ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΓΕΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ :

«ΔΙΚΑΙΟ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ»

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα : ***Πράσινοι (περιβαλλοντικοί) φόροι και πράσινα (περιβαλλοντικά) τέλη στην Ελλάδα και την Ε.Ε.***

Συντάξας : Εμμανουήλ Σταματάκης (Α.Μ. 0908Μ036)

<u>Τριμελής εξεταστική επιτροπή :</u>
Βασίλειος Κουγέας, Καθηγητής, Επιβλέπων
Νικόλαος Μηλιώνης, Επίκουρος Καθηγητής
Αντωνία Πεδιαδιτάκη, Υποψήφια Δ.Ν.

Αθήνα, Οκτώβριος 2010

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ Γ. ΣΤΑΜΑΤΑΚΗΣ
Δικηγόρος
© 2010 – All rights reserved

ΣΥΝΤΟΜΟ ΒΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Έτος Γέννησης 1982.

Απόφοιτος του Νομικού Τμήματος της Σχολής Νομικών Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (2007).

Εργάζεται από το 2009 ως δικηγόρος-μέλος του ΔΣΑ, ενώ προπτυχιακά έχει εργασθεί και στο δημόσιο τομέα ως διοικητικός υπάλληλος.

Τον Οκτώβριο του 2008 εντάχθηκε στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών του Γενικού Τμήματος Δικαίου του Παντείου Πανεπιστημίου «Δίκαιο και Ευρωπαϊκή Ενοποίηση», στην κατεύθυνση «Δημόσιο Δίκαιο».

Γνωρίζει Αγγλικά και Γαλλικά.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. **Περίληψη**……...σελ. 5-6
2. **Εισαγωγή**…….....σελ. 6-11

2.1. Η Κλιματική Αλλαγή……..σελ. 6-9
2.2. Η Παγκόσμια Οικονομική Κρίση……...σελ. 9-11

3. **Η αρχή της πρόληψης και η «πράσινη οικονομία»**..σελ. 11-15

4. **Οι περιβαλλοντικές εισφορές**……...σελ. 15-16

4.1. Οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι……...σελ. 16
4.1.1. Ορισμός.....σελ.16-17
4.1.2. Νομική βάση……..σελ. 17-18
4.1.3. Σκοπός……σελ. 18-19
4.1.4. Είδη……...σελ. 20
4.1.4.1. Ενεργειακοί φόροι και φόροι άνθρακα……σελ. 20-22
4.1.4.2. Λοιποί περιβαλλοντικοί φόροι (φόροι μεταφορών και φόροι ρύπανσης/πόρων)……σελ. 22-23
4.1.5. Λειτουργία…….....σελ. 24
4.1.5.1. Επιβολή φόρου……σελ. 24
4.1.5.2. Φορολογική διαφοροποίηση……σελ. 24-25
4.1.6. Η αναγκαιότητα των πράσινων φόρων για την εξυγίανση των φορολογικών συστημάτων των κρατών-μελών της ΕΕ…….σελ. 25-28
4.1.7. ΕΕ και πράσινοι φόροι…….σελ. 29-33
4.1.7.1. Περιβαλλοντική φορολόγηση στην Ελλάδα……...σελ. 33-36
4.1.7.2. Περιβαλλοντική φορολόγηση στα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ…….
……...σελ. 36-45
4.1.8. Προβλήματα Εφαρμογής Περιβαλλοντικών Φόρων……..σελ. 45
4.1.8.1. Η Συνταγματικότητα των Περιβαλλοντικών Φόρων….σελ. 45-47
4.1.8.2. Η Αντιμετώπιση των Αναδιανεμητικών Συνεπειών…..σελ. 47-48
4.1.8.3. Η αρχή «της απαγόρευσης φορολογικής διακρίσεως» και η αρχής «της φορολογικής ουδετερότητας»……σελ. 48-49
4.1.8.4. Η αρχή της αναλογικότητας……σελ. 49-50
4.1.9. Συμπέρασμα……..σελ. 50-54

4.2. Δασμοί και επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος.....σελ. 55-56

4.3. Τα περιβαλλοντικά ή πράσινα τέλη…….....σελ. 57
4.3.1. Ορισμός……..σελ. 57-58
4.3.2. Είδη……...σελ. 58
4.3.3. Τα τέλη κινήτρων……σελ. 58
4.3.3.1. Τέλη παραγωγής……σελ. 58-60
4.3.3.2. Τέλη παραγωγής στην Ελλάδα και τα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ……σελ. 60
4.3.3.3. Τέλη ρύπανσης……σελ. 61

4.3.3.4. Τέλη ρύπανσης στην Ελλάδα και τα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ……...σελ. 61-66
4.3.4. Τα οικονομικά τέλη……σελ. 67
4.3.4.1. Τέλη χρήσης……σελ. 67
4.3.4.2. Τέλη χρήσης στην Ελλάδα και τα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ.....σελ. 67-68
4.3.4.3. Τέλη αποβλήτων ή εκροών……..σελ. 69-70
4.3.5. Συμπέρασμα……..σελ. 70-72

4.4. Παράβολα……σελ. 72-73

5. Επίλογος……...σελ. 73-75
6. Ευρετήριο σχημάτων και πινάκων……σελ.76-77
7. Βιβλιογραφία……σελ. 78-79
8. Διαδικτυακή Αρθρογραφία……...σελ. 80-81

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΕΠ : Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΠΕ : Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
ΔΕΕ : Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΕΚ : Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΔΝΤ (IMF): Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (International Monetary Fund)
ΕΕ (EU) : Ευρωπαϊκή Ένωση (European Union)
ΕΕ-27 : Ευρωπαϊκή Ένωση των 27 κρατών-μελών
ΕΕΑ : European Environmental Agency (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος)
ΕΚ : Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΕΚΤ : Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα
ΕΟΚ: Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα
IPCC : Intergovernmental Panel on Climate Change (διακυβερνητική επιτροπή του ΟΗΕ για την κλιματική αλλαγή)
ΟΗΕ : Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΟΣΑ : Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΣτΕ : Συμβούλιο της Επικρατείας
ΣυνθΕΕ ή ΣΕΕ : Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση
ΣυνθΛΕΕ ή ΣΛΕΕ: Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
TAXUD : Taxation and Customs Union Directorate-General (Γενική Διεύθυνση Φορολογικής και Τελωνειακής Ένωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής)
ΤΕΕ : Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
ΥΠΕΚΑ : Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής
ΥΠ. ΕΞ.: Υπουργείο Εξωτερικών
ΥΦΑ : Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο

1. Περίληψη

Η βιομηχανική επανάσταση του 19ου αιώνα εξελίχθηκε με γοργούς ρυθμούς και χωρίς την δέουσα περιβαλλοντική προοπτική, με αποτέλεσμα πλέον, στον 21ο αιώνα, η κλιματική αλλαγή να είναι γεγονός. Οι επιπτώσεις των εκπεμπόμενων ρύπων και αποβλήτων στο περιβάλλον είναι ήδη πολύ σοβαρές και τροφοδοτούν τη συζήτηση για τη μετάβαση στην περιβαλλοντική οικονομία. Περαιτέρω, η αντιμετώπιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης απαιτεί την αλλαγή των προτύπων κατανάλωσης και τον επανασχεδιασμό των οικονομικών συστημάτων σε μια πιο φιλοπεριβαλλοντική βάση. Ο περιβαλλοντικός αναπροσδιορισμός των οικονομικών διαδικασιών και η αλλαγή των μη αειφόρων προτύπων παραγωγής και κατανάλωσης που αποτελεί πάγια θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΟΟΣΑ, μπορεί να επιτευχθεί με τη χρήση των κατάλληλων οικονομικών εργαλείων. Επικεντρωνόμαστε στη παρούσα μελέτη στις περιβαλλοντικές εισφορές, αναλύοντας κατά σειρά τους περιβαλλοντικούς ή πράσινους φόρους, τους δασμούς και τις επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος, τα περιβαλλοντικά ή πράσινα τέλη και τα παράβολα, μελετώντας τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της επιβολής αυτών. Παράλληλα, όπου κρίνεται χρήσιμο, παρατίθενται πίνακες και στατιστικά στοιχεία που βοηθούν περαιτέρω την κατανόηση του θέματος.

1.Abstract

The industrial revolution of the 19th century has evolved rapidly and without adequate environmental perspective, so now in the 21st century, climate change is a fact. The effects of emitted pollutants and waste into the environment are already very serious and, thus, a discussion on the transition to the environmental economy has started. Furthermore, handling the global financial crisis requires changing consumption patterns and redesigning financial systems in a more

environmentally friendly basis. Environmental redefinition of economic processes and changing the patterns of production and consumption is an established position of the European Union and OECD, that can be achieved by the use of the appropriate financial tools. We focus in this study to environmental contributions, analyzing the environmental or green taxes, duties and charges having equivalent effect, environmental or green fees and fees, considering the advantages and disadvantages of imposing them. Furthermore, where appropriate, tables and statistics are given to help further understand the issue.

2. Εισαγωγή

Δύο από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα σήμερα είναι η κλιματική αλλαγή και παγκόσμια οικονομική κρίση. Πολλές απόψεις διατυπώνονται για τα κατάλληλα εργαλεία αντιμετώπισής τους, όλες όμως συγκλίνουν στη χρησιμότητα και την αναγκαιότητα ανάπτυξης μιας «πράσινης οικονομίας», αναπόσπαστο κομμάτι της οποίας είναι η περιβαλλοντική φορολόγηση.

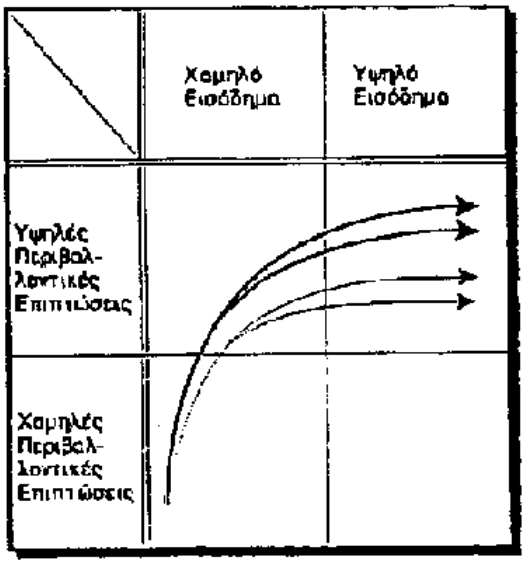
2.1. Η Κλιματική Αλλαγή

Η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη κατά τον 20^{ο} αιώνα, που είχε σαν αποτέλεσμα τη σημαντική βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, αποτέλεσε μία από τις κυριότερες αιτίες υποβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος. Σήμερα[1], οι περισσότεροι άνθρωποι, έθνη και κυβερνήσεις επιθυμούν τη μετάβαση από χαμηλή σε υψηλή στάθμη εισοδήματος, επίτευγμα το οποίο θεωρείται ως τεκμήριο εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης. Ωστόσο, στις περισσότερες περιπτώσεις, η απόκτηση υψηλού εισοδήματος σημαίνει και αύξηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων[2]. Η τάση αυτή απεικονίζεται στο σχήμα που ακολουθεί, η προέκταση του οποίου

[1] *Udo Simonis*, «Βιο-Περιβάλλον και Δομικές Αλλαγές στην Οικονομία», μελέτη δημοσιευμένη στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.biopolitics.gr/HTML/PUBS/BUS1/greek/simonfin.htm
[2] όπ.π.

αποκαλύπτει ποιά θα μπορούσε να είναι η μελλοντική κατάσταση του κόσμου[3].

Σχήμα 1: *Οικονομικός - Οικολογικός Μετασχηματισμός*



πηγή:http://www.biopolitics.gr/HTML/PUBS/BUS1/greek/simonfin.htm

Η παγκόσμια κλιματική αλλαγή ήλθε ως άμεση συνέπεια του σύγχρονου ρυθμού ανάπτυξης και ήδη είναι από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα σήμερα. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι σε δύο αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν από το Περιβαλλοντικό Ινστιτούτο της Στοκχόλμης αναφέρεται ότι η θερμοκρασία του πλανήτη θα ανέβει κατά 3,5 βαθμούς Κελσίου έως το 2100[4]. Μια τέτοια άνοδος της θερμοκρασίας θα έχει καταστροφικές επιπτώσεις στην αγροτική παραγωγή, τη διαθεσιμότητα πόσιμου νερού, τα φυσικά οικοσυστήματα και τη στάθμη της θάλασσας σε όλο τον κόσμο, ενώ θα δημιουργήσει δεκάδες εκατομμύρια πρόσφυγες[5].

Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις της IPCC, της διακυβερνητικής επιτροπής του ΟΗΕ για το κλίμα, οι μεταβολές στο κλίμα και η

[3] όπ.π.
[4] *Γ. Αγγελόπουλος*, «Πρόκληση η Κλιματική Αλλαγή», στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.energia.gr/article.asp?art_id=39684
[5] όπ.π.

υπερθέρμανση του πλανήτη, οφείλονται κατά κύριο λόγο [υπολογίζεται στο 90%] σε ανθρωπογενείς παράγοντες, με την κύρια αιτία να είναι η καύση ορυκτών καυσίμων (πετρέλαιο, φυσικό αέριο και γαιάνθρακες) για την παραγωγή ενέργειας[6].

Όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί, οι τάσεις της παγκόσμιας ενεργειακής κατανάλωσης από το 1970 και μετά, είναι συνεχώς αυξητικές, ενώ το ίδιο αληθεύει για μία άλλη σημαντική εισροή - τους φυσικούς πόρους, η εκμετάλλευση των οποίων γίνεται με επιταχυνόμενους ρυθμούς[7]. Οι αυξητικές αυτές τάσεις κατανάλωσης ενέργειας και πόρων δεν είναι συμβατές με τη βιώσιμη ανάπτυξη, τουλάχιστον όχι μακροπρόθεσμα[8].

Πίνακας 1: *Παγκόσμια Κατανάλωση Ενέργειας*

Ενέργεια	1970	1980	1986
	(εκατομμύρια μετρικοί τόνοι)		
Ανθρακας	2134.3	2728.0	3196.3
Πετρέλαιο	2275.0	2982.4	2786.8
Λιγνίτης	790.8	1004.0	1224.7
Φυσικό Αέριο	580.7	807.6	923.9
Σύνολο	5780.8	7522.0	8131.7

πηγή:http://www.biopolitics.gr/HTML/PUBS/BUS1/greek/simonfin.htm

Όπως είναι λογικό, λοιπόν, πολύς λόγος γίνεται και πολλά επιχειρήματα ακούγονται για την μείωση των εκπομπών αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, ιδιαίτερα του διοξειδίου του άνθρακα (CO2), και με ποιον τρόπο είναι δυνατή η μετάβαση σε οικονομίες και κοινωνίες που χρησιμοποιούν όσο τον δυνατό λιγότερο

[6] *Α. Αργυρίου*, «Πράσινοι φόροι και παραγωγή ενέργειας», 09/05/2010, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=541369
[7] *Udo Simonis*, όπ.π.
[8] όπ.π.

άνθρακα[9]. Ακολουθώντας την επιστημονική πρακτική, διακρίνουμε ορισμένα αναγκαία στάδια προόδου της κοινωνίας και της οικονομίας για τη μετάβαση αυτή, αυτά, δε, περιλαμβάνουν[10]:

- επίγνωση του προβλήματος,
- αναζήτηση των αξιών,
- γνώση του περιβάλλοντος, και
- αποτέλεσμα των παραπάνω: μία νέα κοινωνική συμπεριφορά.

Μία ολοκληρωμένη διαχείριση πρέπει να προάγει, εκτός από την επιστήμη και τη γνώση των προβλημάτων, μια νέα πολιτική στον οικονομικό και τεχνολογικό τομέα[11]. Οι μεταρρυθμίσεις αυτές θα πρέπει ιδεατά να οδηγούν σε αυτό που μπορούμε να ορίσουμε ως οικολογικό εκσυγχρονισμό της κοινωνίας[12].

2.2. Η παγκόσμια οικονομική κρίση

Ο οικολογικός εκσυγχρονισμός της κοινωνίας αποτελεί, όμως, χρήσιμο εργαλείο για την επίλυση όχι μόνο του περιβαλλοντικού προβλήματος, αλλά και ενός άλλου, ευρισκόμενου σε άμεση σχέση με αυτό, που προβάλλει κι αυτό ως μείζον πρόβλημα για την ανθρωπότητα σήμερα. Αναφερόμαστε εδώ στην παγκόσμια οικονομική κρίση. Γενικά, οι αιτίες των οικονομικών και χρηματοοικονομικών κρίσεων είναι διάφορες και περίπλοκες, ορισμένες πάντως από τις βασικές είναι οι εξής[13]: αδύνατα εγχώρια χρηματοοικονομικά συστήματα, μεγάλες και επίμονες εξωτερικές ή εσωτερικές ανισορροπίες (περιλαμβανομένων ελλειμμάτων ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών ή/και δημοσιονομικών ελλειμμάτων), υψηλά επίπεδα εξωτερικού ή/και δημόσιου χρέους, επιτόκια σε απρόσφορα επίπεδα, φυσικές καταστροφές, ένοπλες

[9] *Α. Αργυρίου*, όπ.π.
[10] *Udo Simonis*, όπ.π.
[11] όπ.π.
[12] όπ.π.
[13] *Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (IMF)*, ανάρτηση στη διαδικτυακή του διεύθυνση με τίτλο «Δανεισμός ΔΝΤ προς αντιμετώπιση κρίσεων», http://www.imf.org/external/lang/Greek/np/exr/facts/crislendg.htm

συρράξεις, ή απότομες και σημαντικές αυξήσεις των τιμών βασικών ειδών, όπως τροφίμων και καυσίμων.

Στην εποχή μας, η ολοένα και μεγαλύτερη προσπάθεια μετάβασης από χαμηλή σε υψηλή στάθμη εισοδήματος και η συνεχώς αυξανόμενη κατανάλωση, αυτή δηλαδή ακριβώς η τάση που οδήγησε στην περιβαλλοντική υποβάθμιση, κυρίως από χώρες του δυτικού κόσμου όπου ακόμα και χώρες με αδύναμες οικονομίες και υψηλά επίπεδα χρέους προσπαθούσαν να την ακολουθήσουν, οδήγησε στις αρχές του 21ου αιώνα, πέρα από τη ραγδαία κλιματική αλλαγή, σε μια κατάσταση που από πολλούς οικονομολόγους εκτιμάται πως έχει πολλά κοινά στοιχεία με το οικονομικό κραχ του 1930.

Η ελληνική οικονομική κρίση, συγκεκριμένα, οφείλεται στο συνδυασμό υψηλού χρέους, μεγάλου ελλείμματος και χαμηλής ανταγωνιστικότητας[14].

Πίνακας 2: *Δημόσιο έλλειμμα και χρέος της Ελλάδας ως ποσοστό (%) επί του ΑΕΠ.*

Δημόσιο έλλειμμα (Πηγή: ΟΟΣΑ)					
Δεκαετία	1960-1969	1970-1979	1980-1989	1990-1999	2000-2009
Δημόσιο έλλειμμα ως % επί του ΑΕΠ	**-0,6**	**1,2**	**8,1**	**8,4**	**5,9**
Δημόσιο χρέος (Πηγή: ΟΟΣΑ)					
Έτος	1980	1990	2000	2009	
Δημόσιο χρέος ως % επί του ΑΕΠ	**26**	**71**	**101,5**	**115,1**	

πηγή: εφημ. «Μακεδονία», φύλλο της 12ης-9-2010.

[14] *Δ.Βαγιανός, Ν.Βέττας, Κ.Μεγήρ*, «Μεταρρυθμίσεις και ευκαιρίες σε μια κρίσιμη συγκυρία», στην εφημ. «Μακεδονία», φύλλο της 12ης-9-2010.

Η λήψη μέτρων, τόσο στη χώρα μας όσο και παγκοσμίως, για την έξοδο από την παγκόσμια οικονομική κρίση είναι ήδη γεγονός. Ανάμεσα σε άλλα, προβάλλεται διεθνώς ως βασικός άξονας εξόδου από την κρίση η αλλαγή των προτύπων κατανάλωσης και η στροφή στην πράσινη ανάπτυξη. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί αναγκαίες τις επενδύσεις και διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που αποσκοπούν στη δημιουργία μιας «πιο έξυπνης, διασυνδεδεμένης και πράσινης οικονομίας», καθώς «θα αποφέρουν περισσότερα έσοδα και θα διευκολύνουν τη δημοσιονομική εξυγίανση»[15].

3. Η αρχή της πρόληψης και η «πράσινη οικονομία»

Σήμερα, είναι αναγκαία, λοιπόν, μια καλύτερη περιβαλλοντική πολιτική, ώστε να αντιμετωπισθεί η ραγδαία κλιματική αλλαγή, αλλά και ώστε, σε συνδυασμό με άλλα κατάλληλα μέτρα να ξεπεραστεί η οικονομική κρίση. Η διαπίστωση αυτή δεν αποτελεί πλέον καινοτομία, ήταν όμως πρωτοποριακή 40 περίπου χρόνια πριν, την εποχή που έγινε το Πρώτο Συνέδριο των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, στη Στοκχόλμη το 1972[16]. Τότε υπήρχαν μόνο 12 χώρες στον κόσμο που είχαν θέσει τις βάσεις διαμόρφωσης περιβαλλοντικής πολιτικής[17]. Κατά την διάρκεια του δευτέρου συνεδρίου στο Ρίο, το 1992, όπου υπογράφηκαν οι διακηρύξεις για το Κλίμα και τη

[15] Βλ. σχετ. έγγραφο εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Διαβούλευση για τη μελλοντική στρατηγική ΕΕ2020», COM(2009)647.
[16] *Udo Simonis*, όπ.π.
[17] όπ.π.

Βιοποικιλότητα, παρευρέθηκαν 127 χώρες που είχαν όλες διαμορφώσει περιβαλλοντική πολιτική[18].

Μέσα σε όλο αυτό το κλίμα, η ΕΕ δεν θα μπορούσε να μείνει αμέτοχη και να μην διαμορφώσει κι αυτή περιβαλλοντική πολιτική. Έτσι, η Συνθήκη Λειτουργίας της Ε.Ε., δηλαδή η ιδρυτική Συνθήκη της ΕΟΚ (Συνθήκη της Ρώμης της 25-3-1957), όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη του 1986 και με τα Άρθρα της Συνθήκης του Μάαστριχτ[19], του Άμστερνταμ[20], της Νίκαιας[21] και τελευταία της *Συνθήκης της Λισσαβόνας* (γνωστής και ως *Μεταρρυθμιστικής Συνθήκης*, ή *Νέας Συνθήκης*)[22] αναφέρει (Άρθρο 191) ως βασική αρχή στη δημιουργία της περιβαλλοντικής νομοθεσίας την αρχή της πρόληψης, η οποία δίνει στους δημιουργούς της πολιτικής την αρμοδιότητα να ενεργούν, σε περίπτωση που υπάρχει υποψία βλάβης[23]. Η αρχή διατυπώθηκε για πρώτη φορά από τον ΟΟΣΑ το 1972 και περιλήφθηκε στη ΣΛΕΕ (άρθρο 191)[24]. Κατά αυτό τον τρόπο, οι περιβαλλοντικές εισφορές αναδεικνύονται σε βασικό άξονα περιβαλλοντικής πολιτικής, αφού υλοποιούν την αρχή «**ο ρυπαίνων πληρώνει**»[25]. Σύμφωνα με αυτήν, ο ρυπαίνων επιφορτίζεται με το κόστος των μέτρων που απαιτούνται για να μη συντελεστεί περιβαλλοντική ζημία ή η ρύπανση να μην ξεπεράσει κάποιο αποδεκτό όριο[26].

---

[18] όπ.π.
[19] Υπεγράφη την 7.2.1992 και κυρώθηκε με το ν. 2077/7.8.1992.
[20] Υπεγράφη την 2.10.1997 και κυρώθηκε με το ν. 2691/12.3.1999.
[21] Υπεγράφη την 26. 2. 2001 και κυρώθηκε με το ν. 3001/2002.
[22] Υπεγράφη την 13.12.2007 και κυρώθηκε με το ν. 3671/2008, ωστόσο ισχύει από 1.12.2009, λόγω καθυστερημένης κύρωσής από ορισμένα κράτη μέλη (τελευταία η Τσεχία την 13.11.2009).
[23] Περιοδικό *Καταναλωτικά Βήματα*, Τεύχος Μαΐου 2002, άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://kepka.org/index.php?option=com_content&task=view&id=195&Itemid=48
[24] όπ.π.
[25] *Θ. Λαζαρέτου*, «Πράσινοι φόροι: Οι τάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση», στο μηνιαίο περιοδικό «Επιχείρηση», τεύχος Ιανουαρίου 2010, σελ. 27
[26] όπ.π.

Άλλωστε, κεντρικό ζητούμενο, στην περίφημη πορεία για την αειφόρο ανάπτυξη[27] είναι ο περιβαλλοντικός αναπροσδιορισμός των οικονομικών διαδικασιών (με αιχμή αυτές ακριβώς τις περιβαλλοντικές εισφορές) που αποτελεί πάγια θέση της Ε.Ε. και του ΟΟΣΑ και συμφωνήθηκε στην Παγκόσμια Διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ[28]. Η Παγκόσμια Διάσκεψη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, (Γιοχάνεσμπουργκ, 26/8 - 4/9/ 2002) ήταν η κατάληξη της σειράς διασκέψεων, οι οποίες άρχισαν με τη Διάσκεψη της Στοκχόλμης το 1972 και συνεχίστηκαν με τη Διάσκεψη στο Ρίο της Βραζιλίας το 1992. Όλες μαζί, εισήγαγαν την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης, η έννοια της οποίας υποδηλώνει ότι η μακροχρόνια αποτελεσματική ανάπτυξη τόσο για τις ανεπτυγμένες όσο και για τις αναπτυσσόμενες χώρες πρέπει να βασίζεται σε τρεις διακριτούς πυλώνες: την προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο[29].

