



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Εθνικόν και Καποδιστριακόν
Πανεπιστήμιον Αθηνών

ΝΟΜΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΤΟΜΕΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ: 2014-2015

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
Του Γεωργίου Κουκουτιανού Α.Μ.:751

Περιβαλλοντική Φορολογία στην Ελλάδα

Επιβλέποντες:

Επ. Καθ. Α. Τσουρουφλής

Αθήνα, Νοέμβριος 2017

Copyright © Γεώργιος Κουκουτιανός 2017

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα.

Οι απόψεις και θέσεις που περιέχονται σε αυτήν την εργασία εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Περίληψη

Η περιβαλλοντική φορολογία στην Ελλάδα έχει υιοθετηθεί σε μικρό βαθμό. Θετικό βήμα αποτελεί η επιβολή τέλους στη χρήση πλαστικών σακούλων μεταφοράς από 01.01.2018. Η περιβαλλοντική φορολογία εφαρμόζεται στην ενέργεια, στις μεταφορές και στην εξάντληση των φυσικών πόρων. Παραδείγματα στην Ελλάδα αποτελούν οι ΕΦΚ στα ενεργειακά προϊόντα και στα καύσιμα, τα τέλη κυκλοφορίας και τα τέλη ταξινόμησης οχημάτων. Στην πράξη η εφαρμογή της αντιμετωπίζει αρκετά θεωρητικά προβλήματα, όπως η δημιουργία «δικαιώματος στη ρύπανση» και πρακτικά όπως, ο διεθνής ανταγωνισμός. Γίνεται συνοπτική αναφορά, σε παραδείγματα εφαρμογής περιβαλλοντικής φορολογίας σε τρίτες χώρες, στο Πράσινο Ταμείο, στο ΕΤΜΕΑΡ, και στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών. Προτείνεται μια φορολογική μεταρρύθμιση με «πράσινους» φόρους, όπως η εισαγωγή φόρου άνθρακα και μετατόπιση του φορολογικού βάρους από την εργασία και το κεφάλαιο στις ρυπογόνες δραστηριότητες.

Λέξεις Κλειδιά : Περιβαλλοντική Φορολογία, Περιβάλλον, Φορολογία, Κλιματική Αλλαγή, Βιώσιμη ανάπτυξη, Αρχή ο «ρυπαίνων» πληρώνει, ΕΦΚ στην Ενέργεια, Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών, Πράσινο Ταμείο, ΕΤΜΕΑΡ, Περιβαλλοντικό Τέλος στις πλαστικές σακούλες

Abstract

The environmental taxation in Greece has not been implemented as much in other European countries. A positive step towards to a “green” reform of Greek taxation system is the new environmental tax on plastic bags. The Environmental taxation is applied to energy, transport and the depletion of natural resources. Examples of environmental taxation in Greece are the taxes on energy products and fossil fuels and registration taxes on vehicles. In practice, the application of environmental taxation faces several theoretical problems, such as the creation of a "right to pollution" and at application such as the international competition. A brief reference is made to examples of environmental taxation in third countries, the Green Fund, ETMEAP and the European Emissions Trading Scheme (EU ETS). A tax reform is proposed with "green" taxes such as the introduction of carbon tax and the shift of the tax burden from labor and capital to polluting activities.

Keywords: Environmental Taxation, Environment, Taxation, Climate Change, Sustainable Development, Polluter Pays Principle, Energy Taxation, Energy Emissions Trading Scheme, EU ETS, Green Fund, Energy, Environmental Fee in Plastic Bags, ETMEAP, Tax Reform, Green Taxes

Συντομογραφίες

ΑΑΔΕ	Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων
ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΑΠΕ	Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΕΚ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΔΕΤΕ	Δικαιώματα Εκτέλεσης Τελωνιακών Εργασιών
Ε.Ο.ΑΝ	Ελληνικός Οργανισμός Ανακύκλωσης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΚ	Ευρωπαϊκή Κοινότητα
ΕΟΧ	Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος
ΕΤΚ	Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας
ΕΤΜΕΑΡ	Ενιαίο Τέλος Μείωσης Εκπομπών Αερίων Ρύπων
ΕΦΚ	Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης
ΘΠΔΔ	Θεωρία και Πράξη Διοικητικού Δικαίου
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΕ	Πρακτικό Επεξεργασίας
ΡΑΕ	Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας
ΣΕΔΕ	Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών
ΣΕΚ	Συνθήκη Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΣΛΕΕ	Συνθήκη Λειτουργίας Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΣΤΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΤΕΑΑ	Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων
ΤτΕ	Τράπεζα της Ελλάδος
ΦΠΑ	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
ΧΥΤ	Χώρος Υγειονομικής Ταφής
EU ETS	European Union Emissions Trading System
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
PPP	Polluter Pays Principle
WWF	World Wildlife Fund

Περιεχόμενα

I. Εισαγωγή	8
Α. Περιβαλλοντική Φορολογία και Περιβαλλοντική Πολιτική	8
Β. Περιβάλλον, εννοιολογική προσέγγιση	10
Γ. Εργαλεία περιβαλλοντικής φορολογίας	13
α. Περιβαλλοντικός Φόρος	13
β. Περιβαλλοντικό Τέλος.....	13
γ. Λοιπές περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις.....	15
δ. Φορολογικές διαφοροποιήσεις και απαλλαγές	15
II. Βιώσιμη Ανάπτυξη.....	16
Α. Οι επιμέρους αρχές	17
III. Η αρχή ο «ρυπαίνων» πληρώνει	20
Α. Η εφαρμογή της αρχής.....	21
Β. Η Οδηγία 2004/35/EK.....	22
Γ. Η αρχή της ανάληψης του κόστους από το κοινωνικό σύνολο	23
IV. Περιβαλλοντική Φορολογία	24
Α. Ορισμός και σύντομο ιστορικό της περιβαλλοντικής φορολογίας.....	24
Β. Κατηγορίες περιβαλλοντικής φορολογίας	26
α. Φορολογία στην Ενέργεια και φόροι άνθρακα	26
β. Φορολογία στις μεταφορές	28
γ. Φορολογία στην ρύπανση	30
δ. Φορολογία στους φυσικούς πόρους.....	31
V. Η εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας.....	32
Α. Θετικές επιδράσεις.....	32
Β. Αρνητικές επιδράσεις.....	36
Γ. Προβλήματα εφαρμογής και λύσεις	40
Δ. Παραδείγματα εφαρμογής.....	47
α. Στην Ευρώπη	47
β. Διεθνώς	50
VI. Περιβαλλοντική Φορολογία στην Ελλάδα	52

A. Στην ενέργεια	53
α. Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας	54
β. Ειδικό Τέλος 5% στα ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια	65
γ. Ειδικό Τέλος Μείωσης Εκπομπών Αερίων Ρύπων (ETMEAP)	66
B. Στις μεταφορές	68
α. Τέλος ταξινόμησης οχημάτων	68
β. Τέλη κυκλοφορίας	70
γ. Ειδικός φόρος σε είδη πολυτελείας.....	73
δ. Ενιαίο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων.....	74
Γ. Στην ρύπανση και τους φυσικούς πόρους	75
Α. Ειδικό τέλος υγειονομικής ταφής	75
Β. Περιβαλλοντικό τέλος στις πλαστικές σακούλες.....	76
Δ. Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS)	77
Ε. Το πράσινο Ταμείο	79
VII. Περιβαλλοντική Φορολογία και Σύνταγμα	80
VIII. Πρόταση για «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση.....	81
IX. Συμπερασματικές σκέψεις	82
X. Βιβλιογραφία	83
Α. Συγγράμματα.....	83
Β. Άρθρα	85
Γ. Πηγές στο διαδίκτυο	88
XI. Παράρτημα	89
Α. Νομοθεσία.....	89
Β. Νομολογία.....	92

I. Εισαγωγή

A. Περιβαλλοντική Φορολογία και Περιβαλλοντική Πολιτική

Η περιβαλλοντική πολιτική στις ατζέντες των Κυβερνήσεων όλων των Κρατών της Ευρώπης αλλά και των μελών των Ηνωμένων Εθνών με βάση τους στόχους και τις δηλώσεις τους έχει προτεραιότητα και υψηλή σημασία. Η κλιματική είναι σχεδόν καθολικά αποδεκτό από την επιστημονική κοινότητα ότι συντελείται και πρέπει άμεσα να ληφθούν μέτρα σε παγκόσμια κλίμακα για να περιοριστούν τα καταστροφικά αποτελέσματα της. Η συμφωνία για την κλιματική αλλαγή των Παρισίων το 2015¹, όπου υιοθετήθηκε ένα παγκόσμιο σχέδιο δράσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, είναι ένα σημαντικό πολιτικό βήμα στην επίτευξη ενός κοινού πλαισίου για την ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής. Στον αντίποδα η παγκόσμια οικονομική κρίση η οποία, ενώ θεωρητικά έχει ξεπεραστεί κάποιες χώρες ανάμεσα τους και η Ελλάδα ακόμα βρίσκονται σε περίοδο δημοσιονομικής εξυγίανσης και οικονομικής ύφεσης. Αυτό αποτελεί ένα εμπόδιο τουλάχιστον σε πρακτικό επίπεδο να εφαρμοστούν αυτά τα μέτρα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την προστασία του «φυσικού περιβάλλοντος».

Στην Ελλάδα η οικονομική κρίση επηρεάζει το σύνολο των πολιτικών που εφαρμόζονται από τις Κυβερνήσεις. Λογικό επακόλουθο είναι να επηρεάζει και την περιβαλλοντική πολιτική η οποία βέβαια δεν ελάμβανε ούτε στο παρελθόν, δηλαδή πριν την οικονομική κρίση ιδιαίτερης σημασίας για το κυβερνητικό πρόγραμμα και την γενικότερη κυβερνητική πολιτική. Σημαντικό θεσμικό αντίβαρο, σε αυτή την σχετική πολιτική αδιαφορία για την έμπρακτη προστασία του περιβάλλοντος, ήταν το Συμβούλιο της Επικρατείας το οποίο με την σκληρή κάποιες φορές στάση του σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας διαμόρφωσε μια νομολογία η οποία διαδραμάτισε σημαντική επιρροή στην χάραξη εθνικής περιβαλλοντικής πολιτικής². Η οικονομική κρίση έφερε νέα δεδομένα στην χάραξη περιβαλλοντικής πολιτικής στην νομοθεσία και νομολογία για την προστασία του περιβάλλοντος. Το «απλώς ταμειακό συμφέρον» του Δημοσίου όπως χαρακτήριζε η νομολογία την είσπραξη χρημάτων για το Δημόσιο ταμείο μεταλλάχθηκε σε «δημόσιο συμφέρον»³. Το «δημόσιο συμφέρον» επιτάσσει οικονομική ανάπτυξη και άμεσα έσοδα στον κρατικό προϋπολογισμό με

¹ Βλ. Σχετ. <http://www.consilium.europa.eu/el/policies/climate-change/timeline/>

² Κ. Μενουδάκος, Μ. Φλώρου, Αικ. Σακελλαροπούλου, Κ. Γώγος, Οικονομική κρίση και προστασία του περιβάλλοντος στη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, Εκδόσεις Παπαζήση, 2017 σελ. 12

³ Βλ. Σχετικά Σ. Βλαχόπουλο, Η Δυναμική Ερμηνεία του Συντάγματος, Εκδ. Ευρασία, Αθήνα, 2014, σελ.102 επ.

επενδύσεις και υψηλή φορολογία. Στην στάθμιση, οικονομική ανάπτυξη και περιβαλλοντική προστασία μπαίνει ως προτεραιότητα η οικονομική ανάπτυξη⁴. Η αρχή της Βιωσιμότητας βοηθάει στην επίλυση αυτής της στάθμισης με βάσει τις αρχές από τις οποίες διαπνέεται. Η λύση δεν είναι απλή, προϋποθέτει μια ευρύτερη οπτική, αυτή της σύγχρονης γενεάς η οποία πρέπει να αναπτυχθεί και να επιβιώσει οικονομικά αλλά αφήνοντας χώρο για ανάπτυξη και για τις επόμενες.

Η περιβαλλοντική φορολογία δηλαδή, η φορολογική επιβάρυνση των δραστηριοτήτων που επιβαρύνουν το περιβάλλον, ενδείκνυται ως μια λύση, η οποία συνδυάζει και την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την συγκέντρωση εσόδων για το δημόσιο ταμείο. Ακόμη, δημιουργεί προϋποθέσεις για την ελάφρυνση της φορολογίας της εργασίας και του επενδυτικού κεφαλαίου, δίνοντας ανακούφιση στους εργαζόμενους από την ψηλή φορολογία και ευκαιρία στις επιχειρήσεις να αναπτυχθούν. Προς το παρόν στην Ελλάδα δεν έχει χαραχθεί μια συγκεκριμένη περιβαλλοντική πολιτική με σαφή προσανατολισμό και προγραμματισμό. Δεν έχει υιοθετηθεί μία «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση, παρότι από την ΕΕ ενθαρρύνεται η υιοθέτηση «πράσινων» φόρων και έχουν γίνει προτάσεις από φορείς⁵. Θετικό μέτρο προς την υιοθέτηση περιβαλλοντικών φορολογικών επιβαρύνσεων αποτελεί ο πρόσφατος Ν. 4496/2017, ο οποίος ρυθμίζει τα θέματα ανακύκλωσης και επιβάλει τέλος στις πλαστικές σακούλες μεταφοράς. Το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων από φορολογικές επιβαρύνσεις στην Ελλάδα, που χαρακτηρίζονται περιβαλλοντικές στατιστικά, το αποδίδουν οι Ειδικοί Φόροι Κατανάλωσης στα ενεργειακά προϊόντα, κυρίως στα ορυκτά καύσιμα. Όμως, όπως θα αναλυθεί και κατωτέρω στο σχετικό κεφάλαιο, οι ΕΦΚ στα ενεργειακά προϊόντα έχουν κυρίως εισπρακτικό στόχο και όχι την προστασία του περιβάλλοντος. Με σωστό σχεδιασμό και πολιτική βούληση για την υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης περιβαλλοντικής πολιτικής, η οποία θα περιλαμβάνει και «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση, θα γίνουν επιτεύξιμοι οι στόχοι για προστασία του περιβάλλοντος, μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και γενικά της ρύπανσης και καταπολέμηση των φαινομένων της κλιματικής αλλαγής.

⁴Ακόμα και στην νομολογία του ΣτΕ βλ. σχετικά ΠΕ 88/2013 και Σ. Βλαχόπουλο, Η Δυναμική Ερμηνεία του Συντάγματος, ό.π. σελ.112-113

⁵ Βλ. Μελέτη-Πρόταση για την εφαρμογή μιας ριζικής περιβαλλοντικής φορολογικής μεταρρύθμισης, Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Αθήνα Δεκέμβριος 2007 προσβάσιμη σε <http://en.ellet.gr/sites/default/files/Genikes%20arxes.pdf>

B. Περιβάλλον, εννοιολογική προσέγγιση

Η έννοια περιβάλλον μπορεί να λάβει πολλές προσεγγίσεις, φυσικό περιβάλλον, ανθρωπογενές περιβάλλον, πολιτιστικό περιβάλλον όλες αυτές οι προσεγγίσεις συνθέτουν την ευρύτερη εικόνα της έννοιας του περιβάλλοντος και μας δείχνουν ότι δεν μπορεί να υπάρξει ένας ορισμός ο οποίος να ικανοποιεί και να περιλαμβάνει όλες τις σημασίες της ευρύτερης έννοιας του. Με τον όρο περιβάλλον εννοούμε τον ζωτικό χώρο του ανθρώπου υπό ευρεία έννοια. Δηλαδή, το σύνολο των αμέτρητων στοιχείων και αγαθών που είναι απαραίτητα, για τη διατήρηση της υγείας του, την ανάπτυξη της προσωπικότητάς του, την ποιότητα της ζωής και την επιβίωση του. Στο 1^ο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον επιχειρήθηκε να δοθεί ο εξής ορισμός «Περιβάλλον είναι το σύνολο των στοιχείων που συγκροτούν με την διαπλοκή των σχέσεων τους, το πλαίσιο, τα μέσα και τις συνθήκες ζωής του ανθρώπου και της κοινωνίας»⁶. Το περιβάλλον ακόμη νοείται υπό ευρεία και υπό στενή έννοια. Στην πρώτη νοείται εκείνο το περιβάλλον που περιλαμβάνει τον άνθρωπο και που έχει διαμορφωθεί από τον ίδιο λόγω της επέμβασης του στη φυσική πρώτη ύλη⁷. Περιλαμβάνει τους κοινωνικούς, πολιτιστικούς και πολιτικούς θεσμούς⁸, το πολιτιστικό περιβάλλον δηλαδή και το ανθρωπογενές. Υπό στενή έννοια, είναι το φυσικό περιβάλλον, αν αφαιρεθεί ο άνθρωπος και οι κατασκευές του, πραγματικές και νοητές. Είναι δηλαδή η χλωρίδα, η πανίδα, τα φυσικά αγαθά, ο αέρας, η θάλασσα, το νερό και γενικά ότι έχει δημιουργηθεί χωρίς την ανθρώπινη παρέμβαση.

Ο ορισμός του περιβάλλοντος για την νομική επιστήμη δεν είναι ενιαίος ούτε βέβαια στην ελληνική έννομη τάξη. Το άρθρο 2 παρ. 1 του νόμου-πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος⁹ (Ν.1650/1986) ορίζει το περιβάλλον ως «το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και στοιχείων, που βρίσκονται σε αλληλεπίδραση και επηρεάζουν την οικολογική ισορροπία, την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων, την ιστορική και πολιτιστική παράδοση και τις αισθητικές αξίες». Στο Ελληνικό Σύνταγμα δεν υπάρχει ορισμός του περιβάλλοντος αλλά στο άρθρο 24 θεμελιώνεται η υποχρέωση του κράτους για την προστασία του και ως δικαίωμα του

⁶ ΕΕ C 112, 20.12.1973 <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=OJ%3AC%3A1973%3A112%3ATOC>

⁷ Γ. Δελλής, Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος, Α. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1998, σελ. 35

⁸ Ε. Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2008, σελ. 4

⁹ Προσβάσιμος στο <http://politics.wwf.gr/images/stories/political/nomothesia/n1650-1986.pdf>

καθενός¹⁰. Ως έννομο αγαθό το περιβάλλον χαρακτηρίζεται ως συλλογικό αγαθό και γι' αυτό το λόγο το δίκαιο περιβάλλοντος διαπνέεται από τις αρχές της αλληλεγγύης και της συμφιλίωσης και παρά τις μικρές διαφορές σε ελάχιστα θέματα συγκεντρώνει ένα ικανοποιητικό βαθμό συναίνεσης¹¹.

Ένα από τα θέματα όπου υπάρχει μια σχετική διαφωνία είναι η επιλογή της ευρείας ή της στενής έννοιας του περιβάλλοντος για την οριοθέτηση της προστασίας του. Το ερώτημα που τίθεται είναι ποιός είναι ο τελικός σκοπός της προστασίας, ο άνθρωπος ή η φύση στο σύνολο της. Η συζήτηση έχει ως πηγή το φιλοσοφικό ερώτημα ποιός προηγείται ο άνθρωπος ή η φύση¹². Η ανθρωποκεντρική άποψη επικεντρώνεται στην προστασία του περιβάλλοντος χάριν του ανθρώπου, αντίθετα η οικοκεντρική πηγάζει από «τα δικαιώματα της φύσης» και στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος ως αξία καθεαυτή¹³. Το επιχείρημα ότι η προστασία της ανθρώπινης ζωής έχει αξιολογικά προτεραιότητα, ότι έννομες σχέσεις υπάρχουν μόνο μεταξύ ανθρώπων και ότι δεν είναι εφικτό οι ανθρώπινες ενέργειες να κινούνται γύρω από τόσο αλτρουιστικούς σκοπούς έχει ουσιαστικά περιορίσει μια καθαρά οικοκεντρική άποψη¹⁴. Όμως δεν έχει διευκρινιστεί αν στην οικοκεντρική θεώρηση περιλαμβάνεται το ανθρωπογενές και πολιτιστικό περιβάλλον ή όχι. Εάν περιλαμβάνεται τότε ως ευρύτερη πρέπει να προτιμηθεί η οικοκεντρική θεώρηση για την προστασία του περιβάλλοντος, ώστε να ανακύπτουν λιγότερα ερμηνευτικά προβλήματα¹⁵.

Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, το περιβάλλον μπορεί να διακριθεί σε ανθρωπογενές και φυσικό. Το ανθρωπογενές ή πολιτιστικό περιβάλλον δημιουργείται από ανθρώπινες παρεμβάσεις στη φύση. Οι παρεμβάσεις αυτές γίνονται είτε σχεδιασμένα, είτε χωρίς σχεδιασμό¹⁶. Η σύνδεση του περιβάλλοντος με τον σχεδιασμό είναι στενή διότι λόγω κακού ή ανύπαρκτου σχεδιασμού το φυσικό περιβάλλον μπορεί να αλλοιωθεί, να μολυνθεί, να ρυπανθεί και να καταστραφεί. Παρότι η φύση διαθέτει άμυνες και αναγεννητική ικανότητα η προστασία της είναι σημαντικό ζήτημα για την πρόοδο του ανθρωπίνου γένους και την επιβίωση του.

Περαιτέρω έννοιες συναφείς με το περιβάλλον και το θέμα μας είναι :

¹⁰ Άρθρο 24παρ.1 Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός.

¹¹ Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.4

¹² Γ. Δελλής, Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.29

¹³ Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.4

¹⁴ Ι. Καρακώστας, Περιβάλλον και δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2011, σελ.3

¹⁵ Βλ. Γ.Δελλή, Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος, σελ. 30

¹⁶ Δ. Χριστοφίλοπουλος, Πολιτιστικό Περιβάλλον-Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκουλας, Αθήνα, 2002, σελ.1

Α. Η ρύπανση κατά την οδηγία 1996/61/EK¹⁷ είναι «η άμεση ή η έμμεση εισαγωγή, στην ατμόσφαιρα, το νερό ή το έδαφος, ως αποτέλεσμα ανθρώπινης δραστηριότητας, ουσιών, κραδασμών, θερμότητας ή θορύβου που ενδέχεται να θίξουν την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον, να υποβαθμίσουν υλικά αγαθά, να παραβιάσουν ή να εμποδίσουν την ψυχαγωγική λειτουργία, καθώς και τις άλλες νόμιμες χρήσεις του περιβάλλοντος». Στον ορισμό αυτό θα μπορούσαμε να συμπληρώσουμε την έμμεση ή άμεση εισαγωγή στο φυσικό περιβάλλον ενέργειας και ακτινοβολίας από ανθρώπινες δραστηριότητες σε τέτοια συγκέντρωση, ποσότητα, ή διάρκεια που μπορούν να προκαλέσουν αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία, στους ζωντανούς οργανισμούς και στα οικοσυστήματα, ή υλικές ζημιές και γενικά να καταστήσουν το περιβάλλον ακατάλληλο για τις επιθυμητές χρήσεις του¹⁸. Οι κυριότερες μορφές ρύπανσης οι οποίες επηρεάζουν την ποιότητα ζωής μας και την υγεία μας είναι η ρύπανση των εδαφών, η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ρύπανση των υδάτων και των θαλασσών. Ακόμη, τα τελευταία χρόνια έχει εμφανιστεί ο όρος οπτική όχληση ή «οπτική ρύπανση». Με τον όρο αυτό εννοείται οτιδήποτε διαταράσσει την περιβαλλοντική αισθητική, όπως, π.χ., ένα ακαλαίσθητο κτίσμα που δεν δένει με το τοπίο, μέσα σε μια περιοχή φυσικού κάλλους¹⁹.

Β. Μόλυνση είναι «η μορφή ρύπανσης που χαρακτηρίζεται από την παρουσία παθογόνων μικροοργανισμών στο περιβάλλον ή δεικτών που υποδηλώνουν την πιθανότητα παρουσίας τέτοιων μικροοργανισμών».

Γ. Υποβάθμιση είναι «η πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή οποιασδήποτε άλλης μεταβολής στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανό να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες»²⁰.

Δ. Οικοσύστημα ορίζεται ως «ένα σύνολο βιοτικών και μη βιοτικών παραγόντων και στοιχείων του περιβάλλοντος που δρουν σε ορισμένο χώρο και βρίσκονται σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους ή ο βιότοπος με ορισμένη ομοιογένεια»²¹.

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0061:el:HTML>

¹⁸ National Geographic, Εγκυκλοπαίδεια του Περιβάλλοντος, Ρύπανση, προσβάσιμο σε <https://www.inedivim.gr/images/ng-egkykpolaideia/ng-egkykpolaideia-perivalon-5-ripansi.pdf>

¹⁹ National Geographic, ό.π

²⁰ Βλ. Το προσωπικό ιστολόγιο της Χ. Ακριβοπούλου προσβάσιμο σε <https://akrivopoulouchristina.wordpress.com/2010/03/06>

²¹ Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.6

Γ. Εργαλεία περιβαλλοντικής φορολογίας

α. Περιβαλλοντικός Φόρος

Κατά τον κλασικό ορισμό του Γάλλου οικονομολόγου Gaston Jeze «ο φόρος αποτελεί οριστική αναγκαστική παροχή, που καταβάλλει ο πολίτης, χωρίς ειδικό αντάλλαγμα και την οποία (παροχή) εισπράττει το κράτος προκειμένου αυτό να αντιμετωπίσει τις δημόσιες δαπάνες»²². Ο G. Jeze στον ορισμό του κάνει λόγο μόνο για την λειτουργία του φόρου ως εισπρακτικό μηχανισμό για την κάλυψη των δημοσίων αναγκών. Κατά την κρατούσα άποψη όμως, ο φόρος δεν αποσκοπεί μόνο στην συλλογή εσόδων για το κράτος αλλά μπορεί να έχει και κοινωνικές λειτουργίες²³. Η επιλογή της επιβάρυνσης με φόρο, για την αποφυγή ή και προώθηση ορισμένων δραστηριοτήτων, υπηρεσιών και προϊόντων είναι σύνηθες²⁴. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η επιβάρυνση με ειδικό φόρο κατανάλωσης του καπνού, των τσιγάρων και του αλκοόλ, ώστε να αποθαρρύνεται η χρήση τους. Αντίστοιχα ο φόρος μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως μέσο περιβαλλοντικής πολιτικής. Δηλαδή να επιβαρύνει προϊόντα και υπηρεσίες τα οποία ρυπαίνουν το περιβάλλον ή να απαλλάσσονται από φόρο προϊόντα και υπηρεσίες που είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Ως περιβαλλοντικός φόρος επομένως, μπορεί να χαρακτηριστεί ο φόρος ο οποίος επιβάλλεται σε προϊόντα και υπηρεσίες που επιβαρύνουν το περιβάλλον²⁵.

β. Περιβαλλοντικό Τέλος

Το τέλος είναι η χρηματική επιβάρυνση με ειδική ανταπόδοση υπηρεσίας προς όφελος του υπόχρεου²⁶. Ως περιβαλλοντικό τέλος, μπορούμε να ορίσουμε το ανταποδοτικό τέλος, το οποίο επιβάλλεται σε υπηρεσίες ή προϊόντα που επιβαρύνουν το περιβάλλον ή και τα έσοδα από την επιβολή του τέλους διατίθενται για πολιτικές, δράσεις και προγράμματα που στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος. Η διάκριση του τέλους από το φόρο και τις λοιπές επιβαρύνσεις αποτελεί πρόβλημα όταν πρέπει να εξεταστεί η νομική του υπόσταση. Η διαφοροποίηση εξαρτάται από τον τρόπο εφαρμογής και γίνεται συνήθως στην πράξη. Η διάκριση του ανταποδοτικού τέλους με το διοικητικό πρόστιμο δεν είναι πάντοτε εύκολη. Η αδυναμία της διοίκησης να διακρίνει ορολογικά τις πράξεις της μεταξύ «επιβολής προστίμου» και «επιβολής

²² Κ. Φινοκαλιώτης, Φορολογικό Δίκαιο, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, 2014, σελ.27

²³ Κ. Φινοκαλιώτης, Φορολογικό Δίκαιο, σελ.35

²⁴ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2011, σελ.53

²⁵ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, σελ.81

²⁶ Θ. Φορτσάκης, Κ. Σαββαΐδου, Φορολογικό δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2013, παρ. 57

τέλους» δημιουργεί σύγχυση ως προς την εφαρμογή το νομικού πλαισίου το οποίο είναι αποφασιστικής σημασίας²⁷. Το πρόβλημα της ορολογικής διάκρισης συνήθως επιλύεται δικαστικώς με ερμηνεία του σκοπού της χρηματικής εισφοράς. Στις περιπτώσεις στις οποίες επιβάλλεται χρηματική επιβάρυνση ως κύρωση σε συμπεριφορές που αντίκεινται στο δημόσιο συμφέρον τότε εφαρμόζεται και ερμηνεύεται η χρηματική αυτή επιβάρυνση ως πρόστιμο. Επομένως, η επιβαλλόμενη ειδική αποζημίωση σε περίπτωση ανέγερσης αυθαίρετης κατασκευής εντός δασικής έκτασης αποτελεί διοικητικό πρόστιμο ως κύρωση για τη διατήρηση της αυθαίρετης κατασκευής²⁸. Για την ύπαρξη ανταποδοτικού τέλους η νομολογία του ΣτΕ θέτει ως κριτήριο αρχικά την ύπαρξη «ειδικής παροχής» δηλαδή το επιβαλλόμενο ανταποδοτικό τέλος να αποδίδεται σε συγκεκριμένο φορέα για ορισμένη δράση ή πρόγραμμα²⁹. Επιπλέον, η αντιπαροχή πρέπει να μην ωφελεί «αόριστο κύκλο προσώπων» αλλά μία προσδιορισμένη κατηγορία προσώπων³⁰. Η νομολογία του ΔΕΕ, ως αναγκαίο στοιχείο της έννοιας του ανταποδοτικού τέλους, κρίνει την παροχή υπηρεσίας από τον δημόσιο φορέα που εισπράττεται το τέλος, ως αντιπαροχή³¹. Είναι δυνατή η κατηγοριοποίηση των τελών σε δύο κατηγορίες, τέλη κινήτρων και οικονομικά τέλη. Ανάλογα τον τρόπο χρήσης του τέλους, υποκειμενικά ανάλογα την πρόθεση του νομοθέτη και αντικειμενικά με βάση την ενδεχόμενη διακύμανση γίνεται και η διάκριση τους³². Τα τέλη κινήτρων στοχεύουν στην επιρροή της συμπεριφοράς, δηλαδή μέσω της οικονομικής διακύμανσης τους ωθούν σε φιλική προς το περιβάλλον συμπεριφορά. Τα τέλη κινήτρων είναι συνήθως τα τέλη παραγωγής και ρύπανσης³³. Τέλη παραγωγής είναι η επιβάρυνση κατά την διαδικασία της δημιουργίας στο σύνολο κατά μέρος ενός προϊόντος, λόγω ότι είναι δυσχερές ή και αδύνατο να ελεγχθεί και να μετρηθεί η ποσότητα των ρύπων που εκλύονται κατά την παραγωγή του³⁴. Τα τέλη ρύπανσης αντίστοιχα επιβάλλονται όταν ελέγχονται και μετρούνται οι ρύποι και τίθεται ανάλογο τέλος. Τα οικονομικά τέλη δεν αποσκοπούν σε ώθηση συμπεριφοράς φιλικής προς το

²⁷ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.53

²⁸ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.53

²⁹ Θ. Φορτσάκης, Κ. Σαββαΐδου, Φορολογικό δίκαιο, παρ.27

³⁰ Θ. Φορτσάκης, Κ. Σαββαΐδου, Φορολογικό δίκαιο, παρ.27

³¹ Βλ. Θ. Φορτσάκης, Κ. Σαββαΐδου, Φορολογικό δίκαιο, ό.π παρ.26 και ΔΕΕ 19.03.2002 C-4426/98, Επιτροπή κατά Ελλάδος.

³² Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.87

³³ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.87

³⁴ Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003,σελ 129

περιβάλλον άλλα στην είσπραξη εσόδων³⁵. Μπορεί να γίνει διάκριση των οικονομικών τελών σε τέλη αποβλήτων και σε τέλη χρήσης. Τα τέλη αποβλήτων επιβαρύνουν τις ρυπογόνες εκροές των επιχειρήσεων και νοικοκυριών ενώ τα τέλη χρήσης επιβάλλονται στην εξάντληση των φυσικών πόρων³⁶. Τα τέλη, λόγω του ανταποδοτικού χαρακτήρα τους δεν αποτελούν το πιο αποτελεσματικό εργαλείο για την περιβαλλοντική φορολογία. Συνήθως, έχουν εισπρακτικό χαρακτήρα και μικρό αντίκτυπο στην προστασία του περιβάλλοντος.

γ. Λοιπές περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις

Στις λοιπές περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις, περιλαμβάνονται τα μέτρα τα οποία δεν έχουν αμιγώς φορολογικό χαρακτήρα αλλά κυρίως δημοσιονομικό. Αρκετά σύνηθες είναι παρά τον τίτλο που δίνεται ή γίνεται γνωστή μια επιβάρυνσης στο ευρύ κοινό, να μην συμπίπτει με την νομική της φύση. Το πιο γνωστό παράδειγμα στην Ελληνική νομική επικαιρότητα είναι το ενιαίο τέλος μείωσης εκπομπών αερίων ρύπων (ETMEAP). Το οποίο παρά τον τίτλο του "τέλος" κατά την σχετικά πρόσφατη νομολογία του ΣτΕ αποτελεί απλά τίμημα για την κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος, ενώ οι προσφεύγοντες υποστήριζαν ότι είναι φόρος³⁷. Στις λοιπές περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις περιλαμβάνονται, οι διοικητικές κυρώσεις, όπως πρόστιμα για παράβαση ορίου εκπομπών ρύπων, χρεώσεις διοικητικών εξόδων και παράβολα, όπως τα παράβολα για οικοδομική άδεια και συνδρομές δηλαδή χρηματικό αντίτιμο για την παροχή μίας υπηρεσίας ή απόκτηση ενός δικαιώματος, όπως τα δικαιώματα εκπομπής αερίων ρύπων³⁸.

δ. Φορολογικές διαφοροποιήσεις και απαλλαγές

Με φορολογικές διαφοροποιήσεις είναι δυνατή η ενθάρρυνση κατανάλωσης προϊόντων και υπηρεσιών που είναι φιλικά προς το περιβάλλον. Εκτός από την επιβολή επιβάρυνσης σε δραστηριότητες που ρυπαίνουν το περιβάλλον, αντίστοιχα με μείωση ή απαλλαγή από φόρους ή τέλη, δραστηριοτήτων που είναι φιλικές προς το περιβάλλον μπορεί να πραγματοποιηθεί η αλλαγή συμπεριφοράς και η κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών που είναι φιλικές προς το περιβάλλον. Η τεχνική αυτή εφαρμόζεται στην Ελλάδα συχνά, ειδικά στα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων με μείωση ή απαλλαγή από τέλη των οχημάτων που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον³⁹.

³⁵ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.89

³⁶ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.89

³⁷ Βλ. Σχετικά την ΣτΕ 3366/2015 και την ανάπτυξη του ETMEAP κατωτέρω

³⁸ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.92

³⁹ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.81

II. Βιώσιμη Ανάπτυξη

Η αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης (*Sustainable Development*) ή της βιωσιμότητας ή της αειφόρου ανάπτυξης, επιχειρεί να δώσει απάντηση σε ένα από τα θεμελιακά ερωτήματα που απασχολούν κάθε σύγχρονο σύστημα δικαίου, εκείνο που άπτεται του προσήκοντος συνδυασμού οικονομικής και βιοτικής ανέλιξης μιας κοινωνίας με τη διαφύλαξη του φυσικού και πολιτισμικού της πλούτου⁴⁰. Ορίζεται «ως η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των σύγχρονων γενεών χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες»⁴¹. Δηλαδή, η ανάπτυξη, η οποία, εγγυάται την ορθολογική βιωσιμότητα του περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων⁴². Η αρχή της βιωσιμότητας στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος και επιπλέον έχει ένα δυναμικό χαρακτήρα τονίζοντας την ανάγκη μακροπρόθεσμης διασφάλισης του περιβάλλοντος⁴³.

Στο άρθρο 24 παρ.1 εδ. α' και β' του Συντάγματος κατοχυρώνεται η βιώσιμη ανάπτυξη και Συνταγματικά: «η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας». Το άρθρο 24, για την εποχή του ήταν πρωτοποριακό⁴⁴ και το Συμβούλιο της Επικρατείας και ειδικότερα το Ε' Τμήμα⁴⁵ του, εκκινώντας από αυτό, βρέθηκε να αμφισβητεί έναν ολοκληρωμένο τομέα της πολιτικής, όλων των κυβερνήσεων, εν ονόματι της οικολογικής δημοσίας τάξης, στη

⁴⁰ Βλ. Γ. Τσουκαλά, Βιώσιμη ανάπτυξη : μία διεθνώς ανοιχτή συζήτηση για τη σχέση ανάπτυξης και περιβάλλοντος, ΠερΔικ 4/2000 σελ. 586

⁴¹ Μ. Δεκλερής, Ο Δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος. Αρχές της βιώσιμης αναπτύξεως, Νόμος και Φύση 1995, σελ. 283 επ. Ο ανωτέρω είναι ο γνωστότερος ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης που ανήκει στην πρωθυπουργό της Νορβηγίας Gro Harlem Brundtland. Ως πρόεδρος της Παγκόσμιας Επιτροπής για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη η κ. Brundtland παρέδωσε στη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, το 1987, την Αναφορά της με τίτλο «Το κοινό μας μέλλον» που είναι γνωστή ως «Brundtland report». Στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992 από την οποία προέκυψε η *Agenda 21*, κείμενο βασισμένο στη συστημική μεθοδολογία, διατυπώθηκαν για πρώτη φορά και επίσημα οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Εκεί η βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται ως «η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας και των μελλοντικών γενεών».

⁴² Δ. Χριστοφιλόπουλος, Πολιτιστικό Περιβάλλον-Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2002, σελ. 274

⁴³ Ε. Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ. 55 Βλ. και Γ. Δελλής, Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος, Α. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1998, σελ. 32

⁴⁴ Ο αναθεωρητικός νομοθέτης εισαγάγει πανηγυρικά τον όρο στο Σύνταγμα το 2001 Βλ. Ν. Αλιβιζάτο, Το Σύνταγμα και οι εχθροί του στη Νεοελληνική Ιστορία, Πόλις, Αθήνα, 2011 σελ. 546

⁴⁵ Στο Ε' Τμήμα ανατέθηκε η αρμοδιότητα της εκδίκασης των περιβαλλοντικών διαφορών το 1991, με το άρθρο 1 παρ. 5 του ν. 1968/1991 (Α' 150), δύσκολα κάποιος θα μπορούσε να προδικάσει την σημασία του.

διαμόρφωση της οποίας συνέβαλε αποφασιστικά και το ίδιο⁴⁶. Η βιώσιμη ανάπτυξη εφαρμόζεται και από επί μέρους αρχές που έχουν δημιουργηθεί κυρίως νομολογιακά, εκτός από την αρχή του υψηλού επιπέδου προστασίας και την αρχή της ενσωμάτωσης που είναι αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

A. Οι επιμέρους αρχές

α. Του περιβαλλοντικού κεκτημένου. Η αρχή του αυτή αποτελεί το κατώτερο όριο προστασίας του Περιβάλλοντος, εάν δεν είναι δυνατή η βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης, να διατηρείται τουλάχιστον η υπάρχουσα. Απευθύνεται κυρίως στον κοινό νομοθέτη ορίζοντας ότι δεν μπορεί να εισάγει ρυθμίσεις που να επιδεινώνουν το επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος αλλά αν όχι να το βελτιώνουν τουλάχιστον να το διατηρούν⁴⁷. Η αρχή αυτή συναντάται και στο γερμανικό δίκαιο και συνδέεται με μια πιο ευγενή μορφή της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης⁴⁸.

β. Η αρχή του σεβασμού της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων (capacity carrying). Κάθε οικοσύστημα έχει ορισμένη ικανότητα να φέρει ανθρωπογενείς επεμβάσεις, δηλαδή φέρουσα ικανότητα είναι «ο αριθμός των ειδών ή μονάδων είδους που μπορούν να συντηρηθούν επ' άπειρων από ένα οικοσύστημα χωρίς την υποβάθμιση του»⁴⁹. Η αρχή αυτή έχει ως βασική ιδέα την ανάσχεση της τάσης για υπερτροφική ανάπτυξη των ανθρωπογενών συστημάτων, διακρίνοντας τα οικοσυστήματα σε συνήθη, ευπαθή και ευαίσθητα⁵⁰. Επομένως με βάση την αρχή της φέρουσας ικανότητας των οικοσυστημάτων «η κατασκευή και διαχείριση των ανθρωπογενών συστημάτων δεν πρέπει να παραβιάζει την φέρουσα ικανότητα αυτών των ίδιων οικοσυστημάτων (χερσαίων, υδάτινων, θαλάσσιων) που επηρεάζεται από

⁴⁶ Βλ. Γ.Ζ.Δρόσο, Συνταγματική Περιορισμοί της Ιδιοκτησίας και αποζημίωση, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα, 1997, σελ.177 «μια νεαρή διάταξη αυτή εισήλθε ορμητικά στην ελληνική συνταγματική τάξη για να εφαρμοστεί από το ΣτΕ ακόμα ορμητικότερα».

⁴⁷ Βλ. ΣτΕ 301/2002 που αφορά το “πολεοδομικό κεκτημένο”: «Σε καμιά περίπτωση δεν επιτρέπεται να επέρχεται, με τις νέες πολεοδομικές ρυθμίσεις, επιδείνωση των όρων διαβίωσης, δηλαδή υποβάθμιση του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος». Ακόμα Βλ. ΣτΕ(Ολ)88/1988

⁴⁸ Βλ.Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ.61

⁴⁹ Μ.Δεκλερής, Ο Δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος. Αρχές της βιώσιμου ανάπτυξης, Νόμος και Φύση 1995, σελ.323

⁵⁰ Ο.π. Μ.Δεκλερής, Ο Δωδεκάδελτος...,σελ.324

αυτά»⁵¹. Η νομολογία του ΣτΕ είναι πλούσια στην εφαρμογή αυτή της αρχής, ιδιαίτερα ως αναφορά τα ευαίσθητα οικοσυστήματα των μικρών νησιών, όπως των Κυκλάδων⁵².

γ. Της διατήρησης της ικανότητας ανασύστασης ή αποκατάστασης του φυσικού κεφαλαίου. Η αρχή αυτή αποσκοπεί στο να μην ξεπεραστούν τα όρια αντοχής και ισορροπίας ενός οικοσυστήματος και να μην καταστεί μη αναστρέψιμη και οριστική η περιβαλλοντική βλάβη, ώστε το φυσικό κεφάλαιο να διατηρεί την ικανότητα ανασύστασης ή αποκατάστασης του. Η αρχή αυτή αναλύεται σε μερικότερες αρχές όπως, της προστασίας της βιοποικιλότητας με την εφαρμογή της οποίας προστατεύονται απειλούμενα είδη (η φώκια monachus, θαλάσσια χελώνα Caretta - Caretta και άλλα είδη)⁵³, του σεβασμού της γεωμορφολογίας και του φυσικού ανάγλυφου των ακτών, της μικρότερης δυνατής διατάραξης του περιβάλλοντος, της βιολογικής ισορροπίας, της διαφύλαξης του αναγκαίου φυσικού κεφαλαίου και της αποφυγής βλάβης του τυχόν υπάρχοντος κεφαλαίου⁵⁴.

δ. Η αρχή της ήπιας ανάπτυξης. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω τα οικοσυστήματα μπορούν να διακριθούν σε συνήθη, ευπαθή και ευαίσθητα. Ευαίσθητα οικοσυστήματα αποτελούν οι ακτές, τα δάση, τα βουνά, τοποθεσίες φυσικού κάλλους και τα μικρά νησιά⁵⁵. Σύμφωνα με την νομολογία τα οικοσυστήματα αυτά μπορούν να έχουν μόνο ήπιας μορφή ανάπτυξη, η οποία ορίζεται ανά περίπτωση και να συνδυάζεται με την διατήρηση του τοπίου και του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος⁵⁶.

ε. Η αρχή του υψηλού επιπέδου προστασίας. Η αρχή αυτή κατοχυρώνεται στο άρθρο 191 παρ. 2 της ΣΛΕΕ: «Η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του

⁵¹ Ο.π. Μ.Δεκλερής, Ο Δωδεκάδελτος...,σελ.323

⁵² Βλ. ΣτΕ 2805/1997 που αφορούσε την εγκατάσταση δικτύου υψηλής τάσης σε νησιά των Κυκλάδων και θέτει τα όρια της αρχής της φέρουσας ικανότητας «Επειδή εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι κρίσιμον σημασίαν διά την βιωσιμότητα των μικρών νήσων ως απομονωμένων ευπαθών οικοσυστημάτων έχει ο σεβασμός των ορίων της φερούσης ικανότητος αυτών. Τα όρια ταύτα είναι τα τοπικά και αντικειμενικά.». Βλ. επίσης ΣτΕ 3606/2007, 3851/2006, Ολ 1569/2005, 2612/2005, 4006/2004, 2675/2003.

⁵³ ΣτΕ(Ολ) 3135/2002 ,ΣτΕ 1182/1996

⁵⁴ Βλ.Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα ,Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ.61

⁵⁵ Ο.π. Μ.Δεκλερής, Ο Δωδεκάδελτος...,σελ.331

⁵⁶Βλ.Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ.59.Βλ ακόμα ΣτΕ 3606/2007 «σημαντικό στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος είναι τα ευπαθή ή ευαίσθητα οικοσυστήματα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και τα μικρά νησιά, τα οποία αποτελούν σχετικά απομονωμένα οικοσυστήματα με εύθραυστη ισορροπία και ως εκ τούτου είναι δεκτικά μόνο ήπιας ανάπτυξης».

περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και λαμβάνει υπόψη την ποικιλομορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της Ένωσης». Παρά την αοριστία της, ως προς το πώς θα εξασφαλιστεί αυτό το υψηλό επίπεδο προστασίας, η αρχή έχει μια «δυναμική» νομική έννοια που στοχεύει στο να βελτιώνεται συνεχώς η ποιότητα του περιβάλλοντος στην Ένωση⁵⁷. Επομένως, με βάση την αρχή αυτή, οι πολιτικές της Ένωσης αλλά και των Κρατών Μελών οφείλουν όχι απλά να προωθούν την προστασία του περιβάλλοντος αλλά να αποσκοπούν στην προοδευτικά αναβάθμιση του επιπέδου προστασίας του, διαφυλάττοντας το υψηλό επίπεδο προστασίας.

στ. Η αρχή της ενσωμάτωσης. Η αρχή της ενσωμάτωσης αποτελεί βασική αρχή της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος. Η αρχή αυτή θεμελιώνεται στο Άρθρο 11 ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 6 της ΣΕΚ)⁵⁸ και υποχρεώνει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά την κατάρτιση και υλοποίηση των πολιτικών της Ένωσης η προστασία του περιβάλλοντος και ειδικά η αρχή της αειφορίας. Επομένως, επιμέρους οι πολιτικές της Ένωσης, όπως είναι η πολιτική της ενιαίας αγοράς, της ενέργειας, του ανταγωνισμού, της γεωργίας, της αλιείας, της βιομηχανίας, του τουρισμού, των μεταφορών, επιβάλλεται να ενσωματώνουν με μια οριζόντια και όχι κάθετη προσέγγιση⁵⁹ τις απαιτήσεις για την προστασία του περιβάλλοντος που υιοθετεί η Ένωση.

⁵⁷ Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ.62

⁵⁸ Άρθρο 11 (πρώην άρθρο 6 της ΣΕΚ): «Οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και δράσεων της Ένωσης, ιδίως προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη».

⁵⁹ Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ.62

III. Η αρχή ο «ρυπαίνων» πληρώνει

Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» (polluter pays principle, PPP) αποτυπώνεται πρώτη φορά στις κατευθυντήριες αρχές του ΟΟΣΑ το 1972, μετέπειτα στην Διακήρυξη του Ρίο το 1992 στην Αρχή 16⁶⁰. Ως αρχή της ΕΕ για την προστασία του περιβάλλοντος κατοχυρώνεται στο άρθρο 191 παρ. 2 της ΣΛΕΕ ⁶¹. Ξεκίνησε ως κανόνας της οικονομικής επιστήμης, ο οποίος βασίζεται στην θεωρία των «εξωτερικών επιδράσεων» (externalities)⁶². Σύμφωνα με αυτή την θεωρία τα εξωτερικά αρνητικά αποτελέσματα «επιδράσεις» από την παραγωγή ή κατανάλωση ενός προϊόντος ή υπηρεσίας δεν συνυπολογίζονται στην αγοραία τιμή τους και δεν καταλογίζονται σε αυτούς που τα προκάλεσαν. Οι αρνητικές «επιδράσεις» είναι συχνές στον τομέα του περιβάλλοντος⁶³. Η ρύπανση είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αρνητικής εξωτερικής «επίδρασης». Στο οποίο «ο ρυπαίνων» δεν συνυπολογίζει στην αγοραία τιμή της υπηρεσίας ή του προϊόντος το κόστος της ρύπανσης που προκαλείται από την παραγωγή ή κατανάλωση της υπηρεσίας ή του προϊόντος του. Αυτή την στρέβλωση της αγοράς, ως οικονομική αρχή έρχεται να διορθώσει η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Μετατοπίζοντας το κόστος της ρύπανσης από το κοινωνικό σύνολο στον υπεύθυνο για την ρύπανση. Ως νομική αρχή⁶⁴, «ο ρυπαίνων» αναλαμβάνει την ευθύνη και το κόστος της αποφυγής αλλά και της εξάλειψης των περιβαλλοντικών ζημιών που προκάλεσε ή μπορεί να προκαλέσει⁶⁵. Με αυτόν τον τρόπο οι επιχειρήσεις αναγκάζονται να υιοθετούν μεθόδους παραγωγής φιλικές προς το περιβάλλον, το προϊόντα τους να είναι όσο το δυνατόν πιο φιλικά στο περιβάλλον, ανακυκλώσιμα ή βιοδιασπώμενα και να συνυπολογίζουν στην αγοραία τιμή της υπηρεσίας ή του προϊόντος τους το κόστος της ρύπανσης ή της πρόληψης της. Η βασική αρχή όπου στηρίζεται και η αρχή «ο ρυπαίνων

⁶⁰ Αρχή 16 της Διακήρυξης του Ρίο: «Οι εθνικές αρχές θα πρέπει να προσπαθήσουν να προωθήσουν την εσωτερική του περιβαλλοντικού κόστους και τη χρήση οικονομικών μέσων, λαμβάνοντας υπόψη την προσέγγιση ότι ο ρυπαίνων θα πρέπει, κατ' αρχήν, να επωμίζεται το κόστος της ρύπανσης, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το δημόσιο συμφέρον και χωρίς στρέβλωση του διεθνούς εμπορίου και επενδύσεων».

⁶¹ Το άρθρο 191 παρ. 2 της ΣΛΕΕ: Η πολιτική της Ένωσης στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και λαμβάνει υπόψη την ποικιλομορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της Ένωσης. Στηρίζεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, της επανόρθωσης των καταστροφών του περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα στην πηγή, καθώς και στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει».

⁶² Βλ. P. Samuelson, W. Nordhaus, Οικονομική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2000 σελ. 791

⁶³ Βλ. Τ. Νικολόπουλο, Οι αρχές του Κοινοτικού Δικαίου Περιβάλλοντος, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα <http://nomosphysis.org.gr/7034/oi-arxes-tou-koinotikou-dikaiou-periballontos-noembrios-2000/> Τελευταία επίσκεψη 17/10/2017

⁶⁴ Υπάρχει και η άποψη στην θεωρία ότι δεν αποτελεί νομική αρχή βλ. ό.π. Τ. Νικολόπουλο, Οι αρχές του Κοινοτικού Δικαίου Περιβάλλοντος.

⁶⁵ Βλ. Ε. Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη 2008, σελ. 63

πληρώνει» είναι ότι όποιος προκαλεί βλάβη σε ένα έννομο αγαθό πρέπει να την αποκαθιστά. Εκπληρώνεται με αυτό τον τρόπο και η ιδέα της δικαιοσύνης ,τονίζοντας το γεγονός ότι το περιβάλλον δεν προσφέρεται δωρεάν και δεν πρέπει να θεωρείται ένα αγαθό το οποίο ο καθένας μπορεί να το καταστρέφει χωρίς να έχει τις ανάλογες συνέπειες. Η έννοια της ευθύνης την οποία πρέπει να έχει κάθε πολίτης και ειδικότερα «ο ρυπαίνων» για την διαφύλαξη του περιβάλλοντος , γίνεται πιο ισχυρή. Η οικονομική κύρωση δεν είναι απλά το μέσο για τον καταλογισμό του κόστους της περιβαλλοντικής ζημίας αλλά ένας αποτελεσματικός τρόπος να προστατευτεί το περιβάλλον και να αναδειχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ «του ρυπαίνοντος» και της βλάβης που προκαλείται στο περιβάλλον⁶⁶.

A. Η εφαρμογή της αρχής

Η εφαρμογή της αρχής στην πράξη αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα. Ο εντοπισμός «του ρυπαίνοντος» είναι τις περισσότερες φορές αρκετά δύσκολος, ειδικά σε περιπτώσεις σωρευτικής μόλυνσης⁶⁷. Εάν βρεθεί «ο ρυπαίνων» υπάρχει νέα δυσκολία αυτή του υπολογισμού του κόστους της περιβαλλοντικής ζημίας που προκάλεσε η μη φιλική προς το περιβάλλον συμπεριφορά του⁶⁸. Στην συμπλήρωση της δύσκολης νομικής «μετάφρασης», λόγω της εννοιολογικής ασάφειας της αρχής σε νομικό επίπεδο, ποιός είναι «ο ρυπαίνων» και πόσο ρυπαίνει, προστίθεται η νομιμότητα της ρύπανσης⁶⁹. Δηλαδή ποια είναι τα όρια της νόμιμης ρύπανσης, αν υπάρχουν και ότι «ο ρυπαίνων» απλά πληρώνοντας και εσωτερικεύοντας το κόστος της περιβαλλοντικής ζημίας αποκτά ένα ιδιότυπο «δικαίωμα» στην ρύπανση⁷⁰. Ακόμη, στην απόφαση Standley το ΔΕΕ συνέδεσε την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» με την αρχή της αναλογικότητας⁷¹. Περιληπτικά έκρινε ότι σε περιπτώσεις ρύπανσης με πολλές πηγές και αιτίες, πρέπει να επιβαρύνονται όλοι οι υπαίτιοι για την συγκεκριμένη

⁶⁶ Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, ό.π, σελ.64

⁶⁷ Βλ. Θ. Παναγόπουλος , Δίκαιο Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλης ,Αθήνα ,2004,σελ. 78

⁶⁸ Βλ. Τ. Νικολόπουλο, Οι αρχές του Κοινοτικού Δικαίου Περιβάλλοντος, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα <http://nomosphysis.org.gr/7034/oi-arxes-tou-koinotikou-dikaiou-periballontos-noembrios-2000/> Τελευταία επίσκεψη 17/10/2017

⁶⁹ Βλ. Τ. Νικολόπουλο, ό.π.

⁷⁰ Βλ. άρθρο του Μ. Sandel, It's Immoral to Buy the Right to Pollute, NY times, 15 Δεκεμβρίου 1997 προσβάσιμο σε <http://www.nytimes.com/1997/12/15/opinion/it-s-immoral-to-buy-the-right-to-pollute>

⁷¹ Απόφαση 29 Απριλίου 1999, υπόθεση C-293/97. Βλ. Τ. Νικολόπουλο, ό.π. «Στην υπόθεση αυτή το High Court of Justice έθετε θέμα ερμηνείας της οδηγίας 91/676/ΕΟΚ, σχετικά με την προστασία των υδάτων από τα νιτρικά ιόντα γεωργικής προέλευσης, και συγκεκριμένα εάν η οδηγία αυτή παραβίαζε την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», ενώ αυτός ο τύπος της ρύπανσης δεν προέρχεται αποκλειστικά από τις γεωργικές πρακτικές». Βλ. και άρθρο της Ι. Μάνδρου, Μέτρα για τη ρύπανση των νερών Το Βήμα, δημοσίευση 20/06/1999 προσβάσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=112069>

ρύπανση αναλογικά ως προς τον βαθμό συμμετοχής τους αλλιώς παραβιάζεται η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» σε συνδυασμό με την αρχή της αναλογικότητας⁷².

