

Reforma Fiscal Ecológica

en el País Vasco

Serie Programa Marco Ambiental

- **Nº1 Noviembre 2000**
"Impacto Económico del Gasto y la Inversión Medioambiental de la Administración Pública Vasca"
- **Nº2 Mayo 2001**
"Ecobarómetro Social 2001"
- **Nº3 Octubre 2001**
"Medio Ambiente en el País Vasco: Resumen"
- **Nº4 Enero 2002**
"Estrategia de la Unión Europea para un desarrollo sostenible"
- **Nº 5 Febrero 2002**
"Inventario de Residuos Peligrosos de la Comunidad Autónoma del país vasco" (Resumen)
- **Nº6 Abril 2002**
"En bici, hacia ciudades sin malos humos"
- **Nº7 Mayo 2002**
"Necesidad Total de Materiales de la Comunidad Autónoma del País Vasco. NTM 2002"
- **Nº8 Julio 2002**
"Transporte y Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Indicadores TMA 2002"
- **Nº9 Agosto 2002**
"Sustainable Development in the Basque Country"
- **Nº 10 Octubre 2002**
"Indicadores Ambientales 2002"
- **Nº 11 Noviembre 2002**
"Inventario de Emisiones de gases de Efecto Invernadero en la Comunidad Autónoma del País Vasco 1990-2000"
- **Nº 12 Noviembre 2002**
"Medio Ambiente y Competitividad en la Empresa"
- **Nº 13 Diciembre 2002**
"Ecobarómetro Industrial"
- **Nº 14 Enero 2003**
"Ciudad, infancia y movilidad"
- **Nº 15 Enero 2003**
"Cambio Climático"
- **Nº 16 Enero 2003**
"Educar para la sostenibilidad. Agenda 21 Escolar: una guía para la escuela (CEIDA)"
- **Nº 17 Febrero 2003**
"Sexto Programa de Acción Comunitario en Materia de Medio Ambiente"
- **Nº 18 Febrero 2003**
"Reforma Fiscal Ecológica en el País Vasco"

© IHOBE 2003

Edita: IHOBE-Sociedad Pública de Gestión Ambiental

Elaborado por: Socintec

Diseño: TRUPP

Traducción: Elhuyar

Depósito legal: BI-328-03

Impreso en papel reciclado 100%

Reforma Fiscal Ecológica
en el **País Vasco**





Presentación Consejero

Los cambios en la fiscalidad suelen percibirse a menudo como un aumento de la carga impositiva. No es este el caso a la hora de plantear las bases para una "Reforma Fiscal Ecológica" en nuestra Comunidad Autónoma. Lo que se pretende, por el contrario, es utilizar aquellos instrumentos fiscales que estén a nuestro alcance para mejorar la calidad de vida, sin que los cambios introducidos tengan que suponer un incremento de los impuestos.

Las iniciativas de reforma fiscal para proteger el Medio Ambiente aplicadas en Europa, precisamente en aquellos países más comprometidos con la calidad medioambiental (Países Bajos y Escandinavia) han demostrado que, lejos de aumentar la carga impositiva, han contribuido a lograr una distribución más racional de la fiscalidad, reduciendo los impuestos que soportaban otras variables y trasladando éstos hacia aspectos directamente ligados al Medio Ambiente. Esta transferencia fiscal ha permitido al mismo tiempo incentivar económicamente prácticas y consumos menos contaminantes en empresas y sociedad en general, optimizar los recursos naturales y desarrollar energías alternativas.

La autonomía fiscal que dispone la Comunidad Autónoma del País Vasco representa una buena oportunidad que debemos aprovechar. Utilizando los recursos más adecuados podremos incidir favorablemente en el cuidado de nuestro entorno, entendiendo que una "Reforma Fiscal Ecológica" no debe contemplarse como un objetivo en sí misma, sino como una actuación más dentro la perspectiva integral de la "Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020".

El objetivo de este documento es precisamente avanzar en esta línea, presentando esquemas de funcionamiento en los países del entorno europeo, y analizar los distintos mecanismos y medidas prácticas que podrían aplicarse en el marco fiscal de la Comunidad Autónoma del País Vasco.



Sabin Intxaurreaga

Consejero de Ordenación
del Territorio y Medio Ambiente
del Gobierno Vasco

Índice de contenidos

Introducción

Capítulo 1: Instrumentos Fiscales Verdes en la UE y Países de la OCDE

| | |
|--|----|
| 1. Antecedentes | 9 |
| 2. Razones para el Uso de los Impuestos Ambientales | 9 |
| 3. Obstáculos Sociales, Económicos y Políticos | 9 |
| 4. Impuestos y gravámenes ambientales en uso en los países de la UE/OCDE | 10 |
| 4.1. Impuestos sobre la Emisión de Contaminantes | 10 |
| 4.1.1. Contaminación Atmosférica | 10 |
| 4.1.2. Contaminación del Agua | 10 |
| 4.1.3. Residuos Sólidos | 11 |
| 4.1.4. Residuos Peligrosos | 12 |
| 4.1.5. Ruido | 12 |
| 4.2. Impuestos sobre el uso de Recursos | 13 |
| 4.2.1. Impuestos sobre la Extracción de Recursos | 13 |
| 4.2.2. Gravámenes sobre el Agua | 13 |
| 4.2.3. Tasas de Recogida y Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos | 13 |
| 4.3. Impuestos sobre Inputs / Outputs | 14 |
| 4.3.1. Carburantes | 14 |
| 4.3.2. Otros Productos Energéticos | 14 |
| 4.3.3. Vehículos | 15 |
| 4.3.4. Insumos Agrícolas | 16 |
| 4.3.5. Otros Productos | 16 |
| 4.4. Otros Ejemplos de Instrumentos Fiscales Verdes | 17 |
| 4.4.1. Tasas de Uso de Carreteras/Autopistas | 17 |
| 4.4.2. Tasas sobre el Turismo | 17 |
| 5. Las reformas Fiscales “Verdes” en Europa | 17 |

Capítulo 2: Diagnóstico de la Situación Fiscal en la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) y en el Estado

| | |
|----------------------------|----|
| 1. Introducción | 19 |
| 2. La Fiscalidad en España | 19 |

| | |
|---|----|
| 3. La Fiscalidad en el País Vasco | 21 |
| 4. Impuestos con Incidencia Ambiental en España | 21 |
| 4.1. A Nivel Estatal | 21 |
| 4.1.1. Sobre Carburantes | 21 |
| 4.1.2. Sobre otros Productos Energéticos | 22 |
| 4.1.3. Sobre Vehículos | 22 |
| 4.1.4. Sobre Insumos Agrícolas | 22 |
| 4.1.5. Sobre Otros Productos | 22 |
| 4.2. A Nivel de Comunidades Autónomas | 22 |
| 4.2.1. Impuestos sobre la Contaminación Atmosférica | 22 |
| 4.2.2. Otros Impuestos Ambientales | 23 |
| 4.2.3. Tributos Ligados al Agua | 23 |
| 4.3. A Nivel Municipal | 23 |

Capítulo 3: Orientaciones de Futuro y Recomendaciones

| | |
|--|----|
| 1. Decálogo de la Reforma Fiscal Ecológica de la CAPV | 25 |
| 2. Líneas de futuro | 28 |
| 2.1. Introducción | 28 |
| 2.2. Medidas con alta factibilidad, mínimo impacto sobre la competitividad y gran impacto medioambiental | 29 |
| 2.3. Otras medidas de interés pero menos aplicables o efectivas | 30 |
| 2.4. Coordinación y próximos pasos | 30 |

Bibliografía

31

Índice de tablas

| | |
|---|----|
| Tabla 1 Impuestos sobre la contaminación atmosférica | 10 |
| Tabla 2 Impuestos sobre la contaminación del agua | 11 |
| Tabla 3 Impuestos sobre el vertido de residuos sólidos | 11 |
| Tabla 4 Impuestos sobre la generación de residuos peligrosos | 12 |
| Tabla 5 Exacciones sobre ruido asociado al transporte aéreo | 12 |
| Tabla 6 Impuestos relacionados con el Sector Energético y el Sector del Transporte en algunos países europeos | 13 |
| Tabla 7 Algunas ventajas fiscales (exenciones y deducciones debidos al Medio Ambiente) aplicadas en otros países | 18 |
| Tabla 8 Impuestos a nivel estatal | 20 |
| Tabla 9 Tributos de las CC.AA | 20 |
| Tabla 10 CC.AA con tributos ligados al agua | 23 |
| Tabla 11 Tributos ligados al Agua | 23 |

Anexos

| | |
|--|----|
| Anexo 1 | |
| Reformas Fiscales Verdes en Europa | 33 |
| Anexo 2 | |
| Impuestos con Incidencia Ambiental en el Estado | 35 |
| Anexo 3 | |
| Sugerencias para una Reforma Fiscal Ecológica en la CAPV | 39 |



Resumen Ejecutivo

Resumen Ejecutivo

Este documento de trabajo plantea una serie de sugerencias, claves y criterios para la puesta en marcha de una Reforma Fiscal Ecológica en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Para ello, primeramente, se revisan los esquemas de funcionamiento en los países europeos más avanzados en la materia y en otros países de la OCDE para, seguidamente, estudiar los impuestos existentes en la CAPV y el marco fiscal vasco. Finalmente, se ha consultado a diferentes expertos para recoger orientaciones, criterios, mecanismos y medidas prácticas que deben ser tenidas en cuenta a la hora de realizar una Reforma Fiscal Verde.

Existen una serie de razones para el uso de impuestos ambientales, centradas en las evidentes ventajas de un desarrollo económico sostenible, aunque existen también obstáculos sociales, económicos y políticos que deben superarse para implantar una fiscalidad ambiental eficaz. No obstante, los impuestos y gravámenes ambientales, son instrumentos de política ambiental ampliamente extendidos en los países de la UE/OCDE:

- Impuestos sobre la Emisión de Contaminantes: contaminación atmosférica, contaminación del agua, residuos sólidos, residuos peligrosos y ruido.
- Impuestos sobre el Uso de Recursos: extracción de recursos naturales, gravámenes sobre el agua y recogida y tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos.
- Impuestos sobre Inputs/Outputs: relacionados con el sector energético (vehículos, carburantes y otros productos energéticos), agrícola (insumos agrícolas) y sustancias químicas que afectan a la capa de ozono.
- Otros, como las tasas de uso de infraestructuras viarias o sobre el turismo.



Desde principios de la década de los 90 han sido varios los países europeos que han incidido en estos instrumentos, abordando una Reforma Fiscal Verde. En la mayoría de los casos, esto se ha llevado a cabo manteniendo la carga fiscal total constante (neutralidad fiscal). Pero a pesar de ello, la imposición ambiental, por la que ha apostado fuertemente la Comisión Europea, no es tan común ni en el estado Español ni en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El estudio de la fiscalidad verde existente tanto en Europa como a nivel estatal, sugiere una serie de medidas e instrumentos aplicables en el caso vasco:

- Estableciendo la oportunidad y principios orientadores de la Reforma: neutralidad fiscal, redistribución de los ingresos obtenidos, aplicación del principio “quien contamina paga” y doble dividendo (mejora ambiental y uso de la recaudación para reducir tributos distorsionantes).
- Orientando los impuestos existentes hacia una mayor conservación del Medio Ambiente y sugiriendo medidas e instrumentos sobre el Impuesto de Sociedades, el IRPF y otros impuestos.
- Creando nuevos impuestos en los casos en que la legalidad lo permita: impuestos ligados al agua, la contaminación atmosférica, la generación de residuos, las instalaciones que inciden sobre el Medio Ambiente, la extracción de recursos y otros.
- Elevando sugerencias al Estado en los casos en la que la norma fiscal no permita a la CAPV incidir sobre ellos: cambios sobre el IVA, las contribuciones a la Seguridad Social y los impuestos especiales (hidrocarburos, tabaco, alcohol, electricidad, matriculación).



Los próximos pasos a seguir deben ahora centrarse en estructurar un grupo de trabajo permanente que coordine departamentos e instituciones, para definir claramente los principios y objetivos sobre los que ha de basarse la Reforma, identificar los instrumentos más adecuados y estudiar los impactos ambientales y económicos de las medidas que se desean poner en marcha, para lo cual éstas deben diseñarse pensando en futuras evaluaciones de los instrumentos. Además, siguiendo las recomendaciones de la Agencia Ambiental Europea, debiera de anunciarse con prontitud y de forma efectiva la creación de los diferentes instrumentos fiscales.

La Reforma Fiscal Ecológica en el País Vasco no deberá contemplarse como un objetivo en sí mismo, sino como una actuación de acompañamiento a una política medioambiental del país desde una perspectiva integral.

INTRODUCCIÓN

Los instrumentos fiscales se han aplicado en muchos países con el fin de contribuir al cuidado y protección del Medio Ambiente incentivando a los agentes a cambiar sus pautas de consumo y producción. En la CAPV queda aún mucho trabajo por hacer en esta línea, ya que debido a la autonomía fiscal de la que goza representa una excelente oportunidad para ponerse en cabeza en política ambiental en Europa. Esto es lo que se analiza en este documento que se estructura de la siguiente forma:

El primero de estos capítulos se refiere a las iniciativas que se están llevando a cabo en los países de la UE, centrándose en los impuestos ambientales existentes en otros países. Éstos incluyen los impuestos sobre la **emisión de contaminantes** (contaminación atmosférica, agua, residuos sólidos, residuos peligrosos y el ruido), sobre el **uso de recursos** (extracción de recursos, agua, recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos) y los impuestos sobre **inputs y outputs** (carburantes, otros productos energéticos, vehículos, insumos agrícolas y otros). El capítulo incluye también un breve resumen de las **Reformas Fiscales Verdes** llevadas a cabo en algunos países europeos cuyo objetivo último es la introducción de nuevos impuestos ambientales que permitan reducir la carga impositiva en otras áreas.

El segundo capítulo se centra en el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco. El análisis comienza con la presentación de los tres ámbitos fiscales (Estatad, Autonómico y Municipal) y las particularidades de la fiscalidad en la CAPV. En el último apartado se describen aquellos impuestos existentes que inciden directa o indirectamente en el Medio Ambiente (a nivel Estatal, de C.C.A.A. y Municipal).

El tercer y último capítulo recoge los principales aspectos que deben guiar la Reforma Fiscal Verde, resumidos en forma de decálogo. Son los aspectos críticos obtenidos como conclusión de las investigaciones realizadas y plasmadas en los capítulos anteriores. Además, establece una serie de orientaciones finales que deberían guiar los próximos pasos encaminados a lograr una Reforma Fiscal Verde eficaz. En él se incluyen las medidas más interesantes para ser implementadas en función de su factibilidad, impacto sobre la competitividad e impacto medioambiental, así como una serie de criterios y recomendaciones para la puesta en marcha del proceso.



CAPÍTULO 1:

Instrumentos Fiscales Verdes en la UE y Países de la OCDE

1. Antecedentes

Si bien la política ambiental de las décadas de los 70 y los 80 en los países de la UE/OCDE se basaba en regulaciones directas de los niveles de emisión, los procesos productivos y la tecnología, desde principios de la década de los 90 se ha registrado un aumento en el uso de los instrumentos económicos, siendo los impuestos ambientales¹ los instrumentos que mayor proliferación han experimentado. De acuerdo con los datos recogidos por el Eurostat (2000), la recaudación impositiva ambiental en la Unión Europea (expresada como porcentaje del Producto Interior Bruto) creció un 28% entre 1980 y 1997.

De todas formas, los impuestos ambientales siguen teniendo un peso relativamente modesto en relación con la escala de la actividad económica. Según se recoge en la base de datos sobre impuestos ambientales que mantienen conjuntamente la OCDE y la Unión Europea², los ingresos procedentes de los impuestos ambientales giran en torno al 2% del Producto Interior Bruto en los países de la OCDE y representan aproximadamente un 7-8% de la recaudación impositiva total. Por otro lado, estimaciones recientes de los costes ambientales que el sector del transporte en la Unión Europea (EU15 más Noruega y Suiza) genera a otros sectores y agentes, cifran dichos costes externos en un 7% del Producto Interior Bruto (INFRAS/IWW, 2000). Esto significa que, a pesar del avance de los impuestos ambientales en las últimas décadas, existe aún un amplio margen para su mayor utilización.

En este capítulo se ofrece una visión panorámica de la implantación de los impuestos ambientales³ en la UE y algunos países de la OCDE. Tras esta breve introducción, en el apartado 2 se presentan las razones que explican el uso creciente de los impuestos. En el apartado 3 se efectúa un breve repaso de los principales obstáculos económicos, sociales y políticos que dificultan su mayor implantación y en el apartado 4 se revisa la aplicación y la efectividad de los impuestos ambientales en la UE/OCDE. Finalmente, el apartado 5 está dedicado a describir las reformas fiscales verdes que se han puesto en marcha en los países líderes en la política ambiental europea.

2. Razones para el Uso de los Impuestos Ambientales

Las razones principales para el uso de los impuestos en la política ambiental son cinco:

- 1 Permiten **incorporar (internalizar) los costes externos** en los precios de los bienes y servicios producidos.
- 2 Facilitan la aplicación del principio de “**quien contamina, paga**”.
- 3 Proporcionan **incentivos** para que tanto los consumidores como los productores **cambien sus pautas de consumo y producción** hacia prácticas más respetuosas con el Medio Ambiente.
- 4 Generan ingresos fiscales que pueden ser utilizados para **acometer mejoras ambientales específicas** (“**earmarking**”), financiar el gasto público en general o permitir una reducción de la presión fiscal sobre las rentas salariales y del capital.
- 5 Pueden ser **instrumentos de política especialmente eficaces** para abordar problemas ambientales asociados a fuentes de contaminación difusas como, por ejemplo, la contaminación asociada al uso de pesticidas y fertilizantes.

3. Obstáculos Sociales, Económicos y Políticos

Los principales **obstáculos económicos** que dificultan la mayor utilización de los impuestos ambientales son cuatro:

1. El **coste financiero** que algunos impuestos pueden suponer a corto plazo en algunas empresas.
2. El impacto potencial sobre la **competitividad internacional** y, por consiguiente, en el empleo.
3. La **percepción** de que los impuestos deben ser “**excesivamente**” altos para que incentiven cambios en las pautas de comportamiento de productores y consumidores.
4. El impacto que pueden tener en la **tasa de inflación**.

Por otro lado, la principal objeción que se viene planteando desde el punto de vista **social** en contra de los impuestos ambientales, tiene que ver con el impacto que éstos pueden

¹ Definimos como impuestos ambientales aquellos impuestos que tiene el potencial de generar una mejora ambiental, es decir, los impuestos sobre energía, sobre el transporte y sobre la contaminación y el uso de los recursos naturales.

² Se puede acceder a esta base de datos electrónicamente en la siguiente dirección: www.oecd.org/env/policies/taxes/index.htm

³ En este estudio apenas se ha incidido sobre las deducciones fiscales, las exenciones y los subsidios. Los dos primeros porque son particulares del régimen fiscal de cada país, y cada impuesto en algunos casos. Los subsidios no se han tratado dado que son cada vez menos utilizados y generalmente fuertemente criticados.

tener en la distribución de la renta. En el caso de los impuestos sobre productos, nos encontramos con que, generalmente, **los más perjudicados van a ser los individuos que pertenecen a grupos de renta baja**. Además, si los ingresos derivados de los impuestos ambientales se utilizan para reducir impuestos que, como el de la renta del capital o de las personas físicas, están diseñados con una estructura progresiva, el impacto negativo sobre los grupos de renta baja va a ser mayor.

Finalmente, desde el punto de vista **político/fiscal**, podemos destacar los siguientes tres obstáculos:

1. El hecho de que la tendencia actual en la mayoría de las economías occidentales vaya hacia una **reducción de la carga impositiva**.
2. El **coste administrativo** que supone establecer un sistema de impuestos, con la posibilidad de que los beneficios derivados no lleguen a compensar los costes.
3. Las **barreras legislativas** que las administraciones locales, regionales e incluso estatales, tienen que afrontar para poder acometer algún tipo de reforma fiscal.

Impuestos y gravámenes ambientales en uso en los países de la UE/OCDE⁴

Los impuestos y gravámenes ambientales son instrumentos de política ambiental ampliamente extendidos en los países de la UE/OCDE.

A continuación se presentan los principales impuestos y gravámenes en uso en los países de la UE/OCDE, clasificados en las siguientes categorías:

1. Impuestos sobre la Emisión de Contaminantes
2. Impuestos sobre el Uso de Recursos
3. Impuestos sobre Inputs/Outputs

4.1. Impuestos sobre la Emisión de Contaminantes

4.1.1. Contaminación Atmosférica

La mayoría de los países gravan la contaminación atmosférica a través de impuestos sobre productos (sobre el contenido de carbono o sulfuro de los combustibles). Estos impuestos se analizarán en las secciones 4.3.1 y 4.3.2. En esta sección se recogen los impuestos sobre las emisiones que resumimos en la **Tabla 1**.

El caso más llamativo es el de **Suecia**, que grava desde 1992 las emisiones de NO_x de las grandes plantas de combustión. Este sistema tiene la peculiaridad de ser un **sistema puramente incentivador**, es decir, se devuelven los ingresos a las plantas de combustión en proporción a su participación en la producción total de energía. Las plantas de combustión, por lo tanto, están altamente incentivadas a reducir las emisiones de NO_x por unidad de energía producida. La Agencia de Protección Ambiental sueca estima que en el período 1992-1999 la cantidad de NO_x por MWh producido se redujo de 0.41 Kg a 0.26 Kg.

Los impuestos sobre la contaminación atmosférica aplicados en el resto de países tienen como primer objetivo la financiación de algún tipo de servicio.

Tabla 1.

| IMPUESTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA | | |
|--|---|--|
| País | Base Impositiva | Destino de la Recaudación |
| Corea | Excesos sobre límites en ciertos contaminantes, propiedad de grandes edificios y vehículos diesel | Ministerio de Medio Ambiente y gobiernos locales |
| España (Galicia) | SO ₂ y NO _x | Gobierno Autónomo |
| Estados Unidos | Sustancias sujetas a permisos de emisión | Financiación del sistema de permisos de Emisión |
| Francia(5) | SO ₂ , NO _x , VOC _s y HC | Agencia Ambiental |
| Italia | SO ₂ y NO _x | |
| República Checa | Partículas, SO ₂ , NO _x , CO, VOC _s , sustancias tóxicas | Fondo Ambiental Estatal para financiar la protección ambiental |
| Suecia | NO _x | La recaudación se devuelve a las plantas de combustión |
| Suiza | Aterrizaje de aviones | Financiación de medidas anti-contaminación en las proximidades a los aeropuertos |
| Turquía | Vehículos de motor y aviones | Fondo para la Prevención de la Contaminación Ambiental |

4.1.2. Contaminación del Agua

El principal objetivo de los impuestos sobre la contaminación del agua es **financiar las medidas de protección y mejora de la calidad del agua** (incluyendo los subsi-

⁴ Las principales fuentes de información utilizadas en esta sección son EEA (200), OECD (1999,2001) y US EPA (2001)

⁵ En Francia se introdujo en 1985 un impuesto "parafiscal" sobre la contaminación de aire. desde 1990 se aplicó a SO₂, NO_x y VOC_s de las grandes plantas de combustión, plantas incineradoras y otras plantas que emitan más de 150 toneladas al año. Sin embargo, en 1998 se creó el "impuesto general sobre las actividades contaminantes" (TGAP) cuya base incluía en 1999 emisiones de SO₂, NO_x, VOC_s y HC al medio aire, además del uso de lubricantes, el ruido asociado al transporte aéreo, la generación de residuos municipales y el tratamiento y almacenamiento de residuos industriales especiales.

dios para instalación de equipos de depuración, y las exenciones fiscales). No obstante, en algunos casos (**Flandes** y **Holanda**, por ejemplo) los impuestos sobre efluentes industriales son lo suficientemente altos como para servir de instrumento incentivador y estimular a las industrias a reducir sus vertidos.

La **Tabla 2** resume las principales características de los impuestos sobre la contaminación del agua que están en uso en los países de la UE/OCDE.

4.1.3. Residuos Sólidos

Los **impuestos o tasas de vertederos** tienen un doble objetivo en la mayoría de los países de la OCDE que los aplican: (1) recaudar fondos para financiar actividades

como la identificación y recuperación de suelos contaminados y (2) desviar parte del flujo de residuos hacia la incineración (que se considera una opción mejor que el vertido). En el caso del impuesto sobre vertidos aplicado en el **Reino Unido**, un estudio reciente (UK DETR, 1999) concluye que se necesitaría un importante incremento en el impuesto (subirlo de 11 libras – 18 € – por tonelada, tasa del año 2000, a 30 libras – 49€ – por tonelada para recursos no inertes) para que dicho impuesto tuviera un efecto significativo en los flujos de vertidos.

Se resumen en la **Tabla 3** las principales características de los impuestos sobre el vertido (generación) de residuos sólidos que están en uso en los países de la UE/OCDE.

Tabla 2.

| IMPUESTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN DEL AGUA | | |
|---|---|--|
| País | Base Impositiva | Destino de la Recaudación |
| Alemania | Carga contaminante | Se utiliza para financiar medidas de protección y mejora de la calidad del agua |
| Australia | Volumen, factor de salinidad, clase de contaminante, área de impacto | Se utiliza para cubrir gastos administrativos y de control de actividades contaminantes |
| Bélgica (Flandes) | Cantidad y calidad de la contaminación | Se utiliza para financiar la política ambiental en general |
| Canadá (Quebec) | Cantidad anual de varios contaminantes | Fondos Ambientales del Gobierno |
| Corea | Contaminación que excede ciertos límites admisibles | Ministerio del Medio Ambiente |
| Estados Unidos | Tarifa plana por tipo de fuente, volumen y toxicidad del efluente acuático | Financiación de los programas de las agencias estatales encargadas de la gestión del agua |
| Francia | Volúmenes de contaminantes descargados por hogares e industrias | Agencias locales encargadas de la gestión del agua |
| Holanda | Efluentes industriales | Agencias estatales y regionales encargadas de la gestión del agua |
| México | Cantidad de aguas residuales que exceden los contenidos permitidos de COD y TSS | Gobierno |
| Polonia | BOD, COD, sólidos suspendidos, cloruro, sulfato, metales pesados y compuestos volátiles | Fondos nacionales, provinciales y municipales para la protección ambiental y la gestión del agua |
| República Checa | Volúmenes de BOD, sustancias oleaginosas, sustancias alcalinas y ácidas y sales inorgánicas disueltas que exceden ciertos límites | Fondo Ambiental Estatal |

Tabla 3.

| IMPUESTOS SOBRE EL VERTIDO DE RESIDUOS SÓLIDOS | | |
|--|-----------------------------|--|
| País | Base Impositiva | Destino de la Recaudación |
| Austria | Vertido de residuos sólidos | Se dedica a la identificación y recuperación de suelos contaminados |
| Estados Unidos | Vertido de residuos sólidos | Se dedica a la financiación de las actividades de control de los residuos sólidos en cada Estado |
| Holanda | Vertido de residuos sólidos | -- |
| Italia | Vertido de residuos sólidos | -- |
| Reino Unido | Vertido de residuos sólidos | Permite reducir las contribuciones a la seguridad social a cargo de las empresas |
| República Checa | Vertido de residuos sólidos | Se dedica parte para compensar a las administraciones municipales que albergan el vertedero y el resto se ingresa en el Fondo Ambiental del Estado |
| Suecia | Vertido de residuos sólidos | -- |
| Suiza | Vertido de residuos sólidos | Se dedican a la recuperación de suelos contaminados |

4.1.4. Residuos Peligrosos

En los sistemas de gravamen sobre residuos peligrosos en **Dinamarca**, **Islandia** y **Estados Unidos** se emplea la recaudación para financiar el tratamiento, reciclaje, destrucción, limpieza y otras actividades relacionadas. En **Finlandia** los residuos peligrosos son procesados por una empresa que es propiedad conjunta del Estado, las administraciones municipales y las empresas, y la recaudación impositiva sirve para financiar dicha empresa.

En la **Tabla 4** se presentan las principales características de los impuestos sobre la generación de residuos peligrosos que están en uso en los países de la UE/OCDE. Las **dos excepciones** son el caso de **Alemania** y el caso de **Francia**. En el caso de **Alemania**, a mediados de la década de los 90 algunos Länder introdujeron unos impuestos sobre la generación de residuos (peligrosos y normales) y la extracción de agua subterránea. Algunas empresas recurrieron, sin embargo, a los tribunales, y éstos se pronunciaron en contra de la aplicación de dichos impuestos. En el caso de Francia, tal y como se adelantaba en la segunda nota a pie de página, en 1999 el tratamiento y almacenamiento de residuos especiales pasa

a formar parte del nuevo “impuesto general sobre actividades contaminantes” (TGAP).

4.1.5. Ruido

En el caso del ruido asociado al tráfico aéreo, **Australia**, **Italia** y **Suiza** establecen gravámenes sobre aterrizajes que varían dependiendo del nivel de ruido. Los ingresos en **Australia**, **Noruega** y **Suiza** son utilizados por las autoridades de los aeropuertos para financiar medidas que reduzcan el impacto del ruido del tráfico aéreo. En **Italia**, los ingresos son utilizados por el gobierno regional para compensar a los ciudadanos y municipios afectados por el ruido del tráfico aéreo. En **Turquía** las autoridades gravan los vuelos con un 0.5% del precio del pasaje (tasa aplicada en 1997) y una tasa prefijada por tonelada de bienes transportados y los ingresos van a un Fondo de Prevención de la Contaminación Ambiental.

En la **Tabla 5** se recogen las principales exacciones sobre ruido del transporte aéreo en los países de la UE/OCDE.

Tabla 4.

| IMPUESTOS SOBRE LA GENERACIÓN DE RESIDUOS PELIGROSOS | | |
|--|---------------------|--|
| País | Base Impositiva | Destino de la Recaudación |
| Dinamarca | Residuos Peligrosos | Se destina a la financiación de la recogida, tratamiento y reciclaje |
| Estados Unidos | Residuos Peligrosos | Se utiliza para limpieza y actividades de control de residuos tóxicos |
| Finlandia | Residuos Peligrosos | Se destina a la compañía encargada de procesar dichos residuos. La compañía es propiedad conjunta del Estado, las administraciones municipales y la industria |
| Islandia | Sustancias Tóxicas | Se destina a la financiación de la recogida, tratamiento, reciclaje y destrucción de las sustancias tóxicas |
| República Checa | Residuos Peligrosos | Residuos Peligrosos Se dedica parte para compensar a las administraciones municipales que albergan el vertedero y el resto se ingresa en el Fondo Ambiental del Estado |

Tabla 5.

| EXACCIONES SOBRE RUIDO ASOCIADO AL TRANSPORTE AÉREO | | |
|---|-----------------|--|
| País | Base Impositiva | Destino de la Recaudación |
| Alemania | Aterrizajes | -- |
| Australia | Aterrizajes | Sirve para recuperar los costes de programas de insonorización de hogares en las proximidades del aeropuerto |
| Italia | Aterrizajes | Las autoridades ambientales regionales emplean la recaudación para compensar a los agentes afectados por la contaminación sonora |
| Japón | Aterrizajes | -- |
| Noruega | Aterrizajes | Utilizados por las autoridades de los aeropuertos para financiar medidas que reduzcan el impacto del ruido del tráfico aéreo |
| Suiza | Aterrizajes | Se destina a la financiación de servicios y gastos de mantenimiento en el aeropuerto |
| Turquía | Aviones | Se destina a un Fondo de Prevención de la Contaminación Ambiental |

4.2. Impuestos sobre el Uso de Recursos

4.2.1. Impuestos sobre la Extracción de Recursos

En **Holanda** existe un impuesto sobre la extracción de agua subterránea (0.16 euros por metro cúbico) para compañías que se dedican a servicios de agua potable y (0.12 euros por metro cúbico) para otras compañías.

En **Finlandia** y **Suecia** existe un impuesto sobre la extracción de grava y en el **Reino Unido** se planea establecer un impuesto sobre la extracción de agregados minerales de las canteras en el año 2002. En **Dinamarca** existe un impuesto sobre algunas materias primas como la grava y la piedra caliza, y se aplica tanto si las materias primas son extraídas en **Dinamarca** como si son importadas.

En algunos estados de los **Estados Unidos** existen impuestos sobre la extracción de carbón, petróleo y gas natural.

4.2.2. Gravámenes sobre el Agua

Los gravámenes sobre el agua están muy extendidos en los países de la UE/OCDE. **Austria**, **Bélgica** (Flandes), **Dinamarca** y **Francia** establecen los gravámenes sobre el nivel de agua consumido. Así ocurre también en algunos casos en **Estados Unidos**, **Finlandia**, **Polonia** y **Suecia**. Sin embargo, estos países establecen los gravámenes basándose en el volumen de aguas residuales vertido si las fuentes son industriales. **Canadá** (Quebec), **Grecia**, **Italia**, **la República Checa** y **Turquía** también establecen los gravámenes en función del volumen de aguas residuales vertido. Por último, **Noruega** aplica una tarifa plana basada en el tamaño de la unidad familiar.

4.2.3. Tasas de Recogida y Tratamiento de Residuos Sólidos Urbanos

Las tasas de recogida y tratamiento de los residuos sólidos urbanos se calculan de formas diversas. En la mayo-

Tabla 6.

| IMPUESTOS RELACIONADOS CON EL SECTOR ENERGÉTICO Y EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN ALGUNOS PAÍSES EUROPEOS | | |
|---|---|--|
| País | Energía | Transporte |
| Alemania | En 1999 se inició una política de aumento en los impuestos sobre los combustibles y sobre la electricidad | Los impuestos sobre los vehículos de motor están diferenciados por características de emisión |
| Dinamarca | Los tipos aplicados en lo impuestos sobre la energía son los más altos de Europa En el caso del sector industrial, los ingresos del impuestos sobre la energía se devuelven al sector El impuesto sobre el CO ₂ fue introducido en 1992 y revisado en 1996, con tipos reducidos para empresas que se comprometen a invertir en sistemas de ahorro energético | Las tasas de matriculación de vehículos son las más altas de Europa El importe del impuesto anual de circulación de vehículos está inversamente relacionado con la eficiencia energética de los vehículos |
| Finlandia | Introduce el impuesto sobre el CO ₂ en 1990 | |
| Francia | Se introduce un impuesto sobre la energía/CO ₂ en el año 2001 | |
| Holanda | Papel creciente del impuesto sobre la energía Se aplican reducciones y exenciones a sectores expuestos a fuerte competencia internacional | Se aplican impuestos con tipos reducidos a vehículos eficientes energéticamente |
| Noruega | El campo de aplicación del impuesto sobre energía/CO ₂ se ha ampliado recientemente Existe un impuesto sobre el azufre y en el año 2000 se anunciaba la duplicación de los tipos | |
| Suecia | Se aplica un impuesto sobre la energía/CO ₂ desde 1991 Existen tipos reducidos para combustibles con bajo contenido de azufre | |
| Reino Unido | En el año 2001 se introduce un "impuesto sobre el cambio climático" Existen tipos reducidos para gasóleo con bajo contenido de azufre | Tasas reducidas para vehículos energéticamente eficientes |



ría de los países de la UE/OCDE se aplican **tarifas planas**, diferenciadas en función del tipo de usuarios, el volumen de residuos o, como en el caso de **Turquía**, el tipo de edificio. En **Finlandia** la gestión de los residuos urbanos y, por lo tanto, los ingresos derivados de las tasas, quedan en mano de compañías privadas.

4.3. Impuestos sobre Inputs/Outputs

Impuestos relacionados con el Sector Energético y el Sector del Transporte en algunos países europeos

4.3.1. Carburantes

Los impuestos sobre carburantes se aplican en la mayoría de los países de la UE/OCDE. Son impuestos diseñados con carácter fiscal (**recaudador**), pero también es verdad que tienen el potencial de generar los incentivos necesarios para reducir el impacto ambiental. Los impuestos sobre los carburantes encarecen el transporte y se podría esperar que hubiera una relación inversa entre los tipos impositivos aplicados a los carburantes y el uso del vehículo privado. Sin embargo, eso no parece ser así. A modo de ejemplo citemos que el **Reino Unido** tiene el impuesto más alto sobre la gasolina sin plomo y el gasóleo en la **Unión Europea** y, sin embargo, tiene una proporción de coches en transporte terrestre de pasajeros muy alta (87.7% en 1997).

Muchos países europeos aplican **impuestos diferenciados** a la gasolina con y sin plomo (de hecho, es obligatorio en los países de la UE). Se trata, por lo tanto, de una medida con carácter incentivador que ha dado muy buen resultado en su labor de propagación del uso de la gasolina sin plomo.

Algunos países también han aplicado tipos impositivos más bajos a otros carburantes considerados relativamente "limpios". Éste es el caso del gasóleo bajo en azufre, que debido a unos tipos impositivos más bajos ha conseguido acaparar una alta cuota de mercado en el **Reino Unido** (43% en 1999) y **Suecia** (85% en 1995).

4.3.2. Otros Productos Energéticos

Los impuestos aplicados a los productos energéticos que no son carburantes están tomando cada vez más fuerza en **Europa** y, en muchos casos, forman parte de lo que se está dando en llamar reformas fiscales "verdes". Estos impuestos tienen gran importancia debido a que, si bien

el uso de la energía no varía (porcentualmente) demasiado a corto plazo ante cambios (porcentuales) en el precio, sí que lo hace a largo plazo. Es decir, en términos económicos su elasticidad precio es mucho más alta a largo plazo (la Comisión Europea estima que dicha elasticidad es del -0.7). Por lo tanto, podemos esperar que un uso adecuado de los impuestos sobre las fuentes de energía contribuya, a medio largo plazo, a estimular cambios en el comportamiento de los productores y los consumidores en lo que se refiere a ahorro energético.

Además de gravar los productos energéticos, muchos países declaran **exentos algunos tipos específicos de energía** (las energías renovables, por ejemplo) o aplican tipos reducidos a algunos tipos de combustible (combustibles con bajo contenido de azufre, por ejemplo)⁶. Por lo tanto, el sistema impositivo de algunos países no sólo estimula el ahorro energético sino que también **potencia la sustitución** entre diferentes tipos de energía en función de su impacto ambiental.

A continuación describimos la experiencia de algunos países europeos a la hora de establecer impuestos sobre el CO₂ y el SO₂.

Alemania, Dinamarca, Eslovenia, Finlandia, Holanda, Italia, Noruega y Suecia son los ocho países europeos que introdujeron un impuesto sobre el CO₂ en la década de los 90. **Francia y el Reino Unido** lo introdujeron el año pasado y **Bélgica y Luxemburgo** están considerando su introducción.

El **sistema danés** de impuestos sobre la energía ha evolucionado hacia un paquete de medidas que engloba impuestos sobre el uso de energía y el contenido de CO₂ y SO₂ con otros instrumentos de política y cambios estructurales. El gobierno danés estima que la introducción del paquete de medidas (en 1995) contribuirá a una reducción de las emisiones de CO₂ en un 3.8% para el año 2005, siendo los impuestos responsables de la reducción en un 2% (Gobierno danés, 1999).

El impuesto sobre el contenido de azufre en los productos energéticos que el **gobierno danés** introdujo en 1996 ha tenido también un rápido efecto tanto sobre el contenido medio de azufre en el carbón y el petróleo combustible (fuel-oil) (y por lo tanto en las emisiones de SO₂) como en el desarrollo de la tecnología y la introducción de plantas de desulfurización.

En **Suecia**, se introdujo el impuesto sobre el CO₂/energía en la industria en 1991. El gobierno sueco, al ver que iba a pasar cierto tiempo antes de que otros países incorporaran medidas similares en sus economías, redujo en

⁶ Existen, además, otros instrumentos interesantes como son las deducciones por inversiones en ciertas tecnologías, las subvenciones para inversiones en tecnologías "limpias" o incluso las tasas arancelarias diferenciadas.

1992 el tipo del impuesto en un 25%, aunque ha venido aumentándolo progresivamente desde 1997.

Se estima que el impuesto sueco sobre el contenido de azufre en el carbón, la turba y los derivados del petróleo es responsable del 30% de la reducción total en las emisiones de SO₂ desde 1989 a 1995.

En **Finlandia** el impuesto sobre el CO₂ se introdujo en 1990 y se considera que, debido a este impuesto, las emisiones de CO₂ en 1998 fueron un 7% más bajas que las que hubieran resultado sin impuesto alguno (una reducción de 4 millones de toneladas).

4.3.3. Vehículos

La mayoría de los países europeos aplican impuestos asociados a la compra y matriculación de coches. Estos impuestos tienen un carácter puramente fiscal, pero podrían servir como instrumentos para desincentivar la compra de vehículos. Este efecto se puede ilustrar por medio de una simple comparación de la situación en **Dinamarca y Alemania**: en **Dinamarca** los impuestos de matriculación son muy altos (pueden llegar a alcanzar un 180% del coste de producción) y ello se traduce en que sólo un 34% de los habitantes del país son propietarios de un vehículo. En el otro extremo se encuentra **Alemania**, donde los impuestos de matriculación son muy bajos y eso puede ayudar a explicar que un 50% de los habitantes del país sean propietarios de un vehículo. De todas formas, algunos estudios argumentan que la propiedad de vehículos es muy poco sensible a la variación en el precio de los vehículos, (es decir, ante variaciones en el precio de los vehículos, no se producen grandes cambios en el número de coches que posee un individuo) por lo que no se considera que los impuestos de matriculación (a no ser que se produzcan alteraciones drásticas del precio del vehículo) puedan tener un efecto significativo en la adquisición de vehículos para uso privado (Van Wee, 1995).

Algunos países europeos han optado por establecer impuestos diferenciados dependiendo de las características ambientales de los vehículos. Por ejemplo, en **Suecia** los vehículos se clasifican en tres clases, siendo la clase 1 la menos contaminante y la clase 3 la más contaminante.

En 1993 el gobierno sueco incrementó en 2000 coronas el impuesto de matriculación de los vehículos de clase 3 y bajó en 4000 coronas el impuesto de matriculación de los vehículos de clase 1. Esta medida vino acompañada de un aumento de la proporción de vehículos de clase 1 y clase 2 matriculados en los tres años siguientes: ésta pasó de ser el 13% en 1993 a ser el 78% en 1996. Hay que señalar, no obstante, que la diferenciación de impuestos únicamente supuso un cambio porcentual muy pequeño en el precio final de los vehículos, por lo que la agencia ambiental sueca cree que el efecto se debe más a una combinación de información y concienciación ambiental de los ciudadanos que una reacción basada en la variación en precios.

En **Suecia** encontramos también la llamada “tasa de desguace” (scrapping charge) que se paga en el momento de matriculación. Actúa como incentivo para no abandonar los vehículos ya que se devuelve cuando el propietario devuelve el vehículo a un centro de desguace autorizado. En **Holanda**, se paga una “tasa de retirada” que sirve para financiar el proceso de desguace de los vehículos retirados de la circulación.

Además de los impuestos de matriculación e impuestos asociados a la venta de vehículos, las administraciones de toda **Europa** establecen un impuesto anual de circulación. Este impuesto anual de circulación, al igual que el impuesto de matriculación, tiene un carácter fiscal, pero también puede servir para establecer los incentivos adecuados. Las bases imponibles más comunes son el **peso** y **la cilindrada**, lo cual favorece a los vehículos menos contaminantes. Los vehículos diesel, que son más eficientes energéticamente pero son relativamente más perjudiciales para el Medio Ambiente, suelen soportar tasas mayores que los vehículos a gasolina.

Algunos países como **Alemania, Dinamarca e Italia** han aplicado impuestos anuales de circulación diferenciados dependiendo de las emisiones y la eficiencia energética de los vehículos. **Austria, Holanda e Irlanda** aplican impuestos reducidos o nulos a los vehículos eléctricos. No obstante, estas medidas tienen una eficacia muy reducida.

4.3.4 Insumos Agrícolas

Algunos países europeos establecen impuestos sobre la utilización de abonos y pesticidas para tratar de reducir el uso de los mismos en las actividades agrícolas. La demanda de pesticidas varía relativamente poco ante cambios en su precio (la elasticidad precio de la demanda de pesticidas está entre -0.2 y -0.5) por lo que se esperaría que el efecto de la política no sea demasiado importante. La elasticidad precio de la demanda de herbicidas, fungicidas e insecticidas es sin embargo, mayor (EIM, 1999).

El impuesto sobre pesticidas introducido en **Dinamarca** en 1995 vino acompañado de una reducción del 10-13% en el uso de pesticidas en el período que va desde 1995/96 a 1997, si bien el gobierno danés reconoce que esta reducción no se puede explicar en su totalidad como la respuesta de los agricultores al impuesto. En **Suecia**, el principal efecto de la aplicación de un impuesto sobre pesticidas ha sido que ha permitido financiar gastos de investigación y formación en prácticas agrícolas más adecuadas.

En **Europa** los impuestos sobre pesticidas se aplican en cinco países: **Bélgica** (no se aplica en la agricultura), **Dinamarca**, **Finlandia**, **Noruega** y **Suecia**. El interés en los impuestos sobre pesticidas está creciendo debido a la mayor preocupación social sobre los efectos de su uso en la agricultura y horticultura. **Holanda** y **Francia** consideraban en el año 2000 la introducción de impuestos sobre el uso de pesticidas. El **Reino Unido**, sin embargo, ha decidido no incorporar estos impuestos y prefiere trabajar con acuerdos ambientales.

En **Europa** los impuestos sobre fertilizantes han conseguido reducciones moderadas en el uso de estos productos. Este es el caso de **Austria** y **Finlandia**, que retiraron los impuestos sobre fertilizantes cuando se incorporaron a la **Unión Europea**. En **Suecia**, donde todavía se aplican impuestos sobre fertilizantes, se han apreciado reducciones en las dosis de nitrógeno y el contenido de cadmio en los fertilizantes (Agencia de Protección Ambiental **Sueca**, 1997). En cuanto a la experiencia en **Estados Unidos**, se reconoce que los impuestos sobre el uso de fertilizantes se aplican con tipos demasiado bajos como para alterar las prácticas agrícolas, y sólo sirven para financiar las actividades de inspección y el almacenamiento de fertilizantes por las autoridades estatales (US EPA, 2001).

4.3.5. Otros Productos

En esta sección se revisan los impuestos existentes sobre otros productos: sustancias químicas que afectan a la capa de ozono, pilas, aceites lubricantes, disolventes, envases desechables, bolsas de plástico y neumáticos.

Existe un cierto número de países (**Australia**, **Dinamarca**, **Estados Unidos**, **Polonia**, **la República Checa** y **Suecia**) que aplican impuestos ambientales a las sustancias químicas que afectan a la capa de ozono. Se trata de instrumentos que además de proporcionar incentivos para sustituir estas sustancias, sirven para financiar programas de recogida y eliminación. La Agencia de Protección Ambiental de **Estados Unidos** considera que estos impuestos han contribuido considerablemente a la reducción en el uso de sustancias perjudiciales para la capa de ozono en **Estados Unidos**, si bien reconocen que otros factores como la existencia de un sistema de permisos negociables han podido contribuir de manera importante también (US EPA, 2001).

Bélgica, **Dinamarca**, **Italia**, **Suecia** y **Suiza** aplican un impuesto sobre las pilas, que en **Dinamarca** depende de la potencia de éstas. Normalmente la recaudación se utiliza para financiar la recogida y el tratamiento.

En **Dinamarca**, **Finlandia**, **Italia**, **Noruega**, **República Checa**, y algunos estados de **Estados Unidos** se aplica un impuesto sobre los aceites lubricantes y, al igual que con el impuesto sobre las pilas, la recaudación se emplea para financiar la recogida y el tratamiento.

Dinamarca y **Noruega** aplican un impuesto sobre los disolventes clorados y **Suiza** aplica un impuesto sobre los compuestos volátiles orgánicos (VOC_s).

En **Austria**, **Bélgica**, **Corea**, **Dinamarca**, **Finlandia**, **Italia**, **Japón**, **Noruega** y **Suiza** existen impuestos sobre envases desechables. En **Bélgica**, **Dinamarca**, **Finlandia** y **Noruega** existen impuestos sobre envases de bebidas. En **Dinamarca**, **Corea** y **Noruega**, se aplican tipos impositivos diferentes en los impuestos sobre los envases dependiendo del material utilizado. **Dinamarca** también estableció un impuesto sobre las bolsas de plástico en 1994, y este impuesto obtuvo, en un plazo de dos años, una reducción del 50% en el consumo de bolsas de plástico.

En **Canadá**, **Dinamarca**, **Finlandia**, **Hungría** y algunos estados de **Estados Unidos** existen impuestos sobre los neumáticos, dependiendo del tipo de neumático. En todos los casos los ingresos sirven para financiar la recogida y el tratamiento de los neumáticos usados. En el caso de **Finlandia** el sistema de recogida y gestión de los neumáticos usados está en manos privadas.

4.4. Otros Ejemplos de Instrumentos Fiscales Verdes

4.4.1. Tasas de Uso de Carreteras/Autopistas

Normalmente los **peajes por uso de autopistas** se utilizan para la financiación de la construcción de carreteras y es por eso por lo que no se suele considerar un impuesto ambiental. Sin embargo, existen casos donde la tasa de uso de carreteras se utiliza como una forma de controlar la congestión del tráfico (por ejemplo **Oslo, Noruega**). En US EPA 2001 (página 53) se describe la experiencia en **California, Houston y Florida**, donde se han establecido carriles rápidos con peajes más altos en horas punta o reducciones del peaje a aquellos viajeros que eligen viajar en tramos horarios con menor congestión. Existen también esquemas de pago para aquellos viajeros que circulen por ciertas zonas (zonas céntricas normalmente) cuya recaudación es utilizada para financiar el transporte público (la ciudad de **Londres** va a incorporar próximamente un esquema de características similares).

Otro ejemplo, esta vez en **Europa**, es la “Eurovignette” que se puso en marcha el 1 de julio de 2000 en **Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Alemania, Dinamarca, Suecia y Austria**. Estos países no aplican peajes en sus autopistas, pero los transportistas ahora tienen que obtener la “Eurovignette” si quieren hacer uso de las autopistas de estos países. El uso de la recaudación determinará en qué medida pueden estos esquemas considerarse tasas o impuestos ambientales.

4.4.2. Tasas sobre el Turismo

En las **Islas Baleares** se ha establecido una eco-tasa sobre el turismo. Se establece un pago entre 0.25 euros y 2 euros por noche a los turistas que se alojen en hoteles, apartamentos o campings. Los ingresos se destinan a un fondo de regeneración ambiental. Esta medida se quiere implementar en las **Islas Canarias** próximamente.

5. Las Reformas Fiscales “Verdes” en Europa

Desde principios de la década de los 90 han sido varios los países europeos que han abordado una Reforma Fiscal Verde, donde la introducción de nuevos impuestos ambientales ha permitido reducir la carga impositiva en otras áreas. En la mayoría de los casos esto se ha llevado a cabo **manteniendo la carga fiscal total constante**.

El primer país que abordó una reforma fiscal fue **Finlandia**, introduciendo un impuesto diseñado para reducir las emisiones de CO₂. Se introdujo en 1990 y era un impuesto casi uniforme (con algunos usos exentos) sobre el uso de combustibles fósiles. Poco a poco se establecieron algunas modificaciones que protegían a los sectores industriales con usos de la energía más intensivos, y los impuestos sobre la electricidad pasaron de aplicarse en la fase de uso de combustible en las centrales eléctricas a aplicarse en la fase de consumo. Los ingresos derivados de este impuesto sobre las emisiones de CO₂ han servido en **Finlandia** para compensar parcialmente la reducción de los impuestos sobre el trabajo.

El siguiente país en establecer un impuesto diseñado para reducir las emisiones de CO₂ en 1991 fue **Noruega**. Posteriormente, en 1996, se empezó a discutir la posibilidad de obtener un **“doble dividendo”**: **mejorar la calidad ambiental y el empleo** sustituyendo parte de los impuestos sobre el trabajo con impuestos sobre las emisiones de CO₂. Sin embargo, cuando el gobierno llevó la propuesta al Parlamento en 1998, la situación en el mercado de trabajo era muy buena y no se puso tanto énfasis en la cuestión del doble dividendo. Aún así, se ha utilizado parte de los ingresos de este impuesto para reducir los impuestos sobre la renta y potenciar inversiones destinadas al ahorro energético y al desarrollo de fuentes de energía renovables.

La reforma fiscal que introdujo **Suecia** en 1991 fue en un **contexto de neutralidad fiscal**. Redujo los impuestos sobre la renta y compensó esta caída en los ingresos incorporando un impuesto sobre el CO₂ y el azufre, reestructurando los impuestos sobre la energía y extendiendo la base imponible del impuesto sobre el valor añadido. Al mismo tiempo se produjo una reducción en los impuestos que tenía que pagar el sector industrial. En el presupuesto del año pasado se combinó un aumento en los impuestos sobre el gasóleo, el petróleo de calefacción (heating oil) y la electricidad con una reducción en los impuestos sobre la renta y las contribuciones a la seguridad social.

En 1992 **Dinamarca** establece su **impuesto sobre el CO₂** en los combustibles y desde entonces se ha dedicado a reformar continuamente su sistema de impuestos sobre la energía. Los principales objetivos de la reforma en **Dinamarca** son dos: (1) reducir los tipos impositivos marginales aplicados a todos los



tramos de renta y (2) una transferencia gradual de la carga impositiva de la renta y el trabajo hacia la contaminación y los recursos naturales escasos. De todas formas, la complejidad del sistema impositivo danés y el gran número de exenciones aplicado reduce la efectividad ambiental de esta reforma fiscal verde.

Holanda se encuentra ahora inmersa en su **tercera Reforma Fiscal Verde**. Comenzó con la primera reforma en 1988 donde estableció un impuesto general sobre los combustibles y otros impuestos ambientales. La segunda reforma tuvo lugar en 1995, cuando estableció un nuevo impuesto sobre la energía. La tercera reforma fiscal comenzó con el establecimiento de una **Comisión para la Reforma Fiscal** en el año 2000 que debía diseñar la propuesta de reforma fiscal verde prevista para el año 2001.

La primera ola de reformas fiscales concluye con **Bélgica**, que establece en 1993 un impuesto sobre el uso privado de la energía y utiliza los ingresos derivados de dicho impuesto para reducir las contribuciones a la seguridad social a cargo de las empresas.

La segunda ola de Reformas Fiscales Verdes la protagonizan el **Reino Unido, Italia, Alemania y Francia**.

En el **Reino Unido** se establece una **tasa de vertederos** en 1996 cuyos ingresos se utilizan para reducir las contribuciones a la seguridad social. Así mismo, en abril de 2001 se introduce un impuesto sobre “el cambio climático”: un impuesto sobre el uso de la energía en los sectores industriales y de servicios. Además, este año (2002) se prevé la introducción del impuesto sobre el uso de arena virgen, grava y roca.

Italia establece en 1998 un **impuesto diseñado para reducir las emisiones** de CO₂ y aplicado a los combustibles minerales. El 60.5% de los ingresos se “recicla” a través de **reduc-**

ciones en las contribuciones a la seguridad social y un 31.1% de los ingresos se dedica a **medidas compensatorias**. Sin embargo, la subida de los precios del petróleo en 1999 provocó que el gobierno italiano redujera los impuestos sobre los productos derivados del petróleo y retrasara la reforma fiscal.

La Reforma Fiscal Verde **alemana** tuvo lugar en abril de 1999. Supone un **aumento de los impuestos sobre el petróleo mineral y la electricidad**. El ingreso extra se dedica a reducir la **contribución al seguro de pensiones** en 0.8 puntos porcentuales (la mitad en las contribuciones de los empresarios y la otra mitad en las contribuciones de los trabajadores). Una segunda fase de la reforma implica un **incremento anual del tipo impositivo sobre el petróleo mineral** (0.06 marcos – 0.03 € – por litro) y **la electricidad** (0.005 marcos por KWh) desde 2000 a 2003. Esto permitirá reducir la contribución al seguro de pensiones en otro punto porcentual desde el año 2000 al 2003 (0.1 en el año 2000 y 0.3 en los tres siguientes).

En el caso de **Francia**, cuya reforma fiscal también tuvo lugar en 1999, se propuso **extender el impuesto general sobre las actividades contaminantes** (TGAP) para que recogiera también los combustibles fósiles y la electricidad. Se proponía también una serie de medidas complementarias (un sistema de créditos de emisión, exenciones...), pero en el año 2000 el Tribunal Constitucional declaró dicha reforma inconstitucional.

Por último, la siguiente tabla muestra un resumen de los esquemas de **ventajas fiscales** existentes sobre los impuestos ambientales y sobre los impuestos generales (como es el caso del esquema de exenciones y deducciones británico “Enhanced Capital Allowance”).

Tabla 7.

| ALGUNAS VENTAJAS FISCALES (EXENCIONES Y DEDUCCIONES DEBIDAS AL MEDIO AMBIENTE) APLICADAS EN OTROS PAISES | |
|--|--|
| País | |
| Dinamarca, Finlandia, Alemania, Holanda, Reino Unido | Cuentan con un sistema de exenciones y devoluciones en el impuesto sobre producción eléctrica para la generada mediante ciertas fuentes (eólica, gas de residuos, hidrológica, etc.) |
| Austria | Devoluciones por litro de diesel utilizado en generadores energéticos y caloríficos |
| Dinamarca | Devoluciones del impuesto sobre emisiones de CO ₂ por inversiones en ahorro energético |
| Finlandia, Alemania, Suecia, Reino Unido | Observan deducciones y devoluciones en diversos impuestos por inversiones en tecnologías de ahorro energético y por uso de combustibles menos contaminantes |
| Austria, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Suecia, Reino Unido, EEUU | Observan devoluciones del impuesto sobre hidrocarburos y sobre el impuesto sobre el consumo eléctrico para ciertos combustibles utilizados en transporte público. Además, algunos de ellos conceden subsidios para incentivar el uso de ciertas tecnologías (P.e. Dinamarca) |
| Finlandia, Suecia, Noruega, Reino Unido | Contemplan exenciones fiscales sobre el impuesto de vertido de residuos por los vertidos depositados en lugares especializados |

CAPÍTULO 2:

Diagnóstico de la situación Fiscal en la CAPV y en el Estado

1. Introducción

La imposición ambiental no es tan común ni en el Estado Español ni en la Comunidad Autónoma del País Vasco como lo es en otros países europeos. La Comisión Europea sin embargo, siguiendo el ejemplo de los países más avanzados en la materia (**Suecia, Noruega Alemania, etc.**) ha apostado fuertemente por la fiscalidad ambiental, apoyando las Reformas Fiscales Verdes que se están llevando a cabo en diversos países. En este contexto es en el que se enmarca este estudio para la puesta en marcha de una reforma para la CAPV. Para ello, este documento revisa la fiscalidad en España y en la CAPV, enumera los impuestos con incidencia ambiental y plantea (en el capítulo 3) sugerencias para una Reforma Fiscal en la CAPV.

2. La Fiscalidad en España

En el Estado conviven tres niveles impositivos distintos dependiendo del nivel de Gobierno (Central, Autonómico o Municipal) que cuenta con la competencia para crear, modificar y recaudar los impuestos. En términos generales, aunque algunos de estas figuras se encuentran cedidas a las Comunidades Autónomas, los impuestos **a nivel estatal** son los que se describen en la **Tabla 8**.

En el campo tributario, las **CC.AA.** tienen capacidad para establecer sus propios tributos siempre que se respeten una serie de principios establecidos en la Ley Orgánica de la Fiscalidad de las Comunidades Autónomas (LOFCA). Estos principios son:

1. Solo podrán establecerse sobre hechos imponibles que no estén gravados por el Estado, con el fin de evitar que se produzcan situaciones de doble imposición.
2. Solo podrán gravar hechos imponibles que se produzcan en su territorio, con la finalidad de evitar que se produzca exportación de impuestos.

En ningún caso, el establecimiento de estos tributos podrá suponer la existencia de barreras fiscales en una comunidad, con la finalidad de mantener la unidad del mercado interior.

Además, sólo en los casos previstos por la Ley de Haciendas Locales, pueden las CC.AA. crear un tributo que grave un hecho imponible ya gravado a nivel local. Concretamente respecto al impuesto municipal sobre vehículos de tracción mecánica y el impuesto municipal sobre gastos suntuarios en la modalidad de áreas de caza y pesca. Si una comunidad autónoma decide aprovechar esta opción debe compensar a los entes locales de su territorio por la pérdida de recaudación que les supondría la desaparición del impuesto a nivel local.

Por otro lado, de acuerdo con la Constitución, entre otras funciones, les corresponde a las CC.AA.:

1. El desarrollo legislativo y la ejecución del régimen energético respetando las bases que establezca el Estado.
2. La gestión sobre la protección del Medio Ambiente, el desarrollo de la legislación básica del Estado en esta materia, así como el establecimiento de normas adicionales de protección del Medio Ambiente.

Por tanto, las CC.AA. pueden establecer, respetando las limitaciones establecidas por la Constitución y la LOFCA, sus propios impuestos y más en concreto, impuestos relacionados con la protección del Medio Ambiente. En la práctica, muchas CC.AA. han aprovechado esta posibilidad estableciendo sus propios tributos como se muestra en la **Tabla 9**, muchos de ellos relacionados con la protección del Medio Ambiente.



Tabla 8.

| IMPUESTOS A NIVEL ESTATAL | |
|---|--|
| Impuesto | Descripción |
| Sobre la Renta | |
| Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) | Grava la obtención de renta de las personas físicas |
| Impuesto de Sociedades | Grava la obtención de rentas de las personas jurídicas |
| Sobre el Capital | |
| Impuestos sobre Sucesiones y Donaciones | Gravan las adquisiciones patrimoniales a título gratuito de las personas físicas |
| Impuesto sobre el Patrimonio Neto | Gravan la titularidad sobre un patrimonio de las personas físicas |
| Sobre las Transmisiones | |
| Impuesto sobre Transmisiones y Actos Jurídicos Documentados: | Gravan las transmisiones onerosas no sujetas a IVA, operaciones societarias, constitución de derechos, actos jurídicos documentados, etc. de las personas físicas y jurídicas |
| <ul style="list-style-type: none"> • Transmisiones Patrimoniales • Operaciones Societarias • Actos Jurídicos Documentales | |
| Sobre el Consumo | |
| Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) | Gravan la entrega de bienes y la prestación de servicios por quienes desarrollan las actividades económicas |
| Impuestos Especiales: | Gravan la fabricación o importación de determinados bienes de consumo, la primera matriculación de vehículos, la realización de operaciones de seguro, etc., de las personas físicas y jurídicas |
| <ul style="list-style-type: none"> • Alcohol y bebidas alcohólicas • Hidrocarburos • Labores de tabaco • Matriculación y Medios de Transporte • Electricidad • Primas de Seguro | |
| Sobre el Comercio Internacional | |
| Impuestos Aduaneros | Entrada y salida de mercancías del ámbito europeo |

Respecto a los municipios, la Ley de Haciendas Locales establece dos tipos de impuestos municipales, unos de carácter obligatorio y otros voluntarios. Los que hacen referencia al primer caso, es decir, los obligatorios son:

- El impuesto sobre bienes inmuebles.
- El impuesto sobre actividades económicas (IAE). (Se está planteando su desaparición)
- El impuesto sobre gastos suntuarios por el disfrute de cotos privados de caza y pesca.
- El impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.

Los potestativos de los Ayuntamientos, es decir, voluntarios son:

- El impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras.
- El impuesto sobre el incremento de valor de los terrenos de naturaleza urbana.

Tabla 9.

| TRIBUTOS DE LAS CC.AA. | |
|------------------------|---|
| Comunidad | Instrumento |
| Andalucía | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre tierras infrautilizadas • Canon por autorización de vertidos |
| Aragón | <ul style="list-style-type: none"> • Canon de saneamiento |
| Asturias | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el bingo • Impuesto sobre tierras infrautilizadas • Canon de saneamiento de aguas • Impuesto sobre loterías |
| Baleares | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el juego del bingo • Canon de saneamiento de aguas • Impuesto sobre instalaciones que incidan en el Medio Ambiente |
| Canarias | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto General Indirecto Canario • Impuesto sobre combustibles derivados del petróleo |
| Cantabria | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el juego del bingo |
| Castilla-La Mancha | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el juego del bingo • Impuesto sobre actividades que inciden en el MA |
| Cataluña | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el juego del bingo • Canon de infraestructura hidráulica • Canon de saneamiento de aguas e incremento de la tarifa de saneamiento |
| Extremadura | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre dehesas en deficiente aprovechamiento • Impuesto sobre regadíos infrautilizados • Impuesto sobre aprovechamiento cinético • Impuesto sobre instalaciones que incidan en el MA |
| Galicia | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el juego del bingo • Canon de saneamiento de aguas residuales • Impuesto sobre la contaminación atmosférica |
| Madrid | <ul style="list-style-type: none"> • Canon de saneamiento de aguas |
| Murcia | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre el juego del bingo • Canon por emisiones de gases contaminantes a la atmósfera • Canon de saneamiento • Impuesto sobre vertidos al mar |
| Navarra | <ul style="list-style-type: none"> • Impuesto sobre viviendas desocupadas |
| La Rioja | <ul style="list-style-type: none"> • Canon de saneamiento de aguas |
| Comunidad Valenciana | <ul style="list-style-type: none"> • Canon de saneamiento de aguas |



3. La Fiscalidad en el País Vasco

En el caso de la CAPV, las relaciones con el Estado en materia fiscal se rigen por el sistema de Concierto. El Concierto Económico:

1. Determina qué impuestos pasan a ser propios de los Territorios Históricos. A estos impuestos se les denomina impuestos concertados.
2. Establece los criterios para determinar a qué administración debe tributar cada contribuyente, los puntos de conexión.
3. Determina qué libertad tienen los Territorios Históricos para diseñar los impuestos concertados.

Con el actual Concierto, los únicos tributos no concertados, es decir los que los ciudadanos de los Territorios Históricos pagan al Estado son los siguientes:

(a) Impuestos

- Renta de aduanas.
- Retenciones de Funcionarios y Empleados del Estado.
- Retenciones del Capital en activos emitidos por el Estado o las comunidades de Régimen Común.
- Monopolios Fiscales.

(b) Tasas

- Las tasas, precios y otros ingresos asociados a servicios no asumidos por la CAPV.

(c) Cotizaciones Sociales

- Cotizaciones a la Seguridad Social.

El resto de tributos son concertados, si bien para algunos de ellos no existe capacidad normativa, es decir, se aplican con la misma normativa vigente en el Estado. Los tributos concertados de normativa común son:

- IVA.
- Impuestos Especiales.

Finalmente, están los tributos concertados de normativa autónoma, sobre los que las Diputaciones Forales disponen de plena autonomía normativa, respetando los principios generales de armonización:

- IRPF.
- Impuesto de Sociedades (para aquellas que tributan exclusivamente a la CAV).
- Impuesto sobre el Patrimonio.
- Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.
- Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (excepto por lo que se refiere a las operaciones societarias, letras de cambio y documentos equivalentes).
- Tasa de Juego.

4. Impuestos con Incidencia Ambiental en España

De entre los impuestos y otros instrumentos fiscales existentes en España, se denominan impuestos con incidencia ambiental a todos aquellos que, aún no siendo diseñados para incorporar la variable ambiental, pueden afectar de una manera directa o indirecta a la presión que se ejerce sobre el Medio Ambiente. Se presentan a continuación los impuestos existentes en España de acuerdo al nivel de Gobierno al que pertenecen.

4.1. A Nivel Estatal

A nivel estatal en España existen diversos impuestos con incidencia ambiental que se agrupan en los siguientes apartados:

4.1.1. Sobre Carburantes

Los impuestos sobre carburantes son tributos muy utilizados tradicionalmente por su gran capacidad recaudadora y que tienen un alto potencial como instrumentos efectivos para la protección del Medio Ambiente. Estos tributos se agrupan en (a) el **Impuesto Especial sobre Hidrocarburos**.

Este impuesto grava:

- **Gasolina sin (y con) plomo:** se gravan las gasolinas con o sin plomo con fines meramente recaudatorios, aunque bien es cierto que la gasolina sin plomo es la que menos se grava debido a que es la menos contaminante. La recaudación se destina a presupuestos generales.
- **Diesel/gasóleo:** al igual que los dos anteriores pero de una cuantía considerablemente menor. Esto se justifica desde el punto de vista económico debido a que es el más utilizado por transportistas y empresas. Su cuantía no se justifica desde el punto de vista ambiental dado que es más contaminante que las gasolinas.
- **Otros: Gases Licuados del Petróleo (GLP) y Keroseno:** ambos se gravan con fines recaudatorios.

Además, los carburantes para vehículos a motor se gravan también con el (b) **Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)**, aplicándosele al transporte público un tipo reducido del 7% frente al 16% corriente.

4.1.2. Sobre Otros Productos Energéticos

Este tipo de gravamen está tomando cada vez más fuerza en todo Europa ya que tienen un alto potencial para ser utilizado con fines ambientales, si bien este no es el caso en **España**,

Estos impuestos son:

(a) **Impuesto Especial sobre Hidrocarburos** que grava:

- **Gasóleos (uso industrial, comercial y calefacción).** Grava todos los usos del gasóleo: comercial, industrial, calefacción y gasóleos pesados y tiene como fin la recaudación.
- **GLP (uso industrial, comercial y calefacción).** Este impuesto grava los usos del GLP y es también de carácter meramente recaudador.
- **Keroseno (uso industrial, comercial y calefacción).** Al igual que sobre los anteriores, el impuesto sobre Hidrocarburos grava todos los usos del Keroseno con fines recaudadores.
- **Gas Natural.** Idem.

(b) **Impuesto especial sobre la electricidad:** este impuesto se introdujo en 1998 y recae sobre el consumidor final. Entró en vigor para compensar la desaparición del recargo en concepto de “coste específico asignado a la minería de carbón”.

(c) **IVA.** Sobre otros productos energéticos se aplica también el IVA (16%).

4.1.3. Sobre Vehículos

Los impuestos sobre vehículos son otro de los instrumentos con un importante potencial ambiental para incidir directamente en las fuentes contaminantes y reducir otros problemas derivados de su uso (accidentes, ruido, tráfico, etc.).

En **España** existen los siguientes impuestos:

(a) **Impuesto de Matriculación.** Grava la primera matriculación de vehículos automóviles, embarcaciones y aeronaves. No se tiene en cuenta ningún aspecto ambiental en su estructura aunque si observan tipos reducidos para vehículos de baja cilindrada tanto diesel como gasolina, y algunas exenciones para vehículos de alquiler, transporte, minusválidos, etc.

(b) **Coches de compañía.** Grava una parte del valor del coche (15%) como renta personal del empleado.

4.1.4. Sobre Insumos Agrícolas

Aunque en algunos países europeos se utiliza la imposición sobre éstos para incentivar la reducción en el uso de ciertos fertilizantes y pesticidas y la sustitución a otros con impactos ambientales menores, en España no se observan este tipo de esquemas. Los impuestos que se aplican en España son:

- **Fertilizantes:** se le aplica el IVA pero de tipo reducido (7%), para reducir el impacto económico negativo sobre la agricultura.
- **Pesticidas:** aunque no se hace referencia directa a la aplicación del IVA reducido, para los pesticidas existe cierta discusión sobre la aplicabilidad de un tipo reducido.

4.1.5. Sobre Otros Productos

Otros productos que se gravan en **España** son:

- **Impuesto sobre Aceites Lubricantes.** Este impuesto se aprobó en 1995 y grava los aceites usados. Su recaudación sí se destina a la financiación de acciones ambientales en las Comunidades Autónomas.
- **Esquema de devolución de depósitos para envases desechables.** Este esquema consiste en el cobro de un depósito que es devuelto al hacer entrega de los envases. Ha sido utilizado con frecuencia en el Estado.

4.2. A Nivel de Comunidades Autónomas

A nivel de las CC.AA. son varios los impuestos con incidencia ambiental existentes si bien las Comunidades no han explotado suficientemente este instrumento desde la perspectiva de la protección del Medio Ambiente. Los tributos existentes son:

4.2.1. Impuestos sobre la Contaminación Atmosférica

Son tres las comunidades que hasta la fecha han introducido un impuesto de estas características: **Galicia** (1995), **Murcia** (1995) y **Castilla-la Mancha** (2001). Estos impuestos gravan:

- **Emisiones de dióxido de azufre (SO₂).** Estas figuras fiscales gravan las emisiones de dióxido de azufre a la atmósfera.
- **Emisiones de óxidos de nitrógeno NO_x.** Se gravan también las emisiones de óxidos de nitrógeno y cualquier compuesto oxigenado de éste y de dióxidos de azufre.

- **Producción termonuclear de energía eléctrica y almacenamiento de residuos radiactivos.** Esta figura está también contemplada dentro del Impuesto sobre la Contaminación atmosférica de **Castilla-La Mancha**.

Excepto en el caso gallego, donde parte de la recaudación de estos impuestos se destina a la financiación de actuaciones de protección ambiental y al Fondo de Reserva (5%) para hacer frente a daños de catástrofes ambientales, en el resto de Comunidades no son impuestos de carácter finalista, es decir, cuya recaudación se destinara la protección ambiental.

4.2.2. Otros Impuestos Ambientales

Otros impuestos de carácter meramente ambiental son:

(a) Impuesto sobre las instalaciones que dañan el Medio Ambiente. Gravan las actividades (producción, transformación, transporte, distribución, etc.) relacionadas con la electricidad, combustibles y telecomunicaciones; 1% del VAB de la actividad.

(b) Eco-tasa: la eco-tasa se ha implantado en las **Illers Balears** y grava la presión que el turismo ejerce sobre el Medio Ambiente frágil de las islas. Su recaudación está destinada al mantenimiento de parques naturales y las costas.

4.2.3. Tributos Ligados al Agua

Los legisladores autonómicos han recurrido al vocablo "canon" a la hora de referirse al conjunto de figuras que gravan el volumen de agua consumida, como un indicador potencial de los vertidos de aguas residuales. Este tipo de cánones se aplican en las siguientes diez comunidades:

Tabla 10.

| CC.AA CON TRIBUTOS LIGADOS AL AGUA | |
|------------------------------------|----------------------|
| Andalucía | Comunidad Valenciana |
| Aragón | Galicia |
| Asturias | La Rioja |
| Baleares | Madrid |
| Cataluña | Murcia |

Estos cánones toman nombres diferentes en función de las diferentes Comunidades en los que se aplican. Algunos de estos nombres son:

- Canon de saneamiento de aguas
- Canon de vertidos
- Impuesto sobre vertidos al mar
- Canon de infraestructura hidráulica

Las principales características de estos tributos se describen en la **Tabla 11** a continuación:

Tabla 11.

| TRIBUTOS LIGADOS AL AGUA |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Son tributos afectos a la financiación de políticas hidráulicas de la Comunidad, que se gravan a personas jurídicas y físicas. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Gravan el vertido de aguas residuales manifestado a través del consumo potencial o real de toda procedencia, por lo que la base imponible es el volumen de agua consumida. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Quedan exentas las siguientes actividades: <ul style="list-style-type: none"> -Agua para riegos agrícolas -Abastecimiento a entidades suministradoras -Utilización para fuentes públicas, bocas de riego, extinción de incendios, etc. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Los tipos de gravamen son: <ul style="list-style-type: none"> -Tipo único con recargo para usos industriales -Dos Tipos, reducido para uso doméstico e incrementado para usos industriales |

4.3. A Nivel Municipal

Los impuestos con incidencia ambiental de carácter municipales que se encuentran son los siguientes:

(a) Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica o impuesto de circulación: Es un impuesto periódico que se paga cada año, y que grava la titularidad de un vehículo de tracción mecánica apto para circular. La cuantía de este impuesto depende del tipo de vehículo, la potencia, el número de plazas, etc. El importe a pagar se encuentra entre 12-240€ dependiendo de las características del vehículo. Aunque el hecho que se grava tiene un efecto directo sobre el Medio Ambiente, no es un impuesto de carácter ambiental.

(b) Impuesto sobre gastos suuntuarios por el disfrute de cotos privados de caza y pesca: Este impuesto es de carácter recaudador y no ambiental, aunque bien es cierto que podría usarse como instrumento para el control y la protección de ciertas especies.

(c) Tasa de recogida de basuras y otras tasas (agua potable, alcantarillado, etc.): estas tasas tiene como fin cubrir los costes de gestión de los servicios que se ofrecen desde los ayuntamientos y no incorporan la variable ambiental.





CAPÍTULO 3:

Orientaciones de futuro y recomendaciones

1. **Decálogo de la Reforma Fiscal Ecológica de la CAPV**

Las conclusiones que se extraen de los apartados anteriores se presentan a continuación en forma de decálogo, que debe servir como guía de las actuaciones a realizar para llevar a cabo una Reforma Fiscal Verde, efectiva y exitosa.

Oportunidad de una Reforma Fiscal en el País Vasco

Un país que maneja una política fiscal eficiente y justa garantiza su prosperidad, fortaleciendo la economía y la mejora de la calidad de vida. Es pues, preciso, explotar nuevos horizontes donde la política fiscal aliente la inversión, la productividad y al mismo tiempo incentive el desarrollo sostenible y la protección del Medio Ambiente.

Lo que se denomina Reforma Fiscal Ambiental, Reforma Fiscal Ecológica o Reforma Fiscal Verde, es uno de los objetivos perseguidos actualmente por las autoridades de muchos países y, en estos momentos, un nuevo reto novedoso en Euskadi. Precisamente, la autonomía fiscal de la que goza el País Vasco permite afrontar con garantías la oportunidad que se plantea para consolidar el camino hacia un desarrollo sostenible a través de impuestos ecológicos (sobre la energía y el Medio Ambiente), que todavía desempeñan un papel secundario en la Unión Europea.

Existe, por tanto, un amplio campo de actuación no sólo para añadir ciertos impuestos especiales con el fin de dedicar a la mejora medioambiental una parte extra de los presupuestos públicos, sino también para que cambien decisivamente los criterios y sujetos impositivos, de modo que el resultado combinado de los efectos incentivos o penalizadores, y de la redistribución del propio gasto, orienten la actividad económica hacia la sostenibilidad.

Principios orientadores de la Reforma Fiscal Verde

Una reforma fiscal ambiental debe adecuar la estructura fiscal de tal manera, que promueva un mejor comportamiento ambiental y procure mayores ingresos para la protección a este sector, así como fijar impuestos a actividades con efectos ambientales adversos, eliminar subsidios en proyectos que generen daños ambientales y estimular programas deseables para el Medio Ambiente. De acuerdo a las experiencias en otros países se recomiendan cuatro principios para la puesta en marcha de una Reforma Fiscal Verde:

- **NEUTRALIDAD FISCAL.** La motivación es la protección del Medio Ambiente y no aumentar la recaudación (reducciones en las contribuciones a la Seguridad Social)
- **REDISTRIBUCIÓN.** El hecho de que los impuestos se trasladen a los precios puede generar tensiones y falta de aceptación de la reforma fiscal, por eso la recaudación debe utilizarse también con fines redistributivos que "neutralicen" la oposición a las medidas, siempre que sea necesario.
- **"QUIEN CONTAMINA PAGA".** Aquel que contamina es quien debe hacerse cargo del coste y nunca quien no lo haga.
- **USO DE LA RECUDACIÓN/DOBLE DIVIDENDO.** Los instrumentos deben de tener carácter finalista para:
 - Desincentivar las prácticas dañinas
 - Utilizar la recaudación para la protección ambiental y la reducción de otros impuestos distorsionantes
 - No deben dañar la competitividad de las empresas

Orientación Verde de los impuestos existentes

Entre los impuestos vigentes en la actualidad, aquellos que podrían ser considerados instrumentos relevantes para la política ambiental son el **Impuesto de Sociedades** y el **IRPF**, amén de otros a nivel autonómico y municipal. Las medidas a considerar, tienen una clara vocación de deducciones en la cuota y en la base impositiva:

Impuesto de Sociedades

- Medida 1: Apoyo a la Adquisición de Renta Variable en Empresas que cuentan con tecnología para la protección ambiental y el ahorro energético.
- Medida 2: Apoyo al Gasto (Inversión) en Protección Ambiental y Ahorro Energético
- Medida 3: Creación de Reservas Especiales para Inversión en Protección Ambiental y Ahorro Energético
- Medida 4: Esquemas de Amortización Acelerada para Incentivar la Inversión en Protección Ambiental y Ahorro Energético
- Medida 5: Esquemas para Paliar los Efectos Impositivos sobre las Subvenciones Otorgadas para la Inversión sobre las Tecnologías Limpias
- Medida 6: Esquemas para Incentivar la Presentación de Royalties y Patentes en Tecnologías para la Protección Ambiental y el Ahorro Energético

IRPF

- Medida 7: Deducciones por Adquisición de Renta Variable en Empresas con Tecnología para la Protección Ambiental o Empresas que Invierten en ellas
- Medida 8: Deducciones por Reinversión de Beneficios
- Medida 9: Esquemas de Apoyo a la Realización de Cursos de Postgrado en Temas Relacionados con la Protección Ambiental
- Medida 10: Esquemas de Apoyo a la Presentación de Royalties y Patentes
- Medida 11: Esquemas de Apoyo para la Incorporación de Investigadores de Prestigio Internacionales en Temas Relacionados con la Protección Ambiental y el Ahorro Energético en Centros de la CAPV

Otros

- Medida 12: Aumentos en las Recaudaciones de Impuestos Existentes para la Incorporación de la Variable Ambiental (Nivel Municipal y Autonómico)

Nuevos Tributos ligados al Agua

El canon del agua es muy efectivo para disminuir el consumo de agua debido a que se trata de una medida muy directa: en función de lo que se vierte se paga. En estos momentos en Bizkaia es el Consorcio de Aguas el que actúa en este ámbito, por lo que los precios del consumo de agua no dependen de cada municipio. Por el contrario, en el caso de Gipuzkoa cada Municipio tiene sus propias normas.

Es por ello, que tiene mucho sentido hablar de un canon a nivel de la Comunidad Autónoma Vasca con una visión integral de la gestión del agua en el País Vasco. De hecho, dentro del marco de la "Ley del agua", actualmente en fase de elaboración por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, se pueden crear diversos cánones (o uno solo que recoja distintos hechos imposables) aplicables a todo tipo de vertidos al agua, vertidos industriales tanto en aguas interiores como al mar, vertidos domésticos, etc.

Nuevos Impuestos relacionados con la Contaminación Atmosférica

Los tributos ligados a la contaminación atmosférica que, además de su evidente impacto recaudatorio, ayudan a reducir la contaminación de los gases causantes de la destrucción de la capa de ozono, incluyen los siguientes:

- Impuesto sobre las Emisiones de Sulfuro y Compuestos de Nitrógeno de las actividades industriales.
- Impuesto sobre las Emisiones de CO₂ y CO, de especial importancia en el caso del transporte, aplicando además impuestos diferenciados para beneficiar a carburantes considerados relativamente "limpios".
- Impuesto Ambiental del Vehículo, que generalmente causan numerosas externalidades como son el ruido, los accidentes, el tráfico, etc., amén de las emisiones de CO₂, combustibles y fuentes de energía.
- Impuestos sobre Cloflurocarbonos (CFC_s) y Halógenos, en línea con la política ambiental europea y mundial.
- Impuesto de Tránsito de Vehículos en zonas urbanas céntricas y/o congestionadas. Este es un impuesto destinado a desincentivar el uso de vehículos en zonas urbanas y céntricas.
- Impuesto o tasa de Uso de Carretera/Autopistas. Se trata de incluir un tramo ambiental en el peaje pagado en las autopistas, que normalmente se destina a financiar la construcción de carreteras.

Nuevos Impuestos relacionados con la Generación de Residuos

Las actividades industriales, además de las emisiones, generan residuos sólidos y residuos peligrosos, entre otros. Los impuestos a introducir en este sentido son:

- Impuesto sobre el Vertido de Residuos Sólido-Industriales, destinando la recaudación para actividades de control, gestión y eliminación de residuos, pudiendo también utilizarse para reducir la carga fiscal de las

empresas o establecer mecanismos de devolución del impuesto para aquellos que los viertan en lugares acondicionados.

- Impuesto sobre el Vertido de Residuos Sólido-Urbanos: vertidos que necesitan sistemas de recogida, gestión y tratamiento especializados como son los electrodomésticos, amén de los vertidos que se gravan en la tasa de recogida de basura y similares.
- Esquema de Bolsas de Basura Oficiales. Impuesto que se carga a las bolsas de basura, acompañado de una mayor normativa y control para que solo se elimine la basura en bolsas oficiales.
- Tasa del Reciclaje. Esta tasa se aplica a todos los particulares y las empresas por el coste que se genera al no reciclar. La tasa se devuelve una vez demostrado unos niveles de reciclaje.
- Impuesto sobre las Baterías. Impuesto especial sobre las baterías para garantizar un tratamiento adecuado para su eliminación.
- Bolsas de plástico. Estas bolsas se gravan con pequeños impuestos en algunos países para desincentivar la eliminación incontrolada y el vertido de bolsas de plástico.
- Impuesto sobre los Neumáticos. Impuesto especial que incentive su eliminación correcta sin gravar o desincentivar dicha eliminación, ya que es uno de los residuos que más problemas presenta para su destrucción.
- Tasa de Desguace de Vehículos. Consiste en una tasa que se paga sobre los vehículos en su matriculación que es devuelta al llevar el vehículo a un centro de desguace autorizado.
- Tasa de Eliminación de Aparatos Eléctricos y Electrónicos. Esta tasa funciona de forma similar a la anterior, pero sobre productos eléctricos y electrónicos.
- Impuesto sobre el Vertido de Residuos Peligrosos. La introducción de este impuesto permite financiar su especial tratamiento y desincentivar la generación de estos residuos. Se pueden observar también, esquemas para la devolución del importe por tratamiento adecuado de los residuos.

Nuevos Impuestos sobre Instalaciones que incidan en el Medio Ambiente

Se trata de impuestos que gravan las actividades o instalaciones relacionadas con la electricidad, combustibles y telecomunicaciones, que inciden en el Medio Ambiente, y que se deben completar con otros tributos no contemplados en ningún otro impuesto y no internalizados con otros instrumentos.

- Impuesto sobre Instalaciones que Inciden en el Medio Ambiente.
- Impuesto sobre Actividades que Inciden en el Medio Ambiente.
- Impuesto sobre las Fuentes Generadoras de Ruido: aeropuertos, bares, etc.
- Impuesto de Impacto Paisajístico.



Nuevos Impuestos en otros ámbitos

Existe un conjunto de tributos que pueden ayudar a reducir la sobre-explotación de recursos, tanto renovables como no renovables. Estos impuestos **sobre la extracción de recursos** se clasifican en cuatro grupos:

- Impuesto sobre la Tala de Madera, sector de gran importancia en la CAPV. Su recaudación debe destinarse a financiar los sistemas de control y la investigación.
- Impuesto sobre la Madera como input productivo con el fin de no incentivar la importación de madera desde países donde la tala no esté gravada.
- Impuestos sobre la Extracción de Carbón y Gas Natural, además del impuesto por extracción de grava y agregados minerales de las canteras, que permita acercar a su precio el coste de desaparición de estos recursos.

Además, existen otra serie de impuestos, algunos de **carácter general** y otros orientados a **sectores específicos**, que son de interés:

- Eco-tasa: tasa diseñada para internalizar los costes que la presión del turismo ejerce sobre el Medio Ambiente.
- Impuesto sobre Pesticidas y Fertilizantes: para disminuir el impacto ambiental del uso de pesticidas y fertilizantes en la calidad de la tierra y el agua.
- Impuesto General para la Protección del Medio Ambiente o sobre actividades contaminantes: impuesto de carácter general sobre todas las actividades contaminantes (Impuesto Ambiental), que incluye tipos diferenciados para desincentivar prácticas dañinas.

Coordinación con otras Administraciones

Algunos de los tributos más importantes que deben orientarse para desincentivar actividades que dañan el Medio Ambiente están en manos del Estado Central, por eso es necesaria una coordinación eficiente entre Administraciones para alcanzar una Reforma Fiscal Verde completa y eficaz. Las actuaciones se centran en el IVA, las contribuciones a la Seguridad Social y los impuestos especiales (aplicados sobre productos con una elasticidad-precio muy baja).

Tipos diferenciados en el I.V.A.

- El IVA, como impuesto indirecto que grava todo el consumo, tiene un potencial importante para cambiar las conductas de consumo de la población hacia pautas más acordes con la protección ambiental. La aplicación de tipos diferentes para productos y servicios con un impacto ambiental diferente debe ser, además, acompañado de medidas y mecanismos como el eco-etiquetado, declaraciones ambientales, etc., que permitan establecer qué productos y servicios son más dañinos.

Contribuciones a la Seguridad Social

- Dotando el impuesto de exenciones y deducciones, tanto para el trabajador como para la empresa, por incorporación de tecnologías o conductas ambientalmente más aceptables.
- Desviando recaudación de otros impuestos y gravámenes que existen sobre las empresas para reducir las contribuciones de éstas en un marco de neutralidad fiscal.

Impuestos especiales

- Tramo ambiental en el impuesto sobre hidrocarburos, que internalice el importante coste ambiental que genera y financie inversiones en Medio Ambiente.
- Tramo ambiental en el impuesto sobre tabaco, cuyas principales externalidades recaen sobre la salud, y consecuentemente sobre el gasto sanitario, que financie inversiones en sanidad.
- Tramo ambiental en el impuesto sobre el alcohol, con los mismos efectos que en el caso del tabaco.
- Tramo ambiental en el impuesto sobre la electricidad, que grava tanto el consumo de ésta como su procedencia, para incentivar la eficiencia energética y la producción menos contaminante respectivamente.
- Tramo ambiental en el impuesto de matriculación, cuya recaudación se destine a paliar los efectos dañinos y subvencionar el transporte público.

Uso de la recaudación y el Doble Dividendo

A la hora de elaborar una Reforma Fiscal, es muy frecuente hablar del doble dividendo de la fiscalidad ambiental, que se refiere a un doble beneficio:

- El derivado de una protección ambiental más efectiva.
- El derivado de la reducción de otros impuestos distorsionantes, mediante el uso de parte de la recaudación de los impuestos ambientales, lo cual genera aumentos en el empleo, la inversión y la economía en general.

En este sentido, al plantear una Reforma Fiscal Ecológica se deben considerar también los siguientes criterios:

- Utilización de los aumentos en la recaudación para reducir otros tributos distorsionantes, consiguiendo mantener al mismo tiempo el principio de neutralidad fiscal. Esto se lleva a cabo, generalmente, utilizando la recaudación de los impuestos sobre emisiones (CO, CO₂, NO_x, Sulfuros), extracción de recursos, actividades generadoras de residuos y sobre la energía, para reducir los siguientes impuestos distorsionantes: IRPF, Contribuciones a la Seguridad Social (generalmente las de la empresa) e Impuesto de Sociedades.
- Esquemas de devolución de parte de la recaudación por medio de otras figuras -exenciones y deducciones- de forma que no afecten a la competitividad de las empresas y se mantenga el principio de neutralidad fiscal. Estos esquemas de devolución pueden utilizarse para desincentivar ciertas conductas e incentivar otras ambientalmente más aceptables.
- Destinar parte de la recaudación a la financiación de proyectos para la protección ambiental y el ahorro energético. Esto es especialmente importante en aquellos impuestos en los que se ha introducido un tramo ambiental dado que la finalidad del impuesto "verde" (o la orientación verde de impuestos existentes) es desincentivar aquellas prácticas dañinas e internalizar el coste ambiental de las actividades o productos gravados, destinando la recaudación a corregir los efectos de la presión ejercida sobre el Medio Ambiente.

2. Líneas de futuro

2.1 Introducción

Las conclusiones que se obtienen de los anteriores apartados y las opiniones vertidas por los distintos expertos y cargos públicos de la esfera medioambiental y de Hacienda, permiten establecer una reflexión seria sobre el uso y efectividad de instru-

mentos fiscales con objetivos medioambientales, y vislumbrar aquellos que, siendo factible su implementación y minimizando el daño sobre la competitividad, puedan tener un impacto destacable en el Medio Ambiente.

2.2. Medidas con alta factibilidad, mínimo impacto sobre la competitividad y gran impacto medioambiental

Orientación verde de impuestos existentes

• **Deducciones sobre el Impuesto de Sociedades** (deducciones en la cuota por actividades que afecten beneficiosamente al Medio Ambiente). Una deducción de este estilo existe en la normativa actual pero puede modificarse para que resulte más efectiva en los siguientes aspectos:

- Incrementar los porcentajes de deducción: el nivel actual (15%) no incentiva la realización de estas inversiones. Al incrementar los porcentajes de deducción puede establecerse un sistema similar al empleado en la deducción por inversión en programas de I+D (se deduce el 30% si la inversión del ejercicio es igual o menor a la inversión media de los dos ejercicios anteriores y se deduce el 50% sobre el exceso de dicha media).
- Ampliar la base de la deducción, es decir, aumentar el abanico de inversiones relacionadas con la mejora del Medio Ambiente que den derecho a deducción.
- La deducción por inversión existente, a diferencia de las restantes deducciones, es una deducción rogada, es decir, no es automática, sino que es necesario solicitarla. Sería conveniente facilitar a las empresas la aplicación de esta deducción, bien mediante la elaboración de un catálogo de inversiones que den derecho a deducción, bien involucrando al Departamento de Medio Ambiente, etc.
- Además, existe la problemática de la gestión de estos instrumentos dado que en la actualidad los responsables de Hacienda no están capacitados para determinar lo que es susceptible de deducción (o de aplicación del instrumento económico correspondiente) desde el punto de vista ambiental. Una solución para ello, es que sea el Departamento de Medio Ambiente quién emita un certificado de garantía de la actividad susceptible de beneficio fiscal (del mismo modo que ya se hace en el caso de la vivienda). Existen, además, otros mecanismos para lograr esto, como es el caso del esquema fiscal británico, donde se recoge el listado de aquellas actividades productivas y productos que son susceptibles de deducción.

• **Sistemas de amortización acelerada para activos que afectan a actividades de mejora del Medio Ambiente:** la norma-

tiva actual ya recoge libertad de amortización (aceleración máxima) para los activos fijos nuevos de las pequeñas empresas y también para los activos afectos a determinados programas relacionados con la mejora del Medio Ambiente, si bien en este último caso el beneficio fiscal ha de solicitarse. No existe, por tanto, demasiado margen para la aceleración de las amortizaciones, aunque podría avanzarse en el sentido de facilitar a las empresas la aplicación de la libertad de amortización en el caso de las inversiones relacionadas con la mejora del Medio Ambiente.

Creación de nuevos impuestos

• **Agua.** La creación de un canon sobre vertidos al agua, en coordinación con los trabajos de elaboración de la "Ley del agua", debe orientarse hacia una visión integral de la gestión del agua en el País Vasco.

• **Residuos:** la filosofía debe ser incentivar la minimización de la generación de éstos. Para ello, entre otras cosas, es conveniente gravar la generación de residuos fuertemente, de modo que cuanto menos residuos se originen, menos residuos se tendrán que gestionar y por lo tanto menor coste económico se deberá asumir en este ámbito. Una de las líneas de trabajo más interesantes es la de incentivar el uso de materiales reciclados a través de instrumentos económicos como ayudas, deducciones, tipos de IVA reducidos, etc. En lo que respecta a los residuos sólidos urbanos, sucede que en muchos ayuntamientos el servicio resulta ser deficitario, dado que las tasas no reflejan el coste real, cargándose la diferencia a los presupuestos del Ayuntamiento. Por eso es conveniente transmitir al ciudadano el coste real de la gestión de los residuos que se generan.

• **Extracción de recursos:** En el caso de la Comunidad Autónoma del País Vasco gravar la extracción de recursos ha de estar centrado en el caso de las canteras. Este tipo de explotaciones está bajo concesión administrativa y es ahí, por tanto, donde se les puede aplicar un canon por la explotación de recursos no renovables.

• **Impuesto integral sobre el Medio Ambiente:** desde el Departamento de Ordenación Territorio y Medio Ambiente se está trabajando en la elaboración de la "Declaración Ambiental" para las empresas, de manera que cada año pueda conocerse su situación global respecto al Medio Ambiente. Si esto fuera posible cabría plantearse el diseño de un impuesto integral sobre el Medio Ambiente.

Coordinación con otras Administraciones

• **Impuestos Especiales:** aplicados sobre productos donde un incremento en el precio repercute de manera muy escasa en su consumo (baja elasticidad-precio).

2.3. Otras medidas de interés pero menos aplicables o efectivas

Existen otras medidas con alto impacto medioambiental, pero que afectan a la competitividad y no son fáciles de aplicar. Entre ellas, las más destacables son las siguientes:

Creación de nuevos impuestos

- **Impuesto sobre instalaciones:** El uso de este instrumento es delicado puesto que claramente puede perjudicar la competitividad de las empresas y puede acarrear la reubicación de las empresas fuera de la CAPV, sobre todo si es muy elevado.

- **Impuesto general sobre el vehículo:** es clara la importancia del vehículo como generador de externalidades negativas para el Medio Ambiente y la salud. No obstante, dado que ya se grava el combustible, la matriculación, el uso de la infraestructura de carreteras y podrían gravarse los residuos que generan, existe la percepción social de que los vehículos están excesivamente gravados. Aún así, son muchas las externalidades negativas (tráfico, ruido, accidentes, etc.) que los vehículos generan y que quedan aún sin gravar por lo que puede ser interesante la creación (o modificación de algún tributo ya existente) de algún impuesto ambiental que gravara los vehículos.

- **CFC_s y Halógenos:** no tienen demasiado impacto en la competitividad, pero no es fácil implementar el establecimiento de un tributo.

- **Impuestos sobre la Contaminación Atmosférica:** con algo de impacto en la competitividad, no son fáciles de implementar.

- **Eco-tasa:** algo menos interesante que los anteriores en cuanto a su impacto medioambiental.

Coordinación con otras Administraciones

- **Tipos diferenciados de IVA.** El impacto en la competitividad puede ser menor que en el caso de las contribuciones a la Seguridad Social y podría ser una medida efectiva, pero se enfrenta a las limitaciones impuestas por las normas de armonización de la imposición indirecta en la UE y con el hecho de que la competencia normativa la ostenta el Estado.

- **Contribuciones a la Seguridad Social.**

Orientación verde de impuestos existentes

Por último, existe un último conjunto de medidas con un menor impacto medioambiental, pero que también deben considerarse por tener un mínimo impacto en la competitividad. Se trata de impuestos ya existentes a los que se dota con una orientación ecológica:

- **Inclusión de un tramo ambiental en impuestos municipales**

- **Deducciones en la cuota (o en la base) del IRPF.** La inclusión de provisiones dentro del IRPF es quizás el impuesto menos efectivo medioambientalmente hablando.

2.4. Coordinación y próximos pasos

En relación con las líneas futuras de actuación, queda de manifiesto la necesidad de estructurar un **grupo de trabajo permanente** (y/o otros esquemas de colaboración inter e intra institucional) que incluya a responsables de Departamentos de **Medio Ambiente, Hacienda y Economía**, y que se reúna con frecuencia con el fin de diseñar las medidas fiscales pertinentes. Estas medidas han de responder a unas prioridades ambientales claras de la CAPV en línea con lo que se recoge en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020.

Además, han de definirse claramente los **principios** sobre los que ha de basarse la Reforma, identificando claramente aquellos instrumentos diseñados con el fin de cubrir costes para mejoras y recuperación ambiental, así como aquellos diseñados con fines meramente disuasorios o con el fin de cambiar pautas de consumo y producción. Pero, en todo caso, se trata de dejar recursos libres para reducir la presión fiscal en otros impuestos, pues de lo contrario no estaríamos ante lo que tradicionalmente se ha denominado una Reforma Fiscal Verde.

En este sentido, y con el propósito de ser eficientes en una mejor definición de los instrumentos fiscales como herramientas de política económica con el propósito de incidir sobre el Medio Ambiente, resulta evidente la necesidad de proceder inicialmente a una **definición clara de los objetivos** medioambientales que se pretenden alcanzar para, posteriormente, seleccionar los instrumentos más adecuados desde una perspectiva coste – beneficio, entre los resultados esperados y el esfuerzo en recursos económicos y humanos necesarios para su consecución, además de por su impacto sobre la renta y el empleo.

La definición de objetivos debe contemplar, además, las últimas tendencias a nivel europeo, entre las que se encuentran los gravámenes en el ámbito del transporte y la energía, dos de las principales causas de contaminación actuales.

Además, es imprescindible en la fase de diseño, **estudiar los impactos** ambientales y económicos de las medidas que se desean poner en marcha y que éstas se diseñen pensando en futuras **evaluaciones** de los instrumentos. Y sobre todo, si se considera una Reforma Fiscal Verde global que aproveche las ventajas de un doble dividendo (dividendo ambiental y eco-

nómico vía reducción de otros impuestos distorsionantes financiado mediante la recaudación). Obviamente es imprescindible llevar a cabo evaluaciones periódicas de los instrumentos una vez se pongan en funcionamiento. Para ello, es de especial relevancia estudiar las **metodologías de medición** de impactos.

Finalmente, es fundamental, siguiendo las recomendaciones de la Agencia Ambiental Europea, que se **anuncie** con prontitud y de forma efectiva la creación de los diferentes instrumentos fiscales para que la industria y los consumidores puedan acostumbrarse o adecuarse a éstos. Un proceso que debe estar guiado desde la premisa de una implementación progresiva y gradual en el tiempo de las medidas propuestas, de tal manera que se posibilite una adaptación no traumática de todos los agentes a las mismas.

En cualquier caso, no se debe contemplar lo que pudiera ser un primer impulso a una Reforma Fiscal Verde en Euskadi como un objetivo en sí mismo sino como una actuación de acompañamiento a una política medioambiental del País Vasco desde una **perspectiva integral**.



BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Ambiental Sueca (1999), "Environmental Taxes in Sweden", Stockholm.
- Duran, J.M. y Gispert, C. (2002); "Fiscalidad Medioambiental sobre la Energía: Propuestas para España". IX Jornadas de Economía Pública, mimeo.
- EEA (2000), "Environmental Taxes: Recent Developments in Tools for Integration", http://reports.eea.eu.int:90/Environmental_Issues_No_18/
- EIM (1999), "Study of the EU wide Framework for Environmental Levies on Pesticides", Zotermeer.
- Eurostat (2000), "Environmental Taxes in the EU", Statistics in Focus Theme 2-20/2000.
- Gago, A., Labandeira, X. y Rodríguez, M. (2002); "Imposición Ambiental y Reforma Fiscal Verde: tendencias recientes y análisis de propuestas". IX Jornadas de Economía Pública, mimeo
- Gobierno Danés (1999), "Evaluation of Green Taxes and Trade Industry", www.skm.dk/sgk-skmg1.htm
- INFRAS/IWW (2000), "External Costs of Transport – Accidents, Environmental and Congestion Costs of Transport in Western Europe", Zurich/Karlsruhe.
- Markandya, A (1993), "Environmental Taxation: A Review of OECD Country Experience and Prospects for Economies in Transition", Development Discussion Paper, No. 471. Harvard Institute of International Development.
- Monasterio, C. (1997); "La fiscalidad Autonómica". *Ekonomiaz*, 38/97.
- OECD (1999), "Economic Instruments for Pollution Control and Natural Resources Management in OECD Countries: A Survey".
- OECD (2001), "Environmentally Related Taxes in OECD Countries: Issues and Strategies".
- UK Department for the Environment, Transport and the Regions (DETR) (1999), "The Governments Response to the Environment, Transport and Regional Affairs Committee Report: The Operation of the Landfill Tax.
- Van Wee, B. (1995), "Pricing Instruments for Transport Policy" en "Environment, Incentives and the Common Market", editado por Dietz y otros, Kluwer Academic Publishers.
- US Environmental Protection Agency (2001), "The US Experience with Economic Incentives for Protecting the Environment", EPA-240-R-01-001.

www.epa.gov/economics

Anexos:

- **Reformas Fiscales Verdes en Europa**
- Impuestos con **Incidencia Ambiental** en el Estado
- Sugerencias para una **Reforma Fiscal Ecológica en la CAPV**



ANEXO 1:

Reformas Fiscales Verdes en Europa

| TRIBUTOS | | | | |
|-------------|---------------------|--|--|--|
| País | Año(s) | Reforma | | % de Ingresos Transferidos de los Ingresos Totales |
| | | De | a | |
| Suecia | 1990-91 | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre la Renta (reducción del 4.3%) | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto Ambiental sobre la Energía (incluidos CO₂, SO₂) | 1.9 |
| | 2001 | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre la Renta Contribución a la Seguridad Social | <ul style="list-style-type: none"> Aumento del Impuesto sobre el Gasóleo Aumento del Impuesto sobre el Petróleo de Calefacción Aumento del Impuesto sobre y la Electricidad | |
| Bélgica | 1993 | <ul style="list-style-type: none"> Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas) | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre el Uso Privado de la Energía | n.a |
| Dinamarca | 1992-93, 1995, 1998 | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre la Renta Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas) Incentivos para Inversiones | <ul style="list-style-type: none"> Impuestos sobre la Electricidad Agua Residuos Automóviles Emisiones CO₂ Emisiones SO₂ | 2.5 |
| Holanda | 1988 | | <ul style="list-style-type: none"> Impuestos Ambientales Impuesto General sobre Combustibles | 0.8 |
| | 1995-96 | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto Renta Impuesto de Sociedades Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas) | <ul style="list-style-type: none"> Impuestos sobre la Energía Impuestos sobre CO₂ | |
| | 2000 | Se elige la Comisión para la Reforma Fiscal para diseñar la RF Verde en el 2001 | | |
| Finlandia | 1997 | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto Renta Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas) | <ul style="list-style-type: none"> CO₂ Vertidos | 0.5 |
| Italia | 1998-99 | <ul style="list-style-type: none"> 60.5% de ingresos para Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas) 31.5% medidas compensatorias | <ul style="list-style-type: none"> CO₂ para combustibles minerales La subida de los precios del petróleo hizo que retrasasen la reforma. | 0.2 |
| Alemania | 1999-2000 | <ul style="list-style-type: none"> Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas y empleados) | <ul style="list-style-type: none"> Energía: Petróleo Mineral Gas natural Electricidad | 0.8 |
| Francia | 1999 | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre el Trabajo Apoyo a empresas que implementan la legislación de 35 horas laborables por semana <p>Se propusieron medidas complementarias como el sistema de créditos de emisión y exenciones pero fueron declaradas inconstitucionales por el Tribunal Constitucional en el 2000</p> | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto general sobre Actividades Contaminantes (TGAP) (que incluya combustibles fósiles y electricidad. | n.a |
| Suiza | 1999-2000 | <ul style="list-style-type: none"> Contribuciones al Seguro Médico | <ul style="list-style-type: none"> Impuestos sobre las partículas de suspensión (VOC) Impuesto sobre emisiones de azufre en gasolina. | n.a |
| Reino Unido | 1996 | <ul style="list-style-type: none"> Contribuciones a la seguridad Social | <ul style="list-style-type: none"> Tasa de vertederos | n.a |
| | 2001 | <ul style="list-style-type: none"> Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas): 0.3% | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto del cambio Climático: es un impuesto sobre los usos energéticos en la industria. | |
| | 2002 | <ul style="list-style-type: none"> Contribuciones a la Seguridad Social (Empresas) | <ul style="list-style-type: none"> Impuesto total (aggregate tax se introducirá en el 03/2002). Incluye impuesto sobre uso de arena, grava y roca. | |



ANEXO 2:

Impuestos con Incidencia Ambiental en el Estado

TRIBUTOS

| | Instrumento | Motivación Fin | A nivel | Base Imponible | Tasa Impositiva | Uso de la Recaudación | Exenciones | |
|----------------------|------------------------------|--|------------------|---|---|---|---|--|
| Combustibles | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gasolina con Plomo | 0,40 €/kl | Presupuestos generales | La participación de la gasolina sin plomo en el consumo total de gasolinas es de aproximadamente un 46% | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gasolina sin Plomo | 0,37 €/kl | Presupuestos generales | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Diesel/Gasóleo | 0,20 €/kl | Presupuestos generales | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gases Licuados del Petróleo (GLP) | 0,79 €/t | Presupuestos generales | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Keroseno | 0,29 €/kl | Presupuestos generales | Transporte público tasa reducida del 7% | |
| | IVA | Recaudación | Estatal* | Combustibles para vehículos a motor | 16% | Presupuestos generales | | |
| | Emisiones de sulfuro | Incentivación e Internacionalización del coste | CC.AA. CC.AA. | | | | | Galicia introduce el impuesto sobre emisiones en 1995 |
| | Emisiones de NO _x | | | | | | | Galicia introduce el impuesto sobre emisiones de NO _x en 1995 |
| Otras energías | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gasóleo (uso industrial y comercial) | 0,07 €/kl | Presupuestos generales | Los impuestos fueron incrementados en 1998 un 2,1% | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gasóleo de calefacción | 0,07 €/kl | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gasóleo pesado | 0,01 €/t | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gases Licuados del Petróleo (GLP) (uso industrial y comercial) | 0,05 €/t | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | GLP (uso calefacción) | 0 €/t | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Keroseno (Uso industrial y comercial) | 0,29 €/kl | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Keroseno (Uso calefacción) | 0,14 €/kl | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Gas natural | 0 €/m ³ | | | |
| | Impuesto indirecto | Recaudación | Estatal | Electricidad | 0 €/kwh | | | |
| | IVA | Recaudación | Estatal* | Otras energías | 16% | | | |
| Emisiones de sulfuro | Incentivación | CC.AA. | Energías | En función de las emisiones de SO ₂ y NO _x : 0-1,000 t/año: 0 €/t • 1,001-50,000 t/año: 30,05 €/t • Más de 50,001 t/año: 33,06 €/t | Actividades protección del medio ambiente | Galicia introduce el impuesto sobre NO _x y SO ₂ en 1995; son penalizadas las industrias que presentan un mayor nivel de emisiones | | |

TRIBUTOS

| | Instrumento | Motivación Fin | A nivel | Base Imponible | Tasa Impositiva | Uso de la Recaudación | Exenciones |
|---|---|------------------------------------|----------------------|--|--|--|--|
| Vehículos | Impuesto de circulación o impuesto sobre vehículos de tracción mecánica | Recaudación | Municipal | En función de la cilindrada (motocicletas), peso (camiones y caravanas) y potencia (vehículos) | En función de cada Ayuntamiento: -Motocicletas (125-250 cc): 7,57 €; (>1.000 cc): 60,58 € -Vehículos: (8-12 CV): 34,07 €; (12-16 CV): 71,94 € | | Están exentos los vehículos oficiales del Estado, ambulancias y maquinaria agrícola |
| | Impuesto de matriculación | Recaudación | Estatal | Impuesto ad valorem | Vehículos para uso privado: 12% en diesel con una cilindrada >1.600 cc 7% en diesel con cilindrada < 1,600 cc Barcos y aviones: 12% para los de más de 7,5 m de largo | | Existen excepciones en el caso de vehículos de empresa, del ejército, autobuses y ambulancias |
| | Coches de Compañía (empresa) | Recaudación | Estatal | | No pueden deducirse; los vehículos para los empleados tienen un 15% sobre el valor del coche | | |
| Provisiones sobre impuestos directos Otros instrumentos fiscales | Inversiones | | | | 1) Deducciones por inversiones en protección ambiental 2) Subvenciones para inversiones en tecnologías limpias 3) Programas de ayudas para el sector agrícola 4) Subvenciones para plantas de tratamiento o reciclado de aceites industriales | 1) Disminución del impacto medioambiental de las actividades 2) Entre el 15-100% del presupuesto 3) Protección de especies en peligro, adopción de prácticas ecológicas 4) 0,084 €/kg aceite procesado; 0,030 €/kg aceite recuperado para combustible; 0,027 €/kg aceite incinerado | Programa de beneficios fiscales aprobado por el Gobierno español en 1997 |
| | Agricultura | Pesticidas Fertilizantes | Estatal* Estatal* | | | | IVA reducido del 7% IVA reducido del 7% |
| Otros | Envases desechables | Esquema de devolución de depósitos | | | Esquema de devolución de depósitos para envases | | Ley de 1997 |
| | Aceites lubricantes | Impuestos sobre el producto | Estatal | Aceites usados | 0,036 €/kg aceite | Financiación de acciones medioambientales en la Comunidad Autónoma | Aprobada la ley sobre aceites usados en 1995 por el Consejo de Ministros. Primer impuesto a nivel nacional |
| Otros | Instalaciones (impuesto directo) | | CC.AA. | Impuesto sobre las instalaciones que dañan el medio ambiente (Islas Baleares) | Sujetas a impuesto las actividades (producción, transformación, transporte, distribución, etc.) relacionadas con la electricidad, combustibles y telecomunicaciones; 1% del VAB de la actividad | | Ley del Gobierno Balear de 1991 |
| | Turismo (ecotasa) | | CC.AA. | Zonas con gran afluencia turística | Ecotasa al turismo en las Islas Baleares que irá desde los 0,25 euros hasta los 2 euros por persona y noche | Mantenimiento de parques naturales y de las costas | Efectos del turismo masivo en el medio ambiente |

TRIBUTOS

| | Instrumento | Motivación Fin | A nivel | Base Imponible | Tasa Impositiva | Uso de la Recaudación | Exenciones |
|----------|---|----------------|-----------|---|---|--|---|
| Residuos | Tasa de recogida de residuos | Cubrir costes | Municipal | Recogida de residuos Tasa municipal de recogida de basuras | En función del volumen (peso), tipo y frecuencia de la recogida el coste es de 15-30 €/t | | IVA reducido del 7% a los servicios de tratamiento de residuos Se estima que un 15% de los RSU son depositados ilegalmente |
| | Tasa sobre el consumo de agua | Cubrir costes | Municipal | Agua potable | En función del consumo (m ³) de agua: Uso Industrial (0,10 €/m ³), Uso Residencial (0,10 €/m ³) No incluida en agua de riego | | Los municipios se encargan de la distribución del agua potable |
| Agua | Tasa de uso de recursos hídricos | Cubrir costes | CC.AA. | Industria Tasa de uso | Existen varias tarifas; el objetivo es recuperar los costes de mantenimiento y operación; se tasa el agua emitida por las industrias y en función del contenido en contaminantes Carga el uso de recursos públicos para actividades como la generación de energía o usos deportivos Trata de valorar el uso del recurso; 4% de la base susceptible de ser cargada con un impuesto | Programas de la Administración relacionados con el agua | No aplicable el principio de recuperación de los costes totales Subvenciones para infraestructuras pero no para alcantarillado |
| | Tratamiento de aguas fecales (tasa de alcantarillado) | Cubrir costes | Municipal | Vertidos indirectos | Vertidos industriales y residenciales al sistema de alcantarillado; no existen unas pautas uniformes para el cálculo de la tasa, lo habitual es hacerlo depender del consumo de agua | Financiación de infraestructuras de tratamiento | La construcción de las plantas de tratamiento está financiada por el gobierno, su funcionamiento sale de los impuestos. |
| | Canon de vertido | Cubrir costes | CC.AA. | Vertidos directos en aguas superficiales | El pago es función del tipo de vertido y su cantidad no siendo aplicable al sector residencial | Financiación de plantas de tratamiento; protección y tratamiento del ecosistema acuático | La tasas varía en función de las necesidades detectadas por el Organismo competente |



TRIBUTOS

| Instrumento | Motivación Fin | A nivel | Base Imponible | Tasa Impositiva | Uso de la Recaudación | Exenciones |
|--------------------------------------|--|---------|-------------------|--|---|--|
| Purificación de las aguas residuales | Cubrir costes | CC.AA. | Tasa de uso | Basado en el volumen de agua consumida El agua debe ser procesada para recobrar su condición natural | | Dependen de cada Comunidad Autónoma; se incentiva el ahorro de agua |
| Captación de aguas | Cubrir costes | CC.AA. | | Mediante licencia, el impuesto depende del volumen captado; riego: 0,006 €/m ³ Compañías hidroeléctricas: 0,006 €/100m ³ | | Forma parte del Plan Nacional para el tratamiento y recuperación de las aguas residuales |
| Agua | Vertidos en aguas de la costa | CC.AA. | Tasas por vertido | En función de la cantidad y capacidad de contaminación del vertido El valor está determinado por los requerimientos del Plan Hidrológico en el tema de inversiones necesarias para la recuperación de la calidad del agua | Financiación de programas de mejora de la calidad del agua | Regulado por la Ley 22/1988 |
| | Vertidos en aguas continentales | CC.AA. | Tasas por vertido | | Financiación de planes de mejora de la calidad de las aguas | Regulado por la Ley 29/85 y el Real Decreto 849/86 |
| | Concesiones para el uso y explotación de los recursos costeros | CC.AA. | Tasa de uso | Toda aquella ocupación y explotación de la costa será cargada con un impuesto | | Regulado por la Ley 22/1988 |



ANEXO 3:

Sugerencias para una Reforma Fiscal Ecológica en la CAPV

I. Orientación Verde de los Impuestos Existentes

1.1. Impuesto de Sociedades (IS)

Medida 1: Apoyo a la Adquisición de Renta Variable en Empresas que cuentan con tecnología para la protección ambiental, ahorro energético, etc.

1. Deducciones específicas en la cuota (o en la base) del impuesto en función de la inversión realizada
2. Deducciones específicas en la cuota (o en la base) por aumentos en adquisición de renta variable
3. Deducciones en la cuota (o en la base) por pérdidas (o por aumento en las pérdidas) generadas por invertir en empresas “verdes”

Medida 2: Apoyo al Gasto (Inversión) en Protección Ambiental y Ahorro Energético

4. Deducciones en la cuota (o en la base) por incrementos en el gasto

Medida 3: Creación de reservas Especiales para Inversión en Protección Ambiental y Ahorro Energético

5. Anticipación de las deducciones
6. Anticipaciones especiales para PYMEs
7. Deducciones especiales en la base imponible del impuesto para re-inversión de beneficios

Medida 4: Esquemas de Amortización Acelerada para Incentivar la Inversión en Protección Ambiental y Ahorro Energético

8. Esquemas de amortización acelerada por re-inversión en protección ambiental y ahorro energético

Medida 5: Esquemas para Paliar los Efectos Impositivos sobre las Subvenciones Otorgadas para la Inversión sobre las Tecnologías Limpias

9. Deducciones en la cuota (o en la base) por las rentas obtenidas en concepto de subvención u otras ayudas

Medida 6: Esquemas para Incentivar la Presentación de Royalties y Patentes en Tecnologías para la Protección Ambiental y el Ahorro Energético

10. Deducciones en la cuota (o en la base) por la presentación de patentes
11. Deducciones en la cuota (o en la base) sobre las rentas derivadas de patentes

1.2. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF)

Medida 7: Deducciones por Adquisición de Renta Variable en Empresas con Tecnología para la Protección Ambiental o empresas que invierten en ellas

12. Deducciones específicas en la cuota (o en la base) del impuesto en función de la inversión realizada y por aumentos en la inversión realizada.
13. Deducciones en la cuota por pérdidas (o por aumento en las pérdidas) generadas por invertir en empresas de con tecnologías para la protección ambiental y el ahorro energético

Medida 8: Deducciones por Re-inversión de Beneficios

14. Deducciones específicas en la cuota (en la base) por re-inversión de beneficios (por aumento en la cuantía de las inversiones) en actividades “verdes”

Medida 9: Esquemas de Apoyo a la Realización de Cursos de Postgrado en temas relacionados con la protección ambiental

15. Deducciones en la cuota (en la base) por gastos (aumento en los gastos) en estudios de postgrado relacionados con el Medio Ambiente

Consiste en permitir la deducción de una parte de los gastos (o aumentos en los gastos) derivados de la realización de cursos con el fin de incentivar la capacitación en temas relacionados con el Medio Ambiente. Esta medida tiene un efecto de sensibilización importante.

16. Deducciones en la cuota (en la base) para paliar los efectos impositivos sobre las subvenciones

Medida 10: Esquemas de Apoyo a la Presentación de Royalties y Patentes

17. Deducciones en la cuota (en la base) para las rentas derivadas de la presentación de patentes y copy-rights

Medida 11: Esquemas de Apoyo para la Incorporación de Investigadores de Prestigio Internacionales en Temas Relacionados con la Protección Ambiental y el Ahorro Energético en Centros de la CAPV

18. Deducciones en la cuota (en la base) para investigadores extranjeros que desarrollen su actividad en la CAPV
19. Vacaciones fiscales para estancias de investigadores extranjeros en centro de la CAPV

1.3. Otros Impuestos

Medida 12: Aumentos en las Recaudaciones de Impuestos Existentes para la Incorporación de la Variable Ambiental (Nivel Municipal y Autonómico)

- 20. Aumento del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica para que incorpore consideraciones ambientales
- 21. Inclusión de la variable ambiental en el impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras
- 22. Inclusión de la variable ambiental en el impuesto sobre gastos sueltos de cotos privados de caza y pesca
- 23. Aumento de la tasa de recogida de basuras para que incorpore consideraciones ambientales

2. Creación de Nuevos Impuestos

2.1. Tributos Ligados al Agua

2.2. Impuestos Relacionados con la Contaminación Atmosférica

- a. Impuesto sobre las emisiones de Sulfuro
- b. Impuesto sobre las emisiones de NO₂
- c. Impuesto sobre las emisiones de CO₂ y CO
- d. Impuesto de ambiental del Vehículo
- e. CFC_s y Halógenos

2.3. Impuestos Relacionados con la Generación de Residuos

- f. Impuesto sobre el vertido de residuos sólido industriales
- g. Impuesto sobre el vertido de residuos sólido urbanos
- h. Esquema de Bolsas de Basura Oficiales
- i. Tasa del Reciclaje
- j. Impuesto sobre las baterías
- k. Bolsas de plástico
- l. Impuesto sobre los neumáticos
- m. Tasa de desguace de vehículos
- n. Tasa de eliminación de aparatos eléctricos y electrónicos
- o. Impuesto sobre el vertido de residuos peligrosos

2.4. Impuestos sobre Instalaciones que Incidan en el Medio Ambiente

- p. Impuesto sobre instalaciones que inciden en el medio ambiente
- q. Impuesto sobre actividades que inciden en el medio ambiente
- r. Impuesto sobre las fuentes generadoras de ruido
- s. Impuesto de impacto paisajístico

2.5. Impuestos sobre la Extracción de Recursos

- t. Impuesto sobre la tala de madera
- u. Impuesto sobre la madera como input productivo
- v. Impuesto sobre la extracción de gas natural
- w. Impuesto sobre la extracción de otros recursos

2.6. Otros

- x. Eco-tasa
- y. Impuesto sobre pesticidas y fertilizantes
- z. Impuesto de tránsito de vehículos en zonas urbanas céntricas y/o congestionadas
- aa. Impuesto o tasa de uso de carretera/autopistas
- bb. Impuesto general para la protección del Medio Ambiente o sobre actividades contaminantes

3. Elevar Sugerencias al Estado

3.1. Tipos Diferenciados en el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)

3.2. Contribuciones a la Seguridad Social

- (I) Exenciones y deducciones
- (II) Desviando recaudación para reducir las contribuciones

3.3. Impuestos Especiales

- (III) Tramo ambiental en el impuesto sobre Hidrocarburos
- (IV) Tramo ambiental en el impuesto sobre Tabaco
- (V) Tramo ambiental en el impuesto sobre el alcohol
- (VI) Tramo ambiental en el impuesto sobre la electricidad
- (VII) Tramo ambiental en el impuesto de matriculación

4. Uso de la Recaudación y el Doble Dividendo

- (I) Disminuir otros tributos distorsionantes:
 - IRPF
 - Contribuciones a la Seguridad Social
 - IS
- (II) Esquemas de devolución
- (III) Destinar parte de la recaudación a la financiación de proyectos