Πίνακας 3 : *Αρχές και Στοιχεία της Αειφορικής Ανάπτυξης*

[27] Χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στη χώρα μας με τη συνταγματική αναθεώρηση του 2001, η αρχή της αειφορίας διατυπώθηκε ρητά στο άρθρο 24 § 1 Σ.

[28] *Β. Καραγεώργου,* στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, «Οικονομικά εργαλεία για τον περιβαλλοντικό αναπροσδιορισμό των οικονομικών διαδικασιών: η νομική προσέγγιση», στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=131&lang=1&catpid=6

[29] *ΥΠ.ΕΞ.,* ανάρτηση στη διαδικτυακή του διεύθυνση, http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/Policy/Multilateral+Diplomacy/International+Issues/Environment/SustainableGrowth/InternationalConference/

ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ			ΑΡΧΕΣ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	
1.	Ισόρροπη ανάπτυξη της Οικονομίας της Κοινωνίας και του Περιβάλλοντος			
2.	Προστασία περιβάλλοντος			
3.	Σταθερή και μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική.	⇔	(α)	**Αρχές - Στοιχεία** Ισχύουν τα 1-10 των Αρχών και Στοιχείων της Αειφορικής Ανάπτυξης.
4.	Συμμετοχικές Διαδικασίες κατοίκων		(β)	**Αναπτυξιακές διαδικασίες**
5.	Λειτουργικές διασυνδέσεις ανάμεσα στους κλάδους της τοπικής οικονομίας	⇔	1.	Ειδικές, Νέες και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού.
6.	Έρευνα και Εκπαίδευση		2.	Ειδικός Σχεδιασμός και Μάρκετινγκ
7.	Τεχνογνωσία και Μάρκετινγκ		3.	Εξειδικευμένο θεσμικό Πλαίσιο
8.	Φορείς Σχεδίασης και Χρηματοδότησης		4.	Έρευνα και Τεχνογνωσία των στοιχείων της Τουριστικής αειφορικής ανάπτυξης.
9.	Ενίσχυση καινοτομικών πρωτοβουλιών του τοπικού εργατικού δυναμικού	⇔	5.	Ειδική Περιβαλλοντική, Τουριστική Εκπαίδευση.
10.	Συνεχής ανατροφοδότηση των διαδικασιών της ανάπτυξης			

πηγή πίνακα: http://www.ekke.gr/estia/Cooper/EZagorian/Econ_Env_SustDevel_files/image002.jpg

Ο περιβαλλοντικός, δε, αναπροσδιορισμός των οικονομικών διαδικασιών και η αλλαγή των μη αειφόρων προτύπων παραγωγής και κατανάλωσης, που συμφωνήθηκε στο Γιοχάνεσμπουργκ, δεν μπορούν να επιτευχθούν με εργαλεία άμεσης παρέμβασης, αλλά κυρίως με τη χρήση οικονομικών εργαλείων[30].

[30] *Β. Καραγεώργου,* στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, όπ.π.

Το βασικό χαρακτηριστικό των οικονομικών εργαλείων έγκειται στο ότι το είδος της συμπεριφοράς στην οποία κατευθύνουν τους φορείς των παραγωγικών διαδικασιών συνδέεται με ένα συγκεκριμένο οικονομικό πλεονέκτημα[31]. Η λογική της λειτουργίας τους συνίσταται ειδικότερα στην εσωτερίκευση, μερικά ή ολοκληρωτικά, των **«εξωτερικοτήτων» (externalities)**, δηλαδή των επιπτώσεων στο περιβάλλον, οι οποίες είναι δευτερογενείς συνέπειες των διαδικασιών παραγωγής και κατανάλωσης και οι οποίες δεν υπολογίζονται ως κόστος σε αυτούς που τις προκαλούν[32]. Ο φορέας της οικονομικής διαδικασίας μπορεί είτε να επιλέγει μια φιλοπεριβαλλοντική συμπεριφορά με στόχο την απόλαυση του οικονομικού πλεονεκτήματος, είτε να συνεχίσει τη ρυπογόνα συμπεριφορά του και να υποστεί το περιβαλλοντικό κόστος[33].

Τα πιο γνωστά και πολυσυζητημένα οικονομικά εργαλεία για τον οικονομικό επηρεασμό μιας συμπεριφοράς με περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τη μετάβαση στην πράσινη οικονομία είναι οι περιβαλλοντικές εισφορές.

4. Οι περιβαλλοντικές εισφορές

Ο στόχος της επιβολής των περιβαλλοντικών εισφορών αυτών είναι να εντάξουν το περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος με την πρόκληση τεχνητής επιβάρυνσης της τιμής, κύρια, της παραγωγής ενέργειας[34]. Απώτερος σκοπός τους είναι η εξαναγκαστική εξοικονόμηση της ενέργειας, η εξαναγκαστική στροφή σε παραγωγή ενέργειας από άλλες καθαρότερες πηγές, η υιοθέτηση νέων και καινοτόμων τεχνολογιών και σε τελική ανάλυση, η μείωση των εκπομπών, **με κύριο όπλο τη φορολογία[35]**. Οι χρηματικές

[31] όπ.π.
[32] όπ.π.
[33] όπ.π.
[34] *Α. Αργυρίου*, όπ.π.
[35] όπ.π.

επιβαρύνσεις αυτές φέρουν διαφορετικές ονομασίες και επιβάλλονται κατά διαφόρους τρόπους. Στην παρούσα πραγματεύονται κατά σειρά οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι, οι δασμοί και οι επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος, ενώ ακολουθούν οι έτερες (πέραν των φόρων) πηγές δημοσίων εσόδων με περιβαλλοντική βάση, ήτοι τα περιβαλλοντικά ή πράσινα τέλη και τα παράβολα.

4.1. Οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι

4.1.1. Ορισμός

Όπως είναι γνωστό, ο φόρος (σύμφωνα με τον κλασσικό ορισμό του που διατυπώθηκε από τον G. Jeze και έγινε αποδεκτός και από την ελληνική επιστήμη) αποτελεί άμεση και οριστική παροχή των ιδιωτών προς τη δημόσια εξουσία, που είναι αναγκαία για την κάλυψη των δημοσίων βαρών[36]. Στη χώρα μας, όπως και γενικότερα στο σύνολο των χωρών της διεθνούς κοινότητας, επικρατεί το σύστημα της πολλαπλής φορολογίας, της επιβολής δηλαδή περισσότερων του ενός φόρων, επειδή έτσι εξυπηρετούνται καλύτερα οι σκοποί του φόρου[37]. Μεταξύ των φόρων αυτών είναι και οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι.

Σαν περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι ορίζονται οι **φόροι που επιβαρύνουν «προϊόντα ή υπηρεσίες που έχουν αποδεδειγμένη αρνητική επίδραση στο περιβάλλον»**[38]. Η νομοθεσία, δηλαδή, εκτός από την επιβολή προστίμων ή άλλων κυρώσεων στις περιπτώσεις περιβαλλοντικής υποβάθμισης, έχει τη δυνατότητα να φορολογεί μια δραστηριότητα με περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ως εναλλακτικό τρόπο περιορισμού, ή απαγόρευσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

---

[36] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, Φορολογικό Δίκαιο, Σάκκουλας, 2005, σελ.2.
[37] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ. 35.
[38] *Α. Αργυρίου*, όπ.π.

Οι φόροι αυτοί είναι πραγματικοί, καθώς για την επιβολή τους δεν λαμβάνονται υπόψη τα στοιχεία της προσωπικής κατάστασης του φορολογουμένου, όπως η οικογενειακή του κατάσταση, οι αναγκαίες δαπάνες του για έξοδα νοσοκομειακής περίθαλψης, εκπαίδευσης των τέκνων του, συνδρομής του σε επαγγελματικά σωματεία κοκ, κάτι που θα τους καθιστούσε προσωπικούς, όπως τον φόρο εισοδήματος φυσικών προσώπων του ν. 2238 / 1994[39]. Επίσης οι πράσινοι φόροι είναι έμμεσοι φόροι, αφού οι κατά νόμο υπόχρεοι (π.χ. διυλιστήρια πετρελαιοειδών, κατασκευαστές πλαστικής σακούλας κοκ – βλ. αναλυτικότερα παρακάτω ενότ. αριθμ. 4.1.4.) κατά κανόνα μετακυλύουν το φορολογικό βάρος στους πελάτες - καταναλωτές[40].

4.1.2. Νομική βάση

Γενικά, οι φόροι αποτελούν χρηματικές επιβαρύνσεις, με τις οποίες συμμετέχουν οι πολίτες στα δημόσια βάρη. Το **άρθρο 4 § 5 Σ.** ρητά ορίζει αυτή την υποχρέωση, αναφέροντας ότι «…οι Έλληνες πολίτες συνεισφέρουν χωρίς διακρίσεις στα δημόσια βάρη, ανάλογα με τις δυνάμεις τους…». Οι πράσινοι φόροι ερείδονται, ασφαλώς, στο ίδιο άρθρο, επιπρόσθετα, όμως, χρήσιμη στην περίπτωσή τους είναι και η αναφορά του **άρθρου 24 § 1 Σ.**, όπου αναφέρεται ότι «…η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους…για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας…».

Περαιτέρω, και όσον αφορά την ΕΕ, δυνάμει του **άρθρου 113 της ΣΛΕΕ**, το Συμβούλιο πρέπει να υιοθετεί μέτρα για την εναρμόνιση των «φόρων κύκλου εργασιών, των ειδικών φόρων κατανάλωσης και των λοιπών εμμέσων φόρων» όπου αυτή «είναι αναγκαία για να

[39] Για τη διάκριση μεταξύ πραγματικών και προσωπικών φόρων βλ. αναλυτ. *Κ.Δ.Φινοκαλιώτη,* όπ.π., σελ. 35 επ.
[40] Για τη διάκριση μεταξύ άμεσων και έμμεσων φόρων βλ. αναλυτ. *Κ.Δ.Φινοκαλιώτη,* όπ.π., σελ. 36 επ.

εξασφαλιστεί η εγκαθίδρυση και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς». Μάλιστα, το **άρθρο 192 ΣΛΕΕ**, που θεσπίστηκε από τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, επίσης επιτρέπει στην Κοινότητα να λαμβάνει δράση, μεταξύ άλλων και «φορολογικού χαρακτήρα», για την επιδίωξη των στόχων που ορίζονται στο **άρθρο 191 ΣΛΕΕ**: προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας και προώθηση της «συνετή[ς] και ορθολογική[ς] χρησιμοποίηση[ς] των φυσικών πόρων»[41].

4.1.3. Σκοπός

Η περιβαλλοντική φορολόγηση, σε αντίθεση με τα περιβαλλοντικά τέλη, δεν συνδέεται με μια συγκεκριμένη κρατική παροχή ή άδεια χρήσης. Η θέσπισή της εξυπηρετεί εκτός από την κάλυψη των γενικών κρατικών και κοινωνικών αναγκών κυρίως μια καθοδηγητική λειτουργία, αποσκοπώντας συγκεκριμένα στην προώθηση μιας πιο ορθολογικής χρήσης της ενέργειας, ή στον περιορισμό της χρήσης ορισμένων πρώτων υλών και προϊόντων, που κατά τη χρήση τους προκαλούν περιβαλλοντικές ζημίες. Ακόμη, δε, και πριν από το Μάαστριχτ, πολλοί παράγοντες διαδραμάτισαν εξίσου σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό της δομής και των επιπέδων των πράσινων φόρων[42]. Οι παράγοντες αυτοί ήταν σε άμεση σχέση με την εξυπηρέτηση των σκοπών και των δράσεων της ΕΕ, όπως αυτοί ορίζονται στα **άρθρα 2, 3, 4, 5 και 6 ΣυνθΛΕΕ**.

Αρκετές πτυχές της **πολιτικής μεταφορών (άρ. 4 § 2 στοιχ. ζ΄ ΣυνθΕΕ)** εμφανίζουν σαφή συνάφεια: συγκεκριμένα ο ανταγωνισμός μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφοράς και η επιδίωξη της διαφάνειας στη χρέωση τελών υποδομών[43]. Εξάλλου, ο έλεγχος της ρύπανσης που προκαλείται από την καύση πετρελαιοειδών πάντα συνιστούσε μείζον

---

[41] *A. Makipaa*, 9/2006, «Φορολόγηση της ενέργειας», στη διαδικτυακή διεύθυνση http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/tax/article_7324_el.htm

[42] όπ.π.

[43] όπ.π.

στοιχείο της **περιβαλλοντικής πολιτικής (άρ. 4 § 2 στοιχ. ε΄ ΣυνθΛΕΕ)** και επρόκειτο για τον καθοριστικό παράγοντα κατά τη θέσπιση διαφορετικών ελαχίστων επιπέδων των φόρων επί της βενζίνης με μόλυβδο και της αμόλυβδης βενζίνης[44].

Η γενική **ενεργειακή πολιτική (άρ. 4 § 2 στοιχ. θ΄ ΣυνθΛΕΕ)** επίσης διαδραμάτισε κάποιο ρόλο στον καθορισμό των επιπέδων των φόρων επί των πετρελαιοειδών: για παράδειγμα, οι ισορροπίες μεταξύ διαφόρων ενεργειακών πηγών (άνθρακας, πετρέλαιο, αέριο, πυρηνική ενέργεια κ.λπ.) και μεταξύ εγχώριων και εισαγόμενων πόρων, ενώ και οι στόχοι της **γεωργικής πολιτικής (άρ. 4 § 2 στοιχ. δ΄ ΣυνθΛΕΕ)** επίσης ήταν συναφείς, κυρίως δε αυτοί που περιέχονταν στην πρόταση [COM(92) 36] για ειδικό μειωμένο συντελεστή ειδικού φόρου κατανάλωσης που επιβάλλεται στα καύσιμα κινητήρων που λαμβάνονται από γεωργικές πηγές («βιοκαύσιμα»[45]) [46].

Τέλος, στο πλαίσιο της κοινοτικής πολιτικής για την **απασχόληση (άρ. 2 § 3 ΣυνθΛΕΕ)** εκπονήθηκε μια φορολογική στρατηγική για τη μετάβαση από τη φορολόγηση της εργασίας σε άλλες πηγές εισοδήματος, συμπεριλαμβανομένης της φορολόγησης της χρήσης πρώτων υλών και ενέργειας[47].

---

[44] όπ.π.

[45] Βιοκαύσιμα ονομάζονται κάθε είδους καύσιμα που προέρχονται από βιολογικές και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα το παλαιότερο — το ξύλο. Στο πλαίσιο της φορολόγησης της ενέργειας, τα βασικά ειδικά καύσιμα εν προκειμένω είναι: η βιοαιθανόλη, μια μορφή αιθανόλης που παράγεται σε μεγάλο βαθμό από γεωργικά προϊόντα (π.χ. ζαχαρότευτλο και δημητριακά)· το βιοντίζελ, που παράγεται από την αντίδραση μεταξύ φυτικού ελαίου και μεθανόλης· το βιοαέριο (μεθάνιο), που παράγεται από βιοδιασπώμενα απόβλητα· και η αιθεροποιημένη βιοαιθανόλη, η βιομεθανόλη και ο βιοδιμεθυλαιθέρας. Διάφοροι λόγοι μπορούν να προβληθούν υπέρ της ενθάρρυνσης της χρήσης βιοκαυσίμων. Προέρχονται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Μπορούν να παραχθούν σε εγχώριο επίπεδο μειώνοντας την εξάρτηση από το πετρέλαιο εισαγωγής. Η καύση τους προκαλεί λιγότερες εκπομπές σωματιδίων και περιβαλλοντικά επιβλαβών ή τοξικών αερίων. Επίσης προσφέρουν εναλλακτικές εμπορικές καλλιέργειες στη γεωργία σε μια εποχή που ασκούνται πιέσεις για μείωση των ενισχύσεων για την παραγωγή τροφίμων. Αφετέρου, τα βιοκαύσιμα δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τα παγιωμένα καύσιμα ως προς τις τιμές. (βλ. σχετ. *A. Makipaa*, όπ.π.).

[46] *A. Makipaa*, όπ.π.

[47] όπ.π.

4.1.4. Είδη

Συναφώς προς τους παράγοντες και τους σκοπούς που οδήγησαν στην επιβολή τους, οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι εμφανίζονται σήμερα διακεκριμένοι στις εξής γενικές κατηγορίες[48] : (α) φόροι ενέργειας και φόροι άνθρακα : η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τους φόρους επί ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές (π.χ. πετρέλαιο, βενζίνη) και σε λοιπές χρήσεις (π.χ. ορυκτά καύσιμα, φυσικό αέριο, άνθρακας, ηλεκτρισμός), (β) φόροι μεταφορών : πρόκειται για φόρους που επιβάλλονται στα μεταφορικά μέσα (π.χ. φόροι οχημάτων) και (γ) φόροι ρύπανσης/πόρων : πρόκειται για φόρους που επιβάλλονται για ρυπογόνες δραστηριότητες (π.χ. φόροι εκπομπών αερίων, πρώτων υλών και αποβλήτων).

4.1.4.1. Ενεργειακοί φόροι και φόροι άνθρακα

Εδώ ανήκουν οι φόροι επί των καυσίμων και η φορολόγηση της ενέργειας γενικότερα. Αυτή η κατηγορία πράσινων φόρων είναι και η κυριότερη, καθώς αποτελεί πηγή είσπραξης σε ποσοστό 95% για τις χώρες της ΕΕ, ως αποτέλεσμα περιβαλλοντικής φορολόγησης[49]. Ο ενεργειακός φόρος είναι ένας έμμεσος φόρος ο οποίος ορίζεται από ένα συγκεκριμένο νούμερο το οποίο σχετίζεται άμεσα με κάποιο ενεργειακό μέγεθος. (Π.χ. €/Terajoule, €/Kilowatt-hour κ.α.) Ο ενεργειακός φόρος επιβάλλεται τόσο σε ορυκτά καύσιμα, όσο και σε ενεργειακές πηγές που δεν σχετίζονται με άνθρακα –ωστόσο οι ανανεώσιμες πηγές συνήθως αποκλείονται από αυτόν- με βάση το ενεργειακό (ή θερμικό) περιεχόμενό τους. Αντίθετα, ο φόρος άνθρακα είναι ένας έμμεσος φόρος ο οποίος επιβάλλεται με βάση το περιεχόμενο σε άνθρακα του κάθε ορυκτού καυσίμου και για αυτόν τον λόγο εφαρμόζεται μόνο σε καύσιμα που περιέχουν άνθρακα. Ο φόρος άνθρακα, όπως υπονοεί και

[48] *Τράπεζα της Ελλάδος*, «Νομισματική Πολιτική, Ενδιάμεση Έκθεση 2010», σελ.200, έκθεση δημοσιευμένη στη διαδικτυακή διεύθυνση www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/Inter_NomPol2010.pdf

[49] *European Environmental Agency (EEA)*, 11/2000, «Environmental taxes : recent developments in tools for integration».

η ονομασία του, φορολογεί καύσιμα βάσει της περιεκτικότητάς τους σε άνθρακα.

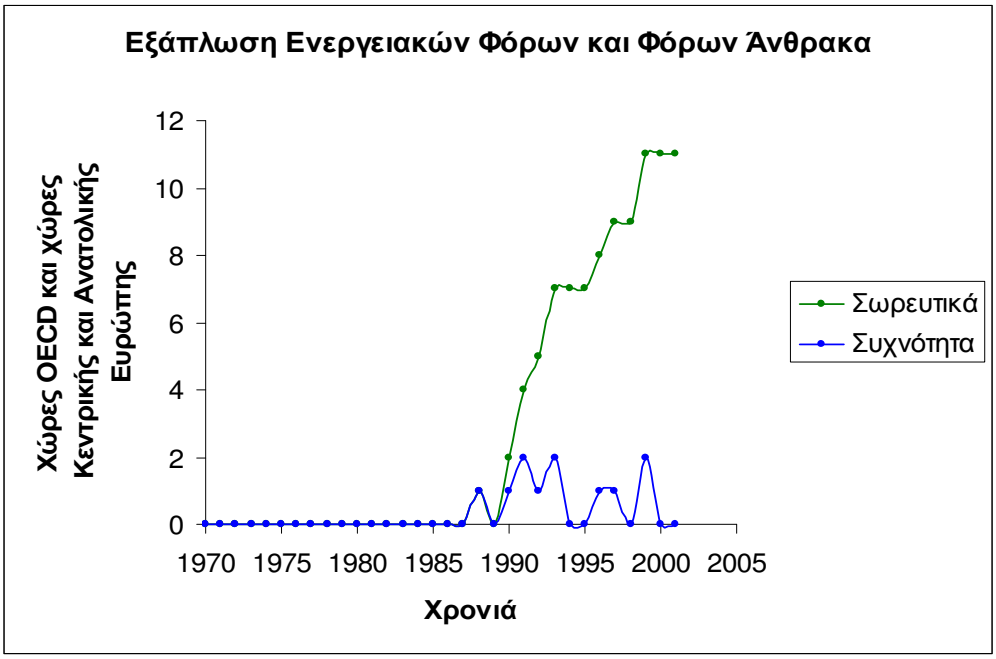
Η βασική διάρθρωση των ειδικών φόρων κατανάλωσης επί των καυσίμων εντός της Κοινότητας αρχικά καθορίστηκε από την **οδηγία 92/81/ΕΟΚ**[50]. Κάθε κράτος μέλος οφείλει να επιβάλει ειδικό φόρο κατανάλωσης επί των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρα ή καύσιμα θέρμανσης. Όσον αφορά τους ειδικούς αυτούς φόρους κατανάλωσης, ως πετρελαιοειδή νοούνται[51] η βενζίνη με μόλυβδο, η αμόλυβδη βενζίνη, το ντίζελ, το μαζούτ, το υγροποιημένο φυσικό αέριο (ΥΦΑ), το μεθάνιο και η κηροζίνη[52]. Στον τομέα της φορολογίας της ενέργειας, το 2003 υιοθετήθηκε η οδηγία **2003/96/ΕΚ (Energy Tax Directive)**, η οποία καθορίζει τον τρόπο και το ύψος φορολόγησης των ενεργειακών προϊόντων και του ηλεκτρισμού[53].

Ο στόχος είναι να γίνουν οι καθαρότερες πηγές ενέργειας λιγότερο ακριβές από αυτές που ρυπαίνουν περισσότερο το περιβάλλον, ή τουλάχιστον να μικρύνει το ουσιαστικό χάσμα τιμών που υπάρχει μεταξύ των ορυκτών καυσίμων και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Η διάχυση των ενεργειακών φόρων και των φόρων άνθρακα φαίνεται καθαρά στο παρακάτω σχήμα. Με την πράσινη γραμμή παρουσιάζονται στο σύνολό τους όλες οι προσπάθειες που έχουν γίνει έως τώρα (είτε υφίστανται ακόμα είτε όχι) για υιοθέτηση ανάλογων φόρων από διάφορες χώρες. Με τη μπλε γραμμή παρουσιάζεται το πόσες χώρες υιοθέτησαν για πρώτη φορά τέτοια μέτρα για κάθε έτος που συνέβη κάτι τέτοιο.

---

[50] *A. Makipaa*, όπ.π.
[51] όπ.π.
[52] Η **οδηγία 2003/96/ΕΚ** του Συμβουλίου για πρώτη φορά εισήγαγε διατάξεις που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να φορολογούν τα αεροπορικά καύσιμα και, μέσω διμερών συμφωνιών, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις ενδοκοινοτικές πτήσεις. Η φορολόγηση της κηροζίνης σε ενδοκοινοτικές πτήσεις έχει επιβληθεί ένεκα του αυξανόμενου ποσοστού των παγκόσμιων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προκαλούν οι αεροπορικές μεταφορές και στόχο έχει έναν καθαρότερο εναέριο χώρο τόσο στα κράτη μέλη της ΕΕ.
[53] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.

Σχήμα 2: Εξάπλωση Ενεργειακών Φόρων και Φόρων Άνθρακα



Πηγή: The Diffusion of New Environmental Policy Instruments. - Kerstin Tews, Per-Olof Busch, Helge Jorgens. Σε www.essex.ac.uk

4.1.4.2. Λοιποί περιβαλλοντικοί φόροι (φόροι μεταφορών και φόροι ρύπανσης/πόρων)

Πέρα όμως από τη φορολόγηση της ενέργειας και του άνθρακα, έχουν εισαχθεί και άλλοι φόροι, όπως οι φόροι μεταφορών, δηλαδή οι φόροι που επιβαρύνουν τα μεταφορικά μέσα, καθώς και οι φόροι ρύπανσης/πόρων, ήτοι οι φόροι που επιβάλλονται σε ρυπογόνες δραστηριότητες, ενώ παράλληλα οι τομείς επιβολής των περιβαλλοντικών φόρων αυξάνονται συνεχώς[54]. Τέτοιοι φόροι είναι, για παράδειγμα, όσον αφορά μεν στη φορολόγηση των μεταφορών, οι φόροι στα οχήματα ή στις αερομεταφορές, όσον αφορά δε στη φορολόγηση της ρύπανσης και των φυσικών πόρων, οι φόροι στις πλαστικές σακούλες, στα ελαστικά τροχών ή στις επιβλαβείς για το περιβάλλον πρώτες ύλες[55].

[54] *European Environmental Agency (EEA)*, 11/2000, όπ.π.
[55] όπ.π.

Οι στόχοι είναι προφανείς. Για παράδειγμα, η επιβολή πράσινου φόρου στις πλαστικές σακούλες έχει στόχο να μειωθούν στο ελάχιστο οι καταναλωτές που προσέρχονται στα καταστήματα χωρίς να έχουν φέρει μαζί τους τις ειδικές οικολογικές τσάντες για τα ψώνια[56]. Μάλιστα, η Ιρλανδία ήταν η πρώτη χώρα που φορολόγησε τις πλαστικές σακούλες, με μεγάλη επιτυχία[57]. Η επταετής εφαρμογή του μέτρου εξοικονόμησε στην ιρλανδική κυβέρνηση 120 εκατομμύρια ευρώ και μείωσε δραστικά τη χρήση της πλαστικής σακούλας, ενώ η μεγάλη επιτυχία του μέτρου έχει κάνει πολλές κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο να εξετάζουν σοβαρά το ενδεχόμενο να το υιοθετήσουν[58].

Όσον αφορά τις αερομεταφορές, αξίζει να σημειωθεί ότι ο λεγόμενος φόρος διαδρομής, δηλαδή ο φόρος που καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρείες ανάλογα με τη διαδρομή, θα μπορούσε να αυξηθεί βάσει περιβαλλοντικών παραμέτρων. Σήμερα, οι εισφορές βασίζονται στο βάρος του αεροσκάφους, θα μπορούσαν ωστόσο να ληφθούν υπόψη και οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Μάλιστα, αυτό το μοντέλο ελέγχου των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα έχει ήδη συζητηθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά τη διάρκεια, δε, των συζητήσεων που προηγήθηκαν της οδηγίας 2003/96/ΕΚ, όλα τα κράτη μέλη εκτός από δύο συμφώνησαν ότι καταρχήν τα καύσιμα των εμπορικών αεροσκαφών θα πρέπει να φορολογούνται επί της ίδιας βάσης με οποιαδήποτε άλλα καύσιμα[59]. Ωστόσο, πρέπει να ληφθεί υπόψη το ζήτημα του ανταγωνισμού με τρίτες χώρες και να αποφευχθεί κάθε είδους στρέβλωση του ανταγωνισμού[60].

---

[56] *Φ. Νικολάου*, «Εξολοθρεύουν τις πλαστικές σακούλες με τη φορολογία», 1/10/2009, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.econews.gr/2009/10/01/news-plastic-bags-tax/
[57] όπ.π.
[58] όπ.π.
[59] *A. Makipaa*, όπ.π.
[60] όπ.π.

4.1.5. Λειτουργία

Ένα φορολογικό σύστημα επηρεάζει με διπλό τρόπο την συμπεριφορά του δυνητικού ρυπαίνοντα, ελέγχοντας αυτή σε δύο επίπεδα. Σε ένα πρώτο επίπεδο ελέγχου της συμπεριφοράς προβλέπει την επιβολή κάποιου φόρου σε μια δραστηριότητα ή προϊόν. Σε ένα δεύτερο επίπεδο ελέγχου προβλέπει τη φορολογική διαφοροποίηση μεταξύ των φορολογούμενων δραστηριοτήτων ή προϊόντων.

4.1.5.1. Επιβολή φόρου

Όπως προαναφέρθηκε, φόρος είναι η άμεση και οριστική παροχή των ιδιωτών προς τη δημόσια εξουσία που είναι αναγκαία για την κάλυψη των δημοσίων βαρών[61]. Οι περιβαλλοντικοί φόροι έχουν ως αντικείμενο είτε την φορολόγηση ορισμένων επιβαρυντικών για το περιβάλλον προϊόντων, (π.χ. λιπάσματα και φυτοφάρμακα), είτε τη φορολόγηση της ενέργειας[62], κυρίως μέσω της αναδιάρθρωσης των υπαρχόντων φόρων, ώστε να συμπεριλάβουν μια περιβαλλοντική παράμετρο.

4.1.5.2. Φορολογική διαφοροποίηση

Η χρήση του εργαλείου της φορολογικής διαφοροποίησης οδηγεί σε ένα σύστημα φορολόγησης, το οποίο προβλέπει μικρότερο κόστος παραγωγής και τιμή πώλησης στα φιλικά προς το περιβάλλον προϊόντα. Η φορολογική διαφοροποίηση εφαρμόζεται κατά κόρον στα οχήματα και τα καύσιμα. «Καθαρές» τεχνολογίες είναι αυτές, που χρησιμοποιούνται για παράδειγμα σε οχήματα εξοπλισμένα με καταλύτες, ή οχήματα που καταναλώνουν αμόλυβδη βενζίνη. Τα οχήματα αυτά είχαν φορολογικές ελαφρύνσεις όταν εισήλθαν στην

---

[61] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.2

[62] Σύμφωνα με την ΣτΕ 1891/1978, 3850/1985 τα «τέλη φωτισμού» θεωρούνται φόροι. Σύμφωνα με την ΣτΕ 612/2004, το «ανταποδοτικό τέλος του παραγωγού ηλεκτρικής ενέργειας» κρίθηκε ότι, στην πραγματικότητα συνιστά φόρο.

αγορά. Σήμερα, τα ηλεκτροκίνητα και τα υβριδικά[63] οχήματα απαλλάσσονται από τα τέλη κυκλοφορίας[64].

4.1.6. Η αναγκαιότητα των πράσινων φόρων για την εξυγίανση των φορολογικών συστημάτων των κρατών-μελών της ΕΕ

Τα φορολογικά συστήματα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης χαρακτηρίζονται από υψηλή φορολογική επιβάρυνση (είναι, δε, χαρακτηριστικό το γεγονός ότι το σύνολο των φόρων και ασφαλιστικών εισφορών που καταβάλλονται από τους ευρωπαίους φορολογούμενους ανέρχεται αναλογικά –λαμβάνοντας υπόψη τον μέσο όρο των 27 κρατών-μελών– σε ποσοστό 39,8% του ΑΕΠ)[65]. Το καθεστώς αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι στα ευρωπαϊκά κράτη, κατά τη διάρκεια του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα αναπτύχθηκε ένας εκτεταμένος και δραστήριος δημόσιος τομέας που προϋπέθετε επαρκή δημόσια έσοδα (ιδίως κατά τη δεκαετία 1970), ωστόσο η τάση αυτή αναστράφηκε στα τέλη της δεκαετίας 1990, όταν οι χώρες πήραν μέτρα για τη μείωση του φορολογικού βάρους, μετά μάλιστα από την υπογραφή του Συμφώνου για την Ανάπτυξη και τη Σταθεροποίηση στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης[66]. Όμως, οι ραγδαία εξελισσόμενες καταστάσεις, η οικονομική

---

[63] Αυτός ο τύπος αυτοκινήτου ονομάζεται έτσι επειδή συνδυάζει δύο μορφές ενέργειας για να κινηθεί. Τη θερμική για τον βενζινοκινητήρα και την ηλεκτρική για τον ηλεκτροκινητήρα (μοτέρ). Το βασικότερο χαρακτηριστικό ενός υβριδικού αυτοκινήτου είναι πως ενώ έχει μπαταρίες, ο χρήστης δεν χρειάζεται ποτέ να τις φορτίσει. Αντιθέτως το όλο σύστημα φροντίζει να είναι πάντα φορτισμένες και ο χρήστης-οδηγός να μην μένει ποτέ από ηλεκτρική ενέργεια. Ο ηλεκτροκινητήρας μπορεί να λειτουργήσει είτε αυτόνομα είτε συμπληρωματικά με τον βενζινοκινητήρα, ανάλογα με την περίπτωση. Έτσι επιτυγχάνεται μεγάλη εξοικονόμηση ενέργειας που με τη σειρά της απαγκιστρώνει τους οδηγούς από το συνεχή προβλήματα που σχετίζονται με τα υγρά καύσιμα.

[64] Με βάση τις εκπομπές CO2 υπολογίζονται τα τέλη κυκλοφορίας του 2011 για τα Ι.Χ. που θα ταξινομούνται από 1/1/2011, όμως η ρύθμιση για τα τέλη κυκλοφορίας προβλέπει και εξαιρέσεις, όπως η απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας για όλα τα ηλεκτροκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης, καθώς και για τα υβριδικά και υδρογόνου επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης (ταξί), κυλινδρισμού κινητήρα έως 1.929 κ.εκ., που έχουν ταξινομηθεί στην Ελλάδα για πρώτη φορά έως την 31/12/2010. Για Ι.Χ. με κυλινδρισμό κινητήρα άνω των 1.929 κ.εκ., τα τέλη κυκλοφορίας θα αναλογούν στο ήμισυ των τελών των αντίστοιχων συμβατικών οχημάτων. (Βλ. σχετ. στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.express.gr/news/finance/357658oz_20100929357658.php3)

[65] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.

[66] όπ.π.

ύφεση και η αναγκαιότητα για μείωση των δημοσίων ελλειμμάτων δεν επέτρεψαν στα μεταγενέστερα χρόνια την παγίωση αυτής της τάσης[67].

Παραδοσιακά, στα φορολογικά συστήματα διακρίνουμε τους άμεσους και τους έμμεσους φόρους. Οι άμεσοι φόροι είναι υψηλοί σε χώρες όπου η αναδιανομή του εισοδήματος αποτελεί κυρίαρχη πολιτική επιλογή, ενώ οι υψηλές ασφαλιστικές εισφορές αντισταθμίζονται από τη χορήγηση συντάξεων, επιδομάτων ανεργίας και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης[68].

Πίνακας 4 : *Έμμεσοι και άμεσοι φόροι ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ στα κράτη-παλαιά μέλη της ΕΕ τα έτη 2004 και 2008*

ΠΙΝΑΚΑΣ						
Εμμεσοι και άμεσοι φόροι ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ στα κράτη-παλαιά μέλη της Ευρωπαϊκής Ενωσης τα έτη 2004 και 2008						
ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ	ΕΜΜΕΣΟΙ ΦΟΡΟΙ		ΑΜΕΣΟΙ ΦΟΡΟΙ		ΕΜΜ. ΩΣ % ΑΜ.+ΕΜΜ.	
	2004	2008	2004	2008	2004	2008
Βέλγιο	13,0	12,5	16,7	16,5	43,8	43,1
Δανία	17,4	17,4	30,2	29,6	36,6	37,0
Γερμανία	11,8	12,5	10,0	11,3	54,1	52,5
Ιρλανδία	13,0	11,9	12,3	11,1	51,4	51,7
Ελλάδα	11,6	12,3	8,0	7,7	59,2	61,5
Ισπανία	11,9	9,8	10,2	10,7	53,8	47,8
Γαλλία	15,3	14,8	11,1	11,4	58,0	56,5
Ιταλία	14,0	13,7	13,3	15,4	51,3	47,1
Λουξεμβούργο	13,2	12,8	13,0	14,4	50,4	47,1
Ολλανδία	12,4	12,2	10,4	11,6	54,4	51,3
Αυστρία	14,9	14,1	13,5	14,0	52,5	50,2
Πορτογαλία	14,2	14,6	8,5	9,9	62,6	59,6
Φινλανδία	13,8	12,8	17,5	17,4	44,1	42,4
Σουηδία	16,4	18,2	19,0	17,0	46,3	51,7
Ην. Βασίλειο	12,9	11,9	15,2	16,6	45,9	41,8
Ε.Ε.15	13,2	13,0	11,3	12,2	53,9	51,6

πηγή : http://s.enet.gr/

Σήμερα, έχει παρατηρηθεί ιδίως στα παλαιά κράτη-μέλη της Ένωσης, –όπου οι άμεσοι φόροι είναι υψηλοί– ότι τα έσοδα από τους

[67] όπ.π.
[68] όπ.π.

φόρους αυτούς παρουσιάζουν τάση συρρίκνωσης, αυτή, δε, η κατάσταση οφείλεται κατά ένα μέρος στη γήρανση των πληθυσμών και κατά ένα δεύτερο μέρος στην ανταγωνιστικότητα που συνεπάγεται η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας[69]. Η ανταγωνιστικότητα στην εργασία και στην επιχειρηματική δραστηριότητα που αναπτύσσεται ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες πιέζει για μειώσεις των φορολογικών συντελεστών, ενώ η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας επιτρέπει στα κεφάλαια να μετακινούνται σε χώρες με ευνοϊκότερα για αυτά φορολογικά καθεστώτα[70].

Αντίθετα με τους άμεσους φόρους, τα έσοδα από τους έμμεσους φόρους βρίσκονται σε ανοδική τάση ιδίως από το έτος 2001 και μετά, ωστόσο παρά την παρατηρούμενη αυτή μετατόπιση των πηγών των δημοσίων εσόδων από την άμεση στην έμμεση φορολογία, η φορολογική επιβάρυνση της εργασίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε μέσω της φορολογίας ή είτε μέσω των ασφαλιστικών εισφορών, είναι υψηλότερη από ότι η αντίστοιχη στις άλλες βιομηχανοποιημένες χώρες[71]. Αυτή η συνθήκη, όμως, πλήττει την ανταγωνιστικότητα και την απασχόληση και για αυτό, τα κράτη αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες για τη μείωση αυτού του φορολογικού φορτίου αναζητώντας παράλληλα τρόπους για την αντιστάθμιση των απωλειών σε εισπράξεις εσόδων[72].

Μάλιστα, οι απώλειες αυτές γίνονται σήμερα ακόμα μεγαλύτερες λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης[73].

---

[69] όπ.π.
[70] όπ.π.
[71] όπ.π.
[72] όπ.π.
[73] Οι **οικονομικές κρίσεις** χαρακτηρίζονται από σοβαρά προβλήματα στο ισοζύγιο πληρωμών, που συχνά οδηγούν σε πιέσεις κατά του νομίσματος, σημαντική πτώση της καταναλωτικής ζήτησης και των επενδύσεων των εταιρειών, άνοδο της ανεργίας και πτώση των εισοδημάτων. Συνοδεύονται συχνά από αύξηση της αβεβαιότητας στις χρηματοοικονομικές αγορές και πτώση των τιμών των μετοχών, των ομολόγων, και πολλές φορές της ισοτιμίας του εγχώριου νομίσματος.
Οι **χρηματοοικονομικές κρίσεις** προέρχονται αρχικά από τον χρηματοοικονομικό τομέα ή τον επηρεάζουν, και συνοδεύονται συχνά από αύξηση της αβεβαιότητας στις χρηματοοικονομικές αγορές και πτώση των τιμών των μετοχών και των ομολόγων. Μπορεί να οδηγήσουν σε δυσκολίες για τις τράπεζες και τα συστήματα πληρωμών, πλήττοντας την οικονομική δραστηριότητα.
Μία σοβαρή κρίση (είτε οικονομική είτε χρηματοοικονομική) συνοδεύεται συχνά από βαθιά ύφεση, αθετήσεις χρεών, και το λεγόμενο "sudden stop" ["απότομη παύση"]: μία αντιστροφή της ροής διεθνών

Ήδη η κρίση έχει μεγάλο κόστος στις περισσότερες χώρες της ΕΕ για τα δημόσια οικονομικά, τις επιχειρήσεις, την απασχόληση και τα νοικοκυριά. Σε όλα τα επίπεδα, λοιπόν, οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής καλούνται να βρουν τρόπους ενίσχυσης του δυναμισμού της οικονομίας με περιορισμένα δημοσιονομικά περιθώρια ελιγμών[74]. Κατά την Κομισιόν, για να επιτύχει μια διατηρήσιμη κοινωνική οικονομία της αγοράς, χρειάζεται μια «πιο έξυπνη και πιο πράσινη οικονομία», ο μετασχηματισμός, δε, της ΕΕ σε μια ευφυέστερη, πιο πράσινη και ανταγωνιστικότερη οικονομία θα δώσει ώθηση στη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης και θα αντιμετωπίσει τα υψηλά επίπεδα ανεργίας[75]. Αυτό απαιτεί στοχευμένες ρυθμίσεις, όπως οι περιβαλλοντικές φορολογικές μεταρρυθμίσεις[76] .

Έτσι, η επιβολή των περιβαλλοντικών φόρων επιλέγεται από ολοένα και περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη (σε μερικά ήδη από τη δεκαετία 1970[77]). Παράλληλα, δε, με την εξυπηρέτηση δημοσιονομικών σκοπών, η τάση αυτή είναι δηλωτική της κυρίαρχης θέσης που καταλαμβάνει πλέον η πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος στις στρατηγικές επιλογές που προβαίνουν τα κράτη[78]. Πλέον, οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι χαρακτηρίζονται ως ένα από τα αποτελεσματικά μέσα για την άσκηση περιβαλλοντικής πολιτικής[79].

κεφαλαίων.
(βλ. αναλυτ. την ανάρτηση στη διαδικτυακή του διεύθυνση του ΔΝΤ με τίτλο «Δανεισμός ΔΝΤ προς αντιμετώπιση κρίσεων», http://www.imf.org/external/lang/Greek/np/exr/facts/crislendg.htm)

[74] COM (2009) 647, όπ.π.

[75] όπ.π.

[76] όπ.π.

[77] Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 οι λεγόμενοι «πράσινοι» φόροι (Green Taxes) προβάλλονταν έντονα ως εργαλεία περιβαλλοντικής πολιτικής στους διεθνείς επιστημονικούς κύκλους. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η συζήτηση για την επιβολή ενός οικολογικού φόρου είχε οργανωθεί. Βέβαια παρά την αναμφισβήτητα μεγάλη δυναμική που θα προσέφεραν στον αγώνα για την προστασία του περιβάλλοντος, οι περιβαλλοντικοί φόροι αυτοί είχαν πολύ μικρή επιρροή στη γενικότερη περιβαλλοντική πολιτική μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1980. Τελικά, μέσα στην δεκαετία του 1980 και όταν πλέον είχε δημιουργηθεί η διεθνής ανάγκη για την προστασία της αλλαγής του κλίματος στον πλανήτη – η οποία πίεζε έντονα τις χώρες για μείωση των εκπομπών CO_2 – οι «πράσινοι» νόμοι και ιδιαίτερα οι νόμοι περί CO_2 απέκτησαν την δέουσα σημασία στον τομέα της περιβαλλοντικής πολιτικής.

[78] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.

[79] όπ.π.

4.1.7. ΕΕ και πράσινοι φόροι

Όπως είδαμε, η ενεργειακή πολιτική έχει προσλάβει εδώ και πολύ καιρό κοινοτικές διαστάσεις. Άλλωστε, τα κράτη μέλη αλληλεξαρτώνται τόσο στα θέματα της καταπολέμησης των κλιματικών μεταβολών, όσο και στα θέματα της δημιουργίας της εσωτερικής αγοράς[80]. Η Κοινότητα παρεμβαίνει ασκώντας στις αρμοδιότητες που έχει σε πολυάριθμους τομείς και ιδίως στα θέματα της εσωτερικής αγοράς, της εναρμόνισης, του περιβάλλοντος και της φορολογίας[81].

Εξάλλου, είναι γεγονός πως η πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί **ευκαιρία για την αναδιάταξη της φορολογίας προς την κατεύθυνση της αναζήτησης νέων πηγών δημοσίων εσόδων**, που αντισταθμίζουν τις απώλειες από την κατάργηση άλλων που κρίνονται πλέον ως στρεβλωτικοί[82].

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, λοιπόν, έχει εστιάσει πλέον ξεκάθαρα προς αυτή την κατεύθυνση. Συγκεκριμένα, η δεκαετία του 1990 ήταν η καθοριστική για την εισαγωγή των περιβαλλοντικών φόρων στην Ευρώπη[83]. Το 1993, ο τότε πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής J. Delors παρουσίασε τη **Λευκή Βίβλο** για την Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα και Απασχόληση, όπου η ιδέα της εισαγωγής τέτοιων φόρων έβρισκε ένθερμη υποστήριξη[84]. Το βασικό επιχείρημα ήταν ότι το όφελος που θα προέκυπτε ήταν διπλό **(double divident)**: ενίσχυση της απασχόλησης και προστασία του περιβάλλοντος[85]. Η παρουσίαση της Λευκής Βίβλου από τον J. Delors στάθηκε αφορμή να καθιερωθούν οι πράσινοι φόροι στην Ευρώπη.

---

[80] *Πράσινη Βίβλος για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού*, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://europa.eu/legislation_summaries/energy/external_dimension_enlargement/l27037_el.htm
[81] όπ.π.
[82] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.
[83] όπ.π.
[84] όπ.π.
[85] όπ.π.

Αλλά και στην τρέχουσα δεκαετία, το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την προώθηση των πράσινων φόρων στα κράτη-μέλη εκφράστηκε ποικιλότροπα. Έτσι, μία από τις βασικές αρχές της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για την Αειφόρο Ανάπτυξη (Gothenburg 2001) είναι οι τιμές πρέπει να αντικατοπτρίζουν τα πραγματικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά κόστη των προϊόντων και των υπηρεσιών[86]. Μάλιστα, στον τομέα της φορολογίας της ενέργειας, **το 2003 υιοθετήθηκε η οδηγία 2003/96/ΕΚ (Energy Tax Directive)**, η οποία καθορίζει τον τρόπο και το ύψος φορολόγησης των ενεργειακών προϊόντων και του ηλεκτρισμού[87]. Στην έβδομη αιτιολογική σκέψη του κειμένου της Οδηγίας αναφέρεται ότι: «Ως συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει επικυρώσει το Πρωτόκολλο του Κιότο[88]. Η φορολογία των ενεργειακών προϊόντων και, όπου χρειάζεται, της ηλεκτρικής ενέργειας αποτελεί ένα εκ των διαθέσιμων μέσων προς επίτευξη των στόχων του Πρωτοκόλλου του Κιότο».

Η οδηγία 2003/96/ΕΚ της 27ης Οκτωβρίου 2003 καθιερώνει σύστημα ελάχιστων συντελεστών για τα ενεργειακά προϊόντα, το οποίο παρατίθεται στον κάτωθι πίνακα[89]:

Πίνακας 5: *Ελάχιστοι συντελεστές ενεργειακών προϊόντων βάσει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ.*

Ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης			
Βενζίνη με μόλυβδο (ευρώ ανά 1 000 lt)	421	Πετρέλαιο κίνησης (ευρώ ανά 1 000 lt)	302
Αμόλυβδη βενζίνη (ευρώ ανά 1 000 lt)	359	ΥΦΑ (ευρώ ανά 1 000 kg)	125

[86] όπ.π.
[87] όπ.π.
[88] Το Πρωτόκολλο του Κιότο υπογράφτηκε το Δεκέμβριο 1997 στο πλαίσιο της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές (1992). Σύμφωνα με αυτό, τα συμμετέχοντα κράτη αναλαμβάνουν συγκεκριμένες δεσμεύσεις για τη μείωση των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Το Πρωτόκολλο επικυρώθηκε από 115 συμμετέχοντα κράτη. Η Ευρωπαϊκή Ένωση υπέγραψε το Πρωτόκολλο ως νομική οντότητα επιπρόσθετα των τότε 15 κρατών-μελών της και ανέλαβε τη δέσμευση να μειώσει τις εκπομπές της (στη χρονική περίοδο 2008-2012) κατά 8% έναντι του επιπέδου εκπομπών της δεκαετίας 1990.
[89] *A. Makipaa*, όπ.π.

Φυσικό αέριο (ευρώ ανά gigajoule)	2,6	Κηροζίνη (ευρώ ανά 1 000 lt)	302

Ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης για ορισμένους βιομηχανικούς και επαγγελματικούς σκοπούς			
Πετρέλαιο κίνησης (ευρώ ανά 1 000 lt)	21	Κηροζίνη (ευρώ ανά 1 000 lt)	21
ΥΦΑ (ευρώ ανά 1 000 kg)	41	Φυσικό αέριο (ευρώ ανά gigajoule)	0.3

Ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης			
Πετρέλαιο θέρμανσης (ευρώ ανά 1 000 lt)	21	Μαζούτ (ευρώ ανά 1 000 kg.)	15
Κηροζίνη (ευρώ ανά 1 000 lt)	0	ΥΦΑ (ευρώ ανά 1 000 kg)	0
Φυσικό αέριο (ευρώ ανά gigajoule)	0,15	Ηλεκτρική ενέργεια (ευρώ ανά MWh)	0,5
Άνθρακας και κοκ (ευρώ ανά gigajoule)	0,15		

Ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης (μη επιχειρηματική χρήση)			
Πετρέλαιο θέρμανσης (ευρώ ανά 1 000 lt)	21	Μαζούτ (ευρώ ανά 1 000 kg)	15
Κηροζίνη (ευρώ ανά 1 000 lt)	0	ΥΦΑ (ευρώ ανά 1 000 kg)	0
Φυσικό αέριο (ευρώ ανά gigajoule)	0,3	Ηλεκτρική ενέργεια (ευρώ ανά MWh)	1
Άνθρακας και κοκ (ευρώ ανά gigajoule)	0,3		

Η **οδηγία 2004/74/ΕΚ** τροποποιεί την οδηγία για την ενέργεια αναφορικά με τη δυνατότητα που παρέχεται στην Εσθονία, στη Λεττονία, στη Λιθουανία, στη Μάλτα, στην Ουγγαρία, στην Πολωνία, στη Σλοβακία, στη Σλοβενία και την Τσεχική Δημοκρατία να εφαρμόσουν

προσωρινές απαλλαγές ή μειώσεις στο επίπεδο της φορολογίας. Επιπλέον, η οδηγία 2004/75/ΕΚ τροποποιεί την οδηγία για την ενέργεια αναφορικά με τη δυνατότητα που παρέχεται στην Κύπρο να εφαρμόζει προσωρινές απαλλαγές ή μειώσεις στα επίπεδα της φορολογίας.

Η οδηγία 2003/96/ΕΚ του Συμβουλίου προβλέπει υποχρεωτική απαλλαγή από τον εναρμονισμένο ειδικό φόρο κατανάλωσης για τα ενεργειακά προϊόντα που διατίθενται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα για τις αεροπορικές μεταφορές εκτός των ιδιωτικών πτήσεων αναψυχής. Ωστόσο, για πρώτη φορά εισήγαγε διατάξεις που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να φορολογούν τα αεροπορικά καύσιμα και, μέσω διμερών συμφωνιών, τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται στις ενδοκοινοτικές πτήσεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν επίπεδο φορολόγησης κάτω του κατώτερου επιπέδου που θεσπίζεται στην εν λόγω οδηγία.

Τέλος, σημαντική χρονιά ήταν το 2007 όταν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε την **Πράσινη Βίβλο** για τη χρήση των οικονομικών μέσων για το περιβάλλον και τις συναφείς πολιτικές[90]. Σκοπός της πρωτοβουλίας αυτής είναι η εναρμόνιση της φορολογίας της ενέργειας με την κοινοτική πολιτική για την κλιματική αλλαγή και εξοικονόμηση της ενέργειας, καθώς και με την πολιτική για την εμπορία αδειών εκπομπών ρύπων[91]. Επίσης, στις 2 Απριλίου 2008, η Επιτροπή υιοθέτησε κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος[92]. Σκοπός αυτών των οδηγιών είναι η προστασία παράλληλα με την αποφυγή νόθευσης των κανόνων του ανταγωνισμού[93].

---

[90] Θ. Λαζαρέτου, όπ.π.
[91] όπ.π.
[92] όπ.π.
[93] όπ.π.

4.1.7.1. Περιβαλλοντική φορολόγηση στην Ελλάδα

Στο πλαίσιο της Ελληνικής πολιτικής για την ενέργεια και την κλιματική αλλαγή, η «πράσινη φορολογία» έχει, πάντως, ένα περιθωριακό ρόλο, καθώς δεν έχουν γίνει συστηματικές προσπάθειες να εισαχθεί μια «οικολογική» φορολογική μεταρρύθμιση, ώστε να φορολογηθούν οι δραστηριότητες που προσβάλλουν περιβαλλοντικά αγαθά. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένοι φόροι που μπορούν να συμπεριληφθούν στην κατηγορία των περιβαλλοντικών φόρων, με κυριότερο το φόρο στα καύσιμα, ενώ ακολουθούν τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων και γενικότερα οι φόροι που τα βαρύνουν, καθώς και το τέλος για τις ΑΠΕ που εισπράττεται μέσω των λογαριασμών της ΔΕΗ, ενώ οι φόροι που βαρύνουν τους πολίτες για χρήση νερού (φόροι στους φυσικούς πόρους) και την διαχείριση των αποβλήτων εξαρτώνται από την πολιτική των κατά τόπους δήμων[94].

Όσον αφορά την φορολογία καυσίμων, που, όπως προαναφέρθηκε, αποτελεί την κυριότερη πηγή εσόδων από την περιβαλλοντική φορολόγηση, είναι χαρακτηριστικό ότι μέσα στο 2010 και εν όψει της αναζήτησης τρόπων αύξησης των δημοσίων εσόδων, πραγματοποιήθηκαν τρεις αυξήσεις[95]. Ειδικότερα, η πρώτη υλοποιήθηκε με την ψήφιση του Ν. 3828/2010 (με ισχύ από 9.2.2010), όπου ο Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης στη βενζίνη και στο πετρέλαιο κίνησης αυξήθηκαν κατά 29,3% και 16,6%. Η δεύτερη αύξηση (Ν. 3833/2010, με ισχύ από 4.3.2010) αντιστοιχεί σε 15,1% περίπου για τη βενζίνη και 8,5% περίπου για το πετρέλαιο κίνησης, ενώ οι αντίστοιχες αυξήσεις βάσει του Ν. 3845/2010 (με ισχύ από 3.5.2010) ήταν 9,8% και 7,9%.

---

[94] *Α. Αργυρίου*, όπ.π.
[95] *Τράπεζα της Ελλάδος*, όπ.π., σελ. 205.

Βέβαια, η φορολόγηση των καυσίμων αφορά κατά κύριο λόγο τον τομέα των μεταφορών. Οι εκπομπές ρύπων από τα μεταφορικά μέσα είναι, όμως ένας μόνο παράγοντας της εγχώριας ρύπανσης, όχι όμως ο κύριος. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι συνολικές εκπομπές CO2 στη χώρα μας για το 2007 ήταν 107.860.000 τόνοι[96]. Σύμφωνα με την θεωρία, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στη χώρα μας προέρχονται από: την παραγωγή ενέργειας, την βιομηχανική παραγωγή, την γεωργία και την κτηνοτροφία, τα απόβλητα και τις μεταφορές[97]. Η συμμετοχή, δε, κάθε οικονομικού τομέα στις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα , σύμφωνα με τα στοιχεία του 2004, φαίνεται στον παρακάτω πίνακα[98]:

Πίνακας 6: *Συμμετοχή οικονομικών τομέων στις εκπομπές CO2 στην Ελλάδα κατά το έτος 2004*

ΤΟΜΕΑΣ	**%**
ΕΝΕΡΓΕΙΑ	78,6
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	10,4
ΓΕΩΡΓΙΑ	8,7
ΑΠΟΒΛΗΤΑ	2,4

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό ότι στην Ελλάδα ο τομέας ενέργειας είναι ο μεγαλύτερος και κύριος υπεύθυνος για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, και αυτό γιατί χρησιμοποιεί σε πάρα πολύ μεγάλο ποσοστό ορυκτά καύσιμα (λιγνίτη, πετρέλαιο, και φυσικό αέριο)[99]. Αναλυτικά, οι εκπομπές του CO2 από τον τομέα της ενέργειας οφείλονται κατά κύριο λόγο στην ηλεκτροπαραγωγή-κατά 56%- και τις μεταφορές –κατά 21%- ενώ σημαντική συμμετοχή έχουν και οι

[96] *Α. Αργυρίου*, «Πράσινος φόρος στον προϋπολογισμό του 2011», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://perivallon-syriza.gr/?page_id=399
[97] όπ.π.
[98] όπ.π.
[99] όπ.π.

κατασκευές με περίπου 10%. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στους τομείς της βιομηχανίας και της γεωργίας οφείλονται τόσο στην ίδια την παραγωγική διαδικασία όσο και στις καύσεις για την παραγωγή ενέργειας που χρειάζεται στην παραγωγική διαδικασίες[100]. Οι εκπομπές στον τομέα των αποβλήτων δημιουργούνται από την διαδικασία αποδόμησης και σήψης οργανικών υλών[101].

Λόγω της έλλειψης οργανωμένου συστήματος πράσινων φόρων, και γενικότερα, περιβαλλοντικής πολιτικής, στη χώρα μας, υπάρχουν σοβαρές παραινέσεις, από διεθνείς οργανισμούς όπως ο ΟΟΣΑ[102], για την επιβολή περιβαλλοντικών φόρων. Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και στο μνημόνιο συνεργασίας[103] της Ελλάδας με την Τρόικα (Κομισιόν, ΕΚΤ, ΔΝΤ) στην οικονομική και χρηματοπιστωτική πολιτική, προβλέπεται η επιβολή πράσινων φόρων, ήδη από τον προϋπολογισμό του 2011[104]. Συγκεκριμένα υπάρχει η παρακάτω διατύπωση: **«Σταδιακή εισαγωγή «πράσινου φόρου» στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, με απόδοση 300 εκατ. ευρώ στο 2011»**[105].

Όμως στο μνημόνιο δεν αναφέρονται λεπτομέρειες και διευκρινήσεις για το ύψος του φόρου, ποιούς τομείς θα αφορά και ποιές επιπτώσεις θα υπάρξουν, επομένως πρέπει να σημειωθούν τα παρακάτω:[106]

- Ο προϋπολογισμός του 2011, που κατατίθεται μέσα στο 2010, σύμφωνα με το μνημόνιο, πρέπει να περιλαμβάνει την εφαρμογή του νέου αυτού φόρου.

---

[100] όπ.π.
[101] όπ.π.
[102] όπ.π.
[103] Υπεγράφη στις 3/5/2010 και κυρώθηκε με τον Ν. 3845/2010.
[104] *Α. Αργυρίου*, Πράσινος φόρος στον προϋπολογισμό του 2011, όπ.π.
[105] όπ.π.
[106] όπ.π.

- Η μέση επιβάρυνση ανά τόνο εκπομπής CO2, είναι 3 ΕΥΡΩ, και απομένει να υπολογιστεί η εξειδίκευση της επιβάρυνσης στον κάθε οικονομικό τομέα.

Εξάλλου, λόγω της έλλειψης, τόσο οργανωμένης περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ελλάδα, όσο και συστήματος πράσινων φόρων, η Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού έχει παρουσιάσει ολοκληρωμένη πρόταση για μια περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση, σύμφωνα με την οποία, το κόστος της κοινωνικής ασφάλισης μειώνεται από το 44% στο 24% και τα έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους αυξάνονται από το 7% που είναι σήμερα (προερχόμενα, όπως προαναφέρθηκε, κυρίως από τη φορολογία των καυσίμων) στο 18% των συνολικών εσόδων[107]. Η πρόταση της Ελληνικής Εταιρείας προβλέπει την επιβολή φόρων στην ενέργεια (προϊόντα πετρελαίου και ηλεκτρισμός), στις μεταφορές (τέλη κυκλοφορίας, τέλη ταξινόμησης, τέλη διοδίων), στη ρύπανση (πλαστική σακούλα, λιγνίτης, φυτοφάρμακα, λιπάσματα) και στους φυσικούς πόρους (νερό, λατομεία, δόμηση)[108].

4.1.7.2. Περιβαλλοντική φορολόγηση στα έτερα κράτη μέλη της ΕΕ

Τη χρονική περίοδο που ο J. Delors παρουσίασε τη Λευκή Βίβλο για την Ανάπτυξη, Ανταγωνιστικότητα και Απασχόληση, αρκετά κράτη (Δανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ολλανδία, Γερμανία), υιοθέτησαν φορολογικά μέτρα που είτε επιδιώκουν τη μείωση ή κατάργηση επιδοτήσεων κάθε μορφής που εξυπηρετούν μη φιλικές προς το περιβάλλον καταναλωτικές συμπεριφορές είτε αναδιαρθρώνουν τους υπάρχοντες φόρους με φιλοπεριβαλλοντικά κριτήρια ή εισάγουν εξ' αρχής νέους φόρους[109]. Αυτοί οι νέοι φόροι επιβάλλονται κυρίως στη

[107] Θ. Λαζαρέτου, όπ.π.
[108] όπ.π.
[109] όπ.π.

ρύπανση, ιδίως στις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα, στη διάθεση των απορριμμάτων και σε αγαθά[110].

Η τάση αυτή ακολουθήθηκε και από τα κράτη της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης το 2004[111]. Έτσι, η Σλοβενία έχει επιβάλλει φόρο στις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα ήδη από το 1997, ενώ στην Εσθονία, τα έσοδα από την αύξηση των ειδικών φόρων κατανάλωσης χρησιμοποιήθηκαν για να αντισταθμιστούν οι απώλειες από τη μείωση της φορολογίας εισοδήματος[112]. Η Τσεχία προχώρησε πρόσφατα σε περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση (2008), αυξάνοντας σταδιακά (στα έτη 2008 - 2012) τους συντελεστές φορολόγησης των ενεργειακών προϊόντων με σκοπό τη χρηματοδότηση των πολιτικών για την ενίσχυση της απασχόλησης[113].

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι η Δανία, η χώρα με το υψηλότερο ποσοστό περιβαλλοντικών φόρων στην Ευρώπη, έχει μεγάλη, ευημερούσα και εξαγωγική περιβαλλοντική βιομηχανία και ταυτόχρονα έχει σχεδόν εξαλείψει την ανεργία, ενώ η Μεγάλη Βρετανία τον Νοέμβριο του 2007 συγκρότησε Επιτροπή για να εισηγηθεί πως οι περιβαλλοντικοί φόροι θα αυξηθούν από το 7% των φορολογικών εσόδων που είναι σήμερα στο 20% στο άμεσο μέλλον[114].

Παρ' όλο αυτό το ενδιαφέρον ωστόσο, τα έσοδα από τους περιβαλλοντικούς φόρους στα κράτη-μέλη της ΕΕ δεν αυξήθηκαν, αντιθέτως παρουσίασαν συνεχή πτωτική πορεία τα τελευταία χρόνια[115] : ειδικότερα, οι περιβαλλοντικοί φόροι για την ΕΕ-27 το 2008 ήταν κατά μέσο όρο 2,4% ως ποσοστό του ΑΕΠ και 6,1% ως ποσοστό των συνολικών φόρων, ενώ τα αντίστοιχα ποσο- στά για το 2000 ήταν 2,7%

---

[110] όπ.π.
[111] όπ.π.
[112] όπ.π.
[113] όπ.π.
[114] *Ι. Παλαιοκρασσάς*, «Το πρόβλημα είναι συνολικά το περιβάλλον και οι αγορές», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.energia.gr/article.asp?art_id=17979
[115] *Τράπεζα της Ελλάδος*, όπ.π., σελ. 201-204.

και 6,8% (βλ. Πίνακα 7[116]). Εξετάζοντας τους πράσινους φόρους ως ποσοστό του ΑΕΠ των χωρών-μελών της ΕΕ-27 το 2008, παρατηρούμε ότι για τις περισσότερες χώρες η ποσοστιαία συμμετοχή κυμαίνεται μεταξύ 2%-3%. Μόλις σε τέσσερις χώρες τα επίπεδα κυμαίνονται κάτω του 2%, ενώ σε άλλες τέσσερις είναι ίσα ή υψηλότερα του 3,5%. Ειδικότερα, το 2008 η Δανία αντιπροσωπεύει το υψηλότερο ποσοστό (5,7%), ακολουθούμενη από την Ολλανδία (3,9%), ενώ τα χαμηλότερα ποσοστά σημειώνονται στην Ισπανία (1,6%), τη Λιθουανία (1,7%), τη Ρουμανία (1,8%) και τη Λεττονία (1,9%). Ωστόσο, όσον αφορά τη συμμετοχή των πράσινων φόρων στη συνολική φορολογία σε καθεμία από τις χώρες-μέλη, παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις, καθώς σε μερικές χώρες οι συγκεκριμένοι φόροι αυξήθηκαν (Βουλγαρία, Δανία, Εσθονία, Πολωνία), ενώ σε άλλες παρέμειναν σταθεροί ή μειώθηκαν (Γαλλία, Ελλάδα, Μάλτα, Ρουμανία, Σλοβενία). Το 2008 σε σύγκριση με το 2000, η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στη Βουλγαρία, όπου το ποσοστό συμμετοχής των περιβαλλοντικών φόρων στους συνολικούς φόρους αυξήθηκε κατά τρεις εκατοστιαίες μονάδες φθάνοντας το 10,6%, ποσοστό αρκετά υψηλότερο από το μέσο ευρωπαϊκό όρο. Αντίστοιχα, η μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στη Ρουμανία (5 εκατοστιαίες μονάδες σε 6,3%). Όσον αφορά τη συμμετοχή της πράσινης φορολογίας στη συνολική φορολογία, τις πρώτες θέσεις το 2008 κατέχουν η Δανία (12%), η Βουλγαρία (11%) και η Μάλτα (10%), ενώ στις τελευταίες θέσεις βρίσκονται το Βέλγιο και η Γαλλία (4% και 5% αντίστοιχα).

Όσον αφορά, δε, τους περιβαλλοντικούς φόρους ανά κατηγορία, οι φόροι ενέργειας αποτελούν τη σημαντικότερη κατηγορία (1,7% ως ποσοστό του ΑΕΠ και 4,4% ως ποσοστό των συνολικών φόρων το 2008 για την ΕΕ-27, έναντι 2,1% και 5,1% αντίστοιχα το 2000), με σημαντικότερη υποκατηγορία τους φόρους καυσίμων. Δεύτερη

[116] όπ.π.

σημαντικότερη κατηγορία, με αρκετά μικρότερη συμμετοχή, είναι οι φόροι μεταφορών (0,6% ως ποσοστό του ΑΕΠ και 1,4% ως ποσοστό των συνολικών φόρων το 2008 για την ΕΕ-27), ενώ στην τελευταία θέση βρίσκονται οι φόροι ρύπανσης/πόρων (με αντίστοιχα ποσοστά 0,1% και 0,3%). Σημειώνεται ότι η συμμετοχή των δύο τελευταίων κατηγοριών παρέμεινε σταθερή κατά την εξεταζόμενη περίοδο (βλ. Πίνακα 8[117]). Η υπεροχή των φόρων ενέργειας έναντι των υπόλοιπων κατηγοριών παρατηρείται στις περισσότερες χώρες-μέλη της ΕΕ-27 το 2008. Ωστόσο, σε μερικές χώρες η συμβολή των φόρων μεταφορών είναι εξίσου σημαντική. Για παράδειγμα, στην Ιρλανδία, την Κύπρο και τη Μάλτα οι συγκεκριμένοι φόροι αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 50% των συνολικών περιβαλλοντικών φόρων. Επίσης σημειώνεται ότι σε ελάχιστες χώρες (Δανία, Ολλανδία, Εσθονία) εισπράττονται σημαντικά φορολογικά έσοδα από τους φόρους ρύπανσης/πόρων (βλ. Πίνακα 9[118]).

Πίνακας 7: *Περιβαλλοντικοί φόροι στις χώρες-μέλη της ΕΕ-27*

[117] όπ.π.
[118] όπ.π.

Περιβαλλοντικοί φόροι στις χώρες-μέλη της ΕΕ-27

	Περιβαλλοντικοί φόροι ως ποσοστό % του ΑΕΠ						Περιβαλλοντικοί φόροι ως ποσοστό % των συνολικών φόρων					
	1995	2000	2005	2006	2007	2008	1995	2000	2005	2006	2007	2008
Αυστρία	2,1	2,4	2,6	2,5	2,4	2,4	5,2	5,6	6,2	6,0	5,8	5,6
Βέλγιο	2,2	2,3	2,3	2,2	2,1	2,0	5,1	5,0	5,2	4,9	4,8	4,4
Βουλγαρία	μ.δ.	2,5	3,1	3,1	3,4	3,5	μ.δ.	7,5	9,0	9,3	10,0	10,6
Γαλλία	2,8	2,5	2,3	2,3	2,2	2,1	6,5	5,6	5,3	5,2	5,0	4,9
Γερμανία	2,3	2,4	2,5	2,4	2,2	2,2	5,8	5,7	6,3	6,1	5,7	5,7
Δανία	4,5	5,3	6,0	6,2	5,9	5,7	9,3	10,7	11,8	12,4	12,0	11,9
Ελλάδα	3,1	2,3	2,1	2,0	2,0	2,0	10,7	6,8	6,6	6,3	6,3	6,0
Εσθονία	1,0	1,7	2,3	2,2	2,3	2,4	2,7	5,5	7,4	7,1	7,0	7,3
Ηνωμένο Βασίλειο	2,9	3,0	2,5	2,4	2,5	2,4	8,3	8,1	6,9	6,5	6,7	6,5
Ιρλανδία	3,1	2,9	2,5	2,5	2,5	2,4	9,2	9,1	8,2	7,7	7,8	8,3
Ισπανία	2,2	2,2	1,9	1,9	1,8	1,6	6,7	6,5	5,4	5,1	4,9	4,9
Ιταλία	3,5	3,1	2,7	2,7	2,6	2,4	8,8	7,4	6,7	6,4	6,0	5,7
Κύπρος	2,9	2,7	3,5	3,3	3,4	3,1	10,7	8,9	9,9	9,0	8,2	8,0
Λετονία	1,2	2,4	2,7	2,4	2,1	1,9	3,7	8,1	9,2	7,9	6,8	6,7
Λιθουανία	1,9	2,4	2,3	1,8	1,8	1,7	8,0	8,1	8,1	6,1	6,0	5,5
Λουξεμβούργο	3,0	2,8	2,9	2,6	2,5	2,5	8,0	7,1	7,8	7,3	7,1	7,0
Μάλτα	3,2	3,7	3,3	3,4	3,8	3,5	11,9	13,1	9,8	10,0	10,9	10,2
Ολλανδία	3,6	3,9	3,9	4,0	3,8	3,9	9,1	9,8	10,5	10,3	9,8	9,9
Ουγγαρία	2,9	3,0	2,7	2,8	2,8	2,7	7,2	7,6	7,3	7,6	7,0	6,7
Πολωνία	1,8	2,1	2,7	2,8	2,7	2,6	5,0	6,4	8,1	8,2	7,7	7,5
Πορτογαλία	3,5	2,7	3,1	3,0	2,9	2,6	10,9	8,0	8,7	8,3	8,0	7,2
Ρουμανία	1,9	3,4	2,0	1,9	2,1	1,8	6,4	11,4	7,2	6,8	7,1	6,3
Σλοβακία	2,3	2,2	2,4	2,3	2,1	2,0	5,8	6,5	7,6	7,8	7,2	6,8
Σλοβενία	4,2	2,9	3,2	3,0	3,0	3,0	10,8	7,9	8,3	7,9	8,0	8,1
Σουηδία	2,8	2,8	2,9	2,8	2,7	2,7	5,8	5,4	5,8	5,6	5,5	5,8
Τσεχία	2,9	2,6	2,7	2,6	2,5	2,5	8,0	7,6	7,3	7,0	6,7	6,8
Φινλανδία	2,9	3,1	3,1	3,0	2,7	2,7	6,4	6,6	7,0	6,9	6,4	6,3
ΕΕ-27[1]	μ.δ	2,7	2,6	2,5	2,5	2,4	μ.δ.	6,8	6,6	6,4	6,2	6,1

Πηγή: European Commission, *Taxation trends in the European Union*, 2010.
1 Σταθμισμένα μέσα όροι.
μ.δ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία.

Πίνακας 8 : *Περιβαλλοντικοί φόροι ανά κατηγορία σε ΕΕ-27 και Ελλάδα*

Περιβαλλοντικοί φόροι ανά κατηγορία σε ΕΕ-27[1] και Ελλάδα

	Περιβαλλοντικοί φόροι ως ποσοστό % του ΑΕΠ					Περιβαλλοντικοί φόροι ως ποσοστό % των συνολικών φόρων				
	2000	2005	2006	2007	2008	2000	2005	2006	2007	2008
ΕΕ-27										
Φόροι ενέργειας	2,1	1,9	1,9	1,8	1,7	5,1	4,9	4,7	4,5	4,4
– Φόροι καυσίμων για μεταφορές	μ.δ.	1,5	1,5	1,4	1,4	μ.δ.	3,9	3,7	3,6	3,6
Φόροι μεταφορών (χωρίς φόρους καυσίμων)	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	1,4	1,5	1,4	1,5	1,4
Φόροι ρύπανσης/πόρων	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Ελλάδα										
Φόροι ενέργειας	1,6	1,2	1,2	1,2	1,2	4,6	3,9	3,7	3,7	3,6
– Φόροι καυσίμων για μεταφορές	μ.δ.	1,1	1,1	1,1	1,1	μ.δ.	3,5	3,4	3,5	3,3
Φόροι μεταφορών (χωρίς φόρους καυσίμων)	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	2,2	2,7	2,6	2,6	2,4
Φόροι ρύπανσης/πόρων	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Πηγή: European Commission, *Taxation trends in the European Union*, 2010.
1 Σταθμισμένα μέσα όρια.
μ.δ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία.

Πίνακας 9 : *Περιβαλλοντικοί φόροι ανά κατηγορία στις χώρες-μέλη της ΕΕ-27 το 2008*

Περιβαλλοντικοί φόροι ανά κατηγορία στις χώρες-μέλη της ΕΕ-27 το 2008

	Ως ποσοστό % των περιβαλλοντικών φόρων			Ως ποσοστό % των συνολικών φόρων		
	Φόροι ενέργειας	Φόροι μεταφορών (χωρίς φόρους καυσίμων)	Φόροι ρύπανσης/ πόρων	Φόροι ενέργειας	Φόροι μεταφορών (χωρίς φόρους καυσίμων)	Φόροι ρύπανσης/ πόρων
Αυστρία	67,7	31,2	1,1	3,8	1,8	0,1
Βέλγιο	63,4	29,1	7,5	2,8	1,3	0,3
Βουλγαρία	86,7	9,4	3,9	9,2	1,0	0,4
Γαλλία	67,9	27,4	4,7	3,3	1,3	0,2
Γερμανία	82,4	15,9	1,7	4,7	0,9	0,1
Δανία	36,9	32,4	30,7	4,4	3,8	3,6
Ελλάδα	60,2	39,8	0,0	3,6	2,4	0,0
Εσθονία	83,7	1,8	14,5	6,1	0,1	1,1
Ηνωμένο Βασίλειο	74,1	22,2	3,7	4,8	1,4	0,2
Ιρλανδία	52,4	47,4	0,2	4,3	3,9	0,0
Ισπανία	80,0	19,1	1,0	3,9	0,9	0,0
Ιταλία	78,3	20,4	1,3	4,4	1,2	0,1
Κύπρος	50,1	49,9	0,0	4,0	4,0	0,0
Λεττονία	85,1	11,8	3,1	5,7	0,8	0,2
Λιθουανία	93,3	2,8	3,9	5,1	0,2	0,2
Λουξεμβούργο	93,2	6,8	0,0	6,6	0,5	0,0
Μάλτα	42,8	48,3	9,0	4,4	4,9	0,9
Ολλανδία	49,7	33,6	16,8	4,9	3,3	1,7
Ουγγαρία	72,6	21,5	5,9	4,9	1,4	0,4
Πολωνία	87,1	9,7	3,2	6,6	0,7	0,2
Πορτογαλία	72,8	27,2	0,0	5,2	2,0	0,0
Ρουμανία	79,2	20,3	0,6	5,0	1,3	0,0
Σλοβακία	89,9	7,9	2,3	6,1	0,5	0,2
Σλοβενία	78,7	15,8	5,5	6,4	1,3	0,4
Σουηδία	80,4	18,7	0,9	4,7	1,1	0,1
Τσεχία	92,7	6,4	0,9	6,3	0,4	0,1
Φινλανδία	64,8	33,2	2,0	4,1	2,1	0,1
ΕΕ-27	72,1	23,0	4,9	4,4	1,4	0,3

Πηγή: European Commission, *Taxation trends in the European Union*, 2010.

Εξάλλου, αξίζει να σημειωθεί ότι εκτός από τους περιβαλλοντικούς φόρους, χώρες όπως η Ολλανδία, Ισπανία, Ουγγαρία, Δανία, Ισπανία, Αυστρία προβαίνουν σε άμεσες επιδοτήσεις[119], που στοχεύουν στη χορήγηση κινήτρων για τη μετατόπιση της οικονομικής δραστηριότητας από επιβλαβείς για το περιβάλλον δραστηριότητες σε λιγότερο επιβλαβείς[120]. Οι επιδοτήσεις αυτές άλλοτε καταβάλλονται απευθείας στους καταναλωτές και άλλοτε μέσω του φορολογικού συστήματος, με τη μορφή φοροαπαλλαγών ή μειώσεων φόρου (π.χ. αποσύρσεις αγαθών, εκπτώσεις για την αγορά μη ενεργειοβόρων συσκευών ή την εγκατάσταση μηχανολογικών εξοπλισμών για κατανάλωση λιγότερης ενέργειας)[121].

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με το άρθρο 7 του **Ν.2364/95** που ίσχυε μέχρι πρόσφατα, έως 75% του συνολικού κόστους για την αγορά και την εγκατάσταση των οικιακών συσκευών και συστημάτων ΑΠΕ (καθώς επίσης και συσκευών φυσικού αερίου) μπορούσε να αφαιρεθεί από το φορολογητέο εισόδημα των φυσικών προσώπων[122]. Υπολογίστηκε ότι η φοροαπαλλαγή του νόμου 2364/95 μπορούσε να μειώσει το κόστος των οικιακών συστημάτων ΑΠΕ (π.χ. τους ηλιακούς θερμοσίφωνες) έως 30%[123]. Το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας κατήργησε αυτήν την φοροαπαλλαγή από το δημοσιονομικό έτος του 2003, επαναφέροντας όμως ένα νέο κίνητρο με την παρακάτω τροποποίηση[124]. Σύμφωνα, λοιπόν, με το άρθρο 2 του αναπτυξιακού **Ν.3296/2004**, στις εκπτώσεις

---

[119] Οι επιδοτήσεις για την ενίσχυση φιλικών προς το περιβάλλον διαδικασιών, προϊόντων ή διαφόρων μορφών ενέργειας είναι ένα οικονομικό εργαλείο που έχει ως πλεονέκτημα ότι εξασφαλίζει υψηλό βαθμό αποδοχής από τις ομάδες αποδεκτών και συμβάλλει στην προώθηση των περιβαλλοντικών καινοτομιών. Ως μειονεκτήματα του εργαλείου αυτού θα μπορούσαν να αναφερθούν αφενός η ενίσχυση των δραστηριοτήτων των ομάδων πίεσης με στόχο την απόκτηση νέων ή τη διατήρηση των υφιστάμενων δραστηριοτήτων και αφετέρου η μικρή σχετικά συμβατότητά του με τους μηχανισμούς της αγοράς και, συνακόλουθα, οι στρεβλώσεις που αυτές μπορούν να προκαλέσουν στον ελεύθερο ανταγωνισμό. (Σχετ. βλ. αναλυτ. *Β. Καραγεώργου*, στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση όπ.π.)

[120] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.

[121] όπ.π.

[122] Στοιχεία από το *Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας*- Center For Renewable Energy Sources (CRES). Το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας είναι ο εθνικός φορέας για την προώθηση των Ανανεώσιμων Πηγών, της Ορθολογικής Χρήσης και της Εξοικονόμησης Ενέργειας. Τα στοιχεία από τη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.cres.gr/energy-saving/technologies_finance.htm

[123] *CRES*, όπ.π.

[124] όπ.π.

δαπανών από το εισόδημα φορολογούμενου συμπεριλαμβάνεται ποσοστό είκοσι τοις εκατό (20%) της δαπάνης είτε για την αλλαγή εγκατάστασης χρήσης καυσίμου από πετρέλαιο σε φυσικό αέριο είτε για νέα εγκατάσταση φυσικού αερίου, ηλιοθερμικών και φωτοβολταϊκών συστημάτων. Το ποσό που αφαιρείται δεν μπορεί να υπερβαίνει τα πεντακόσια (500) ευρώ[125].

Οι παραπάνω πρωτοβουλίες σηματοδοτούν το ενδιαφέρον, που έχουν τα κράτη μέλη, να αναπτύξουν τις οικονομικές και δημοσιονομικές πολιτικές τους προς μια αλληλοσυμπληρωματική κατεύθυνση, ελαχιστοποιώντας τις στρεβλώσεις του δημοσιονομικού συστήματος στο χαμηλότερο κόστος και αυξάνοντας την αποτελεσματικότητα των περιβαλλοντικών πολιτικών. Η εισαγωγή τέτοιων φόρων οδηγεί στη μείωση των εξωτερικών επιπτώσεων και στην ανάληψη ευθύνης για την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής ζημίας από τον ρυπαντή.

Σε μια συνολική αποτίμηση, τα τρία τέταρτα των ολικά εισπραττομένων ποσών από τους περιβαλλοντικούς φόρους στην Ευρωπαϊκή Ένωση προέρχονται από τους φόρους στην ενέργεια[126]. Σύμφωνα με τα δεδομένα της Eurostat, και όπως αναπτύχθηκε αναλυτικά παραπάνω, ο κύριος όγκος αυτών των εσόδων προέρχεται από την φορολόγηση των καυσίμων και πολύ λιγότερο από άλλες πηγές ενέργειας, όπως ο ηλεκτρισμός[127]. Σημαντικά είναι τα έσοδα από τους φόρους στις μεταφορές, ενώ τα έσοδα από τους φόρους στη ρύπανση και τους φυσικούς πόρους είναι λίγα, το 4% των συνολικών εσόδων[128]. Χώρες όπου τα έσοδα από τους πράσινους φόρους παρουσιάζουν αξιοσημείωτες τάσεις είναι η Δανία, η Σουηδία, η Ιταλία,

[125] όπ.π.
[126] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.
[127] όπ.π.
[128] όπ.π.

το Ηνωμένο Βασίλειο, η Εσθονία, η Λεττονία, η Ολλανδία, η Αυστρία, η Πολωνία και η Σλοβακία[129].

4.1.8. Προβλήματα Εφαρμογής Περιβαλλοντικών Φόρων

Η επιβολή των περιβαλλοντικών ή πράσινων φόρων έχει να αντιμετωπίσει αρκετά εμπόδια που αφορούν, ιδιαίτερα από εθνική σκοπιά, τη συνταγματικότητα της επιβολής τους και τις αναδιανεμητικές της συνέπειες, με τη μείωση του εισοδήματος ιδιαίτερα των οικονομικά αδύναμων κοινωνικών ομάδων που προκαλεί, καθώς και, με ιδιαίτερη σημασία από ενωσιακή σκοπιά, το θέμα της μείωσης της ανταγωνιστικότητας των βιομηχανιών και των εθνικών οικονομιών, η οποία υπό το πρίσμα της επιβολής των φόρων δημιουργεί ορισμένες παρενέργειες στην αγορά, καθώς ενδέχεται να θίγονται η αρχή της φορολογικής ουδετερότητας, η αρχή της μη διάκρισης και η αρχή της αναλογικότητας.

4.1.8.1. Η Συνταγματικότητα των Περιβαλλοντικών Φόρων

Η αρχή της φορολογικής ισότητας[130] επιβάλλει την όμοια φορολογική επιβάρυνση ατόμων που βρίσκονται στην ίδια (οικονομική κυρίως) κατάσταση, και την ανόμοια μεταχείριση ατόμων που τελούν υπό διαφορετικές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες[131]. Το κύριο πρόβλημα με τους περιβαλλοντικούς φόρους είναι ότι η φορολόγηση δεν γίνεται με βάση τη φοροδοτική ικανότητα των φορολογουμένων πολιτών, αλλά αυτοί επιβαρύνουν όλους, με βάση την κατανάλωση των φυσικών πόρων και της ενέργειας. Συνεπώς, η περιβαλλοντική φορολογία γίνεται ιδιαίτερα «βαριά» για τα χαμηλόμισθα νοικοκυριά τα οποία αναγκάζονται να πληρώνουν ένα δυσανάλογο ποσό σε σχέση με το εισόδημά τους και σε σύγκριση με τα πλουσιότερα. Οι πράσινοι

---

[129] όπ.π.
[130] Άρθρο 4 § 1 Σ. σσ με Άρθρο 4 § 5 Σ.
[131] Έτσι *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ. 137.

φόροι αποτελούν, κατά συνέπεια, μια απόκλιση από την φορολόγηση με βάση την αρχή της φοροδοτικής ικανότητας. Για να μην οδηγηθούν τα οικονομικά ασθενέστερα στρώματα των πολιτών στη μη κατανάλωση φυσικών πόρων είναι απαραίτητο κατά τον σχεδιασμό τους, να λαμβάνονται υπόψη οι κοινωνικές παράμετροι. Γι' αυτό το λόγο οι κυβερνήσεις σχεδιάζουν φόρους με πολλές ελαφρύνσεις και αποζημιώσεις. Αυτό επιβάλλεται, άλλωστε, και από την αρχή της ισότητας.

Οι ελαφρύνσεις αποσκοπούν στο να μειωθεί η δυναμικότητα των προγραμμάτων περιβαλλοντικής φορολογίας για κάποιες κοινωνικές ομάδες, έτσι ώστε μην επακολουθήσουν τα αρνητικά επακόλουθα από την άνιση κατανομή του εισοδήματος. Παραδείγματος χάριν, ένα μέτρο ελάφρυνσης θα ήταν η ύπαρξη ενός ορίου ηλεκτρικής κατανάλωσης κάτω από το οποίο δεν υπάρχει επιβολή φόρου. Έτσι, θα προστατεύονταν τα φτωχότερα νοικοκυριά – τα οποία συνήθως έχουν μικρότερες καταναλώσεις από τα πλουσιότερα – από την υπέρμετρη φορολογία.

Αντίθετα οι αποζημιώσεις δεν μειώνουν τόσο την δυναμικότητα των προγραμμάτων περιβαλλοντικής φορολογίας, αφού δεν αφορούν διαφορετική πολιτική στον τρόπο φορολογίας αλλά επικεντρώνουν τη λειτουργία τους σε επιστροφές χρημάτων, με διάφορους τρόπους, σε κοινωνικές ομάδες οι οποίες πλήττονται περισσότερο από αυτή τη φορολογία. Ένα παράδειγμα τέτοιων πρακτικών μπορεί να αποτελέσει μείωση της εργατικής φορολογίας για φτωχότερα νοικοκυριά η οποία θα είναι κατά κάποιο τρόπο φαινομενική αφού η μείωση αυτή θα πληρώνεται (επιχορηγείται) στην ουσία από τις εισφορές για τους περιβαλλοντικούς φόρους. Παρόλα αυτά η χρήση αποζημιώσεων πρέπει να μελετάται επισταμένα πριν την εφαρμογή της αφού πλέον αναμιγνύει και άλλους τομείς της οικονομικής φορολογίας γεγονός το

οποίο μπορεί να έχει αρνητικά αποτελέσματα σε άλλους τομείς της οικονομίας.

4.1.8.2. Η Αντιμετώπιση των Αναδιανεμητικών Συνεπειών

Εξάλλου, είναι αλήθεια ότι οι περιβαλλοντικοί ή πράσινοι φόροι είναι έμμεσοι φόροι και τελικά θα επιβαρύνουν την κατανάλωση[132]. Για να μην γίνει αυτό, θα πρέπει να εμποδιστεί η επίρριψη τους στην τελική τιμή καταναλωτή, διαφορετικά, όπως αναλύθηκε προηγουμένως, θα πλήξουν ιδιαίτερα τα χαμηλά εισοδήματα[133]. Άλλωστε, η θέσπιση περιβαλλοντικών φόρων δεν θα πρέπει να έχει σαν αποτέλεσμα την επιπλέον φορολόγηση, αλλά τη μεταφορά του φορολογικού βάρους από τη φορολόγηση της εργασίας στη φορολογία κατανάλωσης φυσικών πόρων και ενέργειας. Κατά συνέπεια οι κυβερνήσεις θα πρέπει να αποφασίσουν τους τρόπους εκείνους με τους οποίους θα γίνει η μετατόπιση από τη φορολογία της εργασίας στη φορολογία της ενέργειας αντισταθμίζοντας τις κοινωνικές συνέπειες, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της ισότητας και τις ενδεχόμενες αναδιανεμητικές επιπτώσεις της περιβαλλοντικής φορολόγησης.

Ο πρώτος τρόπος αφορά στη μείωση των εισφορών των εργαζομένων και των εργοδοτών με στόχο τη δημιουργία κινήτρων για την αύξηση της απασχόλησης και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ο δεύτερος τρόπος βασίζεται στην ουδετερότητα του εισοδήματος, με την έννοια ότι η μεταφορά του φόρου πραγματοποιείται από τομέα σε τομέα. Αυτό σημαίνει ειδικότερα ότι οι κοινωνικές ενισχύσεις, που δίνονται στα ασθενέστερα στρώματα για την πληρωμή των υψηλών λογαριασμών (π.χ. λογαριασμοί ηλεκτρικού ρεύματος) χρηματοδοτούνται από τα έσοδα των εισπραχθέντων φόρων. Τέλος, ο τρίτος τρόπος αφορά τη μείωση του φόρου εισοδήματος ή του φόρου

---

[132] *Α. Αργυρίου*, Πράσινος φόρος στον προϋπολογισμό του 2011, όπ.π.
[133] όπ.π.

προστιθέμενης αξίας, έτσι ώστε τα οικονομικώς ασθενέστερα νοικοκυριά να μπορούν να ανταποκριθούν στους υψηλούς ενεργειακούς λογαριασμούς[134].

4.1.8.3. Η αρχή «της απαγόρευσης φορολογικής διακρίσεως» και η αρχής «της φορολογικής ουδετερότητας»

Η προβληματική της επιβολής των πράσινων φόρων δεν έχει μόνο εθνική διάσταση, αλλά και ενωσιακή. Στην ΕΕ η επιβολή φόρων, ειδικά σε εισαγόμενα προϊόντα ενδέχεται να πλήττει μια σημαντική αρχή της Συνθήκης, ήτοι την αρχή «της απαγόρευσης φορολογικής διακρίσεως». Η αρχή αυτή διατυπώνεται στο **άρθρο 110 ΣυνθΛΕΕ** και αποτελεί γενικό και διαρκή κανόνα της κοινοτικής τάξης καθώς και βασική αρχή της φορολογικής εναρμόνισης. Σύμφωνα με αυτή την αρχή, θα πρέπει τα εθνικά μέτρα να απέχουν οποιασδήποτε φορολογικής διακρίσεως μεταξύ εγχωρίων και εισαγόμενων προϊόντων, υπό την έννοια ότι απαγορεύεται η εσωτερική φορολογία κατά το μέρος που συνιστά διάκριση.

Το άρθρο 110 ΣυνθΛΕΕ δεν έχει σκοπό να θίξει τη φορολογική εξουσία των κρατών μελών, αλλά να καταδικάσει τη φορολογική αδιακρισία. Η, δε, απαγόρευση του άρθρου 110 ΣυνθΛΕΕ αποτελεί κανόνα άμεσης ισχύος έναντι πάντων : α. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται στην παράλειψη τέτοιων διακρίσεων γιατί διαφορετικά παραβαίνουν υποχρέωση από τη ΣυνθΛΕΕ (άρθρο 258), β. Τα κοινοτικά όργανα δεσμεύονται από τον κανόνα του άρ.110 όταν πρόκειται να θεσπίσουν μέτρα φορολογικής εναρμόνισης, αλλά και γ. Οι ιδιώτες μπορούν να επικαλεστούν άμεσα στα εθνικά δικαστήρια τον κανόνα του άρ.110.

Κατά συνέπεια, οι οικολογικοί φόροι που επιβάλλονται σε εισαγόμενα προϊόντα δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να

---

[134] *Ανδρ. Παπανδρέου, Β. Καραγεώργου,* Οικονομικά εργαλεία για την αειφόρο ανάπτυξη, Αθήνα-Κομοτηνή, Α. Σάκκουλας, 2003, σελ 72-73.

χρησιμοποιούνται ως εργαλεία διάκρισης σε σχέση με τα εγχώρια. Περαιτέρω ,δε, επειδή από το άρθρο 110 ΣυνθΛΕΕ απορρέει και η αρχή της ουδετερότητας, υπό την έννοια ότι τα εισαγόμενα προϊόντα πρέπει να έχουν τα ίδια φορολογικά πλεονεκτήματα με τα εγχώρια, τα φορολογικά πλεονεκτήματα με φιλοπεριβαλλοντική βάση (για παράδειγμα φοροαπαλλαγές ή μειώσεις φόρου συσκευών χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης) πρέπει να παρέχονται επί ίσοις όροις στα εγχώρια και τα εισαγόμενα προϊόντα.

4.1.8.4. Η αρχή της αναλογικότητας

Η εφαρμογή των περιβαλλοντικών φόρων παρουσιάζει και ορισμένα άλλα προβλήματα, όπως το ύψος του περιβαλλοντικού φόρου, που μπορεί εάν είναι χαμηλό να είναι ατελέσφορο και αν είναι υψηλό να είναι επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων[135]. Η αρχή της αναλογικότητας, άλλωστε, αποτελεί βασική και σεβαστή αρχή τόσο στο δίκαιο της ΕΕ (όπου με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ πέρασε σε καταγεγραμμένο κανόνα του κοινοτικού[136], και ενωσιακού πλέον δικαίου, στο **άρθρο 5 § 4 ΣΕΕ**, ήτοι της Συνθήκης του Μάαστριχτ όπως αυτή πολλές φορές τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από την έναρξη ισχύος της, το 1993, έως και σήμερα, και τελευταία, με τη Συνθήκη της Λισσαβόνας) αλλά και στα δίκαια των κρατών-μελών και επιτάσσει την εύλογη σχέση αναγκαιότητας και καταλληλότητας μεταξύ επιδιωκόμενου στόχου και χρησιμοποιούμενου μέσου. Στην Ελλάδα, η αρχή της αναλογικότητας διατυπώνεται στο άρθρο 25 § 1 εδαφ. δ΄ Σ. και ως δικαιικός κανόνας, υποχρεώνει όλα τα κρατικά όργανα (νομοθέτη, διοίκηση, δικαστήρια) σε συμμόρφωση[137].

---

[135] *Β. Καραγεώργου* στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, όπ.π.
[136] Έτσι *Δ. Παπαγιάννης*, Εισαγωγή στο ευρωπαϊκό δίκαιο, σελ.181 επ.
[137] Έτσι *Σ. Ορφανουδάκης*, Η αρχή της αναλογικότητας, Σάκκουλας : Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003, σελ. 61.

Ένας φόρος ανάλογος πάντα της προκληθείσας ζημίας από την δραστηριότητα θα έκανε τον πιθανό παραβάτη να περιορίσει την δραστηριότητά του. Ενδεχόμενα να εύρισκε ο ίδιος έναν εναλλακτικό τρόπο δραστηριοποίησης, ο οποίος μάλιστα με την κατάλληλη πολιτική προώθησης *(marketing)* να τον επανατοποθετούσε στην αγορά και να βελτίωνε την οικονομική απόδοση της παραγωγής, ή παροχής του.

4.1.9. Συμπέρασμα

Το πλεονέκτημα των περιβαλλοντικών φόρων, ως μέσο άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής έναντι των λοιπών μέσων είναι η αποτελεσματικότητά τους[138]. Για παράδειγμα, κατά αυτό τον τρόπο, οι φόροι σε ρυπαντικά φορτία ωθούν στη μείωση της ρύπανσης, από τη στιγμή που οι ρυπαίνοντες επιδιώκουν την εξισορρόπηση του φορολογικού φορτίου στη διαμόρφωση της τιμής του πωλούμενου προϊόντος[139].

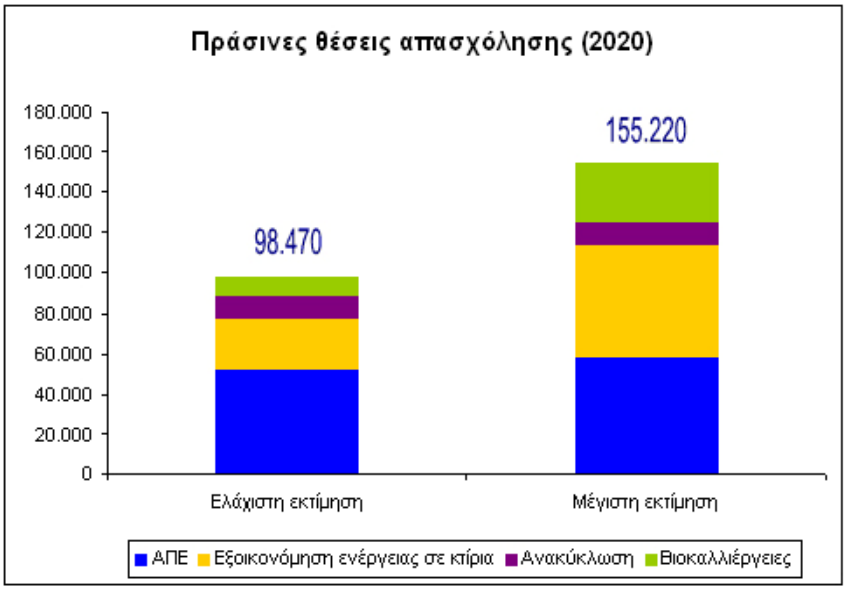
Σημαντικό πλεονέκτημα επίσης είναι το ότι επιτρέπουν τη μετατόπιση του φορολογικού βάρους από την εργασία σε άλλη πηγή δημοσίων εσόδων, όπως είναι το περιβάλλον, οπότε διευρύνεται η φορολογητέα βάση προς ένα νέο τομέα, που έχει τη δυναμική να αποφέρει έσοδα όταν τα προερχόμενα από την εργασία συρρικνώνονται[140], γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό σε εποχές παγκόσμιας οικονομικής κρίσης όπως η σημερινή. Με αυτό ακριβώς το επιχείρημα εισάγονται, λοιπόν, από τις κυβερνήσεις οι περιβαλλοντικοί φόροι, επειδή δηλαδή α) ενισχύουν την απασχόληση[141] βελτιώνοντας

---

[138] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.
[139] όπ.π.
[140] όπ.π.
[141] Τα πλεονεκτήματα της πράσινης επιχειρηματικότητας για το ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον, είναι το γεγονός ότι «η πράσινη επιχειρηματικότητα αναδύεται σήμερα ως η νέα μορφή οικονομικής δραστηριότητας που αξιοποιεί ακριβώς αυτές τις ευκαιρίες, συνδυάζοντας την επιχειρηματική δράση και την ανάγκη για προστασία του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής. Είναι μια μορφή επιχειρηματικότητας, που προσαρμόζεται σε όλους τους τομείς της οικονομίας, αλλά και σε κάθε επιχειρηματικό μέγεθος. Από τις μεγάλης κλίμακας επιχειρήσεις, μέχρι τις μικρομεσαίες και τις πολύ μικρές, που αξιοποιούν τα ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά, το περιβάλλον και τον πολιτισμό μιας

παράλληλα το περιβάλλον (μάλιστα, η πράσινη ανάπτυξη αναμένεται να αποφέρει 256.000-403.500 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα ως το 2020, σύμφωνα με έκθεση της Greenpeace, από τις παραπάνω, δε, θέσεις εργασίας, 98.500-155.000 αφορούν σε "πράσινες" θέσεις πλήρους απασχόλησης στους τομείς της ενέργειας, των κατασκευών, της ανακύκλωσης και της γεωργίας, ενώ οι υπόλοιπες είναι έμμεσες θέσεις απασχόλησης, που πυροδοτούνται από τη στροφή στην πράσινη ανάπτυξη σε ευρύτερους τομείς της οικονομίας, λόγω τόνωσης της κατανάλωσης[142]. Βλ. σχετικά τους πίνακες υπ' αριθμ. 10 και 11 που ακολουθούν από τον διαδικτυακό τόπο http://www.greenpeace.org)

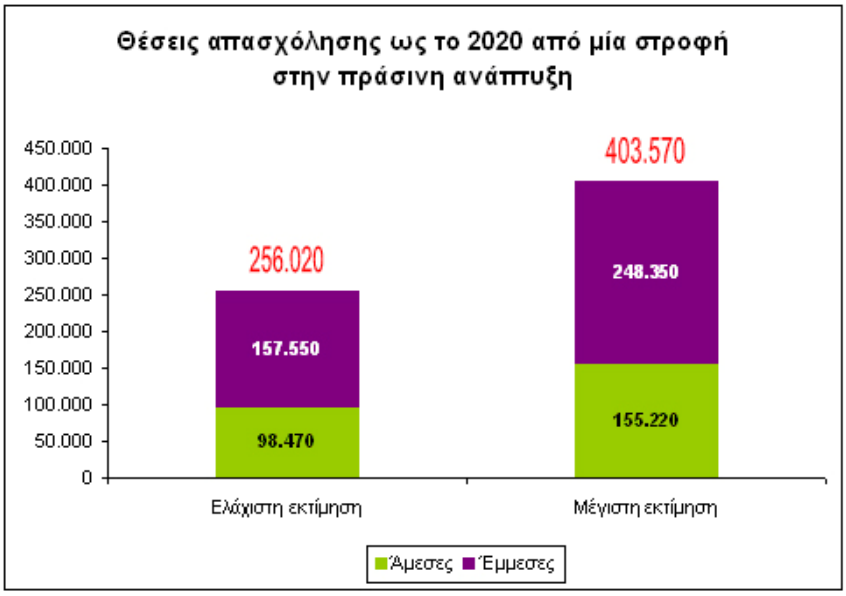
Πίνακας 10 : *Πράσινες θέσεις πλήρους απασχόλησης στην Ελλάδα το 2020 από μια στροφή στην πράσινη ανάπτυξη στους τομείς της ενέργειας, των κατασκευών, της ανακύκλωσης και της γεωργίας*



περιοχής. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για μια χώρα, όπως η Ελλάδα, που τόσο σε επίπεδο φυσικών πόρων όσο και σε επίπεδο οικονομικών μεγεθών, παρουσιάζει ιδανικές συνθήκες ανάπτυξης».
(βλ. σχετ. Έρευνα στο διαδικτυακό **www.Apodimos.com,** http://www.apodimos.com/arthra/09/Feb/DEH_KATASKEYH_9_AIOLIKON_PARKON_PRASINH_ENERGEIA/index.htm)

[142] *ΠΡΑΣΙΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ και νέες θέσεις εργασίας*, ανάρτηση της ΜΚΟ greenpeace, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.greenpeace.org/greece/news/green-development-green-jobs

Πίνακας 11 : *Έμμεσες θέσεις απασχόλησης στην Ελλάδα το 2020 από μια στροφή στην πράσινη ανάπτυξη σε ευρύτερους τομείς της οικονομίας, λόγω τόνωσης της κατανάλωσης*



και β) η φορολογική επιβάρυνση ανακυκλώνεται παραμένοντας πάντα ουδέτερη, αφού μειώνεται το κόστος της εργασίας και της κοινωνικής ασφάλισης[143].

Συνολικά αποτιμάται ότι οι περιβαλλοντικοί φόροι μπορούν να αποτελέσουν επαρκές μέσο για την προστασία του περιβάλλοντος γιατί[144]:

– Πρώτον, είναι αποτελεσματικοί, αφού επιτρέπουν στους ρυπαίνοντες να επιλέξουν τις μεθόδους παραγωγής που θα χρησιμοποιήσουν, προσαρμοζόμενοι έτσι στην καινούρια φορολογική πραγματικότητα.

– Δεύτερον, ενθαρρύνουν την καινοτομία και την έρευνα στην αναζήτηση καινούργιων τεχνολογιών και

– Τρίτον, είναι δίκαιοι, με την έννοια ότι αυτοί που επιλέγουν να ρυπαίνουν περισσότερο πληρώνουν περισσότερα.

---

[143] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.
[144] όπ.π.

Στον αντίποδα, διατυπώνονται αιτιάσεις[145] για τη μη επιβολή των περιβαλλοντικών φόρων ή για τη μη επιβολή τους σε τέτοιο ύψος που κρίνεται ότι είναι αναγκαίο από άποψη προστασίας του περιβάλλοντος. Μια πρώτη αιτίαση είναι ότι οι φόροι που επιβάλλονται σε αγαθά όπως η ενέργεια και οι μεταφορές επιβαρύνουν δυσανάλογα τα χαμηλά και μεσαία εισοδήματα σε σχέση με τα υψηλότερα. Μια δεύτερη είναι ότι η επιβολή φόρων στις βιομηχανικές εισροές, και ιδιαίτερα στην ενέργεια, διαταράσσει τη διεθνή ανταγωνιστικότητα. Δηλαδή, η αύξηση του κόστους παραγωγής επηρεάζει την ανταγωνιστικότητα των τοπικών επιχειρήσεων, κατάσταση που γίνεται πιο σύνθετη όταν, τα παραγόμενα προϊόντα διακινούνται διεθνώς και, κατά συνέπεια, η δυνατότητα των παραγωγών να μετακυλίσουν τη φορολογική επιβάρυνση στη τιμή του προϊόντος, είναι εκ των πραγμάτων μικρή.

Όμως, η πρακτική εμπειρία, μέχρι σήμερα, της επιβολής των περιβαλλοντικών φόρων δεν επιβεβαιώνει τις αιτιάσεις αυτές[146]. Μελέτες έχουν δείξει ότι οι φόροι στη ρύπανση έχουν ουδέτερο αποτέλεσμα[147] και ότι σημαντικές στρεβλώσεις στις αγορές δεν έχουν διαπιστωθεί[148]. Το τελευταίο οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στο γεγονός ότι τα κράτη που έχουν προχωρήσει σε περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση έχουν πάρει μέτρα (π.χ. απαλλαγή από το φόρο) για να προστατεύσουν τους τομείς της παραγωγής των οποίων η ανταγωνιστικότητα θίγεται[149]. Ακόμη, η μετατόπιση το φορολογικού βάρους από την εργασία στο περιβάλλον συντελεί στην αντιστάθμιση των όποιων απωλειών λόγω ανταγωνιστικότητας[150].

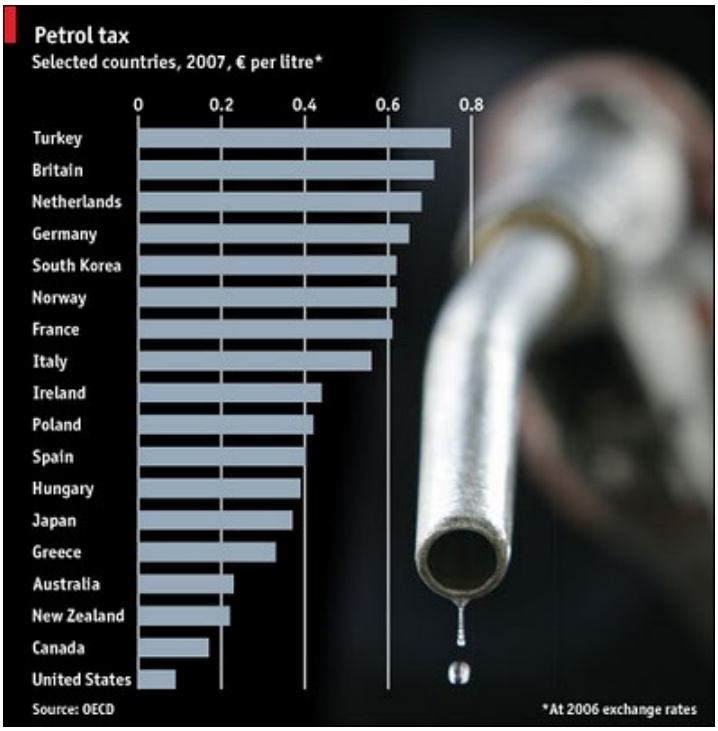
Τέλος, παρόλο που η ώθηση για την εισαγωγή των περιβαλλοντικών φόρων είναι σημαντική, τα έσοδα που προκύπτουν

---

[145] όπ.π.
[146] όπ.π.
[147] *European Environmental Agency (EEA)*, Report (2006), Copentage Economics Report (2008)
[148] *EU-TAXUD*, Taxation papers: the role of fiscal instruments in the environmental policy, Working Paper, no 19, 2009, σελ. 9.
[149] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.
[150] όπ.π.

δεν είναι ανάλογα της δυναμικής αυτής[151]. Τούτο εξηγείται από περισσότερους λόγους[152]: Ένας πρώτος είναι ότι η υψηλή τιμολόγηση του πετρελαίου (βλ. σχετ. τον πίνακα που ακολουθεί) στην τρέχουσα δεκαετία δεν επέτρεψε την επιπλέον φορολόγηση της ενέργειας. Ένας δεύτερος, η προτίμηση των ευρωπαϊκών κρατών να υιοθετήσουν άλλα οικονομικά μέσα και ιδίως τα συστήματα εμπορίας αδειών εκπομπής ρύπων. Και ένας τρίτος, η προσήλωση που τελικά έχουν οι εκάστοτε κυβερνήσεις στην άσκηση φιλοπεριβαλλοντικών πολιτικών[153].

Πίνακας 12: *Φόρος στο πετρέλαιο ανά τον κόσμο κατά το έτος 2007 (€ / λίτρο)*



Πηγή : http://4.bp.blogspot.com/

---

[151] όπ.π.

[152] όπ.π.

[153] Το δίκαιο προστασίας του περιβάλλοντος διεπόταν για πολλά χρόνια, τόσο σε επίπεδο εθνικών έννομων τάξεων, όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από τη χρήση των εργαλείων άμεσης παρέμβασης (άδειες λειτουργίας βιομηχανικών εγκαταστάσεων-βασικό μέρος των οποίων είναι οι ΜΠΕ-, επιβολή μεταγενέστερων όρων και προστίμων κ.ά). Τα εργαλεία αυτά είχαν σημαντικά θετικά αποτελέσματα για τη μείωση εκπομπών και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος.

Τα εργαλεία αυτά επικρίθηκαν ιδιαίτερα έντονα από την οικονομική επιστήμη ως προς την οικονομική αναποτελεσματικότητά τους να ενσωματώσουν το περιβαλλοντικό κόστος. Επίσης, έχουν επικριθεί και από τη νομική επιστήμη ως προς την κανονιστική αναποτελεσματικότητά τους, όπως αυτή αποτυπώνεται στο σημαντικό έλλειμμα εφαρμογής τους. (Βλ. αναλυτ. *Β. Καραγεώργου*, στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, όπ.π.)

4.2. Δασμοί και επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος

Άλλα φορολογικά μέτρα κρατικής παρέμβασης σε μη φιλικές προς το περιβάλλον συμπεριφορές, όμως λιγότερο ισχυρά πλέον για τους εθνικούς νομοθέτες των κρατών μελών της ΕΕ, είναι οι δασμοί και οι επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος[154].

Δασμός είναι η έμμεση φορολόγηση, που επιβάλλεται σε εισαγόμενα προϊόντα[155]. Οι δασμοί βεβαιώνονται και εισπράττονται από τις τελωνειακές υπηρεσίες του κράτους εισαγωγής. Ως δημοσιονομικό μέτρο παρόμοιο με το σύστημα φορολόγησης, επηρεάζει την διασυνοριακή μεταφορά περιβαλλοντικά φιλικών και μη προϊόντων.

Επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος είναι η φορολογική επιβάρυνση των εισαγόμενων προϊόντων με ισοδύναμο προς δασμούς αποτέλεσμα[156]. Η επίπτωση στις τελικές τιμές των προϊόντων, ή το εγχώριο κόστος παραγωγής, είναι η ίδια όπως και στην περίπτωση των δασμών.

Με την εγκαθίδρυση της τελωνιακής ένωσης στο πλαίσιο της ενιαίας αγοράς, η άσκηση ανάλογου οικονομικού παρεμβατισμού είναι ανεπίτρεπτη σε διασυνοριακά παραγόμενα προϊόντα[157]. Η ΕΕ αποτελεί περιφέρεια ομογενούς δασμολογικής πολιτικής, που έχει τη θεσμική νομιμοποίηση της στο άρθρο 2 και 3 του Κώδικα Δασμών για την περιοχή των ΕΚ[158]. Στο **άρθρο 3 § 1 στοιχ. α΄ της ΣΛΕΕ** αναφέρεται η τελωνειακή ένωση ως μια εκ των αποκλειστικών αρμοδιοτήτων της ΕΕ. Η βασική αρχή της Συνθήκης είναι η κατάργηση κάθε προστατευτικού

---

[154] Πρβλ. σχετ. με τη λειτουργία του Κοινοτικού ανταγωνισμού, την κατάργηση των δασμών και την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και υπηρεσιών, *Γ.Ε. Τραγάκη,* Οι κανόνες του ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή κοινότητα, Αθήνα : Αντ. Ν. Σάκκουλας, 1993, σελ. 3 επ.

[155] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.48.

[156] όπ.π.

[157] Η ΣυνθΕΚ απαγορεύει τη θεσμοθέτηση δασμών και τελωνιακών διαφοροποιήσεων στηριζόμενη στην δασμολογική ενοποίηση της οικονομικής ένωσης. Βλ. σχετ. *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.48

[158] Σχετ. με την Ευρωπαϊκή περιφερειακή ολοκλήρωση, πρβλ. *Giplin R.,* Η πρόκληση του παγκόσμιου καπιταλισμού – Η παγκόσμια οικονομία τον 21ο αιώνα, σε μετάφραση Κατσιλιέρη Γ., επιστημονική επιμέλεια Γκόρτσος Χ., Ήφαιστος Π., Παπασωτηρίου Χ., Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα, 2002, σελ. 238.

εθνικού μέτρου δια του οποίου γίνεται ανοιχτή διάκριση μεταξύ εισαγόμενων και εγχωρίως παραγόμενων αγαθών[159]. Για το λόγο αυτό, άλλωστε, στο **άρθρο 28 § 1 ΣυνθΛΕΕ** ορίζεται ότι «Η Ένωση περιλαμβάνει τελωνειακή ένωση που εκτείνεται στο σύνολο των εμπορευματικών συναλλαγών και περιλαμβάνει την απαγόρευση των εισαγωγικών και εξαγωγικών δασμών και όλων των φορολογικών επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος μεταξύ των κρατών-μελών, καθώς και την υιοθέτηση κοινού δασμολογίου στις σχέσεις τους με τις τρίτες χώρες».

Εξάλλου, το **άρθρο 30 της ΣυνθΛΕΕ** συγκεκριμένα αναφέρει ότι «οι εισαγωγικοί και εξαγωγικοί δασμοί ή φορολογικές επιβαρύνσεις ισοδυνάμου αποτελέσματος απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών». Κατά το ΔΕΚ (και πλέον, μετά την έναρξη ισχύος της συνθήκης της Λισσαβόνας, ΔΕΕ), φορολογική επιβάρυνση ισοδυνάμου αποτελέσματος είναι κάθε μονόπλευρα επιβαλλόμενη οικονομική επιβάρυνση που πλήττει τα προϊόντα λόγω διέλευσης ή άφιξης στο κράτος-μέλος. Αυτού του είδους η επιβάρυνση αυξάνει την τιμή του προϊόντος και το κράτος-μέλος ουσιαστικά επιβάλλει δασμό σε κοινοτικό προϊόν, χωρίς όμως να τον αποκαλεί δασμό. Είναι, βεβαίως, αυτονόητο ότι τέτοιος δασμός δεν μπορεί να επιβληθεί ούτε με επίκληση φιλοπεριβαλλοντικών κριτηρίων.

Τέλος, αξίζει ακόμα να σημειωθεί το **άρθρο 18, 1ο εδ. της ΣυνθΛΕΕ** το οποίο αναφέρει ρητά τη βασική αρχή της μη διάκρισης, η οποία διαπνέει την Ευρωπαϊκή έννομη τάξη, αλλά και τα **άρθρα 34, και 35 σ.σ. με το άρθρο 36 ΣυνθΛΕΕ**, τα οποία απαγορεύουν την αυθαίρετη διάκριση μεταξύ εγχώριων και εισαγομένων αγαθών.

---

[159] Έτσι *Χ. Αθανασοπούλου*, Οικονομική ελευθερία και προστασία του περιβάλλοντος, Σύγχρονες προοπτικές σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2002, σελ. 29.

4.3. Τα περιβαλλοντικά ή πράσινα τέλη

4.3.1. Ορισμός

Τα τέλη είναι οικονομικές επιβαρύνσεις, που επιβάλλονται στον πολίτη σε αντάλλαγμα της ιδιαίτερης χρησιμοποίησης δημοσίου έργου ή υπηρεσίας[160]. Η ειδοποιός διαφορά μεταξύ φόρου και ανταποδοτικού τέλους είναι η ύπαρξη ειδικής αντιπαροχής[161].

Παράδειγμα: Το τέλος καθαριότητας και ύδρευσης προβλέπει την καταβολή ενός χρηματικού ποσού, που χρηματοδοτεί τις προσπάθειες του Δήμου για τη διατήρηση της καθαριότητας του χώρου και των νερών του Δήμου.

Το περιβαλλοντικό τέλος είναι παρεμβατικό μέτρο με χαρακτήρα έμμεσου επηρεασμού της συμπεριφοράς. Ο τρόπος λειτουργίας του περιβαλλοντικού τέλους συνίσταται στο ότι μια συγκεκριμένη περιβαλλοντικά ζημιογόνα συμπεριφορά, όπως η εκροή ρυπογόνων ουσιών στα ύδατα, η δημιουργία συγκεκριμένου είδους αποβλήτων ή και η άντληση υδάτων κατά την παραγωγική διαδικασία, επιτρέπεται μόνον εφόσον καταβληθεί ορισμένο χρηματικό ποσό[162]. Στον δυνητικό ρυπαίνοντα παρέχεται η επιλογή, είτε να καταβάλλει το τέλος, είτε να αποφύγει εν μέρει, ή τελείως τη δραστηριότητα, που δικαιολογεί την καταβολή.

Ορθά αποδίδεται ένας χαρακτήρας κινήτρου στα περιβαλλοντικά τέλη. Τα τέλη με ένα οικονομικό ερέθισμα, επιδρούν στη μείωση της περιβαλλοντικής προσβολής και την εξέλιξη φιλοπεριβαλλοντικών συμπεριφορών, γεγονός που τους αποδίδει επιπλέον το χαρακτήρα του επηρεασμού. Επίσης, τα τέλη υπηρετούν την οικονομική εξισορρόπηση

---

[160] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.14.
[161] αναλυτ. για τη διαφοροποίηση φόρων και ανταποδοτικών τελών, βλ. *Κ.Δ.Φινοκαλιώτη*, όπ.π., σελ.12 επ.
[162] *Β. Καραγεώργου*, στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, όπ.π.

μεταξύ της ζημίας από τη χρήση των φυσικών πόρων και την παράλειψη λήψης μέτρων προστασίας. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί πως και κατά την επιβολή των περιβαλλοντικών τελών, καθότι κατ' ουσία αποτελούν δευτερεύοντες φόρους, ισχύουν και πρέπει να γίνονται σεβαστές όλες οι αρχές του εθνικού και ευρωπαϊκού δικαίου που βρίσκουν εφαρμογή και αφορούν στην επιβολή των περιβαλλοντικών φόρων, δασμών και επιβαρύνσεων ισοδυνάμου αποτελέσματος (αντιμετώπιση αναδιανεμητικών συνεπειών, αναλογικότητα, φορολογική ουδετερότητα, μη διάκριση)[163].

4.3.2. Είδη

Τα τέλη μπορούν να διακριθούν σε δύο είδη, **τα τέλη κινήτρων και τα οικονομικά τέλη**. Κάθε τέλος μπορεί να είναι τέλος κινήτρου, ή απλά οικονομικό, ανάλογα με τον τρόπο της χρήσης του.

4.3.3. Τα τέλη κινήτρων

Τέλη κινήτρων είναι αυτά, που στοχεύουν στον επηρεασμό της συμπεριφοράς και μέσω της διακύμανσής τους δίνουν οικονομικά κίνητρα περιβαλλοντικής προστασίας. Τα τέλη κινήτρων ευνοούν την ανάπτυξη πρωτοβουλιών στον οικονομικό τομέα. **Ως τέλη κινήτρων μπορούν συνήθως να λειτουργήσουν τα τέλη παραγωγής και ρύπανσης**, γιατί μέσω της διακύμανσης του τέλους στα παραγόμενα, ή απορριπτόμενα προϊόντα και υλικά, δύναται να δημιουργηθούν κίνητρα χρήσης συγκεκριμένων υλών, ή εφαρμογής συγκεκριμένων παραγωγικών διαδικασιών.

4.3.3.1. Τέλη παραγωγής

Τέλος παραγωγής είναι η αναπροσαρμοζόμενη εισφορά στο κράτος, που σχετίζεται με το σύνολο, ή μέρος μίας διαδικασίας

[163] Βλ. αναλυτ. ανωτέρω, θεματικές ενότητες αριθμ. 4.1.8. και 4.2 της παρούσας.

δημιουργίας ενός προϊόντος βιομηχανικής παραγωγής. Ένα τέλος παραγωγής επιβάλλεται σε προϊόντα, που κατά πάσα πιθανότητα είναι ζημιογόνα για το περιβάλλον κατά τη διαδικασία παραγωγής τους, ή κατά τη διαδικασία μεταποίησής τους, ή και όταν καταναλωθούν ή απορριφθούν. Σε σχέση με άλλα προϊόντα, αυτά δύναται να χρεώνονται στον κατασκευαστή επειδή δημιουργούν αναλογικά περισσότερα απορρίμματα. Αυτή είναι κυρίως η περίπτωση των υλικών συσκευασίας τα οποία προορίζονται να γίνουν απορρίμματα τη στιγμή που θα καταναλωθούν. Αυτά τα τέλη καταλήγουν να εμφανίζονται στην τιμή αγοράς του προϊόντος, μετακυλώντας έτσι έμμεσα την υποχρέωση καταβολής τους στον καταναλωτή.

Η επιβολή ενός τέλους παραγωγής, εκτός από την προσπάθεια να επηρεάσει την κατανάλωση, μπορεί να είναι επίσης πολύ αποδοτική στην δημιουργία κεφαλαίων για την καταπολέμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτό δύναται να γίνει άμεσα, επενδύοντας τα χρήματα στη διαχείριση του προβλήματος ή έμμεσα στη συλλογή των χρημάτων σε ταμείο εισπράξεων. Από την άλλη πλευρά ασκείται κριτική στα τέλη παραγωγής[164]. Το βασικό πρόβλημα αφορά τον ορθό υπολογισμό τους ύψους του περιβαλλοντικού τέλους, με την έννοια ότι εάν το ύψος του είναι πολύ χαμηλό οι φορείς των οικονομικών διαδικασιών θα το πληρώσουν, ενώ εάν είναι πολύ υψηλό δημιουργούνται προβλήματα για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων[165].

Ο κρατικός παρεμβατισμός γενικότερα περιορίζει την ελεύθερη διακίνηση προϊόντων και των υπηρεσιών και ενδέχεται να προσβάλλει το δικαίωμα στην ιδιοκτησία και την επαγγελματική ελευθερία. Ένα τέτοιο μέτρο δεν μπορεί να σταθεί σε μια διεθνοποιημένη οικονομία, αν έχει χαρακτήρα τοπικό λόγω των προβλημάτων ανταγωνιστικότητας

[164] *Β. Καραγεώργου*, στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, όπ.π.
[165] όπ.π.

που μπορεί να προκύψουν για τα προϊόντα που επιβαρύνονται με τέλη παραγωγής, έναντι εκείνων που δεν επιβαρύνονται. Κι αυτό γιατί και **στα πλαίσια του κοινοτικού φορολογικού δικαίου ισχύει η αρχή της αντιστοιχίας μεταξύ παροχής και αντιπαροχής**, με συνέπεια στο μέτρο που το ανταποδοτικό τέλος υπερβαίνει το κόστος του σχετικού ελέγχου να συνιστά κατά το υπερβάλλον οικονομικές επιβαρύνσεις προς δασμούς αποτελέσματος[166]. Ακατάλληλες πολιτικές τιμολόγησης, λοιπόν, δεν δημιουργούν κατάλληλα κίνητρα συμπεριφορών φιλικών προς το περιβάλλον. Η κλιμάκωση τιμών πρέπει να ρυθμίζεται υπεύθυνα, ώστε να δημιουργεί κίνητρα περιβαλλοντικής προστασίας.

4.3.3.2. Τέλη παραγωγής στην Ελλάδα και τα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ

Αξίζει να σημειωθεί το γερμανικό τέλος για τα λιπαντικά έλαια που έχει τεθεί σε ισχύ από το 1969. Ο κύριος σκοπός αυτού του τέλους είναι η μείωση των πετρελαϊκών αποβλήτων. Στην Ολλανδία παρουσιάστηκε ένα γενικό τέλος καυσίμων το 1988, που αντικατέστησε πέντε διαφορετικά τέλη. Στην Νορβηγία το τέλος για μη επιστρεφόμενα δοχεία ποτών και φαγητών επεβλήθη το 1987. Σε άλλες χώρες όπως η Σουηδία υπάρχει τέλος παραγωγής στα εντομοκτόνα σπρέι για κάθε κιλό ενεργού συστατικού. Τέλη παραγωγής επιβάλλονται επίσης στην Ελλάδα για τις μπαταρίες[167].

---

[166] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.19

[167] Βλ. ΥΑ 73537/1438 (ΦΕΚ 781/Β/12-9-1995) Διαχείριση των ηλεκτρικών στηλών και των συσσωρευτών που περιέχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες, ΥΑ 19817/1702 (ΦΕΚ 963/Β/1-8-2000), Τροποποίηση της υπ' αριθμό 73537/14398/1995 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Διαχείριση των ηλεκτρικών στηλών και των συσσωρευτών που περιέχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες» (Β' 781), Οδηγία 2002/96/ΕΚ Σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ), Οδηγία 2002/95/ΕΚ Σχετικά με τον περιορισμό της χρήσης ορισμένων επικίνδυνων ουσιών σε είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, Οδηγία 98/101/ΕΚ Περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 91/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές που περιέχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ).

4.3.3.3. Τέλη ρύπανσης

Τέλος ρύπανσης είναι η διαβαθμισμένη οικονομική επιβάρυνση, που επιβάλλεται σε εκπομπές ρύπων μέσω της υποχρέωσης καταβολής τέλους. Είναι ουσιαστικά μια χρηματική ποινή, που εισπράττεται από το δημόσιο, η οποία επιβάλλεται για κάθε μονάδα ρύπου, που απελευθερώνεται στην ατμόσφαιρα, ή στους υδάτινους πόρους. Η επιβάρυνση στις εκπομπές ρύπων μειώνει τη ρύπανση επειδή η απελευθέρωση αυτών έχει κόστος για την επιχείρηση. Έτσι για να εξοικονομήσει η επιχείρηση χρήματα μειώνει την ποσότητα των εκπεμπόμενων ρύπων.

Είναι γεγονός ότι η καθιέρωση περιβαλλοντικών τελών μπορεί να είναι αποδοτική, καθώς οι περιβαλλοντικές ζημίες μπορούν να αποφευχθούν, ή τουλάχιστον να ελαχιστοποιηθούν, εφόσον κρίνει ο δυνητικός ρυπαίνοντας ότι, η αποφυγή μπορεί να είναι οικονομικότερη για αυτόν από ότι η πρόκληση[168] (cost of adaption versus cost of inaction). Επιπλέον το σύστημα επιβάρυνσης με τέλη ρύπανσης δεν αναγκάζει μόνο τις πηγές ρύπανσης να επιλέξουν μια κατανομή των ευθυνών για τον περιορισμό της ρύπανσης, αλλά επίσης λειτουργεί ως κίνητρο για την εξέλιξη νεότερων και πιο οικονομικών μέσων και ενθαρρύνει την τεχνολογική πρόοδο.

4.3.3.4. Τέλη ρύπανσης στην Ελλάδα και τα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ

Το πιο χαρακτηριστικό και παραδοσιακό τέλος ρύπων είναι η χρέωση για την ρύπανση των νερών και του αέρα, που υπάρχει στα περισσότερα ευρωπαϊκά κράτη. Τα τέλη εκροών του νερού βασίζονται στην ποσότητα και την ποιότητα των υγρών λυμάτων, ή ακόμα σαν υποκατάστατο σε περίπτωση ανεξέλεγκτης εκροής και στην ίδια τη

[168] Βλ. αναλυτ. *Watkiss P.*, *Climate change: the cost of inaction and the cost of adaptation*, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2007.

ρυπογόνα διαδικασία. Στη Γερμανία το τέλος εκροής νερού παρουσιάστηκε το 1976 και λειτούργησε το 1981[169]. Σκοπός είναι να κινητοποιηθούν οι παραγωγοί υγρών αποβλήτων να καθαρίσουν τις εκροές, να αναπτύξουν, ή να υιοθετήσουν νέες λιγότερο ρυπογόνες τεχνολογίες και να συγκεντρώσουν κεφάλαια για τη βελτίωση της ποιότητας του νερού. Το τέλος κλιμακώνεται βάσει διαφορετικών παραμέτρων, όπως η κατάχρηση χημικού οξυγόνου, η περιεκτικότητα σε βαρέα μέταλλα κ.ά..

Όσον αφορά στην Ελλάδα, αξίζει να σημειωθεί, σχετικά με τα περιβαλλοντικά τέλη ρύπων στα οχήματα, ότι με Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου που υπεγράφη στις 5 Νοεμβρίου 2009[170] τροποποιήθηκαν τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2010 με την εισαγωγή πράσινου τέλους που προέβλεπε κλιμακωτή επιβάρυνση του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου, σε σχέση με τα τέλη του έτους 2009, ανάλογα με τα κυβικά και την παλαιότητα, όπως αναλυτικά φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί (πίνακας 13), έτσι ώστε να επιβαρύνονται λιγότερο τα μικρότερου κυβισμού αυτοκίνητα και περισσότερο τα αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού, που είναι και πιο ενεργοβόρα. Επίσης, για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία, αναπροσαρμόστηκαν τα τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων με βάση την κατάταξή τους σε τέσσερις κλάσεις, ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλεί ο κινητήρας τους[171]. Για τα τέλη του 2011, όμως, σύμφωνα με το άρθρο 17 του Ν. 3888/2010 υιοθετείται νέο πλαίσιο υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας, βάσει του οποίου καταργούνται οι τέσσερις διαφορετικές κλάσεις ταξινόμησης, υιοθετείται

---

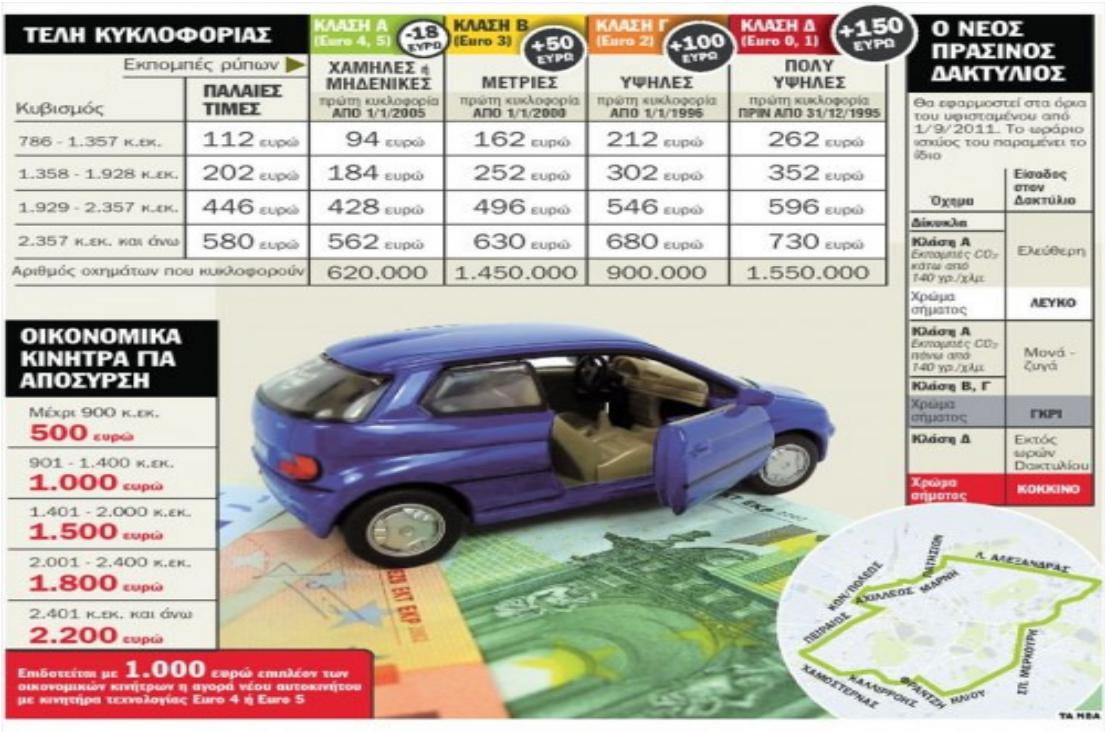
[169] Βλ. δημοσίευση Γερμ. Κυβέρνησης στο φύλλο Bundesgesetzblatt 1990 I, σελ. 2432.

[170] Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου, "Περιβαλλοντικά Τέλη, Κατάργηση Απόσυρσης Αυτοκινήτων, Κατάργηση Πράσινου Δακτυλίου", ΦΕΚ 219/2009.

[171] Η κατάταξη των οχημάτων σε κλάσεις με βάση την περιβαλλοντική επιβάρυνση από τον κινητήρα τους ήταν η ακόλουθη: Κλάση Α: οχήματα με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές, με ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.2005 (4,5 ευρώ), Κλάση Β: οχήματα με μέτριες εκπομπές, με ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.2000 (3 ευρώ), Κλάση Γ: οχήματα με υψηλές εκπομπές, με ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.1996 (2 ευρώ), και Κλάση Δ: οχήματα με πολύ υψηλές εκπομπές, με ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 1.1.1996 (1,0 ευρώ).

το κριτήριο του κυβισμού και ενσωματώνεται χωριστός ειδικός φόρος μεγάλου κυβισμού. Το νέο σύστημα υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας θα ισχύσει για όσα αυτοκίνητα ταξινομηθούν από 1η Νοεμβρίου του 2010. Επίσης, τα τέλη κυκλοφορίας όλων των επιβατικών ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων, καθώς και των επιβατικών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης (ταξί) που θα ταξινομηθούν μετά την 1η Νοεμβρίου του 2010 θα υπολογίζονται με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα του κάθε οχήματος (γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο). Η διάταξη αυτή ισχύει για όλα τα προαναφερόμενα οχήματα, ασχέτως της τεχνολογίας που αυτά ενσωματώνουν (βενζινοκίνητα, υβριδικά, πετρελαιοκίνητα, κ.λπ.), και εκτιμάται ότι θα έχει αποτέλεσμα τη στροφή των καταναλωτών σε πιο "καθαρής τεχνολογίας" οχήματα.

Πίνακας 13: *Τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων για το έτος 2010 και διαφορά στο πληρωτέο ποσό σε σχέση με τα τέλη για το έτος 2009, λόγω επιβολής πράσινου τέλους.*



ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Εκπομπές ρύπων ▶ / Κυβισμός	ΠΑΛΑΙΕΣ ΤΙΜΕΣ	ΚΛΑΣΗ Α (Euro 4, 5) -18 ΕΥΡΩ ΧΑΜΗΛΕΣ ή ΜΗΔΕΝΙΚΕΣ πρώτη κυκλοφορία ΑΠΟ 1/1/2005	ΚΛΑΣΗ Β (Euro 3) +50 ΕΥΡΩ ΜΕΤΡΙΕΣ πρώτη κυκλοφορία ΑΠΟ 1/1/2000	ΚΛΑΣΗ Γ (Euro 2) +100 ΕΥΡΩ ΥΨΗΛΕΣ πρώτη κυκλοφορία ΑΠΟ 1/1/1996	ΚΛΑΣΗ Δ (Euro 0, 1) +150 ΕΥΡΩ ΠΟΛΥ ΥΨΗΛΕΣ πρώτη κυκλοφορία ΠΡΙΝ ΑΠΟ 31/12/1995
786 - 1.357 κ.εκ.	112 ευρώ	94 ευρώ	162 ευρώ	212 ευρώ	262 ευρώ
1.358 - 1.928 κ.εκ.	202 ευρώ	184 ευρώ	252 ευρώ	302 ευρώ	352 ευρώ
1.929 - 2.357 κ.εκ.	446 ευρώ	428 ευρώ	496 ευρώ	546 ευρώ	596 ευρώ
2.357 κ.εκ. και άνω	580 ευρώ	562 ευρώ	630 ευρώ	680 ευρώ	730 ευρώ
Αριθμός οχημάτων που κυκλοφορούν		620.000	1.450.000	900.000	1.550.000

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΑΠΟΣΥΡΣΗ

Μέχρι 900 κ.εκ.	500 ευρώ
901 - 1.400 κ.εκ.	1.000 ευρώ
1.401 - 2.000 κ.εκ.	1.500 ευρώ
2.001 - 2.400 κ.εκ.	1.800 ευρώ
2.401 κ.εκ. και άνω	2.200 ευρώ

Επιδοτείται με 1.000 ευρώ επιπλέον των οικονομικών κινήτρων η αγορά νέου αυτοκινήτου με κινητήρα τεχνολογίας Euro 4 ή Euro 5

Ο ΝΕΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

Θα εφαρμοστεί στα όρια του υφισταμένου από 1/9/2011. Το ωράριο ισχύος του παραμένει το ίδιο

Όχημα	Εισαδος στον Δακτύλιο
Δίκυκλα	
Κλάση Α Εκπομπές CO_2 κάτω από 140 γρ./χλμ.	Ελεύθερη
Χρώμα σήματος	ΛΕΥΚΟ
Κλάση Α Εκπομπές CO_2 πάνω από 140 γρ./χλμ.	Μονά - ζυγά
Κλάση Β, Γ	
Χρώμα σήματος	ΓΚΡΙ
Κλάση Δ	Εκτός ωρών Δακτυλίου
Χρώμα σήματος	ΚΟΚΚΙΝΟ

ΤΑ ΝΕΑ

πηγή : http://www.autoblog.gr/

Εξάλλου, εκτός από τα τέλη ρύπων στα αυτοκίνητα, στις αρχές του 2011 θα ξεκινήσει στη χώρα μας η εφαρμογή του μέτρου των «πράσινων τελών ακινήτων». Συγκεκριμένα, θα απαιτείται «Πιστοποιητικό Ενεργειακής Απόδοσης» από τις 9 Ιανουαρίου 2011 για κάθε πώληση ή μίσθωση ακινήτου, αλλά και μελέτη ενεργειακής αποδοτικότητας για την έκδοση εφ' εξής κάθε οικοδομικής άδειας, με βάση το νέο Κανονισμό Ενεργειακής Απόδοσης των Κτιρίων (ΚΕΝΑΚ)[172] που τέθηκε σε εφαρμογή από την 1η Οκτωβρίου[173].

Σύμφωνα με το νόμο 3661/2008, με τον οποίο ενσωματώθηκε στην Ελληνική νομοθεσία η **Οδηγία 2001/91/ΕΚΣ** που προβλέπει μέτρα εξοικονόμησης ενέργειας στα νέα κτίρια και έκδοση πιστοποιητικού ενεργειακής απόδοσης (ΠΕΑ) κάθε κτιρίου που θα πωλείται ή ενοικιάζεται[174]. Το ενεργειακό πιστοποιητικό θα εκδίδεται από ειδικό σώμα ενεργειακών επιθεωρητών με δαπάνες του ενδιαφερόμενου ιδιοκτήτη[175] και με δεκαετή ισχύ[176]. Για την απόκτηση του πιστοποιητικού θα καταβάλλονται τέλη, το ύψος των οποίων θα διαφέρει ανάλογα με την ενεργειακή επιβάρυνση που προκαλεί το εκάστοτε κτίσμα[177]. Οι επιθεωρητές (ένα ειδικό σώμα μηχανικών που θα πιστοποιηθεί από το ΤΕΕ) θα βαθμολογούν τρία κυρίως σημεία[178]: τη χωροθέτηση του κτιρίου βάσει του βιοκλιματικού σχεδιασμού του (προσανατολισμός, χωροθέτηση των ανοιγμάτων

---

[172] Το άρθρο 14 παρ. 3. του ΚΕΝΑΚ προβλέπει τα εξής: "Κάθε συμβολαιογράφος για την κατάρτιση πράξεως αγοραπωλησίας ακινήτου υποχρεούται να μνημονεύσει στο συμβόλαιο τον αριθμό πρωτοκόλλου του ΠΕΑ και να επισυνάψει σε αυτό επίσημο αντίγραφο του ΠΕΑ. Σε κάθε μίσθωση ακινήτου, ο αριθμός πρωτοκόλλου του ΠΕΑ πρέπει να αναγράφεται στο ιδιωτικό ή συμβολαιογραφικό μισθωτήριο έγγραφο. Η φορολογική αρχή δε θεωρεί μισθωτήρια έγγραφα εάν δεν προσκομίζεται ενώπιον της ισχύον ΠΕΑ."

[173] Σχετ. Δελτίο Τύπου του ΥΠΕΚΑ της 6-10-2010, δημοσιευμένο στον ιστοχώρο του ΥΠΕΚΑ, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&sni[524]=584&language=el-GR

[174] «Από 9 Ιανουαρίου τα ενεργειακά πιστοποιητικά», Άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.energypress.gr/portal/resource/contentObject/id/41639f2b-06c3-4cda-ba75-cd9a51dc5902

[175] Στα κτίρια πολυκατοικιών και μεγάρων με κοινόχρηστο σύστημα θέρμανσης προβλέπεται ότι θα μπορεί να διενεργείται κοινή ενεργειακή πιστοποίηση ολοκλήρου του κτιρίου, η δε δαπάνη έκδοσής του θα βαρύνει όλους τους συνιδιοκτήτες. Επίσης με το νόμο καθιερώνεται και η υποχρεωτική περιοδική επιθεώρηση των εγκαταστάσεων θέρμανσης και κλιματισμού των κτιρίων.

[176] http://www.energypress.gr/, όπ.π.

[177] *Εφημ. ΤΑ ΝΕΑ*, άρθρο, «Τι είναι πάλι τα "πράσινα τέλη ακινήτων";», δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.madata.gr/epikairotita/economy/49691.html

[178] όπ.π.

κ.λπ.), το κέλυφος του κτιρίου (ύπαρξη θερμομόνωσης, ποιότητα κουφωμάτων κ.λπ.) και τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις (καυστήρες-λέβητες, κλιματιστικά, θερμαντικά σώματα κ.λπ.). Βάσει των επιθεωρήσεων αυτών, τα κτίρια θα βαθμολογούνται για την ενεργειακή απόδοσή τους και θα κατατάσσονται στην ανάλογη βαθμίδα (καθορίζονται 10 ενεργειακές κατηγορίες).

Άλλωστε, όσον αφορά τα εγχώρια τέλη στα ακίνητα, αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι με τον Ν. 3843/2010 ("Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσης, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις"), παρασχέθηκε η δυνατότητα τακτοποίησης αυθαίρετων και κλειστών ημιυπαίθριων χώρων με την επιβολή περιβαλλοντικού τέλους. Το σχετικό πρόστιμο αποδίδεται στο Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Πολεοδομικών και Ρυθμιστικών Σχεδίων (στον ειδικό κωδικό που ονομάζεται "Ταμείο Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου") και διατίθεται, μεταξύ άλλων, για προγράμματα και δράσεις περιβαλλοντικής και πολεοδομικής αποκατάστασης[179].

Επιπρόσθετα, ένα νέο τέλος ρύπων θα αρχίσει να εφαρμόζεται στη χώρα μας στον τομέα της ενέργειας. Συγκεκριμένα, ο τομέας ενέργειας επίκειται να επιβαρυνθεί μελλοντικά, από το 2013, με την επιβολή του τέλους για την αγορά δικαιωμάτων ρύπων[180], στο πλαίσιο των ευέλικτων μηχανισμών του Κιότο. Στην σημερινή κατάσταση, η

---

[179] *Τράπεζα της Ελλάδος*, όπ.π., σελ. 205.

[180] Το σύστημα εμπορίας αδειών εκπομπών ρύπων υιοθετήθηκε με την **Οδηγία 2003/87/ΕΚ** (τροποποιήθηκε με την 2004/121/ΕΚ) και αποτελεί μέσο για την εκπλήρωση των δεσμεύσεων που έχει αναλάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο του Πρωτοκόλλου του Κιότο. Με το σύστημα αυτό προσδιορίζεται από το κράτος ένα επιθυμητό επίπεδο εκπομπών και, στη συνέχεια, χορηγείται, με δημοπρασία ή δωρεάν, άδεια εκπομπής στις ρυπογόνες επιχειρήσεις. Με την άδεια ορίζεται π.χ. η δυνατότητα εκπομπής ενός τόνου διοξειδίου του θείου (SO2) κατά έτος. Η λειτουργία του εργαλείου αυτού παρουσιάζει ορισμένα προβλήματα και νομικοτεχνικές δυσκολίες. Γι' αυτό άλλωστε στη νομική θεωρία διατυπώνονται επιφυλάξεις για την υιοθέτησή του. Ως τέτοια προβλήματα πρέπει να αναφερθούν τα ακόλουθα: i) εάν οι άδειες εκπομπών πρέπει να διανέμονται καταρχήν δωρεάν ή να χορηγούνται έναντι συγκεκριμένης τιμής, ii) ο τρόπος με τον οποίο θα καταστεί δυνατή η τροποποίηση της συνολικά επιτρεπτής ποσότητας εκπομπών για λόγους αυστηρότερης προστασίας του περιβάλλοντος και ο τρόπος με τον οποίο θα επέλθει η υποτίμηση των αδειών εκπομπών, iii) η πιθανή συγκέντρωση των αδειών εκπομπής σε ισχυρά οικονομικά υποκείμενα και η δημιουργία μονοπωλιακών καταστάσεων, iv) η πιθανή δημιουργία εστιών μόλυνσης που θα υπερβαίνουν τα επιτρεπτά όρια ρύπανσης λόγω της συγκέντρωσης αδειών ρύπανσης. (Σχετ. βλ. αναλυτ. *Β. Καραγεώργου*, στο Νόμος και Φύση, όπ.π.)

παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος από την χρήση του εγχώριου λιγνίτη είναι από άποψη τιμής πολύ χαμηλά και αυτό οφείλεται στην χαμηλή τιμή εξόρυξης και απόκτησης του λιγνίτη από την ΔΕΗ και σαφώς στην μη ενσωμάτωση στην τιμή αυτή του σημαντικού περιβαλλοντικού και κοινωνικού κόστους[181].

Η επιβολή, όμως μιας τέτοιας φορολογίας, θα πολλαπλασιάσει την τιμή της παραγόμενης κιλοβατώρας, με αποτέλεσμα την σημαντική επιβάρυνση της τιμής που πληρώνει ο κάθε καταναλωτής[182]. Ιδιαίτερα σημαντική θα είναι η επιβάρυνση της τιμής της κιλοβατώρας που καταναλώνεται από τους οικιακούς καταναλωτές, αφού υπάρχουν ξεχωριστά φθηνότερα τιμολόγια για τις μεγάλες βιομηχανικές καταναλώσεις[183]. Υπάρχουν πολλοί υπολογισμοί για το ακριβές ύψος της επιβάρυνσης αυτής, όλοι όμως συγκλίνουν στο γεγονός ότι η τιμή κτήσης του λιγνίτη και της παραγόμενης ενέργειας ενδέχεται να τριπλασιαστεί[184]. Υποστηρίζεται ότι η λύση μπορεί να είναι η ανάπτυξη νέων αντιρρυπαντικών επενδύσεων, με τη βοήθεια της σύγχρονης τεχνολογίας : με την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών καύσης του λιγνίτη σε θερμικές μονάδες υψηλής απόδοσης, την εγκατάσταση καταλυτικών αντιρρυπαντικών τεχνολογιών για την μείωση των καυσαερίων από την καύση, την επαναχρησιμοποίηση του διοξειδίου του άνθρακα για την διατήρηση της θερμότητας, κλπ.[185] Παράλληλα η έτσι διαμορφούμενη νέα τιμή κτήσης του λιγνίτη θα κάνει οικονομικά βιώσιμη την λύση της συνοδείας των θερμικών μονάδων παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος από μονάδες CCS (σύλληψης και αποθήκευσης άνθρακα)[186].

---

[181] *Α. Αργυρίου*, Πράσινοι φόροι και παραγωγή ενέργειας, όπ.π.
[182] όπ.π.
[183] όπ.π.
[184] όπ.π.
[185] όπ.π.
[186] όπ.π.

4.3.4. Τα οικονομικά τέλη

Οικονομικά τέλη ονομάζονται τα τέλη που δεν σκοπεύουν άμεσα στην ανταπόδοση, κάποια δηλαδή ειδική αντιπαροχή από το κράτος, ή από άλλο δημόσιο φορέα, αλλά στην οικονομική ωφέλεια των διοικητικών φορέων, δηλαδή στην είσπραξη εσόδων. Η επιβάρυνση έχει σε αυτήν την περίπτωση το χαρακτήρα φόρου έστω και αν ονομάζεται τέλος[187]. Συνήθως οικονομικά τέλη είναι τα τέλη χρήσης και τα τέλη αποβλήτων, επειδή προβλέπουν ένα προκαθορισμένο, μη διακυμαινόμενο αντίτιμο για τη χρήση ενός φυσικού πόρου.

4.3.4.1. Τέλη χρήσης

Τέλη χρήσης είναι οι προκαθορισμένες εισφορές στο κράτος, που δύνανται να αναπροσαρμοσθούν και σχετίζονται με τη χρήση των φυσικών πόρων. Η καταβολή των τελών χρήσης δεν σημαίνει απαραίτητα χρηματικές καταβολές για τη συνεχή χρήση των φυσικών πόρων. Σε μερικές περιπτώσεις μπορεί κάποιος να πρέπει να πληρώσει και για τη μεμονωμένη χρήση αυτών. Τα τέλη χρήσης έχουν ένα καθαρά εισπρακτικό σκοπό. Διαφοροποιούνται από τα τέλη ρύπανσης ως προς το γεγονός ότι, ορίζονται περισσότερο ως χρηματικές καταβολές που γίνονται για να καλυφθεί το κόστος της συλλογής, της δημόσιας επεξεργασίας της εκροής, της ρύπανσης, ή της λήψης μέτρων εξυγίανσης. Δεν είναι συνεπώς ο παράγοντας «ρύπανση» ο δεσπόζων παράγοντας κατά την επιβολή των τελών ρύπανσης, αλλά η «έλλειψη των φυσικών πόρων».

4.3.4.2. Τέλη χρήσης στην Ελλάδα και τα έτερα κράτη-μέλη της ΕΕ

Τα συστήματα διαχείρισης φυσικών πόρων που συναντώνται στην ΕΕ, σχετίζονται με την εθνική ιστορία και το νομικό πλαίσιο, την

[187] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.17

κουλτούρα και την κατάσταση των φυσικών πόρων[188]. Παρατηρείται για παράδειγμα στη χρήση του νερού ως φυσικού πόρου ότι, σε όλη την Ευρώπη το 48% του πληθυσμού εξυπηρετείται από συστήματα παροχής νερού υπό δημόσια διαχείριση, 15% από δημόσιες εταιρίες νερού (Γερμανία και Κάτω Χώρες), 20% από εξουσιοδοτημένη ιδιωτική διαχείριση (κυρίως στη Γαλλία και την Ισπανία) και μόνο το 1% από άμεση ιδιωτική διαχείριση (Αγγλία και Ουαλία)[189]. Η Ελλάδα ακολουθεί το μοντέλο της δημόσιας εταιρίας (ΕΥΔΑΠ) ενώ τα τέλη που βαρύνουν τους πολίτες για χρήση νερού εξαρτώνται από την πολιτική των κατά τόπους δήμων[190].

Ιστορικά, το μοντέλο διαχείρισης φυσικών πόρων, όπως για παράδειγμα στην παροχή νερού βασιζόταν σε φυσική υπερκατασκευή. Αυτό το μοντέλο χαρακτηρίστηκε «εκτενές» (μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, φράγματα, δεξαμενές, υδραγωγεία και άλλες παρόμοιες συσκευές). Σταδιακά, αυτό το μοντέλο αντιμετώπισε έναν αυξανόμενο αριθμό θεμάτων, συμπεριλαμβανομένου του κόστους, της κοινωνικής αντίθεσης όταν κατασκευές νέων συστημάτων νερού απαιτούνταν, της υποβάθμισης της περιβαλλοντικής ποιότητας των τοπικών υδάτινων πόρων, της αύξησης της ζήτησης νερού στις αστικές περιοχές. Το μοντέλο αυτό σταδιακά τότε αντικαταστάθηκε από το «εντατικό» μοντέλο, το οποίο βασίζεται στην πρόληψη της μόλυνσης, στον καθαρισμό και τη θεραπεία. Αυτό το μοντέλο άλλαξε την εστίαση στη χρήση προχωρημένης τεχνολογίας, σε διεύθυνση ποιοτικών θεμάτων και πληροφορίας και τον έλεγχο ποιότητας[191].

---

[188] *Lamothe D.N.*, Aqualibrium – European water management between regulation and competition, στο διαδικτυακό χώρο: www.techneau.org

[189] *Bakker J.*, Global Trends in Private Sector Participation, στο διαδικτυακό χώρο: www.techneau.org.

[190] *Α. Αργυρίου*, «Πράσινοι φόροι και παραγωγή ενέργειας», όπ.π.

[191]Συμπεράσματα του προγράμματος Euromarket: (www.watertime.net/docs/WP6/Jeremy%20Allouche%20-%20Euromarket.ppt). Το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Euromarket» (2003-2005) είναι ένα ερευνητικό πρόγραμμα στο θέμα των σεναρίων απελευθέρωσης της παροχής νερού: Μια εμπειρική ανάλυση της εξέλιξης του Ευρωπαϊκού τομέα παροχής και εξυγίανσης νερού. Το πρόγραμμα, που δημιουργήθηκε από της Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο του πέμπτου προγράμματος δράσης της ΕΕ και της Ελβετικής γραμματείας παιδείας και

4.3.4.3. Τέλη αποβλήτων ή εκροών

Τέλη αποβλήτων ή εκροών είναι οι προκαθορισμένες εισφορές στο κράτος, που σχετίζονται με τα απορρίμματα, τη ροή υγρών λυμάτων, ή τα αστικά απόβλητα[192].

Η διαφορά των τελών αποβλήτων από τα τέλη ρύπανσης είναι ότι, δεν αναπροσαρμόζονται ανάλογα με την ποσότητα των ρύπων, ή των αποβλήτων. Συνήθων εφαρμόζονται καθολικά βάσει αντικειμενικών παραγόντων[193]. Παρουσιάζονται σε χώρες όπως η Ελλάδα, που δεν διαθέτουν συστήματα μέτρησης της ποσότητας των αποβλήτων, ή εκροών και χρεώνουν την παραγωγή αποβλήτων κατά τεκμήριο.

Η επιβολή τους γίνεται με τρόπο κοινό για όλη τη χώρα ανεξάρτητα από την επιβάρυνση του περιβάλλοντος τοπικά. Οι ελεγκτικές αρχές προϋποτίθεται ότι, γνωρίζουν το μέγεθος της ρύπανσης και το κοστολογούν αναλόγως. Με εμπειρικές μεθόδους διαδοχικών δοκιμών και σφαλμάτων μπορούν να βρουν το σωστό ύψος της επιβάρυνσης στις εκπομπές ρύπων.

Παραδείγματα: Τέλη καθαριότητας δήμου. Η νομοθεσία για τα τέλη καθαριότητος περιλαμβάνεται σε αρκετές διατάξεις : βλ. ενδεικτικά: **i.** Το β.δ. της 24-9/20.10.58 (Α' 171) περί κωδικοποιήσεως εις ενιαίον κείμενον νόμου των ισχυουσών διατάξεων περί προσόδων των δήμων &κοινοτήτων, **ii .** Το ν.δ. 703 της 12/16-10-70 (Α' 219), Περί τροποποιήσεως διατάξεων αφορωσών εις τα έσοδα των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως, **iii.** Το ν. 25/21.4.75 (Α' 74) Περί υπολογισμού και τρόπου εισπράξεως δημοτικών & κοινοτικών τελών καθαριότητος

έρευνας, ανέλυσε την πιθανότητα απελευθέρωσης της αγοράς του νερού στην Ευρώπη στο μέλλον. Το πρόγραμμα συντόνιζε το «Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne» (επιστημονικός συντονιστής) και η UNESCO (διοικητικός και οικονομικός συντονιστής). Οι εργασίες του πρόγραμματος ολοκληρώθηκαν το 2005.

[192] Σύμφωνα με την ΣτΕ 1891/1978, 3850/1985 τα δημοτικά τέλη καθαριότητας έχουν αναγνωρισθεί ως ανταποδοτικά.

[193] Πρδγμ.: Η χρέωση των αστικών αποβλήτων γίνεται βάσει των τετραγωνικών μέτρων των σπιτιών των φορολογούμενων πολιτών.

και φωτισμού και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων, **iv .**Το ν. 429 της 30-8/3-9-76 (Α' 235) Περί τροποποιήσεως διατάξεων τινών του ν. 25/1975. Περί υπολογισμού και τρόπου εισπράξεως δημοτικών και κοινοτικών τελών καθαριότητος και φωτισμού και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων, **v.**Το ν.1080 της 20/22.10.80 (Α' 246) άρθρα 4,5,17 και 20) Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινών περί των προσόδων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοικήσεως νομοθεσίας και άλλων τινών συναφών διατάξεων, **vi.** Το ν.1828 της 3/3-1-89 (Α' 2) (άρθρο 25 § 12) Αναμόρφωση της φορολογίας εισοδήματος και άλλες διατάξεις, **vii.** Το ν. 2130/23.4.93 (Α' 62) (άρθρα 16 § 6 και 27 § 4) «Τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων της περιφερειακής διοίκησης του δημοτικού και κοινοτικού κώδικα, των διατάξεων για τις προσόδους των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης και άλλες διατάξεις, **viii.** Το ν.2307 /95 (άρθρο 7 § 3 και 4) Προσαρμογή νομοθεσίας αρμοδιότητας Υπουργείου Εσωτερικών στις διατάξεις για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις, **ix .** Το ν. 2503/97 (άρθρο 9 §14) και 2539/97 (άρθρο 25 § 3) Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την τοπική αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις.

Οι διατάξεις αυτές, μαζί με τις περί απαλλαγών από τα ανταποδοτικά τέλη διατάξεις των άρθρων 60 του ν. 1416/84 και 7 § 26 του ν. 2307/95, αποτελούν το θεσμικό πλαίσιο για το τέλος καθαριότητας και φωτισμού.

4.3.5. Συμπέρασμα

Εξαιτίας του ανταποδοτικού τους χαρακτήρα πρέπει να σημειωθεί ότι, τα περιβαλλοντικά τέλη δεν αποτελούν το ισχυρότερο εργαλείο για τον οικολογικό μετασχηματισμό των οικονομικών διαδικασιών. Το ρόλο αυτό καλούνται να επιτελέσουν οι φόροι.

Στην Ελλάδα, συνήθως χρησιμοποιούνται «οικονομικά τέλη» που δεν διαβαθμίζονται ανάλογα με την παραγωγή ρύπων, αλλά, όπως υποστηρίζεται, είναι προκαθορισμένα κυρίως για εισπρακτικούς λόγους, ενώ ελάχιστο μέρος πηγαίνει σε περιβαλλοντικά έργα και δράσεις[194]. Ακόμα και όταν όμως χρησιμοποιούνται τέλη κινήτρων, συνήθως τα έσοδα δεν ανταποδίδονται στη βελτίωση των υποδομών και της λειτουργικής αποτελεσματικότητας των υπαρχόντων δημόσιων φορέων. Η επιβολή, δε, ενός τέλους έχει αποκρυσταλλωθεί στην αντίληψη του πολίτη ως μέτρο επιβαρυντικό.

Η έλλειψη, λοιπόν, διαβάθμισης στην βεβαίωση των οικονομικών τελών, που χρησιμοποιούνται κατά κόρον στην Ελλάδα, τα κάνει αναποτελεσματικά στην μείωση της ρύπανσης. Το ύψος τους δεν καθορίζεται από τη συμπεριφορά του υποκειμένου τους. Κύριος σκοπός τους[195] είναι η κάλυψη τους κόστους διαχείρισης και παροχής των ανάλογων υπηρεσιών και όχι η προώθηση ορθολογικότερης χρήσης, ή αλλαγής συμπεριφορών και στροφής προς περιβαλλοντικά φιλικότερες. Λείπει παντελώς η «διάδραση» μεταξύ μέτρου και συμπεριφοράς, που θα το έκανε πιο προσωποποιημένο και κατ' επέκταση αποτελεσματικό και αποδεκτό από την υπό ρύθμιση κοινωνία.

Πάντως, η δημόσια διαχείριση των εσόδων από τη διαχείριση των φυσικών πόρων είναι διεθνώς ανεπιτυχής[196]. Εξάλλου, τα εθνικά συστήματα τελών οφείλουν πριν την διαμόρφωσή τους να αξιολογούνται βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων, ώστε να αποφεύγονται δικαιικές συγκρούσεις μεταξύ εθνικού και Κοινοτικού δικαίου. Δανειζόμενοι τα κριτήρια αξιολόγησης που θέτει η Επιτροπή για τους

---

[194] *Α. Αργυρίου*, Πράσινοι φόροι και παραγωγή ενέργειας, όπ.π.
[195] όπ.π.
[196]Βλ. Μελέτη σχετικά με τη διαχείριση του νερού στην Ολλανδία του *Van Dijk*, Organisation and financing models of the drinking water sector, στο διαδικτυακό χώρο: www.techneau.org.

ίδιους πόρους[197], τα κριτήρια διαμόρφωσης των εθνικών συστημάτων τελών οφείλουν να είναι η ευκρίνεια και η απλότητα, η δημοσιονομική αυτονομία, η αποτελεσματικότερη κατανομή των οικονομικών πόρων, η επάρκεια, η διοικητική αποτελεσματικότητα κόστους, η σταθερότητα των εσόδων και η δίκαιη κατανομή των ακαθάριστων συνεισφορών.

4.4. Παράβολα

Τα παράβολα αποτελούν έτερη πηγή άντλησης δημοσίων εσόδων, πέρα από τους φόρους και τα τέλη[198]. Είναι χρηματικά ποσά που καταβάλλονται στο δημόσιο και τα οποία έχουν κυρίως ανταποδοτικό χαρακτήρα[199]. Εισπράττονται για διοικητικές πράξεις και διαδικασίες, όπως για παράδειγμα[200] κατά τη χορήγηση άδειας για τη δρομολόγηση πλοίων, για την έγκριση κυκλοφορίας γεωργικών φαρμάκων κλπ. Ο σύνδεσμος αυτών με την εξατομικευμένη ρυπογόνα συμπεριφορά δεν είναι τόσο άμεσος όπως στην περίπτωση, π.χ. των τελών ρύπανσης, ωστόσο δεν παύουν να αποτελούν χρήσιμο οικονομικό εργαλείο κρατικής παρέμβασης σε ρυπογόνες συμπεριφορές, ιδιαίτερα, δε, εκείνα που καταβάλλονται για την αδειοδότηση, ή την καταχώρηση σε ένα μητρώο ενός χημικού φαρμάκου, ή ενός εντομοκτόνου.

Αν και γενικά τα παράβολα δεν προωθούν κίνητρα ή αντικίνητρα, όπως για παράδειγμα κάνουν τα τέλη ρύπανσης, ωστόσο μπορούν να συμβάλουν στην επιλογή συμπεριφορών λιγότερο επιβλαβών για το περιβάλλον. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, αυτές οι χρεώσεις δεν θα πρέπει να είναι πολύ υψηλές, ώστε να μην δημιουργούν αντιδράσεις, ή εμπόδια στην επιχειρηματικότητα, αλλά και να μην επιβάλλονται

---

[197]Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2004/ COM (2004) «Η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος ιδίων πόρων».
[198] *Κ.Δ.Φινοκαλιώτης*, όπ.π., σελ.29 επ.
[199] όπ.π., σελ.32.
[200] όπ.π.

μεροληπτικά ανάλογα με το αν το προϊόν είναι εγχώριο ή εισαγόμενο, ώστε να μην προκαλούν διακριτική μεταχείριση μεταξύ εγχώριων και εισαγόμενων προϊόντων εκφραζόμενη σε ποσοτικούς περιορισμούς[201] (ισχύει δηλαδή κι εδώ ο σεβασμός της αρχής της αναλογικότητας και της μη διάκρισης).

5. Επίλογος

Είναι προφανές ότι η πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ευκαιρία για την αναδιάταξη της φορολογίας προς την κατεύθυνση της αναζήτησης νέων πηγών δημοσίων εσόδων, που αντισταθμίζουν τις απώλειες από την κατάργηση άλλων που κρίνονται πλέον ως στρεβλωτικοί[202], ιδιαίτερα σε περιόδους διεθνούς οικονομικής κρίσης, όπως σήμερα. Παράλληλα, οι πράσινοι φόροι επιβαλλόμενοι μόνοι ή, σε συνδυασμό με άλλα οικονομικά μέσα συνιστούν ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την άσκηση περιβαλλοντικής πολιτικής[203], γεγονός αυξημένης σημασίας ένεκα της ανησυχητικής κλιματικής αλλαγής που παρατηρείται επί των ημερών μας.

Πρέπει, ωστόσο, να διαχωριστούν τρία βήματα για κάθε αποτελεσματική περιβαλλοντική πολιτική[204] :

- οι αρχές,
- τα μέτρα και

---

[201] Το **άρθρο 34 της ΣυνθΛΕΕ** αναφέρει ότι «οι ποσοτικοί περιορισμοί επί των εισαγωγών, όπως και όλα τα μέτρα ισοδύναμου αποτελέσματος, απαγορεύονται μεταξύ των κρατών μελών». Το άρθρο 34 ΣυνθΛΕΕ απαγορεύει τη λήψη μη αιτιολογημένων εθνικών μέτρων, που έχουν περιοριστικό αποτέλεσμα στο ενδοκοινοτικό εμπόριο αγαθών. Ως ποσοτικός περιορισμός νοείται κάθε μέτρο που λαμβάνεται μονομερώς από το κράτος-μέλος και στοχεύει να περιορίσει την εισαγωγή ή εξαγωγή ενός προϊόντος, χρησιμοποιώντας ποσοτικά ή ανάλογα με την αξία του εμπορεύματος κριτήρια. Αντίθετα, ως μέτρο ισοδυνάμου προς τους ποσοτικούς περιορισμούς αποτελέσματος νοείται κάθε μέτρο που λαμβάνεται μονομερώς από κράτος-μέλος είτε με τη μορφή νομικών διατάξεων είτε με τη μορφή διοικητικών πρακτικών και έχει ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό ή τον περιορισμό ή γενικά την παρακώλυση του ενδοκοινοτικού εμπορίου. Το άρθρο εφαρμόζεται σε κρατικά μέτρα, νομοθετικές ή διοικητικές πράξεις και όχι σε μέτρα ιδιωτών. (Βλ. σχετ. *Δ. Παπαγιάννη*, όπ.π., σελ. 348 επ.)

[202] *Θ. Λαζαρέτου*, όπ.π.

[203] όπ.π.

[204] *Udo Simonis*, όπ.π.

- τα μέσα

Πρώτα πρέπει να γίνουν σαφείς οι *αρχές*. Παραδείγματος χάριν, η αρχή *`ο ρυπαίνων πληρώνει'* είναι γνωστή και οι περισσότερες χώρες συμφωνούν με αυτή. Όσον αφορά τα *μέτρα* και τα *μέσα*, έως τώρα αναφερόμαστε σε κανόνες και τυποποιήσεις τεχνικού χαρακτήρα. Μόλις τα τελευταία έτη ξεκίνησε η επιβολή φόρων και χρεώσεων σε συγκεκριμένες ρυπαίνουσες δραστηριότητες σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ωστόσο, πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η χρήση των οικονομικών εργαλείων δεν αποτελεί μαγική συνταγή για την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης, ενώ η εφαρμογή τους είναι συνυφασμένη -εκτός από τα συνεπακόλουθα πλεονεκτήματα- και με συγκεκριμένες δυσκολίες και προβλήματα εφαρμογής[205].

Για να είναι αποτελεσματική μια πράσινη φορολογική μεταρρύθμιση και βέβαια αποδεκτή από την κοινωνία και τους πολίτες, πρέπει οι οικονομικές επιβαρύνσεις που προβλέπει να σέβονται τις αρχές του εθνικού και ευρωπαϊκού δικαίου, να έχουν ορατά αποτελέσματα, να είναι απλές και αποδοτικές και να συνδυαστούν συνολικά με άλλα μέτρα και πολιτικές[206]. Τέτοιες μπορεί να είναι[207] : η επιβολή κανονιστικών μέτρων για περιβαλλοντικές προδιαγραφές, εθελοντικές πρωτοβουλίες και δεσμεύσεις υιοθεσίας αντιρρυπαντικών τεχνολογιών και μέτρα μείωσης εκπομπών, φορολογικά κίνητρα και φοροαπαλλαγές για την εγκατάσταση και χρήση διατάξεων εξοικονόμησης ενέργειας, ενημέρωση πληθυσμιακών ομάδων, μέτρα για την βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας κτιρίων, επενδύσεις σε τομείς τεχνογνωσίας και νέων τεχνολογιών κλπ.

---

[205] *Β. Καραγεώργου* στο διαδικτυακό Νόμος και Φύση, όπ.π.
[206] *Α. Αργυρίου*, Πράσινοι φόροι και παραγωγή ενέργειας, όπ.π.
[207] όπ.π.

Σε κάθε περίπτωση, λοιπόν, οι περιβαλλοντικές εισφορές πρέπει να είναι ανταποδοτικές και επιπλέον να χρησιμοποιούνται όχι μόνο στην εκτέλεση έργων περιβαλλοντικής ανάπλασης, αλλά και με μέτρα ανακούφισης, των πληθυσμιακών ομάδων που επιβαρύνονται, όπως για παράδειγμα, να συνοδεύονται με μειώσεις των εισφορών ή του φόρου μισθωτών υπηρεσιών είτε με ενίσχυση του ασφαλιστικού συστήματος και του προνοιακού κράτους[208].

[208] όπ.π.

6. Ευρετήριο σχημάτων και πινάκων

Σχήματα

Σχήμα 1: Οικονομικός - Οικολογικός Μετασχηματισμός *σελ.7*

Σχήμα 2: Εξάπλωση Ενεργειακών Φόρων και Φόρων Άνθρακα *σελ.22*

Πίνακες

Πίνακας 1: Παγκόσμια Κατανάλωση Ενέργειας *σελ. 8*

Πίνακας 2: Δημόσιο έλλειμμα και χρέος της Ελλάδας ως ποσοστό (%) επί του ΑΕΠ *σελ. 10*

Πίνακας 3 : Αρχές και Στοιχεία της Αειφορικής Ανάπτυξης *σελ. 13-14*

Πίνακας 4 : Έμμεσοι και άμεσοι φόροι ως ποσοστό (%) του ΑΕΠ στα κράτη-παλαιά μέλη της ΕΕ τα έτη 2004 και 2008 *σελ. 26*

Πίνακας 5: Ελάχιστοι συντελεστές ενεργειακών προϊόντων βάσει της οδηγίας 2003/96/ΕΚ *σελ. 30-31*

Πίνακας 6: Συμμετοχή οικονομικών τομέων στις εκπομπές CO2 στην Ελλάδα κατά το έτος 2004 *σελ. 34*

Πίνακας 7: Περιβαλλοντικοί φόροι στις χώρες-μέλη της ΕΕ-27 *σελ. 39-40*

Πίνακας 8: Περιβαλλοντικοί φόροι ανά κατηγορία σε ΕΕ-27 και Ελλάδα *σελ. 41*

Πίνακας 9: Περιβαλλοντικοί φόροι ανά κατηγορία στις χώρες-μέλη της ΕΕ-27 το 2008 *σελ. 42*

Πίνακας 10: Πράσινες θέσεις πλήρους απασχόλησης στην Ελλάδα το 2020 από μια στροφή στην πράσινη ανάπτυξη στους τομείς της ενέργειας, των κατασκευών, της ανακύκλωσης και της γεωργίας *σελ.51*

Πίνακας 11: Έμμεσες θέσεις απασχόλησης στην Ελλάδα το 2020 από μια στροφή στην πράσινη ανάπτυξη σε ευρύτερους τομείς της οικονομίας, λόγω τόνωσης της κατανάλωσης *σελ. 52*

Πίνακας 12: Φόρος στο πετρέλαιο ανά τον κόσμο κατά το έτος 2007 (€ / λίτρο) *σελ. 54*

Πίνακας 13: Τέλη κυκλοφορίας αυτοκινήτων για το έτος 2010 και διαφορά στο πληρωτέο ποσό σε σχέση με τα τέλη για το έτος 2009, λόγω επιβολής πράσινου τέλους *σελ. 63*

7. Βιβλιογραφία

(αλφαβητικά)

Αθανασοπούλου Χ. (2002), Οικονομική ελευθερία και προστασία του περιβάλλοντος, Σύγχρονες προοπτικές σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Βαγιανός Δ., Βέττας Ν., Μεγήρ Κ. (2010), Μεταρρυθμίσεις και ευκαιρίες σε μια κρίσιμη συγκυρία, στην εφημ. «Μακεδονία», φύλλο της 12ης-9-2010.

Γκίπλιν Ρ. (Giplin R.), 2002, Η πρόκληση του παγκόσμιου καπιταλισμού – Η παγκόσμια οικονομία τον 21ο αιώνα, σε μετάφραση Κατσιλιέρη Γ., επιστημονική επιμέλεια Γκόρτσος Χ., Ήφαιστος Π., Παπασωτηρίου Χ., Εκδόσεις Ποιότητα, Αθήνα.

Γουότκις Π. (Watkiss P.), 2007, Climate change: the cost of inaction and the cost of adaptation, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ανακοίνωση, «Η χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης – Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με τη λειτουργία του συστήματος ιδίων πόρων», 2004/ COM (2004).

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, έγγραφο εργασίας, «Διαβούλευση για τη μελλοντική στρατηγική ΕΕ2020», COM(2009)647.

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (European Environmental Agency), 11/2000, «Environmental taxes : recent developments in tools for integration».

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (European Environmental Agency), Report (2006), Copentage Economics Report (2008).

Κανελλόπουλος Π. (2008), Οι Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης Μετά τη Συνθήκη της Λισσαβόνας, Αθήνα-Κομοτηνή : Αντ. Ν. Σάκκουλας.

Λαζαρέτου Θ. (2010), Πράσινοι φόροι: Οι τάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στο μηνιαίο περιοδικό «Επιχείρηση», τεύχος Ιανουαρίου 2010.

Παπανδρέου Ανδρ., Καραγεώργου Β., (2003), Οικονομικά εργαλεία για την αειφόρο ανάπτυξη, Αθήνα- Κομοτηνή, Α. Σάκκουλας.

Ορφανουδάκης Σ. (2003), Η αρχή της αναλογικότητας, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Παπαγιάννης Δ. (1999), Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο, Αθήνα : Αντ. Ν. Σάκκουλας.

Τραγάκης Γ.Ε. (1993), Οι κανόνες του ανταγωνισμού στην Ευρωπαϊκή κοινότητα, Αθήνα : Αντ. Ν. Σάκκουλας.

Φινοκαλιώτης Κ.Δ. (2005), Φορολογικό Δίκαιο, Σάκκουλας, Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

8. Διαδικτυακή αρθρογραφία

(αλφαβητικά)

Αγγελόπουλος Γ. (2010), «Πρόκληση η Κλιματική Αλλαγή», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.energia.gr/article.asp?art_id=39684

Αργυρίου Α. (2010), «Πράσινοι φόροι και παραγωγή ενέργειας», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=541369

Αργυρίου Α., «Πράσινος φόρος στον προϋπολογισμό του 2011», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://perivallon-syriza.gr/?page_id=399

Βαν Ντάικ & Βαν ντερ Κούι (Van Dijk J. C. & van der Kooij D.), 2004, «Water Quality 21 researchprogramme for water supplies in The Netherlands», μελέτη σχετικά με τη διαχείριση του νερού στην Ολλανδία, στο διαδικτυακό χώρο: www.techneau.org.

Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), 2010, ανάρτηση στη διαδικτυακή του διεύθυνση με τίτλο «Δανεισμός ΔΝΤ προς αντιμετώπιση κρίσεων», http://www.imf.org/external/lang/Greek/np/exr/facts/crislendg.htm

Έρευνα στο διαδικτυακό www.Apodimos.com, http://www.apodimos.com/arthra/09/Feb/DEH_KATASKEYH_9_AIOLIKON_PARKON_PRASINH_ENERGEIA/index.html, 2009.

Εφημ. ΤΑ ΝΕΑ, «Τι είναι πάλι τα "πράσινα τέλη ακινήτων";», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.madata.gr/epikairotita/economy/49691.html, 2010.

Καραγεώργου Β. (2003), «Οικονομικά εργαλεία για τον περιβαλλοντικό αναπροσδιορισμό των οικονομικών διαδικασιών: η νομική προσέγγιση», στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=131&lang=1&catpid=6

Λαμοτέ, Μοαζερί, Κνοτέ, Φαμπύ (Lamothe D.N. Mohajeri S., Knothe B., Faby J-A.), 2003, «Aqualibrium – European water management between regulation and competition», μελέτη δημοσιευμένη στο διαδικτυακό χώρο: www.techneau.org

Μάκιπα Α. (Makipaa A.), 2006, «Φορολόγηση της ενέργειας», στη διαδικτυακή διεύθυνση http://infoeuropa.sliven.bg/eu_fact_sheets/policies/tax/article_7324_el.htm

ΜΚΟ Γκρινπίς (Greenpeace), 2009, «Πράσινη ανάπτυξη και νέες θέσεις εργασίας», ανάρτηση στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.greenpeace.org/greece/news/green-development-green-jobs

Μπέηκερ Κ. (Bakker K.), 2005, «Global Trends in Private Sector Participation», στο διαδικτυακό χώρο: www.techneau.org.

Νικολάου Φ. (2009), «Εξολοθρεύουν τις πλαστικές σακούλες με τη φορολογία», στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.econews.gr/2009/10/01/news-plastic-bags-tax/

Παλαιοκρασσάς Ι., «Το πρόβλημα είναι συνολικά το περιβάλλον και οι αγορές», άρθρο δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.energia.gr/article.asp?art_id=17979, 2008.

Περιοδικό "Καταναλωτικά Βήματα", Τεύχος Μαΐου 2002, απόσπασμα δημοσιευμένο στη διαδικτυακή διεύθυνση http://kepka.org/index.php?option=com_content&task=view&id=195&Itemid=48

Πράσινη Βίβλος για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, COM (2000) 769, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://europa.eu/legislation_summaries/energy/external_dimension_enlargement/l27037_el.htm

Πρόγραμμα Euromarket: συμπεράσματα του προγράμματος δημοσιευμένα στη διαδικτυακή διεύθυνση www.watertime.net/docs/WP6/Jeremy%20Allouche%20%20Euromarket.ppt

Σιμόνις Ο. (Simonis U.), «Βιο-Περιβάλλον και Δομικές Αλλαγές στην Οικονομία», μελέτη δημοσιευμένη στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.biopolitics.gr/HTML/PUBS/BUS1/greek/simonfin.htm

Τράπεζα της Ελλάδος (2010), «Νομισματική Πολιτική, Ενδιάμεση Έκθεση 2010», έκθεση δημοσιευμένη στη διαδικτυακή διεύθυνση www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/Inter_NomPol2010.pdf

ΥΠΕΚΑ, Δελτίο Τύπου της 6-10-2010, δημοσιευμένο στον ιστοχώρο του ΥΠΕΚΑ, στη διαδικτυακή διεύθυνση http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=362&sni[524]=584&language=el-GR

ΥΠ.ΕΞ., ανάρτηση στον ιστοχώρο του με τίτλο «Παγκόσμια Διάσκεψη», στη διαδικτυακή διεύθυνση, http://www.mfa.gr/www.mfa.gr/el-GR/Policy/Multilateral+Diplomacy/International+Issues/Environment/SustainableGrowth/InternationalConference/