B. Η Οδηγία 2004/35/EK

Η Οδηγία 2004/35/EK⁷³ για την περιβαλλοντική ευθύνη, προσπάθησε να δώσει λύση σε κάποια από τα προβλήματα που αναφέρθηκαν ανωτέρω. Πρόκειται για την εφαρμογή στην πράξη του κανόνα «ο ρυπαίνων πληρώνει». Ρυθμίζει το πλαίσιο περιβαλλοντικής ευθύνης για τις περιπτώσεις πρόληψης και αποκατάστασης περιβαλλοντικών ζημιών. Ως περιβαλλοντική ζημία στο άρθρο 2 παρ. 2 της οδηγίας, ορίζεται «*η μετρήσιμη δυσμενής μεταβολή φυσικού πόρου ή η μετρήσιμη υποβάθμιση υπηρεσίας συνδεδεμένης με φυσικό πόρο που μπορεί να συμβεί άμεσα ή έμμεσα*». Επιπλέον, ως ζημία κατά την οδηγία νοείται και η ζημία των *προστατευόμενων ειδών και φυσικών οικοτόπων*⁷⁴, των *υδάτων*⁷⁵ και η ζημία του *εδάφους*⁷⁶. Η οδηγία συμπληρώνει την σχετική νομοθεσία των κρατών μελών ή οποία κάλυπτε ζημίες σε περιπτώσεις μόνο βλάβης της υγείας των πολιτών ή της ιδιοκτησίας⁷⁷. Σημαντική επίσης είναι η πρόβλεψη της οδηγίας για την πρόληψη της περιβαλλοντικής ζημίας και κινδύνων που απειλούν τους φυσικούς βιότοπους, το έδαφος, τους υδάτινους πόρους, την πανίδα και τη χλωρίδα. Όταν δεν είναι δυνατή η πρόληψη «ο ρυπαίνων» αναλαμβάνει να επανορθώσει την ζημία που προκάλεσε καταβάλλοντας το κόστος της επανόρθωσης της περιβαλλοντικής ζημίας που προκάλεσε και αν δεν είναι δυνατή η επανόρθωση θα καταβάλει εισφορές που θα καλύψουν το κόστος των αντισταθμιστικών μέτρων⁷⁸. Η οδηγία προβλέπει εξαιρέσεις από το πεδίο εφαρμογής της⁷⁹. Η οδηγία δεν εφαρμόζεται είναι όταν η περιβαλλοντική ζημία οφείλεται, σε δραστηριότητες για την εθνική άμυνα και διεθνή ασφάλεια, σε ένοπλες συγκρούσεις, σε εμφύλιο πόλεμο, εχθροπραξίες, εξέγερση, σε ανωτέρα βία και σε περιπτώσεις που έχει δοθεί ρητή άδεια. Η οδηγία προβλέπει ακόμα μια σημαντική εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της όταν η ρύπανση είναι διάχυτη και γενικευμένη και δεν είναι δυνατή η απόδειξη της αιτιώδους συνάφειας μεταξύ της ζημίας και δραστηριοτήτων

⁷² Βλ. Τ. Νικολόπουλο, ό.π.

⁷³ Τελευταία τροποποίηση από την Οδηγία 2013/30/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 2013 <http://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2004/35/2013-07-18>

⁷⁴ Βλ. άρθρο 2(1)(α) της Οδηγίας 2004/35/EK

⁷⁵ Βλ. άρθρο 2(1)(β) της Οδηγίας 2004/35/EK

⁷⁶ Βλ. άρθρο 2(1)(γ) της Οδηγίας 2004/35/EK

⁷⁷ Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, ό.π, σελ.123

⁷⁸ Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, ό.π, σελ.123

⁷⁹ Βλ άρθρο 4 της Οδηγίας 2004/35/EK

μεμονωμένων φορέων εκμετάλλευσης⁸⁰. Σημαντικό ρόλο στην μείωση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας διαδραματίζει το καθεστώς αστικής ευθύνης, το οποίο είναι και το αντικείμενο της οδηγίας, που είναι αυστηρά οριοθετημένο στις περισσότερες έννομες τάξεις⁸¹.

Γ. Η αρχή της ανάληψης του κόστους από το κοινωνικό σύνολο

Η αρχή της ανάληψης του κόστους από το κοινωνικό σύνολο είναι η αντίστροφη αρχή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει». Όπως δηλώνει και η ονομασία της, το κόστος των περιβαλλοντικών ζημιών και της πρόληψης τους το αναλαμβάνει το κοινωνικό σύνολο. Την ευθύνη και το κόστος για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και της αποκατάστασης του το επωμίζεται η κοινωνία μέσω της φορολογίας, των φορολογικών ελαφρύνσεων, των επιδοτήσεων, δανείων κλπ.⁸². Η λογική είναι ότι το περιβάλλον είναι συλλογικό αγαθό και πρέπει όλοι μας να συνεισφέρουμε στην προστασία και αποκατάσταση του. Βέβαια, η αρχή αυτή εφαρμόζεται μόνο εξαιρετικά και αιτιολογημένα καθώς «ο ρυπαίνων» είναι ηθικά και νομικά υπεύθυνος για την ρύπανση που προκάλεσε ή μπορεί να προκαλέσει. Η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» είναι η βασική αρχή στην οποία βασίζεται και η ιδέα της περιβαλλοντικής φορολογίας, των πράσινων φόρων, τελών και γενικά επιβαρύνσεων. Παρότι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, δημιουργεί την εντύπωση ότι θεσπίζει ένα ιδιότυπο «δικαίωμα στην ρύπανση»⁸³ με την έννοια ότι μπορεί να ρυπαίνει όποιος πληρώνει το φόρο, το τέλος ή την επιβάρυνση, η σωστή εφαρμογή της αρχής μπορεί να αποτελέσει ένας αρκετά αποτελεσματικός τρόπος να προστατευτεί το περιβάλλον. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα δικαιώματα εκπομπής εναερίων ρύπων, σε επόμενο κεφάλαιο θα γίνει αναλυτικά λόγος σε αυτά, η κριτική που δέχονται είναι ότι καθιστούν το περιβάλλον έννομο αγαθό «σχετικής προστασίας»⁸⁴, ανταλλάξιμο είδος και αγοραίο, όμως η εφαρμογή τους έχει πραγματικά συνεισφέρει στην μείωση των εναερίων ρύπων στην Ευρώπη⁸⁵.

⁸⁰ Βλ. άρθρο 4 παρ. 5 της Οδηγίας 2004/35/ΕΚ

⁸¹ Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, [Η οδηγία 2004/35 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη](http://nomosphysis.org.gr/11970/i-odigia-200435-tou-europaikou-koinobouliou-kai-tou-symboulou-schetika-me-tin-periballontiki-euthuni), Νοέμβριος 2009, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα <http://nomosphysis.org.gr/11970/i-odigia-200435-tou-europaikou-koinobouliou-kai-tou-symboulou-schetika-me-tin-periballontiki-euthuni-noembrios-2009>

⁸² Βλ. Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.65

⁸³ Βλ. Μ. Δεκλερή, Ο Δωδεκάδελτος..., ό.π. σελ.315, βλ. Και άρθρο του Μ.Sandel, It's Immoral to Buy the Right to Pollute, NY times, 15 Δεκέμβριου 1997 προσβάσιμο σε <http://www.nytimes.com/1997/12/15/opinion/it-s-immoral-to-buy-the-right-to-pollute>

⁸⁴ Βλ. Γ. Δελλής, Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος, εκδ. Α. Σάκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1998 σελ.96

⁸⁵ Βλ. Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Η αρτιότητα και η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, Ειδική Έκθεση, 2015, σελ.14

IV. Περιβαλλοντική Φορολογία

A. Ορισμός και σύντομο ιστορικό της περιβαλλοντικής φορολογίας

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ανθρωπότητα σήμερα είναι η κλιματική αλλαγή, όπως έγινε λόγος και στην εισαγωγή, και για να αντιμετωπιστεί έχουν προταθεί και θεσπιστεί αρκετά εργαλεία και πολιτικές⁸⁶. Η περιβαλλοντική φορολογία είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την αντιμετώπισή της όπως και για την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης. Η περιβαλλοντική φορολογία και γενικά οι περιβαλλοντικές εισφορές πηγάζουν από την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» ως ανελύθη στο προηγούμενο κεφάλαιο. Η εισφορά για να θεωρείται περιβαλλοντική, πρέπει η φορολογήσιμη ύλη να έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον ή και το ποσό που εισπράττεται να χρηματοδοτεί μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος⁸⁷. Με τον όρο περιβαλλοντική επιβάρυνση, είτε απλή, είτε φορολογική, μπορεί να χαρακτηριστεί η χρηματική εισφορά που επιβάλλεται από τις Δημόσιες Αρχές κάτω από γενικούς κανόνες, και η οποία άμεσα ή έμμεσα συνδέεται με την περιβαλλοντική ρύπανση που προκαλεί το πρόσωπο που φέρει το βάρος αυτό⁸⁸. Με την περιβαλλοντική φορολογία επιτυγχάνονται ταυτόχρονα η προστασία του περιβάλλοντος και η αύξηση των φορολογικών εσόδων.

Με το γενικότερο όρο περιβαλλοντική φορολογία εννοούμε τους περιβαλλοντικούς φόρους, τα περιβαλλοντικά τέλη, λοιπές περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις αλλά και φόρο επιδοτήσεις και ελαφρύνσεις φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών και προϊόντων. Οι περιβαλλοντικοί φόροι προτάθηκαν για πρώτη φορά από τον Βρετανό οικονομολόγο Arthur Cecil Pigou το 1920 με βάση την θεωρία των «εξωτερικών επιδράσεων»⁸⁹. Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο κεφάλαιο, η θεωρία των «εξωτερικών επιδράσεων» προσπαθεί να εσωτερικεύσει τις αρνητικές «εξωτερικές επιδράσεις» από την παραγωγή ή την κατανάλωση ενός προϊόντος ή υπηρεσίας, να μετακυλήσει δηλαδή το κόστος από το κοινωνικό σύνολο στις επιχειρήσεις αντίστοιχα και στους καταναλωτές των προϊόντων και των υπηρεσιών αυτών. Η πρόταση του Pigou ήταν η εισαγωγή «περιβαλλοντικών» φόρων που θα ενσωμάτωναν το κόστος της περιβαλλοντικής ζημίας, δηλαδή της εξωτερικής

⁸⁶ Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Νομισματική Έκθεση, 2010, σελ.197

⁸⁷ Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.122

⁸⁸ Ανακοίνωση της Επιτροπής, Περιβαλλοντικοί Φόροι και Επιβαρύνσεις στην Ενιαία αγορά, COM 1997 προσβάσιμο σε <http://aei.pitt.edu/4785/1/4785.pdf>

⁸⁹ Βλ. Pigou, A.C. The Economics of Welfare, Macmillan, Λονδίνο, 1920

αρνητικής επίδρασης των προϊόντων και υπηρεσιών αυτών. Η σκέψη του αυτή προήλθε από την θέα των ψηλών καμινάδων του Λονδίνου της εποχής εκείνης και του υπερβολικού καπνού που απέβαλλαν. Σκέφτηκε δε ότι η ρύπανση αυτή επιβάλλει υπερβολικό κόστος στην κοινωνία, με την μορφή των βρόμικων ρούχων, λαχανικών και του τεχνητού φωτός που πρέπει να υπάρχει, για να μπορείς να δεις μέσα σε αυτό το νέφος, το οποίο κόστος δεν υπολογίζεται και δεν καταλογίζεται στους υπευθύνους αυτής της ρύπανσης⁹⁰.

Τα πλεονεκτήματα αρχικά είναι ότι αφενός ενσωματώνεται το «περιβαλλοντικό» κόστος στην τιμή των υπηρεσιών και προϊόντων που επιβαρύνουν το περιβάλλον και επομένως δεν επιβαρύνεται με αυτό το κόστος το κοινωνικό σύνολο, και αφετέρου αποθαρρύνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος, διότι όποιος ρυπαίνει θα πρέπει να πληρώσει και τον ανάλογο φόρο. Το κρίσιμο είναι το ύψος αυτών των περιβαλλοντικών φόρων, τελών και επιβαρύνσεων. Θα πρέπει να καθορίζεται με λογικό τρόπο, ώστε να έχουν πραγματικό αντίκτυπο στην αγορά και στην προστασία του περιβάλλοντος⁹¹.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η μέτρηση της αποτελεσματικότητας των περιβαλλοντικών φόρων έχουν καταταχθεί σε τρεις κύριους τύπους, σύμφωνα με τους κύριους στόχους πολιτικής που επιδιώκουν:

- 1. Επιβαρύνσεις κάλυψης κόστους** π.χ. επιβαρύνσεις που έχουν στόχο την κάλυψη του κόστους των περιβαλλοντικών υπηρεσιών και των μέτρων μείωσης, όπως η επεξεργασία των υδάτων (επιβαρύνσεις προς τους χρήστες) και οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σχετικές περιβαλλοντικές δαπάνες (ειδικές επιβαρύνσεις).
- 2. Φόροι παροχής κινήτρων** έχουν σχεδιαστεί με σκοπό την αλλαγή της συμπεριφοράς των παραγωγών ή και των καταναλωτών και
- 3. Δημοσιονομικοί περιβαλλοντικοί φόροι** έχουν σχεδιαστεί κυρίως με σκοπό την αύξηση των εσόδων⁹².

⁹⁰ Βλ. Άρθρο στο The Economist, Pigouvian taxes , προσβάσιμο σε <https://www.economist.com/news/economics-brief/21726709-what-do-when-interests-individuals-and-society-do-not-coincide-fourth>

⁹¹ Ε.Κουτούπα-Ρεγκάκου, Δίκαιο του Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.122

⁹² Βλ. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Περιβαλλοντικοί Φόροι, Εφαρμογή και Περιβαλλοντική Αποδοτικότητα, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο, 1997 σελ.6

Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρείται στην πράξη η χρήση ενός συνδυασμού των τριών αυτών λειτουργιών. Η εξέλιξη των περιβαλλοντικών φόρων πέρασε γενικά από τις επιβαρύνσεις κάλυψης κόστους την δεκαετία του '60 και του '70 σε συνδυασμούς φόρων παροχής κινήτρων και δημοσιονομικών περιβαλλοντικών φόρων στις δεκαετίες του '80 και του '90⁹³.

B. Κατηγορίες περιβαλλοντικής φορολογίας

α. **Ενέργεια:** περιλαμβάνουν τους φόρους επί ενεργειακών προϊόντων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές, όπως το πετρέλαιο, η βενζίνη κ.α., και σε λοιπές χρήσεις, όπως τα ορυκτά καύσιμα, το φυσικό αέριο, ο άνθρακας, ο ηλεκτρισμός κ.α.

β. **Μεταφορές:** πρόκειται για φόρους που επιβάλλονται στα μεταφορικά μέσα, όπως φόροι οχημάτων, πλωτών μέσων και αεροσκαφών.

γ. **Ρύπανση:** πρόκειται για φόρους που επιβάλλονται για ρυπογόνες δραστηριότητες, όπως φόροι εκπομπών αερίων, πρώτων υλών και αποβλήτων.

δ. **Φυσικοί πόροι:** πρόκειται για φόρους που συνδέονται με τη χρήση και εξόρυξη φυσικών πόρων όπως το νερό, η υλοτομία, εξόρυξη ορυκτών⁹⁴.

Στις περισσότερες χώρες οι δύο πρώτες κατηγορίες, φόροι ενέργειας και φόροι μεταφορών, είναι με διαφορά οι πιο σημαντικοί με βάση τα φορολογικά έσοδα. Σε αρκετές περιπτώσεις είναι δύσκολο να διακριθεί σε ποια κατηγορία ανήκει ένας φόρος, σε αυτές τις περιπτώσεις θα πρέπει να κριθεί με βάση τους φορολογικούς κανόνες που ισχύουν κατά περίπτωση. Η κατανομή των περιβαλλοντικών φόρων σε κάποια κατηγορία έχει σημασία όταν πρόκειται να καταγραφούν για στατιστικούς λόγους⁹⁵.

α. Φορολογία στην Ενέργεια και φόροι άνθρακα

Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει τους φόρους στην παραγωγή ενέργειας, τους φόρους σε ενεργειακά προϊόντα για τις μεταφορές αλλά και σε ενεργειακά προϊόντα για άλλες χρήσεις. Τα πιο σημαντικά ενεργειακά προϊόντα για τις μεταφορές με βάση την κατανάλωση είναι το πετρέλαιο και η βενζίνη. Ενεργειακά προϊόντα για άλλες χρήσεις είναι για παράδειγμα ο λιγνίτης, το φυσικό αέριο και το ηλεκτρικό ρεύμα. Συνήθως, οι φόροι στα βιοκαύσιμα και στην παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες

⁹³ Βλ. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, ό.π., σελ.6

⁹⁴ European Commission, Taxation trends in the European Union, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2010, σελ.12

⁹⁵ Eurostat, Environmental taxes, A statistical guide, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2013, σελ.12

πηγές ενέργειας (ΑΠΕ) δεν περιλαμβάνονται στους φόρους ενέργειας, αλλά κάποιες χώρες επιλέγουν να ενσωματώνουν στα στατιστικά τους τα έσοδα από αυτές τις πηγές στα έσοδα από φόρους ενέργειας με βάση το θερμικό ή ενεργειακό περιεχόμενο τους⁹⁶. Οι φόροι ενέργειας είναι έμμεσοι φόροι⁹⁷ και ορίζονται από ένα ποσό ανά κάποιο συγκεκριμένο ενεργειακό μέγεθος π.χ. Χ€/Kilowatt-hour, Χ€/Terajoule. Οι ενεργειακοί φόροι είναι η κυριότερη πηγή περιβαλλοντικών εσόδων και υπολογίζεται ότι συνεισφέρουν πάνω από το 75% των εσόδων από περιβαλλοντικούς φόρους στην ΕΕ⁹⁸. Η προσδοκία από την εφαρμογή ενεργειακών φόρων είναι η μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και γενικά προϊόντων που προκαλούν περιβαλλοντική ρύπανση. Ειδικότερα, η μείωση των αερίων ρύπων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και παράλληλα να ενθαρρυνθεί η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον ενεργειακών προϊόντων όπως τα βιοκαύσιμα και η παραγωγή ενέργειας μέσω των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ)⁹⁹.

Στην κατηγορία των ενεργειακών φόρων συμπεριλαμβάνεται συνήθως και ο φόρος άνθρακα¹⁰⁰. Ο φόρος άνθρακα είναι και αυτός έμμεσος φόρος και επιβάλλεται σε καύσιμα που περιέχουν άνθρακα. Υπολογίζεται με βάση την περιεκτικότητα των καυσίμων σε άνθρακα¹⁰¹. Προτιμάται να εντάσσεται στην κατηγορία των ενεργειακών φόρων. Αρχικά, είναι δύσκολο να αναγνωριστεί ξεχωριστά από τους λοιπούς ενεργειακούς φόρους στα φορολογικά στατιστικά διότι αλληλεπιδρά με αυτούς, για παράδειγμα η διαφοροποίηση της φορολογικής κλίμακας ενός καυσίμου ανάλογα την περιεκτικότητά του σε διοξείδιο του άνθρακα (CO₂). Επιπλέον, συχνά χρησιμοποιείται ως υποκατάστατο για άλλους ενεργειακούς φόρους και τα έσοδα από αυτούς τους φόρους είναι πολύ μεγαλύτερα συγκρινόμενα με τα έσοδα από τους φόρους ρύπανσης¹⁰². Αυτό σημαίνει ότι αν συμπεριλαμβάνεται ο φόρος άνθρακα στους φόρους ρύπανσης καθίσταται δυσχερής η στατιστική σύγκριση των εσόδων τους με άλλους

⁹⁶ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.13

⁹⁷ Για τους έμμεσους φόρους βλ. Φινοκαλιώτης, Φορολογικό δίκαιο, ό.π. σελ.49, βλ. Επίσης θεματικό δελτίο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 6/2017 προσβάσιμο σε http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.11.3.pdf

⁹⁸ Βλ. Πίνακα1 σελ. Στατιστικά της Eurostat για τους περιβαλλοντικούς φόρους προσβάσιμα σε http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Environmental_tax_statistics

⁹⁹ Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Νομισματική Έκθεση, 2010, σελ.197

¹⁰⁰ Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.13

¹⁰¹ Ο φόρος άνθρακα εύκολα μετατρέπεται σε φόρο CO₂ διότι ένας τόνος άνθρακα αντιστοιχεί σε 3,67 τόνους CO₂.

¹⁰² Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.13

εγχώριους ή διεθνείς φόρους¹⁰³. Όλοι οι άλλοι φόροι που επιβάλλονται σε λοιπά αέρια του θερμοκηπίου συμπεριλαμβάνονται και αυτοί στην κατηγορία των ενεργειακών φόρων και όχι των φόρων ρύπανσης. Τα έσοδα από την δημοπράτηση των δικαιωμάτων εκπομπής εναερίων ρύπων του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας (EU ETS)¹⁰⁴, περιλαμβάνονται στην κατηγορία των εσόδων από ενεργειακούς φόρους, διότι επιτελούν τον ίδιο στόχο την μείωση των αερίων ρύπων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου¹⁰⁵.

β. Φορολογία στις μεταφορές

Οι φόροι μεταφορών είναι οι φόροι που επιβάλλονται στα μεταφορικά μέσα. Κυρίως περιλαμβάνουν φόρους που αφορούν την κατοχή και χρήση οχημάτων. Περιλαμβάνουν όμως τους φόρους και στα άλλα μεταφορικά μέσα αεροπλάνα, τρένα, πλοία κτλ. Εκτός από τους φόρους κατοχής και χρήσης μεταφορικών μέσων, η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει και τους φόρους για τις μεταφορικές υπηρεσίες, όπως φόρους στα εισιτήρια αεροπλάνων, πλοίων, τρένων κτλ. Ακόμα, στην κατηγορία αυτή για στατιστικούς λόγους περιλαμβάνονται και οι φόροι στα υβριδικά αμάξια και σε άλλα μεταφορικά μέσα φιλικά προς το περιβάλλον¹⁰⁶. Οι φόροι στις ασφάλειες μεταφορικών μέσων θα μπορούσαν ακόμα να συμπεριληφθούν σε αυτή την κατηγορία όταν έχουν περιβαλλοντικό περιεχόμενο, για παράδειγμα οι φόροι στην ασφάλεια να σχετίζονται με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)¹⁰⁷. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω οι φόροι στα καύσιμα περιλαμβάνονται στους ενεργειακούς φόρους. Δεν συμπεριλαμβάνονται όμως στους ενεργειακούς φόρους, φόροι εισαγωγής, ταξινόμησης και ετήσιας χρήσης οχημάτων που υπολογίζονται με βάση τις ενδεικνυόμενες τιμές για εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ανά χιλιόμετρο ή την κατανάλωση καυσίμου του οχήματος. Αυτοί οι φόροι κατατάσσονται στους φόρους μεταφορών και βασικό προαπαιτούμενο τους είναι απλά η κατοχή ενός οχήματος χωρίς να υπολογίζεται η πραγματική χρήση του ή οι συνολικές παραγόμενες εκπομπές αερίων διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από το συγκεκριμένο όχημα¹⁰⁸. Κάποιες πόλεις όπως το Λονδίνο, εισήγαγαν φόρους και επιβαρύνσεις για τα οχήματα που κινούνται

¹⁰³ Σε περίπτωση στην οποία οι φόροι άνθρακα CO₂ είναι εύκολα διαχωρίσιμοι στα στατιστικά δεδομένα καλό είναι να αναφέρονται ξεχωριστά δίπλα στους λοιπούς ενεργειακούς φόρους Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π. σελ.13

¹⁰⁴ Βλ. Αναλυτικά για τα δικαιώματα εκπομπής εναερίων ρύπων κατωτέρω

¹⁰⁵ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.13

¹⁰⁶ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

¹⁰⁷ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

¹⁰⁸ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

στο κέντρο της πόλης, αν και η φύση και χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων φόρων και επιβαρύνσεων διαφέρουν από πόλη σε πόλη, λόγω του γενικά περιβαλλοντικού χαρακτήρα τους, αρκετές χώρες κατατάσσουν τα έσοδα από τους φόρους αυτούς στους φόρους μεταφοράς. Οι τομείς επιβολής φόρων μεταφορών και γενικά περιβαλλοντικών αυξάνεται συνεχώς. Ένας νέος τομέας επιβολής περιβαλλοντικών φόρων είναι και η ηχορύπανση¹⁰⁹. Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών έχουν ήδη θεσπιστεί φόροι και επιβαρύνσεις για την ηχητική ρύπανση που παράγουν τα αεροσκάφη από την δεκαετία του 80' σε αρκετές χώρες¹¹⁰. Η ΕΕ έχει θεσπίσει τον κανονισμό ΕΕ 598/2014 που ρυθμίζει τα σχετικά με τον περιορισμό της ηχητικής ρύπανσης από τα αεροσκάφη¹¹¹. Παράλληλα έχουν προταθεί φόροι και επιβαρύνσεις για την ηχητική ρύπανση που προκαλούν οι σιδηρόδρομοι και οι αυτοκινητόδρομοι¹¹². Οι φόροι μεταφορών είναι οι δεύτεροι σε έσοδα περιβαλλοντικοί φόροι μετά τους φόρους ενέργειας στην ΕΕ των 28 όπως παρουσιάζονται και στον πίνακα 1.

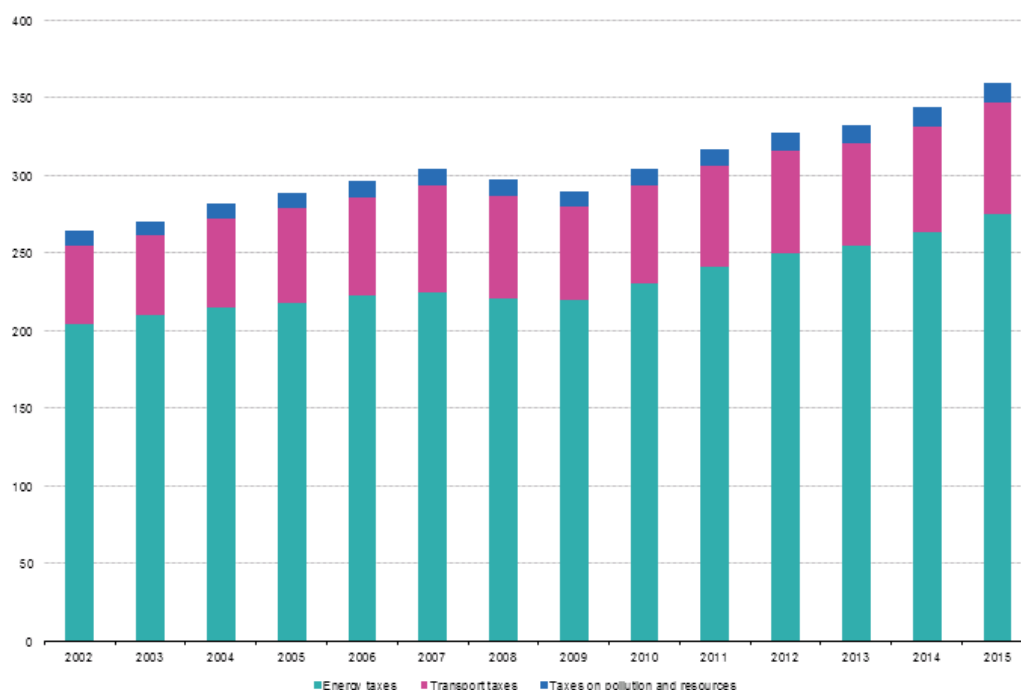
¹⁰⁹ Βλ. A. Alexandre, J-Ph. Barde και D.W.Pearce, The Practical Determination of a Charge for Noise Pollution, Journal of Transport Economics and Policy, Μάιος 1980, σελ.205 επ.

¹¹⁰ Βλ. Michael Keen and Jon Strand, Indirect Taxes on International Aviation, IMF Working Paper, 2006, σελ.20

¹¹¹ Βλ. Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 598/2014 της 16ης Απριλίου 2014, περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μιας ισορροπημένης προσέγγισης, και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/30/ΕΚ.

¹¹² Βλ. Μελέτη για την μείωση της ηχορύπανσης από τους σιδηρόδρομους του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
προσβάσιμη σε
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474533/IPOL-TRAN_ET\(2012\)474533_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2012/474533/IPOL-TRAN_ET(2012)474533_EN.pdf)

Πίνακας 1. Τα έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους στην ΕΕ των 28¹¹³



γ. Φορολογία στην ρύπανση

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τους φόρους που επιβάλλονται σε δραστηριότητες οι οποίες δημιουργούν ρύπανση, στην παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων που δημιουργούν ρύπους, όπως τα σπρέι τα οποία δημιουργούν αέρια που προκαλούν την τρύπα του όζοντος. Τέτοιες ρυπογόνες δραστηριότητες μπορεί να είναι οι εναέριοι ρύποι και τα υγρά απόβλητα των βιομηχανιών, η παραγωγή περιβαλλοντικού θορύβου¹¹⁴, τα στερεά απόβλητα των βιομηχανιών αλλά και τα οικιακά και γενικά οποιαδήποτε δραστηριότητα ρυπαίνει το περιβάλλον και δεν περιλαμβάνεται στις άλλες κατηγορίες περιβαλλοντικών φόρων. Οι φόροι άνθρακα και διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) όπως αναφέρθηκε ανωτέρω κατατάσσονται στους ενεργειακούς φόρους. Οι φόροι στα λιπαντικά κινητήρων και μηχανών και στα ορυκτέλαια συνήθως κατατάσσονται στα στατιστικά των εσόδων από περιβαλλοντικούς φόρους στους φόρους ρύπανσης¹¹⁵. Η παραγωγή, η χρήση τους και η αποβολή τους, προκαλεί σημαντική περιβαλλοντική ζημία, η δε βλάβη από την ανεξέλεγκτη αποβολή τους στο περιβάλλον αποκαθίσταται δυσχερώς και είναι

¹¹³ Πηγή Eurostat, στατιστικά για τους περιβαλλοντικούς φόρους προσβάσιμο σε http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Environmental_tax_statistics

¹¹⁴ Βλ. Την οδηγία 2002/49/ΕΚ σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου προσβάσιμη σε <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32002L0049>

¹¹⁵ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

χρονοβόρα. Είναι ενδεικτικό ότι ένα μόνο λίτρο λιπαντικού ή ορυκτελαίου το οποίο έχει αποβληθεί σε υδάτινο περιβάλλον μπορεί να μολύνει ένα εκατομμύριο λίτρα ύδατος¹¹⁶. Οι φόροι ρύπανσης είναι επομένως έμμεσοι, πραγματικοί φόροι που επιβαρύνουν, όπως αναλύθηκε ανωτέρω την παραγωγή και την κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών που ρυπαίνουν το περιβάλλον.

δ. Φορολογία στους φυσικούς πόρους

Στους φόρους πόρων περιλαμβάνονται οι φόροι που συνδέονται με την εξόρυξη και χρήση των φυσικών πόρων. Όπως των υδάτινων πόρων, των δασών της πανίδας και της χλωρίδας και γενικά τις δραστηριότητες που εξαντλούν τους φυσικούς πόρους. Εδώ θα πρέπει να συμπεριλάβουμε και τους φόρους που επιβάλλονται κατά την εξόρυξη μεταλλευμάτων όπως χρυσός, που η εξόρυξη του έκτος ότι εξαντλεί ένα από τα πιο σπάνια μέταλλα στον πλανήτη δημιουργεί σοβαρή περιβαλλοντική βλάβη που δυσχερώς επανορθώνεται¹¹⁷. Στην χώρα μας γνωστή είναι η υπόθεση για την εξόρυξη χρυσού στην Χαλκιδική που έχει προκαλέσει ποικίλες αντιδράσεις για το αν πρέπει να συνεχίσει ή όχι¹¹⁸. Ως αναφορά τον λιγνίτη παρότι χρησιμοποιείται στην παραγωγή ηλεκτρισμού, ως φυσικός πόρος οι φόροι που επιβάλλονται στην εξόρυξη του θα πρέπει να συνυπολογίζονται στο έσοδα από φόρους πόρων. Ως φυσικός πόρος μπορεί να εκληφθεί και το έδαφος αλλά φόροι που επιβάλλονται στην ιδιοκτησία δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία των φόρων πόρων¹¹⁹. Στην κατηγορία των φόρων πόρων ανήκουν φόροι οι οποίοι επιβάλλονται σε ιδιοκτησίες που έχουν χτιστεί αυθαίρετα σε δάση και σε περιοχές φυσικού κάλλους τους επιβάλλεται φόρος με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» για την βλάβη που επέφεραν στο φυσικό περιβάλλον¹²⁰.

¹¹⁶ Mortimer M. Gibbons, Water Pollution by Petroleum Oils, American Water Works Association Journal, March, 1940, σελ.465

¹¹⁷ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

¹¹⁸ Βλ. σχετικά άρθρο Κ.Παναγιωτόπουλου, Μύθοι και πραγματικότητα για τα μεταλλεία στη Β.Α.Χαλκιδική προσβάσιμο σε <http://www.capital.gr/arhtra/3190674/muthoi-i>

¹¹⁹ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

¹²⁰ Βλ. Eurostat, Environmental taxes, ό.π, σελ.14

V. Η εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας

A. Θετικές επιδράσεις

Τα οφέλη από την εφαρμογή περιβαλλοντικής φορολογίας είναι σημαντικά για την κοινωνία, την οικονομία, το περιβάλλον και τα κρατικά έσοδα. Όταν οι «πράσινες» φορολογικές παρεμβάσεις έχουν σχεδιαστεί σωστά, η εφαρμογή τους θα δείξει σημαντικά αποτελέσματα άμεσα¹²¹. Είναι σημαντικό οι «πράσινες» φορολογικές παρεμβάσεις να γίνονται συντονισμένα και με άλλες δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως η περιβαλλοντική ενημέρωση. Για παράδειγμα στο Βέλγιο πριν τη θέσπιση φόρου στην κατανάλωση μολυβδούχας βενζίνης, έγινε εκστρατεία ενημέρωσης του καταναλωτικού κοινού για τις επιπτώσεις της χρήσης της ειδικά για τα παιδιά¹²². Όμως, το σύνολο των θετικών επιπτώσεων από την υιοθέτηση εργαλείων της περιβαλλοντικής φορολογίας θα γίνει αισθητό μετά το πέρας αρκετών χρόνων από την εφαρμογή τους¹²³. Ειδικά, οι θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον μπορεί να μην είναι ορατές άμεσα, αυτό όμως δε σημαίνει ότι η εφαρμογή τους έμμεσα και μακροπρόθεσμα δεν έχει σημαντική επίδραση στην προστασία του περιβάλλοντος και στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής. Ακόμη, σε σύγκριση με άλλα εργαλεία περιβαλλοντικής προστασίας, όπως οι περιβαλλοντικές συμφωνίες, η περιβαλλοντική φορολογία υποκινεί συνεχώς τη μείωση των ρύπων κάτω από τα επιτρεπόμενα – «νόμιμα» όρια, επειδή αυτό είναι οικονομικά συμφέρον¹²⁴. Διότι ανάλογα με τη ρύπανση που προκαλείται, ανάλογη θα είναι και η περιβαλλοντική επιβάρυνση που θα πρέπει να καταβληθεί. Αυτό βέβαια προϋποθέτει το ύψος της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης να είναι σχετικά υψηλό, ώστε να μην συμφέρει τον ρυπαντή να συνεχίζει τη ρύπανση. Όπως αναλύθηκε ανωτέρω, η βέλτιστη περιβαλλοντική εισφορά είναι όταν το ύψος της είναι ίσο ή και μεγαλύτερο από το κόστος της περιβαλλοντικής ζημίας. Οι θετικές επιδράσεις εντοπίζονται στους τομείς, της οικονομίας, του περιβάλλοντος και του φορολογικού συστήματος.

¹²¹Βλ. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Περιβαλλοντικοί Φόροι, ό.π. σελ.5

¹²² Βλ. Άρθρο της Θ. Λαζαρέτου, Πράσινοι φόροι: Οι τάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Επιχείρηση, τεύχος 56 Ιανουαρίου 2010,σελ.27 επ.

¹²³Βλ. Study on Environmental Fiscal Reform Potential in 14 EU Member States, Final Report to DG Environment of the European Commission , No 07.0307/ETU/2013/SI2.664058/ENV.D.2 προσβάσιμο σε http://ec.europa.eu/environment/integration/green_semester/pdf/EFR-Final%20Report.pdf σελ.11

¹²⁴ Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη,2003, σελ.132

α. Στην οικονομία η περιβαλλοντική φορολογία μπορεί να έχει αρκετά θετικά αποτελέσματα. Θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας σε «πράσινες επιχειρήσεις» οι οποίες θα ανθίσουν και θα αναπτύξουν νέες τεχνολογίες, οι οποίες θα ευνοήσουν τον ανταγωνισμό, την καινοτομία και την έρευνα¹²⁵. Οι επιχειρήσεις θα στραφούν σε νέες καθαρότερες τεχνολογίες, έτσι ώστε να αναζητήσουν τρόπους να παράγουν και να προσφέρουν τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Με τον τρόπο αυτό θα τονωθεί ο ανταγωνισμός και θα αναπτυχθούν νέοι κλάδοι στην οικονομία και θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. Μόνο στους τομείς της ενεργειακής απόδοσης και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας θα μπορούσαν να δημιουργηθούν 5 εκατομμύρια νέες θέσεις εργασίας στην ΕΕ των 28 μέχρι το 2020¹²⁶. Η οικονομία επομένως, θα έχει την δυνατότητα να επεκταθεί σε τομείς που δεν έχουν αναπτυχθεί ειδικά στην χώρα μας όπως, της πράσινης ενέργειας, της ανακύκλωσης και της παραγωγής προϊόντων που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον. Ακόμη, αν εφαρμοστεί συνδυαστικά η περιβαλλοντική φορολογία με ελάφρυνση της φορολογίας εισοδήματος και του επενδυτικού κεφαλαίου θα αυξηθεί η κατανάλωση και οι επενδύσεις¹²⁷. Αυτό το διπλό αποτέλεσμα της προστασίας του περιβάλλοντος και της ελάφρυνσης της φορολογίας εισοδήματος και επενδυτικού κεφαλαίου αναφέρεται στην θεωρία ως το «διπλό μέρισμα»¹²⁸. Ακόμα, η περιβαλλοντική φορολογία σε σύγκριση με άλλα εργαλεία για την προστασία του περιβάλλοντος, όπως οι νόμοι, δεν επιβάλλει ένα συγκεκριμένο τρόπο αντιμετώπισης της ρύπανσης, αλλά αφήνει στις επιχειρήσεις να επιλέξουν το μέσο, ώστε να έχουν την δυνατότητα επιλογής του πιο κατάλληλου σύμφωνα με τα συμφέροντα και τις επιχειρηματικές στρατηγικές τους. Ένα σημαντικό όφελος από τη χρήση περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων στην οικονομία είναι η ενσωμάτωση του κόστους της ρύπανσης στον «ρυπαίνοντα». Όπως αναλύσαμε ανωτέρω¹²⁹, βασική αρχή της περιβαλλοντικής φορολογίας είναι η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Με βάση την αρχή αυτή, το κόστος από την παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών που επιβαρύνουν το περιβάλλον, το επιβαρύνεται ο

¹²⁵ Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Αγορακεντρικά μέσα για τη μετάβαση σε μια αποδοτική, από πλευράς πόρων, οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην ΕΕ» 2014/C 226/01 προσβάσιμη σε <http://eur-lex.europa.eu/legal->

¹²⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα «Στοχεύοντας σε μια ανάκαμψη με άφθονες θέσεις απασχόλησης» COM (2012) 173 final

¹²⁷ Βλ. Άρθρο της Θ. Λαζαρέτου ό.π

¹²⁸ Βλ. Γ. Σμπώκο, «Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας», Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2011, σελ.85

¹²⁹ Βλ. Κεφάλαιο III η αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» ανωτέρω

«ρυπαίνων». Δηλαδή ο παραγωγός ή/και αν μετακληθεί αυτό το κόστος ο καταναλωτής προϊόντων και υπηρεσιών που επιβαρύνουν το περιβάλλον.

β. Στο φορολογικό σύστημα επιφέρει αλλαγές, ώστε να είναι πιο δίκαιο και πιο αποτελεσματικό. Θα δημιουργήσει αύξηση των εσόδων και καταπολέμηση της φοροδιαφυγής. Ως εργαλείο φορολογικής πολιτικής ενισχύει την διαφάνεια του φορολογικού συστήματος. Είναι ευδιάκριτη η ύλη που φορολογείται, οι εξαιρέσεις είναι συγκεκριμένες και αιτιολογημένες, επιπλέον το ύψος του φόρου είναι υπολογισμένο με αντικειμενικά κριτήρια και όχι με βάση υποκειμενικά κριτήρια. Επομένως επιτυγχάνεται και η καταπολέμηση της φοροδιαφυγής λόγω της φύσης των εργαλείων της περιβαλλοντικής φορολογίας που είναι κυρίως, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, έμμεσοι, πραγματικοί φόροι και επιβαρύνσεις, που δεν επιδέχονται φοροδιαφυγή¹³⁰. Σημαντικό πλεονέκτημα της περιβαλλοντικής φορολογίας θεωρείται η ευελιξία προσαρμογής των τιμών των επιβαρύνσεων στις οικονομικές συνθήκες και στην προσδοκώμενη προστασία του περιβάλλοντος σε σύγκριση με άλλα εργαλεία περιβαλλοντικής πολιτικής, όπως οι κανονισμοί και οι διοικητικές κυρώσεις. Για παράδειγμα είναι ευκολότερο και πιο σύντομο για τη διοίκηση να αναπροσαρμόσει την τιμή ενός φόρου άνθρακα ή διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από το να εισάγει ένα νέο νόμο για την μείωση των αερίων του θερμοκηπίου¹³¹. Οι περισσότεροι φόροι δημιουργούν αντικίνητρο για περαιτέρω εργασία, αποταμίευση και επενδύσεις. Οι περιβαλλοντικοί φόροι, τέλη και λοιπές επιβαρύνσεις με σωστή εφαρμογή και σχεδιασμό δημιουργούν κίνητρο για εργασία, αποταμίευση και πράσινες επενδύσεις. Το διοικητικό κόστος της περιβαλλοντικής φορολογίας είναι χαμηλό σε σχέση με το διοικητικό κόστος της φορολογίας εισοδήματος, ώστε επιτρέπει την εξοικονόμηση πόρων και ανθρωπίνου δυναμικού στην οικονομικές υπηρεσίες¹³². Ακόμα δημιουργείται η προϋπόθεση για ελάφρυνση της φορολογίας του εισοδήματος, αλλά

¹³⁰ Βλ. Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Πρόταση για περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση στην Ελλάδα, Αθήνα, 2007 σελ 3

¹³¹ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Περιβαλλοντικοί Φόροι, Εφαρμογή και Περιβαλλοντική Αποδοτικότητα, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο, 1997, σελ.6

¹³² Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, 2014/C 226/01, ό.π Υπάρχει βέβαια και ο αντίλογος ότι για τον έλεγχο και την μέτρηση της ρύπανσης καταβάλλεται υψηλό διοικητικό κόστος. Βλ. A. Alexandre, J-Ph. Barde και D.W. Pearce, The Practical Determination of a Charge for Noise Pollution, ό.π, σελ.205 επ.

και του επενδυτικού κεφαλαίου αντισταθμιστικά στο ποσοστό που αυξάνονται τα φορολογικά έσοδα από «πράσινους» φόρους και επιβάρυνση¹³³.

γ. Στο Περιβάλλον που είναι και ο στόχος της θέσπισης της περιβαλλοντικής φορολογίας είναι αρκετές οι θετικές επιδράσεις. Η βασική συνεισφορά είναι στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Με συντονισμένες δράσεις και αποφασιστική υιοθέτηση μέτρων περιβαλλοντικής φορολογίας μπορούν να αλλάξουν τα πρότυπα συμπεριφοράς και η περιβαλλοντική κουλτούρα που είναι και το πιο ουσιαστικό για το περιβάλλον. Με την αλλαγή στα καταναλωτικά πρότυπα και στροφή προς την κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών φιλικών προς το περιβάλλον σταματά η υπέρμετρη επιβάρυνση του και με την αναγεννητική του ικανότητα ξεκινά να επανορθώνει το σύστημά του. Με τη θέσπιση περιβαλλοντικής φορολογίας ενθαρρύνεται η ανακύκλωση και η προστασία των σπάνιων φυσικών πόρων. Η συμβολή στην χωροταξική και πολεοδομική αναδιάρθρωση είναι σημαντική, ειδικά στην χώρα μας που υπάρχει σοβαρό πρόβλημα σε αυτούς τους τομείς¹³⁴. Με την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας τα κτίσματα οικιακά και βιομηχανικά είναι πιο φιλικά στο περιβάλλον, έχουν καλύτερη ενεργειακή απόδοση και είναι λιγότερο ρυπογόνα. Η προστασία των δασών με τη θέσπιση επιβαρύνσεων σε κτίσματα που κτίζονται σε δάση. Με την εφαρμογή περιβαλλοντικής φορολογίας ειδικά στην ενέργεια ενθαρρύνεται η παραγωγή ενέργειας με ανανεώσιμες πηγές, όπως η αιολική και η ηλιακή, και η κατανάλωση της γίνεται πιο προσιτή και οικονομική στο ευρύ καταναλωτικό κοινό. Σημαντική είναι ακόμα η θετική επίδραση στους υδάτινους πόρους. Η εξοικονόμηση αρδευτικού και πόσιμου νερού είναι αναγκαία, λόγω της κλιματικής αλλαγής, ειδικά στη χώρα μας με την ιδιαιτερότητα των μικρών νησιών¹³⁵. Η επιβάρυνση της υπερβολής κατανάλωσης, αλλά και της μόλυνσης των υδάτινων πόρων δημιουργεί ένα σημαντικό αντίμετρο σε αυτές τις μη φιλικές με το περιβάλλον συμπεριφορές. Στον τομέα των εναέριων ρύπων με το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων και γενικά με τα εργαλεία «πράσινης» φορολογικής πολιτικής επιτυγχάνεται η μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και μείωση χρήσης οχημάτων και μεταφορικών μέσων που ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα.

¹³³ Βλ. Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Περιβαλλοντικοί Φόροι, ό.π. σελ.6

¹³⁴ Βλ. Άρθρο της Θ. Λαζαρέτου ό.π

¹³⁵ Βλ. OECD, Environmental Performance Reviews: Greece 2009 σελ.153

B. Αρνητικές επιδράσεις

Είναι προφανές ότι η χρησιμοποίηση της φορολογίας ως μέσο για την προστασία του περιβάλλοντος συνεπάγεται και κάποιες αρνητικές επιδράσεις σε διάφορους τομείς. Οι αρνητικές αυτές επιδράσεις είναι δυνατόν να περιοριστούν αρκετά αν η εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας έχει σχεδιαστεί σωστά, εισαχθεί προοδευτικά και αποτελεί μέρος μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος. Ακόμα, θα πρέπει σε διεθνές και παγκόσμιο επίπεδο να υπάρχουν συμφωνίες και αποφάσεις για την επιβολή οικονομικών εργαλείων για την προστασία του περιβάλλοντος, ώστε να μην πλήττεται η διεθνής ανταγωνιστικότητα των χωρών και των επιχειρήσεων τους, οι οποίες υιοθετούν μέτρα περιβαλλοντικής φορολογίας. Η επιδράσεις γενικότερα αρνητικές και θετικές, από την εισαγωγή φορολογικών επιβαρύνσεων είναι δυσχερές να προβλεφθούν με ακρίβεια¹³⁶. Ειδικά, ως αναφορά για τις περιβαλλοντικές φορολογικές επιβαρύνσεις είναι αβέβαιο πως η κοινωνία, η οικονομία και ο κρατικός οργανισμός θα αντιδράσει. Πολλές μεταβλητές μπορούν να επηρεάσουν το αποτέλεσμα από την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας. Αρχικά είναι σημαντική η κοινωνική αποδοχή αυτών των μέτρων¹³⁷. Η κατανόηση των λόγων επιβολής, η ενημέρωση για τους λόγους επιβολής, το σύστημα επιβολής, το ύψος των επιβαρύνσεων και το είδος των προϊόντων και υπηρεσιών που θα επιβαρυνθούν. Επιπλέον, για την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη κατά τον σχεδιασμό τους η κατάσταση της οικονομίας. Οι αρνητικές επιδράσεις, θεωρητικές και παραδείγματα εφαρμογής στην πράξη, δεν μπορούν να αποκλειστούν, όλα τα μέτρα πολιτικής έχουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Η επιβολή φορολογικών εργαλείων για την προστασία του περιβάλλοντος, είναι λογικό να έχει δεχτεί κριτική. Διότι πράγματι εμφανίζει μειονεκτήματα στην πράξη, τα οποία άλλα εργαλεία φορολογικής και περιβαλλοντικής πολιτικής δεν παρουσιάζουν, όμως η ειδοποιός διαφορά είναι στον πρωταρχικό στόχο της επιβολής περιβαλλοντικής φορολογίας, ο οποίος είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Βασικά σημεία κριτικής και αποτυχίας της εισαγωγής μέτρων περιβαλλοντικής φορολογίας είναι, αρχικά ότι δημιουργεί ένα ιδιότυπο «δικαίωμα στη ρύπανση», ακόμη ότι επιβαρύνει υπερβολικά τις επιχειρήσεις, πλήττει την

¹³⁶Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Αγορακεντρικά μέσα για τη μετάβαση σε μια αποδοτική, από πλευράς πόρων, οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην ΕΕ» 2014/C 226/01 προσβάσιμη σε <http://eur-lex.europa.eu/legal->

¹³⁷ Βλ. Άρθρο της Θ. Λαζαρέτου ό.π

ανταγωνιστικότητα, οδηγεί σε απολύσεις και ότι είναι κοινωνικά άδικη επειδή τα χαμηλότερα εισοδήματα πλήττονται περισσότερο. Επιπλέον κριτική που έχει δεχτεί η περιβαλλοντική φορολογία είναι ότι όταν επιτυγχάνει τον δημοσιονομικό της στόχο, πολλά έσοδα, δεν επιτυγχάνει το βασικό στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Αντίστροφα, όταν «λειτουργούν» και αποθαρρύνουν την παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων και υπηρεσιών που επιβαρύνουν το περιβάλλον, δεν εμφανίζουν έσοδα και δεν καλύπτουν τον δημοσιονομικό τους στόχο¹³⁸.

α. «Δικαίωμα» στη ρύπανση. Η υιοθέτηση εργαλείων περιβαλλοντικής φορολογίας έχει κατακριθεί ότι δημιουργεί ένα ιδιότυπο «δικαίωμα στην ρύπανση»¹³⁹. Το επιχείρημα αυτής της κριτικής είναι, ότι αυτός που ρυπαίνει, είτε είναι επιχείρηση, είτε καταναλωτής, μπορεί πληρώνοντας να συνεχίσει να ρυπαίνει και να καταστρέφει το περιβάλλον. Ακόμα, μπορεί να δημιουργήσει την εντύπωση, ότι είναι σωστό και ηθικό να ρυπαίνεις απλά πρέπει να πληρώσεις για αυτό¹⁴⁰. Οι επιχειρήσεις μπορούν χωρίς ηθικούς ενδοιασμούς να συνεχίζουν να ρυπαίνουν, χωρίς να στραφούν σε τεχνολογίες και μεθόδους απορρύπανσης. Όπως έχει αναφερθεί ήδη ανωτέρω, το σημαντικό εδώ είναι το ύψος της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Κατά τους οικονομολόγους υπάρχει ένα οριακό οικονομικά σημείο, όπου η επιχείρηση σταματά να επιβαρύνει το περιβάλλον και στρέφεται σε τεχνολογίες και μεθόδους παραγωγής φιλικές προς το περιβάλλον¹⁴¹. Αρκετές ευρωπαϊκές χώρες θέσπισαν περιβαλλοντικές εισφορές και φόρους, χωρίς σχεδιασμό και συντονισμένη περιβαλλοντική πολιτική, απλά για να αυξήσουν τα φορολογικά τους έσοδα¹⁴². Επέβαλλαν χαμηλούς συντελεστές, και το ύψος των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων δεν είχε το απαραίτητο ύψος για να αποθαρρύνει τις επιχειρήσεις να χρησιμοποιούν μέσα παραγωγής και τεχνολογίες που δε ρυπαίνουν το περιβάλλον¹⁴³. Η αποτυχία λειτουργίας της περιβαλλοντικής πολιτικής σε αυτή την περίπτωση οφείλεται στον ελλιπή σχεδιασμό και στην εισαγωγή της για καθαρά δημοσιονομικούς λόγους. Η ηθική πλευρά του

¹³⁸Βλ. Bas Jacobs, From Optimal Tax Theory to Applied Tax Policy, Public Finance Analysis, Τόμ.69, Σεπτέμβριος 2013, σελ. 338-389

¹³⁹Βλ. Άρθρο του M.Sandel, It's Immoral to Buy the Right to Pollute, NYtimes, 15 Δεκέμβριου 1997 προσβάσιμο σε <http://www.nytimes.com/1997/12/15/opinion/it-s-immoral-to-buy-the-right-to-pollute>

¹⁴⁰ Βλ. Άρθρο του M.Sandel, ό.π.

¹⁴¹Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003, σελ.134

¹⁴² Βλ. T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe, Public Finance and Management, Τόμ. 1, 2003. Προσβάσιμο σε <https://ssrn.com/abstract=461537>

¹⁴³ Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.134

προβλήματος του «δικαιώματος στην ρύπανση» είναι σημαντική¹⁴⁴. Με την κατάλληλη ενημέρωση, την σταδιακή εισαγωγή περιβαλλοντικής φορολογίας και εκπαίδευση στα περιβαλλοντικά θέματα, επιχειρήσεις και καταναλωτές, θα κατανοήσουν το περιβαλλοντικό πρόβλημα και την ανήθικη πλευρά του να ρυπαίνεις. Η αλλαγή συμπεριφοράς και η χρήση φιλικών προς το περιβάλλον μεθόδων παραγωγής, μεταφορικών μέσων, προϊόντων και υπηρεσιών είναι ένα σημαντικό ηθικό και κοινωνικό ζήτημα. Η εφαρμογή φορολογικών επιβαρύνσεων για την προστασία του περιβάλλοντος πρέπει όπως έχει αναφερθεί ήδη, να συνδυάζεται και με τα κατάλληλα συμπληρωματικά μέτρα περιβαλλοντικής πολιτικής και να έχει ευρύτερη έως και παγκόσμια προοπτική¹⁴⁵.

β. Επιδράσεις στην οικονομία. Στον τομέα της οικονομίας οι αρνητικές επιπτώσεις από την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας, κατά μία κριτική άποψη¹⁴⁶, μπορούν να είναι πολλές και σημαντικές. Η άποψη αυτή υποστηρίζει ότι η παγκοσμιοποιημένη αγορά-οικονομία θα αντιδράσει αρνητικά στην επιδιωκόμενη αλλαγή καταναλωτικής συμπεριφοράς που στοχεύουν οι περιβαλλοντικοί φόροι και επιβαρύνσεις¹⁴⁷. Υποστηρίζεται επομένως, ότι πλήττουν την ανταγωνιστικότητα, την καινοτομία και οδηγούν σε απολύσεις. Επιπλέον, θεωρούν ότι οι επιχειρήσεις επιβαρύνονται υπερβολικά και αυτό οδηγεί γενικά την οικονομία σε συρρίκνωση¹⁴⁸. Σε μία οικονομία που λειτουργεί σε παγκόσμια κλίμακα είναι αρκετά επικίνδυνο να επιβληθούν φόροι και επιβαρύνσεις σε συγκεκριμένα προϊόντα και υπηρεσίες με οριζόντιο τρόπο¹⁴⁹. Ο κίνδυνος είναι οι επιχειρήσεις με έδρα Κράτη που έχουν επιβάλλει περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις να μην μπορούν να ανταγωνιστούν τις τιμές των προϊόντων και υπηρεσιών των επιχειρήσεων που εδρεύουν σε Κράτη που δεν έχουν υιοθετήσει περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις¹⁵⁰. Ακόμη με βάση αυτή την κριτική, εκτός από την αρνητική επίδραση στην διεθνή ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να βρουν τρόπους να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους. Ωστε να μπορούν να πληρώνουν τους περιβαλλοντικούς φόρους και τις επιβαρύνσεις και να μην αυξήσουν υπερβολικά

¹⁴⁴ Βλ. Άρθρο του M.Sandel, ό.π.

¹⁴⁵ Βλ. T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe Public Finance and Management, ό.π.

¹⁴⁶ Βλ. Bas Jacobs, From Optimal Tax Theory to Applied Tax Policy, ό.π

¹⁴⁷ Βλ. Bas Jacobs, From Optimal Tax Theory to Applied Tax Policy, ό.π

¹⁴⁸ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.86

¹⁴⁹ Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.135

¹⁵⁰ Βλ. T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe Public Finance and Management, ό.π.

τις τιμές των προϊόντων και υπηρεσιών τους. Οι λύσεις που πιθανολογούν οι υπέρμαχοι αυτής της κριτικής ότι υιοθετούν οι επιχειρήσεις είναι μειώσεις μισθών, απολύσεις, περικοπές κονδυλίων στα τμήματα έρευνας και καινοτομίας και υποβάθμιση της ποιότητας των προϊόντων και υπηρεσιών που προσφέρουν¹⁵¹. Ακόμη ένα ζήτημα είναι η αύξηση των τιμών των πρώτων υλών και της ενέργειας που επηρεάζει το σύνολο της οικονομίας και την ανταγωνιστικότητα της όπως έχει ήδη αναφερθεί. Η αύξηση αυτή μπορεί να έχει ως στόχο να αλλάξει η συμπεριφορά των καταναλωτών, ώστε να στρέφονται σε φιλικά προς το περιβάλλον προϊόντα και υπηρεσίες αλλά δημιουργεί πληθωρισμό που πλήττει όλη την αγορά¹⁵².

γ. Επιβάρυνση των αδύναμων οικονομικά. Το ύψος των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων δεν καθορίζεται με βάση υποκειμενικά κριτήρια του προσώπου που επιβαρύνεται αλλά με αντικειμενικά, συνήθως με βάση το ύψος της περιβαλλοντικής ζημίας που προκαλείται από την κατανάλωση ή παραγωγή του προϊόντος ή της υπηρεσίας που επιβαρύνεται. Επομένως, οι περιβαλλοντικοί φόροι και επιβαρύνσεις, ως πραγματικοί και έμμεσοι φόροι, για να καθοριστεί το ύψος τους, δεν γίνεται συνυπολογισμός του εισοδήματος, της περιουσίας και λοιπών προσωπικών καταστάσεων. Γι αυτό το λόγο θεωρούνται γενικά κοινωνικά άδικοι όπως όλοι οι έμμεσοι και πραγματικοί φόροι¹⁵³. Η κριτική είναι ότι οι οικονομικά αδύναμοι φορολογούμενοι, θα πρέπει να πληρώσουν αναλογικά περισσότερα για να αποκτήσουν ένα αγαθό που του έχει επιβληθεί περιβαλλοντικός φόρος ή επιβάρυνση. Ειδικά για την επιβολή φόρου στα καύσιμα των οχημάτων, οι οικονομικά αδύναμοι καταβάλλουν αναλογικά μεγαλύτερο ποσοστό από το εισόδημα τους για την πληρωμή του αντίστοιχου φόρου στα καύσιμα από τους άλλους φορολογούμενους με υψηλότερα εισοδήματα. Για παράδειγμα, έστω ότι επιβαλλόταν στην Ελλάδα φόρος στην κατανάλωση καυσόξυλων, λόγω της αιθαλομίχλης που προκαλεί η καύση τους. Οι καταναλωτές με χαμηλό εισόδημα που θα ήθελαν να αγοράσουν ξύλα για την σόμπα τους θα πλήρωναν 10 ευρώ φόρο ανά τόνο ξύλου. Αντίστοιχα, οι καταναλωτές με υψηλό εισόδημα για να αγοράσουν ξύλα για το τζάκι τους θα πλήρωναν και εκείνοι 10 ευρώ φόρο ανά τόνο ξύλου. Όντως υπάρχει αδικία ως αναφορά το δυσανάλογα μεγάλο

¹⁵¹ Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Αγορακεντρικά μέσα για τη μετάβαση σε μια αποδοτική, από πλευράς πόρων, οικονομία χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στην ΕΕ» 2014/C 226/01 προσβάσιμη σε <http://eur-lex.europa.eu/legal->

¹⁵² Βλ. T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe Public Finance and Management, ό.π.

¹⁵³ Βλ. Bas Jacobs, From Optimal Tax Theory to Applied Tax Policy, ό.π

οικονομικό βάρος που επωμίζονται οι οικονομικά αδύναμοι αλλά με σωστή εφαρμογή συντονισμένης φορολογικής πολιτικής εξασθενεί έως και εξαλείφεται¹⁵⁴. Η εφαρμογή της θεωρίας του διπλού μερίσματος, δηλαδή της αντίστοιχης μείωσης της φορολογίας εισοδήματος και του επενδυτικού κεφαλαίου διορθώνει την αδικία και αποκαθιστά την κοινωνική δικαιοσύνη¹⁵⁵. Με την προοδευτική μείωση της φορολογίας των χαμηλών εισοδημάτων και των επενδυτικών κεφαλαίων των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, η επιβολή περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων δεν θα είναι κοινωνικά άδικη και θα μπορεί να πετύχει τον στόχο της που είναι η προστασία του περιβάλλοντος¹⁵⁶.

Μια άποψη η οποία υποστηρίζεται από θεωρητικούς οικονομολόγους είναι ότι η κλιματική αλλαγή και η ρύπανση του περιβάλλοντος γενικότερα πλήττει περισσότερο τα χαμηλότερα εισοδηματικά κλιμάκια και τους φτωχούς, ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες¹⁵⁷. Τα υψηλότερα εισοδηματικά κλιμάκια, λέει αυτή η άποψη, μπορούν να αποφύγουν τις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής και της περιβαλλοντικής ρύπανσης. Για παράδειγμα αν μια οικογένεια με υψηλό εισόδημα διαμένει σε μια περιοχή η οποία πλήττεται από ακραία καιρικά φαινόμενα ή αντιμετωπίζει πρόβλημα περιβαλλοντικής ρύπανσης μπορεί εύκολα να αλλάξει τόπο κατοικίας, απλά μισθώνοντας ή αγοράζοντας κατοικία σε άλλη περιοχή η οποία δεν αντιμετωπίζει αντίστοιχα περιβαλλοντικά προβλήματα. Για μία οικογένεια με χαμηλό εισόδημα όμως, δεν είναι το ίδιο εύκολο να αλλάξει τον τόπο κατοικίας της. Αυτό βέβαια, δεν σημαίνει ότι αναιρείται οικονομικά η κοινωνική αδικία από την επιβολή περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων αλλά επιβεβαιώνει την αναγκαιότητα προστασίας του περιβάλλοντος και της καταπολέμησης της κλιματικής αλλαγής με συντονισμένες πολιτικές και όλα τα διαθέσιμα εργαλεία όπως η περιβαλλοντικοί φορολογία.

Γ. Προβλήματα εφαρμογής και λύσεις

Η εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας έχει επικριθεί από μέρος της θεωρίας ως μη αποτελεσματική ως προς την πλευρά των δημοσιονομικών εσόδων αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η αναποτελεσματικότητα αυτή οφείλεται συνήθως, στον πρόχειρο σχεδιασμό, την υπερβολική στόχευση σε δημοσιονομικά

¹⁵⁴ Βλ. Έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος, Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα, Ιούνιος 2011, σελ.51 επ.

¹⁵⁵ Βλ. T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe Public Finance and Management, ό.π.

¹⁵⁶ Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, 2014/C 226/01, ό.π.

¹⁵⁷ Βλ. James A. Mirrlees, Welfare, Incentives, and Taxation, Oxford University Press, Νέα Υόρκη, 2006 σελ.259επ

έσοδα και την λανθασμένη εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας. Η αναποτελεσματικότητα και τα άλλα προβλήματα που ανακύπτουν κατά την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας περιορίζονται έως και εξαλείφονται, με σωστό σχεδιασμό, με συντονισμένες πολιτικές δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, περιβαλλοντική εκπαίδευση, ενημέρωση για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και για την λειτουργία της περιβαλλοντικής φορολογίας. Στο κεφάλαιο αυτό θα εξετάσουμε τα πολιτικά, οικονομικά και κοινωνικά εμπόδια που πρέπει να ξεπεραστούν ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν οι θετικές επιδράσεις από την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας. Οι Συνταγματικοί και γενικότερα οι νομικοί φραγμοί για την εφαρμογή περιβαλλοντικής φορολογίας θα εξεταστούν σε επόμενο κεφάλαιο¹⁵⁸.

α. Τα οικονομικά εμπόδια. Όπως αναλύθηκε ανωτέρω με βάση την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» είναι απαραίτητο, για να μπορεί να βρεθεί το κατάλληλο ύψος της χρηματικής επιβάρυνσης που πρέπει τεθεί η φορολογική περιβαλλοντική επιβάρυνση για να επιτελέσει το σκοπό της¹⁵⁹, να αποτιμηθεί σε χρήμα η περιβαλλοντική ζημία. Το περιβάλλον ως αγαθό είναι δύσκολο να αποτιμηθεί σε χρήμα. Αυτό είναι μια σημαντική προβληματική στην υιοθέτηση οικονομικών εργαλείων για την προστασία του περιβάλλοντος. Οι οικονομολόγοι θεωρούν μη μετρήσιμα οικονομικά μεγέθη την ρύπανση και την εξάντληση φυσικών πόρων¹⁶⁰. Είναι δυσχερές έως και αδύνατο να υπολογιστεί με ακρίβεια η οικονομική αξία, ενός αδιατάρακτου φυσικού τοπίου, η εξαφάνιση ενός απειλούμενου είδους, η ρύπανση ενός ποταμού και το ύψος της οικονομικής ζημίας που θα υποστούν οι μελλοντικές γενιές από την κλιματική αλλαγή και την ατμοσφαιρική ρύπανση¹⁶¹. Αυτή η θεωρητική δυσκολία να αποτιμηθεί σε χρήμα το περιβάλλον μπορεί να ξεπεραστεί με συντονισμένη περιβαλλοντική πολιτική και τον προσεκτικό σχεδιασμό.

Έτερο πρόβλημα που προκύπτει από την εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας σε σχέση με την οικονομία είναι ο διεθνής ανταγωνισμός στον πρέπει να λειτουργήσουν και να προσαρμοστούν οι επιχειρήσεις αλλά και τα κράτη¹⁶². Όπως

¹⁵⁸ Βλ. Κεφ. ΙΙΧ. Σύνταγμα και περιβαλλοντική φορολογία.

¹⁵⁹ Την προστασία του περιβάλλοντος, μέσω της εσωτερίκευσης του περιβαλλοντικού κόστους, δηλαδή της προφύλαξης και της αποκατάστασης της περιβαλλοντικής ζημίας από αυτόν που την προκαλεί ή μπορεί να την προκαλέσει. Βλ. Περαιτέρω άρθρο στο The Economist, Pigouvian taxes, ό.π και Pigou, A.C.The Economics of Welfare,ό.π

¹⁶⁰ Βλ.Ρ.Samuelson, W.Nordhaus, Οικονομική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2000 σελ.781επ.

¹⁶¹ Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.137

¹⁶² Βλ. Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, 2014/C 226/01,ό.π.

αναφέρθηκε και ανωτέρω στις αρνητικές επιδράσεις, με την επιβολή περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων πλήττονται οι επιχειρήσεις από την υπερβολική φορολογική επιβάρυνση που υφίστανται. Στην εγχώρια αλλά ακόμη πιο δύσκολα στην διεθνή αγορά δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τις τιμές άλλων επιχειρήσεων στις οποίες δεν έχει επιβληθεί περιβαλλοντική φορολογία¹⁶³. Οι συνέπειες του διεθνούς ανταγωνισμού για τις επιχειρήσεις θα επηρεάσουν όλους τους τομείς της οικονομίας. Αρκετές επιχειρήσεις θα σταματήσουν τον κύκλο εργασιών τους ή θα τον περιορίσουν, κάτι που θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στην ανεργία, με απώλεια θέσεων εργασίας. Ακόμη, μια άποψη υποστηρίζει ότι οι επιχειρήσεις δεν θα στραφούν στις νέες τεχνολογίες και σε επενδύσεις φιλικές προς το περιβάλλον απλά θα πληρώνουν την φορολογική επιβάρυνση. Με μία αισιόδοξη προοπτική, η άλλη άποψη υποστηρίζει ότι οι επιχειρήσεις αυτές θα αλλάξουν στρατηγική και θα υιοθετήσουν φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες και αυτό αντίστοιχα θα μειώσει και την περιβαλλοντική φορολογία που τους έχει επιβληθεί. Αυτό βέβαια, είναι μακροπρόθεσμα μόνο εφικτό και η επένδυση σε φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες είναι δαπανηρή, οπότε οι επιχειρήσεις μέχρι να προσαρμοστούν θα έχουν υποστεί σοβαρό πλήγμα από τον διεθνή κυρίως ανταγωνισμό¹⁶⁴. Η λύση αρχικά εδώ είναι η προγραμματισμένη «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση και η σταδιακή εισαγωγή της περιβαλλοντικής φορολογίας. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνει συντονισμένη εισαγωγή «πράσινων» φορολογικών εργαλείων και σε άλλα κράτη ώστε και η προστασία του περιβάλλοντος να είναι περισσότερο αποτελεσματική αλλά και να μειωθεί ο κίνδυνος να πληγούν οι εγχώριες επιχειρήσεις από τον διεθνή ανταγωνισμό¹⁶⁵.

β. Πολιτικοί φραγμοί. Πολιτικά εμπόδια υπάρχουν σε κάθε προσπάθεια μεταρρύθμισης και εισαγωγής νέας φορολογίας. Ειδικά ως αναφορά την περιβαλλοντική φορολογία, η εισαγωγή της συνήθως προκαλεί αρκετές αντιδράσεις ως έμμεση φορολογία και κοινωνικά άδικη. Αυτό δημιουργεί πολιτικό φραγμό για μία «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση διότι ο φόβος της απώλειας ψήφων και δημοτικότητας από τα πολιτικά πρόσωπα, θα λειτουργήσει ανασχετικά στην πρωτοβουλία εισαγωγής της. Ακόμη, η γραφειοκρατία της δημόσιας διοίκησης, είναι πιθανό να αντιταχθεί σε μία πρόταση για υιοθέτηση περιβαλλοντικής φορολογίας. Η γραφειοκρατία λογικά αντιστέκεται σε ότι προσπαθεί να απλοποιήσει τις διαδικασίες,

¹⁶³ Βλ. Bas Jacobs, From Optimal Tax Theory to Applied Tax Policy, ό.π

¹⁶⁴ Βλ. T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe Public Finance and Management, ό.π

¹⁶⁵ Βλ. OECD, Taxation, Innovation and the Environment, 2010, σελ.143

να εισάγει κάτι διαφορετικό και καινοτόμο¹⁶⁶. Ο επιπλέον φόρτος εργασίας, οι νέες δεξιότητες και γνώσεις που θα πρέπει να αποκτήσουν οι υπάλληλοι ώστε να είναι ικανοί να εφαρμόσουν και να επεξεργαστούν την «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση λειτουργεί σίγουρα αποτρεπτικά στο είναι θετικά διακείμενοι σε αυτή¹⁶⁷.

Επίσης, η ιδιότητα του μέλους ενός κράτους σε έναν υπερεθνικό θεσμό, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως πολιτικό εμπόδιο. Τα κράτη μέλη χάνουν την ευελιξία να μπορούν να υιοθετούν οικονομικά και φορολογικά μέτρα αυτοτελώς και μονομερώς, χωρίς προηγούμενη πολιτική κατεύθυνση από τον υπερεθνικό θεσμό¹⁶⁸. Το παράδειγμα εδώ είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), για την υιοθέτηση εργαλείων περιβαλλοντικής φορολογίας από τα κράτη μέλη, θα πρέπει προηγουμένως να έχει προηγηθεί πολιτική κατεύθυνση σε επίπεδο ένωσης και να έχει υιοθετηθεί μια κοινή πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος και την φορολογία. Ακόμη, θα πρέπει να μην θίγονται διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες, όπως στην περίπτωση της ΕΕ για την κοινή αγορά και ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων, εμπορευμάτων και κεφαλαίων εντός της Ένωσης¹⁶⁹. Ευτυχώς, στην περίπτωση της ΕΕ, η εισαγωγή μέτρων και εργαλείων περιβαλλοντικής φορολογίας έχει προταθεί και προωθηθεί από τα κεντρικά όργανα της προς τα κράτη μέλη. Ακόμη, έχουν υιοθετηθεί ακόμη διατάξεις ώστε η φορολογία μη φιλικών προς το περιβάλλον προϊόντων και υπηρεσιών σε ένα κράτος μέλος να μην θίγει την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων και υπηρεσιών εντός της ΕΕ¹⁷⁰. Η προστασία του περιβάλλοντος έχει πρωταρχικό ρόλο στην πολιτική στρατηγική της ΕΕ και από τα αρχικά στάδια ενοποίησης είχε προταθεί η επιβολή μέτρων περιβαλλοντικής φορολογίας ως εργαλείο για την προστασία του περιβάλλοντος¹⁷¹.

¹⁶⁶ Σχετικά με την συμπεριφορά της γραφειοκρατίας σε περιπτώσεις μεταρρυθμίσεων Βλ. J. Chevallier, Διοικητική Επιστήμη, Εκδ. Αντ.Ν. Σάκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1993, Σελ.370 επ.

¹⁶⁷ Βλ. Άρθρο των W. Hannemann, F. Schneider, Why Is Economic Theory Ignored in Environmental Policy Practice? Applied Research in Environmental Economics, 2005, σελ.257 επ.

¹⁶⁸ T. Sterner and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe Public Finance and Management, ό.π

¹⁶⁹ Σύμφωνα με το εδάφιο α' του άρθρου 110 της ΣΛΕΕ «κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανώτερους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα».

¹⁷⁰ Βλ. Οδηγία 2003/96/ΕΚ η οποία καθορίζει τον τρόπο και το ύψος φορολόγησης των ενεργειακών προϊόντων και του ηλεκτρισμού. Στην έβδομη αιτιολογική σκέψη του κειμένου της Οδηγίας αναφέρεται ότι «Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει επικυρώσει το Πρωτόκολλο του Κιότο. 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»

¹⁷¹ Βλ. Σχετικά Πράσινη Βίβλος, 28.03.2007, COM 140 (2007)

Ακόμη, ως πολιτικό πρόβλημα στην εφαρμογή και επιβολή μέτρων περιβαλλοντικής φορολογίας μπορεί να θεωρηθεί η δυσκολία να καθοριστεί το ύψος της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης. Το περιβάλλον και η βλάβη που υφίσταται από τη ρύπανση, όπως αναλύθηκε ανωτέρω, είναι δυσχερές να αποτιμηθεί οικονομικά ώστε απλά να εσωτερικευθεί το κόστος για την πρόληψη και την αποκατάσταση της ρύπανσης. Ο καθορισμός του ύψους της περιβαλλοντικής εισφοράς είναι ύψιστης σημασίας και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην επίτευξη του στόχου της, δηλαδή της προστασίας του περιβάλλοντος. Ενδογενώς στην υιοθέτηση περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων ενυπάρχει ένα εσωτερικό παράδοξο, το οποίο αποτελεί και ανασχετικό παράγοντα στην πολιτική πρωτοβουλία για επιβολή τους¹⁷². Όταν επιτυγχάνεται ο στόχος της προστασίας του περιβάλλοντος, δηλαδή της αλλαγής της καταναλωτικής συμπεριφοράς προς φιλικά προς το περιβάλλον προϊόντα και υπηρεσίες, υπάρχει αποτυχία στον άλλο στόχο, ο οποίος είναι και στόχος κάθε φορολογικής επιβάρυνσης, που είναι να επιφέρει δημοσιονομικά έσοδα. Η λύση σε αυτό το εσωτερικό πρόβλημα είναι σχετικά απλή. Αρχικά, ο πρωταρχικός λόγος επιβολής περιβαλλοντικών εισφορών πρέπει να είναι η προστασία του περιβάλλοντος, οπότε τα δημοσιονομικά έσοδα πρέπει να είναι δευτερεύον στόχος. Επίσης, τα δημοσιονομικά αυτά έσοδα πρέπει να εξυπηρετούν κυρίως, την θεωρία του διπλού μερίσματος¹⁷³. Δηλαδή, την ελάφρυνση της φορολογίας εισοδήματος και του επενδυτικού κεφαλαίου για να αμβλυνθεί η «αδικία» να επιβαρύνονται αναλογικά περισσότερο τα χαμηλότερα εισοδηματικά κλιμάκια. Ακόμη, ο προσεκτικός σχεδιασμός, η προοδευτική επιβολή και η ενημέρωση για την λειτουργία των περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων αποτελούν αποτελεσματικός τρόπος για την εξασθένηση αυτού του πολιτικού εμπόδιου.

Επιπλέον, η περιβαλλοντική φορολογία δεν προτιμάται ως μέσο περιβαλλοντικής πολιτικής λόγω της αβεβαιότητας ως προς τα αποτελέσματα της, ως αναφορά την προστασία του περιβάλλοντος¹⁷⁴. Η θεωρητική αυτή αναποτελεσματικότητα και η σε κάθε περίπτωση μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητα των περιβαλλοντικών εισφορών στην προστασία του περιβάλλοντος, δρα σίγουρα αποτρεπτικά στην υιοθέτηση της, ως περιβαλλοντική πολιτική. Συνήθως, στην πολιτική υιοθετούνται μέτρα και δη φορολογικά για να αντιμετωπιστούν καταστάσεις επείγουσας ανάγκης. Η

¹⁷² Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.137

¹⁷³ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π, σελ.85

¹⁷⁴ Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.135

αδυναμία να τροποποιηθεί άμεσα το σύστημα των περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων το καθιστά μη προτιμώμενο εργαλείο φορολογικής πολιτικής¹⁷⁵. Αρκετοί συγγραφείς ωστόσο, υποστηρίζουν το αντίθετο, ότι πρόκειται για σύστημα το οποίο μπορεί να διαμορφωθεί και να αναθεωρηθεί ευχερώς και σύντομα και γι αυτό πρέπει να προτιμάται ως εργαλείο φορολογικής αλλά και περιβαλλοντικής πολιτικής¹⁷⁶. Η λύση που προτείνεται και σε αυτή την περίπτωση είναι η ενημέρωση για την λειτουργία των περιβαλλοντικών εισφορών και η προοδευτική εφαρμογή τους.

γ. Κοινωνικά εμπόδια. Η επιβολή επιπλέον φορολογίας είναι αναμενόμενο να προκαλέσει κοινωνικές αντιδράσεις. Όπως έγινε λόγος και ανωτέρω στους πολιτικούς φραγμούς, για λόγους πολιτικούς, μη απώλειας ψήφων και δημοτικότητας, δεν προτιμάται η λύση της «πράσινης» φορολογικής μεταρρύθμισης. Επειδή ακριβώς είναι μια επιβάρυνση που προστίθεται στις ήδη υφιστάμενες. Η κριτική στην επιβολή περιβαλλοντικών φορολογικών εισφορών είναι, όπως έχει ήδη αναφερθεί ανωτέρω, ότι είναι κοινωνικά άδικο μέτρο και πλήττει περισσότερο τους οικονομικά αδύναμους, είτε πρόκειται για νοικοκυριά είτε για επιχειρήσεις. Η πρόσθετη περιβαλλοντική φορολογία, θα μειώσει το «καθαρό» εισόδημα των οικονομικά αδυνάτων και πρέπει να ελαττώσουν τις δαπάνες τους γενικότερα σε όλα τα καταναλωτικά αγαθά, όχι μόνο σε αυτά που επιβαρύνουν και ρυπαίνουν το περιβάλλον. Ακόμη αναλογικά, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να πραγματοποιήσουν περικοπές στα λειτουργικά τους έξοδα. Μια άποψη υποστηρίζει ότι θα οδηγηθούν σε μειώσεις μισθών και προσωπικού, μια άλλη ότι θα μείνουν στάσιμες δεν θα μπορούν να επενδύσουν σε νέες τεχνολογίες και στην έρευνα, διότι η αύξηση των τιμών των προϊόντων αποτελεί έσχατη λύση λόγω του διεθνούς και εγχώριου ανταγωνισμού. Η κοινωνική αυτή αδικία μπορεί να απαλειφθεί με βάση την θεωρία του διπλού μερίσματος¹⁷⁷. Όπως έχει αναφερθεί ήδη αρκετές φορές ανωτέρω, συνιστά στην ανάλογη μείωση των φόρων εισοδήματος από την εργασία και του επενδυτικού κεφαλαίου, κυρίως αυτών που πλήττονται περισσότερο των οικονομικά αδυνάτων. Το αποτέλεσμα θα είναι και η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της περιβαλλοντικής φορολογίας αλλά και ελάφρυνση των οικονομικά αδυνάτων. Στην θεωρία βέβαια, η κριτική υποστηρίζει ότι ακόμη και με την αντίστοιχη ελάφρυνση της φορολογίας της εργασίας, οι περιβαλλοντικοί φόροι είναι άδικοι ως έμμεσοι φόροι.

¹⁷⁵ Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.135

¹⁷⁶ Βλ. Α. Γκιζάρη-Ξανθοπούλου, ό.π, σελ.136

¹⁷⁷ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π, σελ.85

Ένα άλλο ζήτημα που έχει απασχολήσει την θεωρία ως αναφορά την επιβολή περιβαλλοντικής φορολογίας είναι η δια της «βίας» επιβολή, φιλικής προς το περιβάλλον συμπεριφοράς¹⁷⁸. Η φιλική προς το περιβάλλον συμπεριφορά πρέπει να είναι αποτέλεσμα προσωπικής συνειδητής επιλογής και όχι επιβολής. Με βάση την ιδεολογία του οικολογισμού η αξία της ηθικής πλευράς της οικολογικής συμπεριφοράς είναι πιο σημαντική από το εξωτερικό αποτέλεσμα της συμπεριφοράς προς το περιβάλλον¹⁷⁹. Η συμπεριφορά του ατόμου και η πραγματική του θέληση να προστατευτεί το περιβάλλον πρέπει να είναι κέντρο της περιβαλλοντικής πολιτικής. Η επιλογή των οικονομικών αλλά και νομικών εργαλείων για την προστασία του περιβάλλοντος, με βάση αυτή την θεωρία, δεν θα πρέπει να προτιμώνται αλλά μόνο ως προς συμπλήρωση της περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και ενημέρωσης. Η θεωρητική βάση της θεωρίας αυτής έχει και πρακτικό αποτέλεσμα. Προφανώς και δεν μπορεί η επιβολή περιβαλλοντικών εισφορών να αλλάξει σε σύντομο χρονικό διάστημα την φιλοσοφία των πολιτών, ως προς την προστασία του περιβάλλοντος. Την προσωπική επιλογή, για παράδειγμα το να αγοράσει κάποιος υβριδικό όχημα που να μην ρυπαίνει το περιβάλλον, δεν πρέπει να βασίζεται μόνο στην φορολογία που θα κληθεί να πληρώσει γι' αυτό, αλλά στην γενικότερη φιλοσοφία του ως υπεύθυνος πολίτης, οποίος μεριμνά για το μέλλον των επόμενων γενεών και την προστασία του περιβάλλοντος. Η περιβαλλοντική συμπεριφορά είναι θέμα παιδείας και ιδεολογίας δεν θα αλλάξει από την επιβολή μόνο περιβαλλοντικών εισφορών¹⁸⁰. Με βάση όμως την θεωρία για την κοινωνική λειτουργία του φόρου και των επιβαρύνσεων μπορεί να συνεισφέρει θετικά στην κοινωνία, η οποία θα ωφεληθεί έστω και μακροπρόθεσμα από την επιβολή τους¹⁸¹. Η κοινωνία καρπώνεται επομένως, τις θετικές επιπτώσεις της περιβαλλοντικής φορολογίας στο περιβάλλον, όπως φυσικά στην οικονομία και στο φορολογικό σύστημα. Αλλά όσον αφορά το περιβάλλον, το όφελος είναι πιο σημαντικό, διότι, εκτός του ότι είναι συλλογικό αγαθό, είναι αναντικατάστατο και η προστασία του επιδρά άμεσα στο μέλλον του ανθρώπινου είδους¹⁸².

¹⁷⁸ Βλ. Α. Καράμπελα, Περιβαλλοντικοί φόροι, Περ.Δικ,2000, 573επ.

¹⁷⁹ Βλ. Α. Heywood, Εισαγωγή στην Πολιτική, Εκδ. Πόλις, Αθήνα, 2006, σελ.100

¹⁸⁰ Βλ. Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Νομισματική Έκθεση, 2010

¹⁸¹ Βλ. Κ.Φινοκαλιώτης, Φορολογικό δίκαιο, ό.π. σελ.35

¹⁸² Βλ. WWF, Έκθεση για την εφαρμογή περιβαλλοντικής νομοθεσίας για την Ελλάδα, 2016, σελ. 126

Δ. Παραδείγματα εφαρμογής

Η υιοθέτηση περιβαλλοντικής φορολογίας έχει τύχει εφαρμογής σε πολλά κράτη ανά τον κόσμο. Η επιτυχία των περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων ειδικά ως αναφορά την αποτελεσματικότητα στην προστασία του περιβάλλοντος έχει δημιουργήσει την θετική στάση παγκοσμίως στην επιβολή τους. Σε αυτό το σημείο θα παρατεθούν συνοπτικά κάποια χαρακτηριστικά παραδείγματα επιβολής περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων.

α. Στην Ευρώπη

Η Σουηδία υπήρξε πρωτοπόρος στην εισαγωγή περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων. Ήδη γύρω στο 1930 επιβλήθηκε ενεργειακός φόρος στην κατανάλωση πετρελαίου και ντίζελ και στην δεκαετία του 50' υιοθετήθηκε φόρος στα ορυκτά καύσιμα¹⁸³. Στην Σουηδία παράλληλα με την υιοθέτηση περιβαλλοντικών φόρων για την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, έγιναν ελαφρύνσεις και απαλλαγές φόρων στην παραγωγή ενέργειας από βιώσιμες ή ανανεώσιμες πηγές¹⁸⁴. Επιπλέον, στους φόρους εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) που είχαν υιοθετηθεί από το 1991, επιβλήθηκαν μεγάλες αυξήσεις¹⁸⁵.

Η Φιλανδία είναι η πρώτη χώρα που επέβαλε φόρους εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) το 1990¹⁸⁶. Το 2014 ήταν 7^η στις χώρες του ΟΟΣΑ σε έσοδα από ενεργειακούς φόρους και φόρους άνθρακα¹⁸⁷. Βέβαια έχει και μεγάλο μερίδιο στην παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) το 2010 ήταν 4^η μετά από Η.Π.Α, Αυστραλία και Καναδά¹⁸⁸.

Η Γερμανία έχει επιβάλει φορολογία στις εκπομπές αερίων ρύπων στις μεταφορές, η οποία υπολογίζεται απευθείας στο επίπεδο των εκπομπών¹⁸⁹. Ακόμη, με σκοπό την μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του αζώτου (NO₂) σύμφωνα με το πρωτόκολλο του Κιότο υπάρχουν δυναμικές εξελίξεις στην μεταρρύθμιση των «πράσινων» φόρων¹⁹⁰.

¹⁸³ Βλ. Άρθρο των S. Åkerfeldt and H. Hammar, CO2 Taxation in Sweden Experiences of the Past and Future Challenges, journal Revue Project, October 2015, προσβάσιμο σε <http://www.revue-projet.com/articles/2015-09-akerfeldt-hammar-la-taxe-carbone-en-suede>

¹⁸⁴ Βλ. ACCA, Green taxation in recession, Αύγουστος 2012, σελ.5

¹⁸⁵ Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π. σελ.83

¹⁸⁶ Βλ. ACCA, Green taxation in recession, ό.π. σελ 5

¹⁸⁷ Πηγή OECD, <https://www.oecd.org/finland/environmental-tax-profile-finland.pdf>

¹⁸⁸ Πηγή, Assessment of climate change policies in the context of the European Semester Country Report: Finland

¹⁸⁹ Βλ. ACCA, Green taxation in recession, ό.π. σελ 5

¹⁹⁰ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π. σελ.82

Το Ηνωμένο Βασίλειο έχει υιοθετήσει ένα μεγάλο εύρος περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων¹⁹¹. Έχει επιβάλει την εισφορά για την κλιματική αλλαγή (climate change levy) που επιβαρύνει παραγωγούς, προμηθευτές και καταναλωτές ενεργειακών προϊόντων και υπηρεσιών που επιβαρύνουν το περιβάλλον¹⁹². Κυρίως, στην ηλεκτρική ενέργεια, το φυσικό αέριο και τα ορυκτά καύσιμα¹⁹³. Ακόμη, έχει επιβάλει φόρο στα απορρίμματα (Landfill Tax) που φορολογεί πολίτες, επιχειρήσεις και τοπικούς οργανισμούς κατά την εναπόθεση απορριμμάτων στους χώρους υγειονομικής ταφής.

Η Δανία επίσης έχει θεσπίσει ένα καλό σύστημα «πράσινων» φόρων πάνω με φορολογικά έσοδα από «πρασίνους» φόρους πολύ πάνω από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο. Το 2014 η Δανία ήταν πρώτη ανάμεσα στις χώρες του ΟΟΣΑ σε έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους με ποσοστό 3.97% του ΑΕΠ¹⁹⁴. Συγκριτικά με το 2% του ΑΕΠ που είναι ο μέσος των χωρών του ΟΟΣΑ το ποσοστό αυτό είναι το διπλάσιο. Η «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση της Δανίας δεν είναι αποτελεσματική μόνο στα έσοδα αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος¹⁹⁵. Έχει μειώσει τις εκπομπές αερίων ρύπων και έχει αποφύγει την εξάντληση φυσικών πόρων, όπως το πόσιμο νερό¹⁹⁶. Επίσης, τα έσοδα από τους περιβαλλοντικούς φόρους έχουν χρησιμοποιηθεί για να μειωθούν οι εισφορές κοινωνικής ασφάλισης¹⁹⁷.

Η Γαλλία έχει επιβάλει αρκετούς περιβαλλοντικούς φόρους αλλά δεν φαίνεται να έχουν αποδώσει σημαντικά στα έσοδα και στην προστασία του περιβάλλοντος¹⁹⁸. Έχει υιοθετηθεί ένας γενικός φόρος στις δραστηριότητες που ρυπαίνουν το περιβάλλον, ο οποίος επιβαρύνει κυρίως τις επιχειρήσεις¹⁹⁹. Το 2014 εισήχθη ο φόρος άνθρακα που υπολογίζεται βάσει των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂)²⁰⁰ και συμπεριλήφθη

¹⁹¹ Βλ. Άρθρο των J. McEldowney και D. Salter environmental taxation in the UK: the climate change levy and policy making, Denning Law Journal 2015, Τομ.28, σελ.37-65

¹⁹² Βλ. Άρθρο των J. McEldowney και D. Salter environmental taxation in the UK, ό.π

¹⁹³ Βλ. ACCA, Green taxation in recession, ό.π. σελ 5

¹⁹⁴ Πηγή ΟΟΣΑ, Revenue from environmentally related taxes in Denmark, ανάκτηση από <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/environmental-tax-profile-denmark.pdf>

¹⁹⁵ Βλ. Green Budget Europe, Successful environmental taxes in Denmark, προσβάσιμο σε https://green-budget.eu/wp-content/uploads/The-most-successful-environmental-taxes-in-Denmark-2_FINAL.pdf

¹⁹⁶ Πηγή ΟΟΣΑ, ό.π.

¹⁹⁷ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π. σελ.83

¹⁹⁸ Τα έσοδα στην Γαλλία από περιβαλλοντικούς φόρους ήταν 2,05% του ΑΕΠ, Πηγή ΟΟΣΑ, Revenue from environmentally related taxes in France <https://www.oecd.org/france/environmental-tax-profile-france.pdf> Βλ. ακόμα για τις περιβαλλοντικές «επιδόσεις» της Γαλλίας <https://www.oecd.org/environment/country-reviews>

¹⁹⁹ Βλ. Άρθρο του Vincent Brenot, Environmental law and practice in France: overview, προσβάσιμο σε uk.practicallaw.thomsonreuters.com

²⁰⁰ Βλ. Άρθρο της D. Siquier-Delot, Environmental taxation: towards a "green tax shift" in France? Institut Friedland, December 2016

στον φόρο «κλιματικής αλλαγής» που υιοθετήθηκε σύμφωνα με την συμφωνία του Κιότο²⁰¹. Επιβαρύνσεις έχουν επιβληθεί και στα αεροπορικά εισιτήρια για την μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων από τα αεροσκάφη²⁰². Ακόμη, στην Γαλλία έχει θεσπιστεί από το 2008 ένα σύστημα επιβράβευσης των καταναλωτών που αγοράζουν υβριδικά οχήματα ή οχήματα με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου άνθρακα (CO₂)²⁰³.

Η Ολλανδία έχει θεσπίσει μεγάλο εύρος περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων με αρκετά έσοδα και σημαντικό περιβαλλοντικό όφελος²⁰⁴. Έχει επιβληθεί φόρος στην κατανάλωση πόσιμου νερού, στην χρήση δικτύου αποχέτευσης και στην εναπόθεση απορριμμάτων στους χώρους υγειονομικής ταφής²⁰⁵. Ακόμη, έχει επιβληθεί φόρος στην κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου και στην εισαγωγή και χρήση ορυκτών καυσίμων, όπως ο λιγνίτης²⁰⁶. Τα κάποια από τα έσοδα από τους ενεργειακούς φόρους χρησιμοποιούνται στην μείωση των φόρων στην εργασία στις επιχειρήσεις μικρής κλίμακας²⁰⁷. Σημαντικά περιβαλλοντικά αποτελέσματα έχει δείξει η επιβολή «φόρου» στην χρήση πλαστικής σακούλας από το 2016, αντίστοιχη επιβάρυνση έχει προγραμματιστεί να εισαχθεί στην Ελλάδα από την πρώτη Ιανουαρίου 2018²⁰⁸.

Η Ισπανία έχει θεσπίσει κυρίως φόρους και επιβαρύνσεις στην κατανάλωση ορυκτών καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας. Δεν έχει σημαντικά έσοδα από την περιβαλλοντική φορολογία σε ποσοστό του ΑΕΠ. Μόλις στο 1,83% το 2014 κάτω από τον μέσο όρο του 2% των χωρών του ΟΟΣΑ²⁰⁹. Το 2016 εισήχθη φόρος στην διαμονή σε τουριστικά καταλύματα στις Βαlearίδες νήσους λόγω της υπερβολικής τουριστικής ανάπτυξης που έχει σημαντικό αντίκτυπο και στα ευαίσθητα οικοσυστήματα των

²⁰¹ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π. σελ.83

²⁰² Michael Keen and Jon Strand, Indirect Taxes on International Aviation, IMF Working Paper, 2006, σελ.11

²⁰³ Βλ. Άρθρο των X. D'Haultfoeuille P. Givord X. Boutin, The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French "Bonus/Malus", The Economic Journal, Τομ. 124, Αύγουστος 2014, σελ. 440-480

²⁰⁴ Πηγή ΟΟΣΑ, <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/environmental-tax-profile-netherlands.pdf> Βλ. και <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2015/36/nearly-24-billion-euro-in-environmental-taxes>

²⁰⁵ Πηγή, επίσημη ιστοσελίδα της Κυβέρνησης της Ολλανδίας <https://www.government.nl/topics/taxation>

²⁰⁶ Πηγή http://www.cedelft.eu/publicatie/limits_to_green_greening_tax_system_in_the_netherlands

²⁰⁷ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π. σελ.83

²⁰⁸ Βλ. την επίσημη ιστοσελίδα της Κυβέρνησης της Ολλανδίας <https://www.government.nl/topics/environment/ban-on-free-plastic-bags>, βλ. και άρθρο του Γ. Λιάλιου στην Καθημερινή στις 20.06.2017, Τέλος στις δωρεάν πλαστικές σακούλες από το 2018 προσβάσιμο σε <http://www.kathimerini.gr/914783/article/epikairothta/ellada/telos-stis-dwrean-plastikes-sakoyles-apo-to-2018>

²⁰⁹ Πηγή ΟΟΣΑ, <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/environmental-tax-profile-spain.pdf>

νησιών αυτών²¹⁰. Αντίστοιχος φόρος θα μπορούσε να εισαχθεί και στην Ελλάδα. Με σκοπό την προστασία των ευαίσθητων οικοσυστημάτων των νησιών που επιβαρύνονται λόγω της τουριστικής ανάπτυξης. Ειδικά στα μικρά νησιά των Κυκλάδων, τα οποία κινδυνεύουν από την υπερβολική αναλογικά με το μέγεθος τους τουριστική ανάπτυξη των τελευταίων ετών.

β. Διεθνώς

Οι Η.Π.Α χρησιμοποιούν φορολογικά μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος από τα τέλη του 1960²¹¹. Ο φόρος που επιφέρει τα περισσότερα έσοδα είναι ο ενεργειακός φόρος στην κατανάλωση ορυκτών καυσίμων, συγκεκριμένα επιφέρει το 94% των εσόδων από «πράσινους» φόρους²¹². Παρόλα αυτά, το ποσοστό των εσόδων από τους περιβαλλοντικούς φόρους το 2014 ήταν μόνο 0.74% του ΑΕΠ²¹³. Τελευταία, υιοθέτησαν φορολογικά μέτρα για να αυξήσουν τις επενδύσεις στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, προωθώντας ελαφρύνσεις φόρων στις επιχειρήσεις που επενδύουν και χρησιμοποιούν τεχνολογίες που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον²¹⁴. Επί προεδρίας Μπαράκ Ομπάμα αυξήθηκε η προσπάθεια εισαγωγής «πράσινων» φόρων, όπως η θέσπιση φόρων κατανάλωσης για τα προϊόντα που περιέχουν ουσίες που δημιουργούν την τρύπα του όζοντος²¹⁵. Μελανό σημείο αποτελεί η πρόσφατη αποχώρηση των Η.Π.Α από την συμφωνία του Παρισιού για την κλιματική αλλαγή, διότι αποτελεί μια από τις χώρες με το μεγαλύτερο μερίδιο στις εκπομπές αερίων ρύπων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου²¹⁶.

Η Κίνα έχει υιοθετήσει εργαλεία περιβαλλοντικής φορολογίας από το 1979, με την θέσπιση του τέλους ρυπογόνων εκροών (pollutant discharge fee)²¹⁷. Είναι μία από τις τελευταίες χώρες σε έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους, μόλις το 1,15% του ΑΕΠ αντιστοιχεί σε αυτά²¹⁸. Έχει υιοθετήσει «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση η οποία

²¹⁰ Ο οποίος φόρος σχεδιάζεται να διπλασιαστεί το 2018, βλ. σχετ. Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-spain-tourism/spains-balearic-islands-to-double-tourist-tax-amid-backlash-idUSKCN1BC4R4>

²¹¹ Βλ. Άρθρο της J.E. Milne, ENVIRONMENTAL TAXATION IN THE UNITED STATES: THE LONG VIEW, 4/15/2011, ανάκτηση από <https://www.lclark.edu/live/files/8328-lcb152art6milne>

²¹² Πηγή ΟΟΣΑ, <http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/environmentaltaxation.htm>

²¹³ Πηγή ΟΟΣΑ, <http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/environmentaltaxation.htm>

²¹⁴ Βλ. ACCA, Green taxation in recession, ό.π. σελ 5

²¹⁵ Βλ. Άρθρο της J.E. Milne, ό.π

²¹⁶ Βλ. άρθρο της V. Volcovic στο <https://www.reuters.com/article/us-un-climate-usa-paris/u-s-submits-formal-notice-of-withdrawal-from-paris-climate-pact-idUSKBN1AK2FM>

²¹⁷ Βλ. Άρθρο των W. J. Wallace και E. Heiberg, New Taxes to Support Environmental Protection in China, Φεβρουάριος 2017, ανάκτηση από <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=7c340186-bd23-4034-8310-c6e4a0c6ccf8>

²¹⁸ Πηγή ΟΟΣΑ, <https://www.oecd.org/china/environmental-tax-profile-china.pdf>

θα ξεκινήσει να ισχύει από 01.01.2018²¹⁹. Κυρίως επιβαρυνθούν με το νέο περιβαλλοντικό φόρο οι επιχειρήσεις που εξαντλούν τους φυσικούς πόρους, όπως τα ορυχεία²²⁰. Το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) δεν περιλαμβάνεται στην λίστα των ρύπων που φορολογούνται, παρότι είναι ο ρύπος με το μεγαλύτερο ποσοστό εκπομπών και με την σπουδαιότερη συμβολή στο φαινόμενο του θερμοκηπίου²²¹. Με βάση πάντως, το σχέδιο της περιβαλλοντικής αυτής μεταρρύθμισης τα έσοδα από την φορολογική επιβάρυνση της ρύπανσης θα διατίθενται για την προστασία του περιβάλλοντος και για δημόσια επενδύσεις σύμφωνα με την βιώσιμη ανάπτυξη²²².

Η Αυστραλία έχει επιβάλει φορολογικά κίνητρα για την μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) από τον Ιούλιο του 2012 και στις επενδύσεις σε ανανεώσιμες και βιώσιμες πηγές ενέργειας από το Ιούλιο του 2014²²³. Ακόμη έχει ιδρύσει ταμείο για την μείωση εκπομπών αερίων ρύπων, το οποίο εκδίδει δικαιώματα εκπομπής αερίων ρύπων, που μπορούν να αγοράσουν οι επιχειρήσεις και στην συνέχεια να τα ανταλλάξουν μεταξύ τους, όπως στο Ευρωπαϊκό σύστημα δικαιωμάτων εκπομπών αερίων ρύπων²²⁴. Τα έσοδα από τους περιβαλλοντικούς φόρους είναι χαμηλά κάτω από το μέσο όρο των χωρών του ΟΟΣΑ και προέρχονται κυρίως από φόρους στην ενέργεια και στις μεταφορές²²⁵.

Ο Καναδάς έχει θεσπίσει περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις και σε ομοσπονδιακό επίπεδο και σε πολιτειακό επίπεδο. Παραδείγματα περιβαλλοντικών φόρων είναι, ο ομοσπονδιακός φόρος στο φυσικό αέριο, ο φόρος που έχει επιβληθεί σε αρκετές περιφέρειες στην εξόρυξη φυσικών πόρων και στην αποκομιδή απορριμμάτων²²⁶. Ακόμη, υπάρχει συζήτηση για να εισαχθεί ένας ενιαίος φόρος άνθρακα, ο οποίος θα στοχεύει στην μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σύμφωνα με την Συμφωνία των Παρισίων.

²¹⁹ Βλ. Άρθρο των W. J. Wallace και E.Heiberg,ό.π.

²²⁰ Βλ. Άρθρο της Y. Wong, Environmental tax to end era of cheap Chinese minerals, στις 30 Ιουνίου 2017, ανάκτηση από <http://www.indmin.com/Article/3729524/Environmental-tax-to-end-era-of-cheap-Chinese-minerals.html>

²²¹ Βλ. Άρθρο των W. J. Wallace και E.Heiberg,ό.π.

²²² Βλ. Άρθρο των W. J. Wallace και E.Heiberg,ό.π.

²²³ Πηγή, Deloitte, Taxation and Investment in Australia 2017, ανάκτηση από <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Tax/dttl-tax-australiaguide-2017.pdf>

²²⁴ Deloitte, ό.π

²²⁵ Βλ. ΟΟΣΑ, <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/environmental-tax-profile-australia.pdf>

²²⁶ Βλ. Sustainable Prosperity, Environmental Taxes in Canada, Μάιος 2015

VI. Περιβαλλοντική Φορολογία στην Ελλάδα

Η περιβαλλοντική φορολογία στην Ελλάδα έχει περιορισμένη εφαρμογή και συνίσταται κυρίως σε φόρους και επιβαρύνσεις στην ενέργεια και στις μεταφορές. Πρόκειται κυρίως, για ειδικούς φόρους κατανάλωσης (ΕΦΚ) ενεργειακών προϊόντων, κυρίως ορυκτών καυσίμων και επιβαρύνσεις στις μεταφορές, όπως τα τέλη κυκλοφορίας και τα τέλη ταξινόμησης. Οι περιβαλλοντικού χαρακτήρα φόροι και επιβαρύνσεις στην ρύπανση και στην εξάντληση των φυσικών πόρων έχουν ελάχιστη παρουσία και συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος και στα έσοδα. Η Ελλάδα στατιστικά φαίνεται να έχει αρκετά έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους, λόγω των υψηλών φόρων και επιβαρύνσεων στην ενέργεια και στις μεταφορές, χωρίς να έχει υιοθετήσει μια συνολική περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση. Το 2014 ήταν 8^η στις χώρες του ΟΟΣΑ σε έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις με ποσοστό 2.79% του ΑΕΠ, ποσοστό αρκετά υψηλό σε σύγκριση με το μέσο όρο 2% των 39 χωρών που εξετάστηκαν από τον ΟΟΣΑ²²⁷. Με βάση την Eurostat τα έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις στην Ελλάδα αντιστοιχούσαν το 2015 στο 10,26% των συνολικών φορολογικών εσόδων, με την Ευρώπη των 28 να έχει μέσο όρο 6,11% και οι χώρες της ευρωζώνης 5,95²²⁸. Τα συνολικά έσοδα το 2015 από περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις ανέρχονταν στα 6.560 εκατ. ευρώ, σύμφωνα με την Eurostat και τα έσοδα από φόρους και επιβαρύνσεις στην ενέργεια ανέρχονταν στα 5.189 εκατ. ευρώ²²⁹.

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν, οι φόροι, τα τέλη και οι λοιπές επιβαρύνσεις που έχουν περιβαλλοντικό περιεχόμενο και εμφανίζονται στατιστικά ως περιβαλλοντικοί φόροι και επιβαρύνσεις. Ακόμη, θα γίνει αναφορά στο ETMEAP, παρότι το ΣΤΕ έχει αποφανθεί ότι ο χαρακτήρας του δεν είναι φορολογικός αλλά αποτελεί απλά τίμημα για την κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος. Επιπλέον, θα γίνει μια συνοπτική ανάλυση του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών αερίων ρύπων (ΣΕΔΕ–EU ETS) και αναφορά στις λειτουργίες του Πράσινου Ταμείου.

²²⁷Πηγή ΟΟΣΑ, <http://www.oecd.org/tax/tax-policy/environmental-tax-profile-greece.pdf> Σύμφωνα με την Eurostat το 2014 το ποσοστό επί του ΑΕΠ των περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων ήταν 3.67 και 2015 αυξήθηκε σε 3.73% του ΑΕΠ.

²²⁸Πηγή Eurostat, http://ec.europa.eu/eurostat/tgm_πρόσβαση στις 25.11.2017

²²⁹ Πηγή Eurostat, ό.π.

Α. Στην ενέργεια

Όπως αναφέρθηκε ήδη, το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων από περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις στην Ελλάδα προέρχεται από φόρους και επιβαρύνσεις στην ενέργεια. Το 2014 αντιπροσώπευαν το 76% των συνολικών εσόδων από περιβαλλοντική φορολογία πάνω από το 70% που ήταν ο μέσος όρος στις 39 χώρες που εξετάστηκαν από τον ΟΟΣΑ²³⁰. Αντίστοιχα βέβαια, το μεγαλύτερο ποσοστό εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) στην Ελλάδα, οφείλεται στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και την καύση ορυκτών καυσίμων από τα οχήματα²³¹. Η οδηγία 2003/96/EK καθορίζει τις κατώτατες τιμές τις οποίες μπορούν να έχουν οι επιβαρύνσεις στην ενέργεια²³². Η Ελλάδα έχει υιοθετήσει αρκετά ψηλές τιμές στις επιβαρύνσεις σε αρκετές περιπτώσεις, πολύ ψηλότερες από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Η Ελλάδα δεν έχει θεσπίσει φόρο άνθρακα, παρότι ήταν «μνημονιακή υποχρέωση» η επιβολή του. Συγκεκριμένα, με την Απόφαση του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 2010, της η οποία απευθύνεται προς την Ελλάδα με σκοπό την ενίσχυση και εμβάθυνση της δημοσιονομικής εποπτείας, η Ελλάδα αναλαμβάνει την υποχρέωση, μέχρι το τέλος του Σεπτεμβρίου του 2010, κατά το άρθρο 2 παρ. α, ανάμεσα σε άλλα πολλά μέτρα, για σταδιακή εισαγωγή "πράσινου φόρου" στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) με απόδοση τουλάχιστον 300 εκατ. ευρώ το 2011²³³. Ο «πράσινος» φόρος στις εκπομπές CO₂ δεν επιβλήθηκε ποτέ, αν και θα μπορούσε πράγματι να επιφέρει αρκετά δημοσιονομικά έσοδα. Επιπλέον, να δημιουργήσει αντιστάθμισμα για την ελάφρυνση της φορολογίας εισοδήματος και του επενδυτικού κεφαλαίου, που τα τελευταία χρόνια λόγω της δημοσιονομικής κρίσης έχει αυξηθεί κατακόρυφα²³⁴. Οι υπάρχουσες φορολογικές επιβαρύνσεις στην ενέργεια και το ETMEAP, το οποίο κατά το ΣΤΕ δεν έχει φορολογικό χαρακτήρα, έχουν περισσότερο εισπρακτικό στόχο και όχι ως βασικό στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Με σωστό ανασχεδιασμό και διαφοροποίηση

²³⁰ Πηγή ΟΟΣΑ, <http://www.oecd.org/tax/tax-policy/environmental-tax-profile-greece.pdf>

²³¹ Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το 2016, σελ. 224

²³² Η οδηγία 2003/96/EK εναρμονίστηκε με την ελληνική νομοθεσία με το Ν.3336/2005 που τροποποίησε το Ν. 2960/2001 «Εθνικός Τελωνιακός Κώδικας»

²³³ Βλ. Σχετ. <https://www.constitutionalism.gr/2361-apofasi-2010-320-ee-ee-l-145-tis-11-6-2010-aidopoi/> και Απόφαση 2010/320/EE (EE L 145 της 11.6.2010)

²³⁴ Βλ. Άρθρο του Π. Χατζηνικολάου στην Καθημερινή, Πρωταθλήτρια σε αυξήσεις φόρων η Ελλάδα μεταξύ 35 χωρών του ΟΟΣΑ, στις 24.11.2017, προσβάσιμο σε <http://www.kathimerini.gr/936093/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/prwta8lhtria-se-ay3hseis-forwn-h-ellada-meta3y-35-xw-rwn-toy-oosa>

τιμών και συντελεστών, θα μπορούσαν να συνεισφέρουν ουσιαστικά στην προστασία του περιβάλλοντος και στην είσπραξη εσόδων.

α. Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας

Στην ενέργεια οι ειδικοί φόροι κατανάλωσης (Ε.Φ.Κ) ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας, αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό εσόδων από περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις. Τα έσοδα από Ε.Φ.Κ στην ενέργεια το 2015 ήταν 3.967 εκατ. Ευρώ και αντιστοιχούσαν στο 2.26% του ΑΕΠ²³⁵. Ο ΕΦΚ επιβάλλεται στα ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια, τα οποία παράγονται στο εσωτερικό της χώρας, εισάγονται από τρίτες χώρες ή προέρχονται από άλλα κράτη μέλη της ΕΕ²³⁶. Το φορολογικό καθεστώς του ΕΦΚ ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας των ρυθμίζεται από τον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα (ΕΤΚ) στα άρθρα 72 έως 78. Στον ΕΤΚ στις κοινές διατάξεις για όλα τα προϊόντα στα οποία επιβάλλεται ΕΦΚ, ορίζεται το απαιτητό του φόρου, το αντικείμενο του φόρου, η επιστροφή φόρου, οι απαλλαγές από αυτόν και οι ορισμοί των εισαγομένων και των προερχομένων από άλλα κράτη μέλη²³⁷. Τα θέματα της διαδικασίας βεβαίωσης και καταβολής ρυθμίζονται επίσης ενιαία στον ΕΤΚ²³⁸. Με το Ν.1038/1980 ενοποιήθηκαν όλοι οι σχετικοί φόροι στα πετρελαιοειδή προϊόντα σε ένα ενιαίο ειδικό φόρο²³⁹. Οι ρυθμίσεις του Ν.1038/1980 τροποποιήθηκαν από το Ν.2127/1993, ο οποίος ενσωμάτωσε στο ελληνικό δίκαιο τις οδηγίες 92/12/ΕΟΚ , 92/81/ΕΟΚ και 92/82/ΕΟΚ και επέβαλε ΕΦΚ στα ενεργειακά προϊόντα και στην ηλεκτρική ενέργεια. Στην συνέχεια ο Ν.3336/2005 μετέφερε τις ρυθμίσεις της οδηγίας 2003/96/ΕΚ που όπως έχει προαναφερθεί, θεσπίζει τα κατώτατα όρια τιμών του ΕΦΚ στα ενεργειακά προϊόντα και στην ηλεκτρική ενέργεια²⁴⁰. Οι διατάξεις του Ν.1038/1980 ισχύουν και σήμερα παράλληλα με τα άρθρα 72 έως 78 του ΕΤΚ, στο μέτρο που δεν καταργήθηκαν από το Ν.2127/1993, όπως οι απαλλαγές των χρησιμοποιούμενων στα διυλιστήρια πρώτων υλών²⁴¹. Ο ΕΦΚ ενεργειακών προϊόντων και ηλεκτρικής ενέργειας δεν είναι φόρος επί της αξίας (ad valorem), όπως οι

²³⁵ Πηγή Ευρωπαϊκή επιτροπή ,πρόσβαση στις 27.11.2017, http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=4074/1501497075

²³⁶ Βλ. Φορτσάκης, , Κ. Σαββαΐδου, ό.π. σελ.341 (παρ.350)

²³⁷ Βλ. ΕΚΤ άρθρα 53 έως 68

²³⁸ Βλ. ΕΚΤ άρθρα 109 έως 119

²³⁹ Βλ. Κ.Φινοκαλιώτης, ό.π., σελ.575

²⁴⁰ Βλ. Θ. Φορτσάκης, Κ. Σαββαΐδου, ό.π, παρ. 350

²⁴¹ Βλ. Κ.Φινοκαλιώτης, ό.π., σελ.575

πλειονότητα των έμμεσων φόρων, αλλά υπολογίζεται σε οριζόμενη απο το νόμο χρηματική τιμή (ευρώ) βάσει των μονάδων μέτρησης (χιλιόλιτρο, μετρικός τόνος) του εκάστου προϊόντος²⁴². Οι επιβαλλόμενοι συντελεστές στα ενεργειακά προϊόντα ορίζονται στο άρθρο 73 παρ. του ΕΤΚ και παρατίθενται στον παρακάτω πίνακα²⁴³ :

ΕΙΔΟΣ	ΚΩΔΙΚΟΣ Σ.Ο	ΠΟΣΟ ΦΟΡΟΥ ΣΕ ΕΥΡΩ	ΜΟΝΑΔΑ ΕΠΙΒΟΛΗΣ
α) Βενζίνη με μόλυβδο	27101151 και 27101159	681	1.000 λίτρα
β) Βενζίνη χωρίς μόλυβδο - με αριθμό οκτανίων μέχρι και 96,5 - με αριθμό οκτανίων μεγαλύτερο των 96,5	2710 1141 και EX 27101145 EX27101145 και 27101149	700 <i>Αντικατάσταση περιπτώσεων β κ γ της παρ. 1 του άρθρου 73 με την παρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016</i>	1.000 λίτρα
γ) Βενζίνη χωρίς μόλυβδο με την προσθήκη ειδικών προσθέτων, που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί, προσφέρεται προς πώληση ή και χρησιμοποιείται ως ισοδύναμο καύσιμο αντί της μολυβδούχου βενζίνης των κωδικών της Σ.Ο.2710 11 51 και 2710 1159	2710 11 41 2710 1145 και 2710 1149	700 <i>Αντικατάσταση περιπτώσεων β κ γ της παρ. 1 του άρθρου 73 με την παρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016</i>	1.000 λίτρα

²⁴² Βλ. Θ. Φορτσάκης, Κ Σαββαΐδου ό.π. παρ.352

²⁴³ Πηγή ΕΤΚ άρθρο 73 παρ.1 ανάκτηση πίνακα από <http://taxpress.gr/archives/24360> τελευταία πρόσβαση στις 28.11.2017

δ) Βενζίνη αεροπλάνων	2710 11 31	697	1.000 λίτρα
ε) Ειδικό καύσιμο αεριοθουμένων τύπου βενζίνης	2710 1170	697	1.000 λίτρα
στ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων	271019 41 2710 19 45 και 2710 19 49	410 <i>Αντικατάσταση περιπτώσεων στ, ζ και η της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016</i>	1.000 λίτρα
ζ) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL), που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης	2710 19 41, 2710 19 45, 2710 19 49	410 <i>Αντικατάσταση περιπτώσεων στ, ζ και η της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016</i>	1.000 λίτρα
η) Πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που χρησιμοποιείται για χρήσεις άλλες από αυτές που καθορίζονται στις παραπάνω περιπτώσεις στ' και ζ'	2710 19 41, 2710 19 45 και 2710 19 49	410 <i>Αντικατάσταση περιπτώσεων στ, ζ και η της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016</i>	1.000 λίτρα
θ) Πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (FUEL OIL-Μαζούτ)	2710 19 61, 2710 19 63, 2710 19 65, 2710 19 69	38	1.000 χιλιόγραμμα
ι) Φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων	2710 19 21 και 271019 25	410	1.000 λίτρα

		Αντικατάσταση περιπτώσεων ι, ια, ιβ και ιγ της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016	
ια) Φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης	271019 21 και 271019 25	410 Αντικατάσταση περιπτώσεων ι, ια, ιβ και ιγ της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016	1.000 λίτρα
ιβ) Φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις εκτός από αυτές που καθορίζονται στις παραπάνω περιπτώσεις ι' και ια'	2710 19 21 και 2710 19 25	410 Αντικατάσταση περιπτώσεων ι, ια, ιβ και ιγ της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016	1.000 λίτρα
ιγ) Υγραέρια (LPG) που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κινητήρων	2711 12 11 έως και 2711 19 00	430 Αντικατάσταση περιπτώσεων ι, ια, ιβ και ιγ της παρ. 1 του άρθρου 73 με τηνπαρ. 3α του άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016	1.000 χιλιόγραμμα

ιδ) Υγραέριο (LPG) και μεθάνιο που χρησιμοποιούνται: - ως καύσιμα θέρμανσης και - για άλλες χρήσεις εκτός από αυτές που καθορίζονται στις περιπτώσεις ιγ' και ιε'	2711 12 11 έως και 2711 19 00 και 2711 29 00	60	1.000 χιλιόγραμμα
ιε) Υγραέριο (LPG) και μεθάνιο που προορίζονται για βιομηχανική, βιοτεχνική και εμπορική χρήση σε κινητήρες πλην της περίπτωσης ιγ'	2711 12 11 έως και 2711 19 00 και 27 11 29 00	120	1.000 χιλιόγραμμα
ιστ) Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων	2711 11 00 και 2711 21 00	0	Gigajouleμεικτή θερμογόνοςδύναμη
ιζ) Φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο θέρμανσης: - για οικιακή χρήση- για χρήση από τους λοιπούς καταναλωτές <i>Αντικατάσταση των περιπτώσεων ιζ' και ιη της παρ.1 του άρθρου 73 με την παρ. 2 του άρθρου 61 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016 (ΙΣΧΥΣ ΑΠΟ 1.1.2017)</i>	27111100 και 2711 2100	0,3 1,5	Gigajoule μεικτή θερμογόνος δύναμη
ιη) φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται για άλλες χρήσεις εκτός από αυτές που καθορίζονται στις παραπάνω ιστ) και ιζ) περιπτώσεις: - για ετήσια κατανάλωση >3.600.000 Gjoule (>1.000.000Mwh) -για ετήσια κατανάλωση από 1.800.001 έως 3.600.000 Gjoule (από 500.001 έως 1.000.000 Mwh) -για ετήσια κατανάλωση από 360.001 έως 1.800.000 Gjoule (από 100.001 έως 500.000 Mwh)	2711 11 00 και 2711 21 00	0,30 0,35 0,40 0,45	Gigajouleμεικτή θερμογόνοςδύναμη

-για ετήσια κατανάλωση από 36.000 έως 360-000 Gjoule (από 10.000 έως 100.000 Mwh) -για ετήσια κατανάλωση < 36.000 Gjoule (<10.000 Mwh) <i>Αντικατάσταση των περιπτώσεων ιζ και ιη της παρ.1 του άρθρου 73 με την παρ. 2 του άρθρου 61 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27.5.2016 (ΙΣΧΥΣ ΑΠΟ 1.1.2017)</i>		1,50	
ιθ) Λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης - Για επιχειρηματική χρήση - Για μη επιχειρηματική χρήση	2701, 2702 και 2704	0,3	gigajoule
κ) Λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ), που χρησιμοποιούνται για άλλες χρήσεις εκτός από αυτή που καθορίζεται στην παραπάνω ιθ' περίπτωση	2701, 2702 και 2704	0,3	gigajoule
κα) Ηλεκτρική ενέργεια 1) για επιχειρηματική χρήση - από καταναλωτές υψηλής τάσης - από τους λοιπούς καταναλωτές 2) για μη επιχειρηματική χρήση - από οικιακή χρήση - από λοιπές χρήσεις	2716	2,5 5 2,2 5	MWh MWh MWh MWh

κβ) - Βενζόλιο (βενζένιο) -Τολουόλιο (τολουένιο) - Ξυλόλιο (ξυλένιο) - Άλλα μείγματα αρωματικών υδρογονανθράκων που αποστάζουν 65% ή περισσότερο του όγκου τους (με τις απώλειες) στους 250°C σύμφωνα με τη μέθοδο ASTM D 86 - Μείγματα από τα παραπάνω προϊόντα	2707	372	1.000 χιλιόγραμμα
κγ) - Βενζόλιο - Τολουόλιο - ο-Ξυλόλιο - μ-Ξυλόλιο - π-Ξυλόλιο - Ισομερή του Ξυλολίου σε μείγμα - Αιθυλοβενζόλιο - Μείγματα από τα παραπάνω προϊόντα	2902	372	1.000 χιλιόγραμμα
κδ) Ελαφρύ πετρέλαιο (WHITE SPIRIT)	2710 11 21	20	1.000 χιλιόγραμμα
κε) Άλλα ελαφρά λάδια	2710 11 90	12	1.000χιλιόγραμμα
κστ) Βιοντήζελ από μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων, όπως ορίζεται με την απόφαση Α.Χ.Σ. 334/2004, που χρησιμοποιείται ως καύσιμο κινητήρων, είτε αυτούσιο είτε σε ανάμιξη με πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) της παραπάνω περίπτωσης στ')	3824 90 99	410 <i>Αντικατάσταση της περ. κστ της παρ. 1 του άρθρου 73 με το άρθρου 60 του νόμου 4389/2016, ΦΕΚ Α'94/27-5-16</i>	1.000 λίτρα

Οι συντελεστές που ορίζονται στο άρθρο 71 παρ.1 του ΕΤΚ είναι αρκετά υψηλότεροι από τους ελάχιστους που ορίζει η οδηγία 2003/96/ΕΚ. Για παράδειγμα, στην βενζίνη χωρίς μόλυβδο ο συντελεστής της οδηγίας είναι 359 ευρώ ανά χιλιόλιτρο και ο συντελεστής του ΕΤΚ είναι 700 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, με το μέσο συντελεστή στην Ευρώπη των 28 το 2015 να είναι στα 534 ευρώ ανά χιλιόλιτρο²⁴⁴.

²⁴⁴ Πηγή Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Study on assessing the Environmental fiscal reform potential for the EU28, 2016, σελ.300

Ακόμη, η βενζίνη με μόλυβδο έχει χαμηλότερο συντελεστή από τη βενζίνη χωρίς μόλυβδο, 681 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, παρόλο που η καύση της επιβαρύνει περισσότερο το περιβάλλον σε εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂). Με το κατώτατο συντελεστή της οδηγίας 2003/96/EK να είναι 421 ευρώ και ο ευρωπαϊκός μέσος όρος 602 ευρώ ανά χιλιόλιτρο το 2015. Βέβαια, η χρήση της βενζίνης με μόλυβδο είναι σαφώς ελαττωμένη τα τελευταία χρόνια, τα περισσότερα οχήματα κινούνται πλέον με βενζίνη χωρίς μόλυβδο, επιπλέον οι κάτοχοι των οχημάτων που κινούνται με βενζίνη με μόλυβδο είναι κυρίως αδύναμοι οικονομικά, οι οποίοι αδυνατούν να αγοράσουν νέο όχημα, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Με την επιβολή σχετικά υψηλού συντελεστή στο Βιοντήζελ, 410 ευρώ ανά χιλιόλιτρο, που δεν επιβαρύνει το περιβάλλον, είναι ενδεικτικό ότι ο συντελεστής δεν εξαρτάται από τη ρύπανση η οποία προκαλείται κατά την παραγωγή και κατανάλωση των επιβαρυμένων με ΕΦΚ ενεργειακών προϊόντων, αλλά αποτελεί απλά εισπρακτικός μηχανισμός για την αύξηση των δημοσίων εσόδων. Είναι άξιο αναφοράς επίσης, ότι εντός του 2010, ο ΕΦΚ στα ενεργειακά προϊόντα και κυρίως στα καύσιμα αυξήθηκε τρεις φορές για να αυξηθούν τα δημοσιονομικά έσοδα, λόγω της δημοσιονομικής κρίσης. Αρχικά με το Ν. 3828/2010, αυξήθηκε ο ΕΦΚ στη βενζίνη χωρίς μόλυβδο κατά 29,3% και στο πετρέλαιο κίνησης κατά 16,6% με ισχύ από 09.02.2010. Βάσει του Ν. 3833/2010 λίγο αργότερα, αυξήθηκε ο ΕΦΚ κατά 15,1% στη βενζίνη χωρίς μόλυβδο και κατά 16,6% στο πετρέλαιο κίνησης, με ισχύ από 04.03.2010. Τέλος, με το Ν.3845/2010 και ισχύ από 03.05.2010, αυξήθηκε ο ΕΦΚ στη βενζίνη χωρίς μόλυβδο κατά 9,8% και στο πετρέλαιο κίνησης κατά 7,9%²⁴⁵. Επομένως, συνολικά το 2010 αυξήθηκε ο ΕΦΚ στη βενζίνη χωρίς μόλυβδο κατά 54,2% και στο πετρέλαιο κίνησης κατά 33% ! Ποσοστά αύξησης υπερβολικά για ένα έτος, με κανένα περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Αντίστοιχα με το Ν. 4389/2016, αυξήθηκαν οι συντελεστές σε αρκετά ενεργειακά προϊόντα, όπως στη βενζίνη χωρίς μόλυβδο από 670 ευρώ ανά χιλιόλιτρο σε 700 ευρώ ανά χιλιόλιτρο και στο πετρέλαιο κίνησης και θέρμανσης από 330 ευρώ ανά χιλιόλιτρο σε 410 ευρώ ανά χιλιόλιτρο. Επίσης οι αυξήσεις αυτές δεν έχουν έρεισμα σε περιβαλλοντική επιβάρυνση, αλλά καθαρά για λόγους αύξησης των δημοσίων εσόδων. Αποδεικνύοντας όμως, ότι οι ΕΦΚ σε ενεργειακά προϊόντα και ηλεκτρική ενέργεια είναι ευέλικτο και άμεσο χρονικά μέσο για επιβολή φορολογικής αλλά και περιβαλλοντικής πολιτικής.

²⁴⁵ Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Έκθεση 2010, σελ.205

Οι απαλλαγές από το φόρο είναι αρκετές, ακόμη προβλέπονται διαφοροποιημένοι μειωμένοι συντελεστές, για τους χειμερινούς μήνες για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται για θέρμανση²⁴⁶ και για το τομέα της γεωργίας²⁴⁷. Οι γενικές απαλλαγές από ΕΦΚ ορίζονται στο άρθρο 68 ΕΤΚ, οι ειδικές απαλλαγές κυρίως για τα πετρελαιοειδή προϊόντα αλλά και για τα λοιπά ενεργειακά και την ηλεκτρική ενέργεια ορίζονται στο άρθρο 78 ΕΤΚ²⁴⁸. Πρέπει να σημειωθεί εδώ, ότι οι διατάξεις για φορολογικές απαλλαγές είναι σύμφωνα με πάγια νομολογία του ΣτΕ στενά ερμηνευτέες²⁴⁹. Κατά το άρθρο 78 ΕΚΤ παρ.1 απαλλάσσονται από ΕΦΚ :

α) Ενεργειακά προϊόντα που παραλαμβάνονται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως **καύσιμα για τις αεροπορικές μεταφορές εκτός των ιδιωτικών πτήσεων αναψυχής**²⁵⁰.

β) Ενεργειακά προϊόντα που παραλαμβάνονται προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως **καύσιμα για τη ναυσιπλοΐα** στα ύδατα της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένης της επαγγελματικής αλιείας, **εκτός** από την περίπτωση χρησιμοποίησής τους σε **ιδιωτικά σκάφη αναψυχής**, και ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται επί ενός σκάφους αναψυχής²⁵¹.

γ) Καταργήθηκε²⁵².

δ) Το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL) που υπάγεται στους κωδικούς της Σ.Ο. 2710 19 41 και 2710 19 45 και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά ως ηλεκτρομονωτικό υλικό ηλεκτρικών μετασχηματιστών.

²⁴⁶ Βλ. Άρθρο 73 ΕΤΚ παρ.2 περ. α) « για το πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL), και για το φωτιστικό πετρέλαιο (κηροζίνη), τα οποία χρησιμοποιούνται ως καύσιμα θέρμανσης για τη χρονική περίοδο από τη 15η Οκτωβρίου μέχρι και την 30ή Απριλίου κάθε έτους, ο συντελεστής του Ε.Φ.Κ. ορίζεται σε διακόσια ογδόντα (280) ευρώ το χιλιόλιτρο [από 410 ευρώ]. Στην περίπτωση που οι παραπάνω ημερομηνίες συμπίπτουν με μη εργάσιμες ημέρες, ως ημερομηνία λαμβάνεται η προηγούμενη εργάσιμη για την έναρξη και η επόμενη εργάσιμη για τη λήξη».

²⁴⁷ Βλ. Άρθρο 78 παρ.2 ΕΚΤ

²⁴⁸ Οι γενικές απαλλαγές αφορούν κυρίως απαλλαγές στα πλαίσια διπλωματικών σχέσεων, διεθνείς οργανισμούς και τις αεροπορικές και ακτοπλοϊκές μεταφορές. Βλ. Αναλυτικά άρθρο 68 ΕΤΚ

²⁴⁹ Βλ. Σχετικά Κ.Φινοκαλιώτη, ό.π, σελ 575 και ΣτΕ 4413/1996

²⁵⁰ Στον ΕΤΚ συμπληρώνεται :Ως «ιδιωτική πτήση αναψυχής» νοείται η χρησιμοποίηση αεροσκάφους από τον ιδιοκτήτη του ή από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, το οποίο το χρησιμοποιεί βάσει μισθώσεως ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο, για μη εμπορικούς σκοπούς, και ειδικότερα όταν δεν πρόκειται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή για την παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής ή για τις ανάγκες των δημόσιων αρχών.

²⁵¹ Στον ΕΤΚ συμπληρώνεται :Ως «ιδιωτικά σκάφη αναψυχής» νοούνται οποιαδήποτε σκάφη που χρησιμοποιούνται από τον ιδιοκτήτη τους ή από το φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο τα χρησιμοποιεί βάσει μισθώσεως ή με οποιονδήποτε άλλον τρόπο, για μη εμπορικούς σκοπούς, και ειδικότερα όταν δεν πρόκειται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων ή για την παροχή υπηρεσιών έναντι αμοιβής ή για τις ανάγκες των δημόσιων αρχών.

²⁵²Η περίπτωση γ) που αφορούσε τα ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια που παραλαμβάνονται από τις Εθνικές Δυνάμεις καταργήθηκε από 1.1.2008 σύμφωνα με το άρθρο 30 του νόμου 3634/2008, ΦΕΚ 9 Α/29-1-2008

ε) Το **πετρέλαιο εσωτερικής καύσης (DIESEL)** των κωδικών της Σ.Ο. 2710 19 41 και 2710 19 45, **το φωτιστικό πετρέλαιο** (κηροζίνη) της περίπτωσης ιβ΄, το ελαφρύ πετρέλαιο (WHITE SPIRIT) της περίπτωσης κδ΄, καθώς και τα άλλα ελαφρά λάδια της περίπτωσης κε΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 73, που παραλαμβάνονται από βιομηχανίες ή βιοτεχνίες και προορίζονται να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά ως **πρώτη ύλη για την παραγωγή των προϊόντων τους.**

στ) Τα προϊόντα των περιπτώσεων κβ΄ και κγ΄ του άρθρου 73, που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν από τις βιομηχανίες ή βιοτεχνίες ως πρώτες ύλες για την παραγωγή των προϊόντων τους.

ζ) Ο λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) της Σ.Ο. 2701, 2702 και 2704 και το φυσικό αέριο της Σ.Ο. 2711 11 00 και 2711 21 00, που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

η) Ο λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) της Σ.Ο. 2701, 2702 και 2704 που χρησιμοποιούνται στην ορυκτολογική κατεργασία²⁵³.

θ) Ο λιθάνθρακας, λιγνίτης και οπτάνθρακας (κοκ) του κωδικού της Σ.Ο. 2701, 2702 και 2704 και η ηλεκτρική ενέργεια του κωδικού της Σ.Ο. 2716 που χρησιμοποιούνται για χημική αναγωγή, ηλεκτρολυτική και μεταλλουργική κατεργασία.

ι) Η **ηλεκτρική ενέργεια** που παράγεται και χρησιμοποιείται για ιδία χρήση, εφόσον προέρχεται **από αιολική, ηλιακή, γεωθερμική, παλιρροϊκή ενέργεια και ενέργεια κυμάτων.**

ια) η **ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιείται για γεωργική χρήση.**

ιβ) Από **1.1.2016**, το φυσικό αέριο της περίπτωσης ιη΄ της παραγράφου 1 του άρθρου 73 που παραλαμβάνεται από βιομηχανίες ή βιοτεχνίες και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά ως πρώτη ύλη για την παραγωγή των προϊόντων τους, εξαιρουμένων των ενεργειακών προϊόντων»²⁵⁴.

²⁵³ Στον ΕΤΚ συμπληρώνεται :«όπως αυτή ορίζεται στην ονοματολογία NACE υπό τον κωδικό ΔΘ 26 «κατασκευή άλλων μη μεταλλικών ορυκτών προϊόντων» στον Κανονισμό (ΕΟΚ) του Συμβουλίου 3037/1990, της 9ης Οκτωβρίου 1990, για τη στατιστική ονοματολογία των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Κοινότητα, όπως τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό (ΕΚ) της Επιτροπής 29/2002, της 19ης Δεκεμβρίου 2001».

²⁵⁴ Στον ΕΤΚ συμπληρώνεται: «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι, οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες, οι απαιτούμενοι έλεγχοι, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης του φυσικού αερίου, σύμφωνα με την περίπτωση αυτή. Εξαιρούνται της απαλλαγής οι επιχειρήσεις με ληξιπρόθεσμες οφειλές προς τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και τους εργαζομένους».

Επιπλέον, κατά το άρθρο 75 παρ.1 ΕΤΚ δεν υπόκεινται στον ΕΦΚ τα ενεργειακά προϊόντα που έχουν τεθεί σε ανάλωση σε ένα άλλο κράτος μέλος και τα οποία περιέχονται στις κανονικές δεξαμενές καυσίμων εμπορικών οχημάτων με κινητήρα και πρόκειται να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα από τα εν λόγω οχήματα, καθώς και σε ειδικά εμπορευματοκιβώτια, και πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για τη λειτουργία, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, των συστημάτων με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα εμπορευματοκιβώτια. Ακόμη, όπως αναφέρθηκε και ανωτέρω κατά το άρθρο 3 του Ν.1038/1980 απαλλάσσονται από κάθε δασμολογική και φορολογική επιβάρυνση, επομένως και από το ΕΦΚ, τα εισαγόμενα προϊόντα που χρησιμοποιούνται ως πρώτη ύλη από τις ημεδαπές χημικές μονάδες διαλυτών και τα διυλιστήρια²⁵⁵.

Αρμόδια αρχή για τη βεβαίωση και είσπραξη του ΕΦΚ στα ενεργειακά προϊόντα είναι :

Α. Η αρμόδια τελωνειακή αρχή, για προϊόντα που παράγονται στην Ελλάδα από διυλιστήρια πετρελαίου και βιομηχανικά συμπλέγματα ή εισάγονται από τρίτες χώρες ή από άλλα κράτη μέλη

Β. Η αρμόδια ΔΟΥ κατά το άρθρο 7 του Ν. 1038/1980, σε συνδυασμό με τα άρθρα 12 και 109 ΕΤΚ, για ενεργειακά προϊόντα που παράγονται στην Ελλάδα από χημικές βιομηχανίες²⁵⁶.

Εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι ο ΕΦΚ στην ηλεκτρική ενέργεια συνεισπράττεται μέσω των εκκαθαριστικών λογαριασμών των προμηθευτών ηλεκτρικής ενέργειας και αποδίδεται στο κράτος. Υπολογίζεται όπως αναγράφεται στον ανωτέρω πίνακα με βάση την κατανάλωση σε MWH και συντελεστή ανάλογα τη χρήση και το δίκτυο και υπόκειται σε ΦΠΑ. Επίσης, όπως έχει ήδη αναφερθεί η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας για ιδία χρήση, εφόσον προέρχεται από αιολική, ηλιακή, γεωθερμική, παλιρροϊκή ενέργεια και ενέργεια κυμάτων δεν υπόκειται σε ΕΦΚ. Αρκετά προοδευτική διάταξη με την ενσωμάτωση της παλιρροϊκής ενέργειας και της ενέργειας των κυμάτων. Θα ήταν περισσότερο περιβαλλοντικά αποτελεσματικό αν απαλλασσόταν από το ΕΦΚ ή έστω επιβαλλόταν χαμηλότερος συντελεστής σε αυτές τις καθαρές μορφές παραγωγής ενέργειας όχι μόνο στην παραγωγή για ιδία χρήση αλλά

²⁵⁵ Φορτσάκης ό.π παρ.353

²⁵⁶ Φορτσάκης ό.π παρ.354

και όταν πωλείται. Βέβαια αυτό είναι τεχνικά δύσκολο να γίνει, εκτός αν υπάρχουν προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας που χρησιμοποιούν μόνο ΑΠΕ.

β. Ειδικό Τέλος 5% στα ενεργειακά προϊόντα και την ηλεκτρική ενέργεια

Το ειδικό τέλος 5% θεσμοθετήθηκε με το Ν. 2093/1992 στο άρθρο 9 παρ.5 στα ενεργειακά προϊόντα και στην ηλεκτρική ενέργεια που επιβαρύνονται με ΕΦΚ. Βάσει της παρ. 6 του άρθρου 9 του Ν. 2093/1992 υπολογίζεται με βάση την τιμολογιακή αξία του ενεργειακού προϊόντος και της ηλεκτρικής ενέργειας και τον πράγματι εισπραττόμενο ΕΦΚ. Δηλαδή την τιμή του προϊόντος συμπεριλαμβανομένου του ΕΦΚ, πριν την επιβολή ΦΠΑ. Το ειδικό αυτό τέλος έχει προκαλέσει ερωτήματα ως αναφορά την επιβολή του και το σκοπό είσπραξης του. Στην παρ.7 του άρθρου 9 Ν.2093/1992 όριζε ότι τα έσοδα από το ειδικό τέλος πρέπει να κατατίθενται σε λογαριασμό της ΤτΕ με αριθμό 232005 προς εκπλήρωση του σκοπού του λογαριασμού αυτού. Με την εμφάνιση του ειδικού τέλους 5% στους λογαριασμούς του ηλεκτρικού ρεύματος στο 2010, διότι όπως αναφέρθηκε ανωτέρω επιβλήθηκε ΕΦΚ στην ηλεκτρική ενέργεια με το άρθρο 15 του Ν. 3833/2010, προκάλεσε αντιδράσεις²⁵⁷. Ο λόγος ήταν ότι οι εισπράξεις από το ειδικό τέλος φαινόταν να καταλήγουν υπέρ των τελωνειακών υπαλλήλων ως δικαιώματα εκτέλεσης τελωνειακών εργασιών (ΔΕΤΕ) κάτι βεβαίως άσχετο με τη παραγωγή και κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας²⁵⁸. Πράγματι έως το 2008, στον Ειδικό λογαριασμό 232005 της ΤτΕ κατατίθεντο οι εισπράξεις από τα δικαιώματα εκτέλεσης τελωνειακών εργασιών (ΔΕΤΕ). Με το Ν. 3697/2008 (ΦΕΚ/Α'/194) καταργήθηκαν οι Ειδικοί λογαριασμοί των υπουργείων, ΝΠΔΔ και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, επομένως και ο 232005 της ΤτΕ όπου κατατίθεντο οι εισπράξεις από τα δικαιώματα εκτέλεσης τελωνειακών εργασιών (ΔΕΤΕ) και οι εισπράξεις πλέον από το ειδικό τέλος και ΔΕΤΕ ενσωματώθηκαν στον κρατικό προϋπολογισμό στον ΚΑΕ 3415²⁵⁹. Η εκτιμώμενη μέση επιβάρυνση του λογαριασμού κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας λόγω του ειδικού τέλους 5% είναι της τάξης των 0,5 ευρώ ανά MWh. Η χρέωση για ειδικό τέλος 5% υπολογίζεται στους εκκαθαριστικούς λογαριασμούς επί της αξίας του καταναλισκόμενου ρεύματος

²⁵⁷Βλ. Άρθρο του Σ. Κράλογλου δημοσιευμένο στις 07.05.2010 προσβάσιμο σε <http://www.capital.gr/oikonomia/963484/xaratsi-uper-teloneiakon-sto-logariasmo-tis-dei>

²⁵⁸Βλ. Άρθρο της Χ. Λιαγού στην Καθημερινή, δημοσιευμένο στις 08.05.2010 προσβάσιμο σε <http://www.kathimerini.gr/392726/article/oikonomia/epixeirhseis/foros-yper-twn-telwneiakwn-ston-logariasmo-hlektrikoy-reymatos>

²⁵⁹Βλ. ΑΤΚΕ 1078092 ΕΞ 2016 1392/ 23.5.2016 προσβάσιμη σε <https://www.taxheaven.gr/laws/circular/view/id/23699>

προσαυξημένης με τη χρέωση του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης και δεν υπόκειται σε χρέωση ΦΠΑ, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω²⁶⁰.

γ. Ειδικό Τέλος Μείωσης Εκπομπών Αερίων Ρύπων (ETMEAP)

Το Ειδικό Τέλος Μείωσης Εκπομπών Αερίων Ρύπων (ETMEAP) είναι το τίμημα της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας η οποία παράγεται από ΑΠΕ, κατά την 3366/2015 απόφαση της Ολομέλειας του ΣτΕ²⁶¹. Επομένως, με βάση την απόφαση του ΣτΕ το ETMEAP δεν έχει φορολογικό χαρακτήρα, δεν αποτελεί φόρο, ούτε ανταποδοτικό τέλος²⁶². Το ΣτΕ κατέληξε σε αυτή την σκέψη θεωρώντας ότι «η υποχρέωση προς καταβολή του Ειδικού Τέλους Μείωσης Εκπομπών Αερίων Ρύπων συνδέεται με το κόστος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ»²⁶³. Ακόμη, βασίζει την σκέψη του στην λογική ότι «κάθε καταναλωτής/πελάτης, προκειμένου να καλύψει τις καθημερινές του ανάγκες αγοράζει μίγμα ηλεκτρικής ενέργειας, στο οποίο είναι δύσκολο να προσδιοριστεί η προέλευση και ιδίως η πηγή ενέργειας από την οποία παρήχθη»²⁶⁴. Συνεχίζει την σκέψη (14) του «**συνεπάγεται αναγκαίως ότι ο τελικός καταναλωτής που συνδέεται στο Δίκτυο ή στο Σύστημα αγοράζει υποχρεωτικά και χρησιμοποιεί την ενέργεια [που έχει παραχθεί από ΑΠΕ] και, ως εκ τούτου, βαρύνεται με την πληρωμή του σχετικού αντιτίμου για την χρησιμοποίηση της**». Επιπλέον δέχεται, ότι το ETMEAP «απεικονίζει την διαφορά κόστους παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας μεταξύ των συμβατικών μονάδων και των μονάδων ΑΠΕ». Ακόμη, «αντικρίζει το πραγματικό κόστος ενέργειας ΑΠΕ που παρήχθη και κατέληξε στην κατανάλωση μέσω του δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και εμφανίζεται στον Λογαριασμό Κατανάλωσης διακεκριμένως, για λόγους διαφάνειας της πληροφόρησης». Πράγματι, μπορεί ο κάθε καταναλωτής/πελάτης να αγοράζει μίγμα ηλεκτρικής ενέργειας και να μην είναι δυνατό να προσδιοριστεί επακριβώς η αναλογία ενέργειας ΑΠΕ και συμβατικής ενέργειας που καταναλώνει/αγοράζει, αλλά οι αναλογίες κατά την παραγωγή είναι γνωστές και θα

²⁶⁰ Βλ. Ιστοσελίδα της ΔΕΗ <https://www.dei.gr/el/oikiakoi-pelates/xrisimes-plirofories>

²⁶¹ Βλ. ΣΤΕ Ολ. 3366/2015 Επιβολή ETMEAP στους οικιακούς καταναλωτές

²⁶² Στη παρούσα αναφέρεται για την πληρότητα του θέματος και λόγω της σχέσης του ETMEAP με την προστασία του περιβάλλοντος ως τίμημα για την χρήση ΑΠΕ.

²⁶³ Βλ. Σκέψη 14, ΣΤΕ Ολ. 3366/2015. Μειοψήφησε η Σύμβουλος Ευ. Νίκα, η οποία υπεστήριξε ότι: «η επίμαχη επιβάρυνση, όπως θεσπίζεται, έχει τον χαρακτήρα φόρου υπέρ τρίτων και, συνεπώς, η παρασχεθείσα προς την κανονιστικώς δρώσα διοίκηση εξουσιοδότηση προς καθορισμό του συντελεστή του εν λόγω φόρου αντίκειται στο άρθρο 78 παρ. 4 του Συντάγματος και η κατ' επίκληση της εξουσιοδοτήσεως αυτής εκδοθείσα προσβαλλομένη πράξη της ΠΑΕ είναι μη νόμιμη».

²⁶⁴ Βλ. απόφαση της 13ης Μαρτίου 2001, 0-379/1998, Preussen Electra του Δικαστηρίου της Ε.Ε., Συλλογή 2001, σελ. I-02099, σκέψη 79.

μπορούσε να γίνει συσχέτιση βάσει αυτών. Ακόμη, το κόστος λειτουργίας των μονάδων παραγωγής ΑΠΕ, θα πρέπει να το επιβαρύνονται οι συμβατικές μονάδες παραγωγής ενέργειας και όχι οι καταναλωτές που δεν ρυπαίνουν το περιβάλλον²⁶⁵.

Το ETMEAP επιβλήθηκε βάσει του άρθρου 143 παρ. 2 περ. γ' του Ν. 4001/2011 και εισπράττεται μέσω των τιμολόγιων προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας (κοινώς λογαριασμών ηλεκτρικής ενέργειας) με βάση την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας επί ενός συντελεστή ο οποίος κυμαίνεται ανάλογα την χρήση-Κατηγορία Πελάτη. Αποτελεί συνέχεια του τέλους ΑΠΕ το οποίο είχε θεσπιστεί με το άρθρο 40 παρ. 3 περ. γ' του Ν. 2773/1999. Η ΡΑΕ βάσει του άρθρου 143 παρ. 2 περ. γ' του Ν. 4001/2011 κάθε έτος με απόφαση της, η οποία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ρυθμίζει τις αριθμητικές τιμές των συντελεστών. Η μεθοδολογία ορίζεται από το νόμο (Ν. 4001/2011) και οι συντελεστές πρέπει να διαφοροποιούν το «ειδικό τέλος» ώστε να προκύπτει χρέωση ανά κατηγορία πελατών που εξισορροπεί τις οικονομικές συνέπειες μεταξύ τους.

Οι ισχύουσες χρεώσεις από την 1η Ιανουαρίου 2017 για το ETMEAP σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 621/2016 Απόφαση της ΡΑΕ και μέχρι την έκδοση νεότερης απόφασης έχουν ως εξής²⁶⁶:

ETMEAP	
Κατηγορία Πελάτη	Μοναδιαία Χρέωση σε €/1000kWh
Υψηλής Τάσης (ΥΤ)	2,51
ΜΤ με κατανάλωση >13GWh	2,51
Αγροτικής Χρήσης ΜΤ	9,71
ΜΤ με κατανάλωση <13GWh	9,76
Αγροτικής Χρήσης ΧΤ	10,47
Οικιακής Χρήσης ΧΤ	24,77
Λοιπές Χρήσεις ΧΤ	27,79

²⁶⁵ Βλ. Άρθρο Κ.Λώρη στο Βήμα , δημοσίευση 11.02.2015 προσβάσιμο σε <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=676046>

²⁶⁶ Πηγή ΡΑΕ, ανάκτηση απόφασης από http://www.rae.gr/site/categories_new/about_rae/actions/decision/2016/0214_1.csp?viewMode=normal

B. Στις μεταφορές

Οι μεταφορές αποτελούν τον δεύτερο κλάδο μετά την ενέργεια, στην Ελλάδα αλλά και στο σύνολο των χωρών της ΕΕ, όπου συνεισφέρουν έσοδα σε περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις και φόρους. Στην Ελλάδα τα έσοδα από φόρους και επιβαρύνσεις με περιβαλλοντική βάση στατιστικά στον τομέα των μεταφορών, ανέρχονταν σε 20,1% σε ποσοστό των συνολικών περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων και συνολικά σε εκατ. 1.308,95 εκατ. ευρώ το 2014. Στον τομέα των μεταφορών δεν περιλαμβάνονται τα έσοδα από ΕΦΚ των καυσίμων αλλά όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, στην ενέργεια. Η περιβαλλοντική επιβάρυνση από τις μεταφορές, από τα οχήματα, τα αεροσκάφη και λοιπά μέσα μεταφορών είναι σημαντική. Μετά την ενέργεια που είναι πρώτη σε εκπομπές CO₂, οι μεταφορές ευθύνονται για το 20% των συνολικών εκπομπών CO₂ στην Ελλάδα²⁶⁷. Σε αυτό το κεφάλαιο, θα γίνει αναφορά στα τέλη ταξινόμησης και κυκλοφορίας οχημάτων και συνοπτική αναφορά στο φόρο πολυτελούς διαβίωσης για τα οχήματα και στο Ενιαίο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων.

α. Τέλος ταξινόμησης οχημάτων

Το τέλος ταξινόμησης είναι η φορολογική επιβάρυνση των οχημάτων που μεταφέρονται στην Ελλάδα, είτε από τρίτες χώρες είτε από χώρες μέλη της ΕΕ, για να αποκτήσουν ελληνικές πινακίδες και να μπορούν να κυκλοφορούν νόμιμα στην Ελλάδα. Το τέλος ταξινόμησης οχημάτων αποτελεί μία από τις βασικές πηγές εσόδων για τα κρατικά ταμεία, ως περιβαλλοντικός φόρος. Το 2015 συγκέντρωσε 201 εκατ. ευρώ που αντιστοιχεί 0,1144% του ΑΕΠ και 0,3% των συνολικών εσόδων από φόρους²⁶⁸. Ιστορικά, η φορολογία των επιβατικών οχημάτων θεσπίστηκε ήδη με το Ν.363/1976 ο οποίος τροποποιήθηκε από το Ν. 1573/1985, συνδεόταν με το κυβισμό των οχημάτων και την εργοστασιακή αξία²⁶⁹. Με το άρθρο 37 του 1882/1990 καθιερώθηκε σύστημα υπολογισμού που ευνοούσε τα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και τα διέκρινε από τα συμβατικής τεχνολογίας²⁷⁰. Ο ειδικός φόρος αυτός εξετάστηκε από το ΣτΕ και το ΔΕΚ (πρώην ΔΕΕ) επανειλημμένα και τελικά κρίθηκε

²⁶⁷ Βλ. Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Έκθεση 2010, σελ.201

²⁶⁸ Πηγή Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επίσημα στατιστικά δεδομένα, ανάκτηση από http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=216/1483228800 στις 28.11.2017

²⁶⁹ Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π. παρ.363

²⁷⁰ Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π. παρ.363

αντίθετος με το άρθρο 90 (πρώην 95) Συνθ. ΕΚ²⁷¹. Ο Ν. 2682/1999 κατήργησε τον ειδικό φόρο κατανάλωσης και εισήγαγε ένα νέο Τέλος ταξινόμησης²⁷². Οι ρυθμίσεις του εντάχθηκαν στον Εθνικό Τελωνειακό Κώδικα (ΕΤΚ) στα άρθρα 120 επ. παρότι το τέλος αυτό νομολογιακά είχε κριθεί ως εσωτερικός φόρος και όχι φόρος επιβαλλόμενος μόνο στην εισαγωγή ή την εξαγωγή²⁷³. Ακόμη, θα πρέπει να επισημανθεί ότι παρά την ονομασία του συνιστά φόρο δαπάνης, ο οποίος ελέγχεται για την συμβατότητα του προς το άρθρο 90 Συνθ. ΕΚ²⁷⁴. Τα άρθρα 120 επ. του ΕΤΚ, τροποποιήθηκαν πρόσφατα με τους Ν.4389/2016 (άρθρο 59) και Ν.4410/2016 (άρθρο 60) και αναδιαμόρφωσαν το πλαίσιο επιβολής του φόρου ταξινόμησης. Το τέλος ταξινόμησης υπολογίζεται με βάση την τιμή λιανικής πώλησης προ φόρων επί ενός συντελεστή²⁷⁵. Για τα μεταχειρισμένα οχήματα ισχύει μειωμένη τιμή λιανικής με βάση αρκετούς παράγοντες, ηλικία, χιλιόμετρα, κατηγορία αμαξώματος και εξοπλισμό. Οι συντελεστές διαφοροποιούνται ανάλογα την φορολογητέα αξία (τιμή λιανικής) και διαφοροποιούνται περεταίρω βάσει τη μάζα των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO₂ και τις προδιαγραφές προτύπου εκπομπών ρύπου (EURO) που ανακοινώνονται από τον κατασκευαστή του οχήματος²⁷⁶. Τα υβριδικά οχήματα απαλλάσσονται κατά 50% του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης και τα αμιγώς ηλεκτροκίνητα βάσει του Κανονισμού 692/2008 δεν υπόκεινται σε τέλος ταξινόμησης²⁷⁷. Το άρθρο 132 ΕΤΚ προβλέπει τις οριστικές απαλλαγές, οχήματα δημοσίου, Άγιου Όρους, διπλωματικά, διεθνών οργανισμών κ.α. Ακόμη προβλέπονται απαλλαγές και διευκολύνσεις σε ειδικές κατηγορίες, όπως οχήματα που ανήκουν σε μετοικούντες, οχήματα που προορίζονται για χρήση παραπληγικούς και ανάπηρους²⁷⁸. Με το άρθρο 59 του Ν.4389/2016 τροποποιήθηκε και η παρ.7 του άρθρου 121 ΕΤΚ για το ιστορικό τέλος ταξινόμησης, το οποίο αφορά μεταχειρισμένα οχήματα που μεταφέρονται από χώρες της ΕΕ, με πρώτη άδεια εκδοθείσα πριν από την 1η Ιουνίου του 2016 και επιτρέπει την αναθεώρηση του ύψους του τέλους, με προσφυγή από ειδική επιτροπή η οποία προβλέπεται στη παρ.4 του

²⁷¹ Βλ. Σχετ. Κ. Φινοκαλιώτης, ό.π., σελ. 574 βλ. ΣτΕ 2614/1997 και ΔΕΚ 05.03.1900 c-132/88 και ΔΕΚ 23.10.97 C-375/95

²⁷² Κ. Φινοκαλιώτης, ό.π., σελ. 574

²⁷³ Βλ. Σχετ. Κ. Φινοκαλιώτης, ό.π., σελ. 574

²⁷⁴ Βλ. Σχετ. Κ. Φινοκαλιώτης, ό.π., σελ. 574

²⁷⁵ Η τιμή λιανικής διαμορφώνεται από την τιμή χονδρικής πώλησης βάσει τιμοκαταλόγων των κατασκευαστών κατά τύπο παραλλαγή, έκδοση και έξτρα εξοπλισμό προσθέτοντας τα έξοδα ασφάλισης και μεταφοράς το οχήματος στην Ελλάδα.

²⁷⁶ Βλ. Για τους συντελεστές και τις διαφοροποιήσεις τους το άρθρο 121 του ΕΤΚ

²⁷⁷ Βλ. ΕΤΚ άρθρο 121 παρ. 5

²⁷⁸ Βλ. Ν. 2682/1999 (ΦΕΚ Α 16/08-02-1999) Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις.

άρθρο 126 του ΕΤΚ. Τα εισαγόμενα από τρίτες χώρες οχήματα υπόκεινται σε επιπλέον τελωνειακούς δασμούς και όλα τα καινούργια αυτοκίνητα που ταξινομούνται υπόκεινται σε ΦΠΑ. Επίσης, τα άρθρα 26 και 27 του Ν. 2873/2000 κατήργησαν τις διάφορες εισφορές και τέλη χαρτοσήμου που είχαν επιβληθεί για την έκδοση άδειας κυκλοφορίας και τη μεταβίβαση των οχημάτων και επέβαλαν δύο ενιαία τέλη²⁷⁹. Το τέλος άδειας οχήματος και το τέλος μεταβίβασης.

Το ισχύον πλαίσιο είναι αρκετά περίπλοκο και οι τροποποιήσεις οι οποίες υφίσταται συνεχώς, με σκοπό να αυξηθούν τα έσοδα, το καθιστούν αναποτελεσματικό μέσο για την επίτευξη των σκοπών του. Το υπουργείο οικονομικών επανειλημμένα έχει δεχτεί αιτήματα αλλά και προτάσεις για τον εξορθολογισμό του από φορείς της αγοράς και εξετάζει την αναμόρφωσή του, ώστε να είναι περισσότερο αντικειμενικό και δίκαιο στον υπολογισμό του ύψους του²⁸⁰. Η εκλογίκευση και αναμόρφωση του συστήματος ταξινόμησης θα πρέπει να γίνει με υιοθέτηση αντικειμενικών περιβαλλοντικών κριτηρίων, ώστε να ενθαρρυνθεί η χρήση οχημάτων τα οποία δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον. Σχετικά πρόσφατα, υιοθετήθηκαν κίνητρα με νομοθετική ρύθμιση, άρθρα 8 Ν.3899/2010 και 30 παρ.4 του Ν.3943/2011, για την αντικατάσταση των οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας με νέας τεχνολογίας σύμφωνα με την οδηγία 98/69/ΕΕ φάση Β²⁸¹. Μεταξύ άλλων τα κριτήρια αυτά περιλάμβαναν και απαλλαγή από το τέλος ταξινόμησης, για τα καινούργια οχήματα με υψηλή φορολογητέα αξία²⁸². Η θέσπιση περιβαλλοντικών κριτηρίων όπως, οι προδιαγραφές προτύπου εκπομπών ρύπου (EURO), η μάζα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO₂ σε πιο δίκαιη και ευρεία κλίμακα για τον υπολογισμό του τέλους ταξινόμησης, θα ευνοήσει την ανάπτυξη της αγοράς, ειδικά των φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων, θα αυξήσει τα δημόσια έσοδα, θα μειώσει το φόρτο εργασίας των τελωνειακών υπηρεσιών και το συνολικό διοικητικό κόστος στην λειτουργία του συστήματος.

β. Τέλη κυκλοφορίας

Τα τέλη κυκλοφορίας οχημάτων ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης είναι το ετήσιο τέλος που επιβάλλεται στα αυτοκίνητα οχήματα, ώστε να μπορούν να κυκλοφορούν

²⁷⁹ Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π., παρ.365

²⁸⁰ Βλ. Άρθρο του Γ. Κούρου στην Ναυτεμπορική, δημοσίευση στις 24.01.2017 προσβάσιμο σε <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1196959/allazei-o-tropos-upologismou-ton-telon-taksinomisis-oximaton>

²⁸¹ Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π. παρ.364

²⁸² Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π. παρ.364

νόμιμα στην Ελλάδα. Η επιβολή τελών κυκλοφορίας θεσπίστηκε με το άρθρο 12 επ. του Ν.2367/1953, αργότερα με το Ν.2093/1992 υιοθετείται το σύστημα τελών με ειδικό σήμα. Το άρθρο 20 του Ν.2948/2001 τροποποίησε εκ νέου το μέχρι τότε σύστημα επιβολής τους. Το εγχώριο σύστημα τελών κυκλοφορίας έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις, η τελευταία σημαντική έγινε το 2012. Ο Ν.4093/2012 με τις πολλές τροποποιήσεις που έφερε με το άρθρο 1, άλλαξε και τον τρόπο είσπραξης των τελών κυκλοφορίας. Όπως προβλέπεται στην παρ. Ε υποπαρ.Ε7παρ.1 καταργείται η προμήθεια ειδικών σημάτων και ορίζεται προκαθορισμένο διάστημα για την καταβολή των τελών. Το προκαθορισμένο χρονικό διάστημα είναι από τη πρώτη Νοεμβρίου έως την 31^η Δεκεμβρίου, κάθε έτους. Ακόμη, το πλαίσιο κυρώσεων σε περίπτωση μη καταβολής έγινε πιο αυστηρό, με ποινές όπως η αφαίρεση πινακίδων και καταβολή προστίμου του ίσου του ύψους των τελών. Ακόμη δεν απαιτείται προηγούμενη ενημέρωση των υπόχρεων προς καταβολή²⁸³. Το άρθρο 35 του Ν.3986/2011 προβλέπει ότι το ετήσιο τέλος κυκλοφορίας υπολογίζεται α. για τα οχήματα ταξινομημένα μέχρι την 31.10.2010 βάση τα κυβικά του κινητήρα τους και β. **για τα οχήματα ταξινομημένα μετά από τις 01.11.2010 βάσει των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα CO₂ αποκλειστικά** (γραμμάριο ανά χιλιόμετρο). Με την παρ.1 του άρθρου 46 του Ν.4410/2016 μεταβλήθηκαν τα κλιμάκια συντελεστών και αυξήθηκαν τα τέλη. Με βάση την παρ.2 του άρθρου 46 του Ν.4410/2016 **απαλλάσσονται των τελών κυκλοφορίας, τα υβριδικά:** επιβατικά αυτοκίνητα κυλινδρισμού κινητήρα έως 1549 κ.εκ , επιβατικά αυτοκίνητα δημοσίας χρήσης (ΤΑΞΙ) κυλινδρισμού κινητήρα έως 1929 κ.εκ, τα οποία έχουν ταξινομηθεί έως 31.10.2010, ακόμη οι υβριδικές δίκυκλες και τρίκυκλες μοτοσυκλέτες ιδιωτικής χρήσης, κυλινδρισμού κινητήρα έως 1.549 κ.εκ., ανεξάρτητα από την ημερομηνία της πρώτης ταξινόμησής τους. Επιπλέον **απαλλάσσονται, τα επιβατικά ηλεκτροκίνητα και υδρογόνου αυτοκίνητα ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης τα οποία έχουν ταξινομηθεί έως 31.10.2010 και οι δίκυκλες και τρίκυκλες μοτοσυκλέτες ανεξάρτητα το έτος ταξινόμησης τους**²⁸⁴. Τα υβριδικά, ηλεκτροκίνητα και υδρογόνου οχήματα όπως και τα συμβατικής , ανεξάρτητα κυλινδρισμού κινητήρα, που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ελλάδα ή σε χώρα της ΕΕ/ΕΟΧ, από την 1.11.2010 και μετά, τα τέλη κυκλοφορίας προσδιορίζονται με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, ανάλογα αν αυτά είναι

²⁸³ Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π. παρ.364

²⁸⁴ Βλ. Αναλυτικά για τις απαλλαγές την παρ.2 του άρθρου 46 του Ν.4410/2016

ιδιωτικής ή δημοσίας χρήσης οχήματα. Τα τέλη που αναλογούν βάσει της παρ.1 του άρθρου 46 του Ν.4410/2016 για τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Ελλάδα ή σε χώρα της ΕΕ/ΕΟΧ, από την 1.11.2010 και μετά είναι :

Για τα ιδιωτικής χρήσης οχήματα

ΚΛΙΜΑΚΙΟ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ (γρμ. CO2 ανά χιλιόμετρο)	ΕΤΗΣΙΑ ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΝΑ ΓΡΑΜΜΑΡΙΟ ΕΚΠΟΜΠΩΝ CO2 (σε ευρώ)
0-90	0
91-100	0,90
101-120	0,98
121-140	1,20
141-160	1,85
161-180	2,45
181-200	2,78
201-250	3,05
Ανω των 251	3,72

Για τα δημοσίας χρήσης οχήματα :

Κλιμάκιο εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (γρμ. CO2 ανά χιλιόμετρο)	Ετήσια τέλη κυκλοφορίας ανά γρμ. εκπομπών CO2 (σε ευρώ)
0-100	0
101 -150	2,25
Ανω των 151	2,80

Τα τέλη κυκλοφορίας, θα μπορούσαν να έχουν υιοθετήσει ένα σύστημα πιο δίκαιο και αντικειμενικό, απλό και πιο φιλικό για τα οχήματα που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον. Χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ημερομηνία ταξινόμησης και ο κυλινδρισμός του κινητήρα παρά μόνο οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα CO₂ και όχι αυτές που αναφέρει ο κατασκευαστής, για να μην υπάρξουν φαινόμενα όπως στο παρελθόν με φαινόμενα απάτης ή μετατροπής των κινητήρων μεταγενέστερα αλλά βάσει μετρήσεων Ελληνικών αρχών που θα πραγματοποιούνται σε όλα τα οχήματα ad hoc.

γ. Ειδικός φόρος σε είδη πολυτελείας

Ο ειδικός φόρος σε είδη πολυτελείας ή φόρος πολυτελούς διαβίωσης όπως έχει γίνει γνωστός θεσπίστηκε με το άρθρο 17 του Ν.3833/2010 επιβάλλει ειδικό φόρο στα είδη πολυτελείας. Όπως, επιβατηγά οχήματα της δασμολογικής κλάσης 8703 της Συνδυασμένης Ονοματολογίας και στα αυτοκίνητα τύπου Jeep της δασμολογικής κλάσης 8704. Ο φόρος επιβάλλεται επί της φορολογητέας αξίας του άρθρου 126 του Ν. 2960/2001, ομοίως δηλαδή με το τέλος ταξινόμησης²⁸⁵. Οι κλίμακες του φόρου υπολογίζονται βάσει της τιμής χονδρικής πώλησης από τον κατασκευαστή οίκου και έχουν ως εξής : α) από 20.000 ευρώ μέχρι και 22.000 ευρώ, σε ποσοστό 10% και β) άνω των 22.000 ευρώ και μέχρι 28.000 ευρώ, ποσοστό 30%." γ) άνω των 28.000 ευρώ, ποσοστό 40%. Ακόμη, προβλέπονται διάφορες απαλλαγές λόγω χρήσεων όπως, οχήματα που προορίζονται να κυκλοφορήσουν ως δημόσιας χρήσης, τα αυτοκινούμενα τροχήσπιτα, ασθενοφόρα, νεκροφόρες, ηλεκτροκίνητα οχήματα, οχήματα που παραλαμβάνονται από παραπληγικούς αναπήρους και αναπήρους με αμφοτερόπλευρο ακρωτηριασμό κάτω άκρων²⁸⁶. Επιπλέον, επιβάλλεται ειδικός φόρος, μεταξύ άλλων μη σχετικών με τις μεταφορές, σε αεροπλάνα, υδροπλάνα και ελικόπτερα ιδιωτικής χρήσης σε ποσοστό 20% επί της φορολογητέας αξίας τους. Τα συνολικά έσοδα από όλα τα προϊόντα που τους επιβλήθηκε ειδικός φόρος πολυτελείας ανέρχονταν το 2010, το πρώτο χρόνο επιβολής σε 25 εκατ. Ευρώ, το 2011 σε 10 εκατ. Ευρώ και το 2012 σε 7 εκατ. Ευρώ²⁸⁷. Ο συγκεκριμένος φόρος δεν έχει αποδώσει, θα μπορούσε να είχε θεσπιστεί στην θέση του ο φόρος άνθρακα, ο οποίος όπως έχουμε αναφέρει ανωτέρω, αποτελεί και υποχρέωση βάσει του προγράμματος δημοσιονομικής εξυγίανσης και έχει προβλεφθεί ότι θα αποδώσει το 2011 έως και 300 εκατ. Ευρώ. Στατιστικά ο ειδικός φόρος ειδών πολυτελείας, χαρακτηρίζεται ως περιβαλλοντικός λόγω της επιβάρυνσης που επιβάλλει σε οχήματα, αεροσκάφη και ελικόπτερα ιδιωτικής φύσης, ενώ επέβαλε επιβαρύνσεις και σε πλοία, πλοiάρια και σκάφη αναψυχής αλλά η περίπτωση αυτή καταργήθηκε. Με τροποποίηση του ισχύοντος με περισσότερη περιβαλλοντική βάση θα μπορούσε να έχει πραγματικό θετικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο.

²⁸⁵ Βλ. Σχετικά Φορτσάκης Σαββαΐδου ό.π. παρ.365

²⁸⁶ Βλ. Άρθρο 17 του Ν.3833/2010 παρ.3

²⁸⁷ Πηγή Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επίσημα στατιστικά δεδομένα, ανάκτηση από http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxDetails.html?id=1141/1483228800 πρόσβαση στις 30.11.2017

δ. Ενιαίο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων

Το Ενιαίο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αερολιμένων (Τ.Ε.Α.Α) γνωστό ως σπατόσημο, θεσπίστηκε από το άρθρο 40 παρ.7 Ν.2065/1992 έκτοτε τροποποιήθηκε και σήμερα ισχύει με βάση το άρθρο 52 του Ν.4465/2017. Το οποίο στην παρ. 1 επιβάλλει το ενιαίο τέλος σε «κάθε επιβάτη εμπορικών και ιδιωτικών αεροσκαφών και ελικοπτέρων άνω των δύο (2) ετών, που αναχωρεί από όλους τους ελληνικούς αερολιμένες. Για το διάστημα έως την 1η Νοεμβρίου 2024 επιβάλλεται τέλος που ανέρχεται σε δώδεκα (12) ευρώ και για το διάστημα μετά την 1η Νοεμβρίου 2024 και εφεξής, επιβάλλεται τέλος που ανέρχεται σε τρία (3) ευρώ». Η προηγούμενη ρύθμιση επέβαλε το τέλος σε κάθε επιβάτη άνω των πέντε (5) ετών που αναχωρεί από Ελληνικό αερολιμένα. Η τροποποίηση, έγινε για να διορθώσει την προηγούμενη κατάσταση όπου το τέλος υπολογιζόταν με βάση το αεροδρόμιο προορισμού αν βρισκόταν εντός ΕΕ, ΕΟΧ και Ελβετίας ανερχόταν σε 12 ευρώ ή σε Τρίτη χώρα όπου σχεδόν διπλασιαζόταν σε 22 ευρώ και είχε δημιουργήσει ζήτημα αν αυτή η διάκριση ήταν συμβατή με το δίκαιο της ