvil para los carburantes, ¿impuesto sobre los vertidos?); falta de 'estudios relativos a los países del sur de la UE'

- ¿Hay esperanzas? ¿Ideas claras de la dirección en que se avanza?
¿Perspectivas?

Hay señales positivas en los Estados miembros:

- § Mayor aplicación de impuestos y ampliación de las bases imponibles
- § Una mayoría de Estados miembros están llevando a cabo una reforma fiscal ecológica
- § La mayoría de los Estados miembros aplican o tienen previsto aplicar impuestos sobre las emisiones de CO₂ y aumentar el nivel de la fiscalidad de la energía.

Pero el ritmo es demasiado lento para mantener las actividades económicas dentro de límites sostenibles.

Los principales puntos de apoyo para intensificar los progresos parecen ser los siguientes:

- § Avance a escala de la UE en la política de armonización fiscal y establecimiento de una base medioambiental. La falta de avance puede poner en cuestión la credibilidad de la estrategia de la sostenibilidad de la UE.

- § Cooperación con las autoridades fiscales de los Estados miembros.
- § Adecuado diseño, planificación y desarrollo en la aplicación de los impuestos medioambientales, incluida una mejor información al público y una pronta identificación y mitigación de los efectos potenciales no deseados.
- § Conversión de la internalización de los costes medioambientales externos en un indicador clave de los progresos en materia de desarrollo sostenible, en particular a nivel sectorial.

- Y hay algunas buenas noticias

Cobrar, a menos que y recompensar

- *'La UE apoya las exenciones de los impuestos ecológicos'...*
(Reuters, 12 de julio de 2000)
- ... si las empresas prometen tomar medidas para mejorar las normas medioambientales
- Los Países Bajos suben los impuestos y las ventajas fiscales para alternativas sostenibles
- Dinamarca promete bajar los impuestos sobre el CO₂ si las empresas toman medidas de ahorro de energía
- Reino Unido tiene previsto adoptar ambas medidas en su plan de fiscalidad del cambio climático

- *'Los europeos están dispuestos a pagar por una energía ecológica – informe'*

Más de la mitad de los hogares del Reino Unido, Alemania y Suecia están dispuestos a pagar por una energía 'verde', según señala la empresa de análisis Datamonitor.

Nuevo informe 'Comercializar la energía ecológica en Europa'.

Impuestos ambientales

El papel de la AEMA

- Informar a los responsables de formulación de políticas (informes de la AEMA de 1996 y 2000)
- Recopilar y compartir la información (EnviroWindows, base de datos OCDE/AEMA)
- Transparencia para el público en general (reuniones, versión popular del informe sobre impuestos ambientales)

Base de datos conjunta OCDE/AEMA instrumentos económicos

Alcance

- impuestos ambientales y todas sus bases fiscales
- permisos de emisión e intercambios
- subvenciones
- sistemas de depósito y recuperación
- incentivos

Acceso

- para todos los países miembros de ambas organizaciones

Información

- disponible sobre 42 países

Permítanme concluir con

Mensaje final

- SI NO HAY IMPUESTOS ECOLÓGICOS O UNA FISCALIDAD ADECUADA
- NO SE AVANZA EN LA SOSTENIBILIDAD
... en una economía de mercado
- LA FISCALIDAD INADECUADA IMPIDE LA SOSTENIBILIDAD

NOTA: Sucesos recientes

Limitaciones: la fiscalidad sigue requiriendo unanimidad (Tratado de Niza) para las decisiones a nivel europeo.

Expectativas: hay cada vez más voces, incluso a nivel de ministros, pidiendo una fiscalidad directa a nivel comunitario para nutrir el presupuesto y/o programas específicos. Primer paso para los ineludibles impuestos o tasas a nivel comunitario acorde con el mercado interior.

Y a nivel mundial vuelven a aparecer iniciativas de apoyo al llamado impuesto Tobin para gravar el movimiento de capitales y perfeccionar el mercado (desigualdades) global; y que podría extenderse a recursos naturales, combustibles y materias primas, objeto del comercio internacional para internalizar costes y favorecer su explotación y uso racional, con mayores reciclajes para países en desarrollo e incluyendo el aprovisionamiento (no voluntario) de los Fondos Globales y ambientales (GEF), que normalmente están en crisis.

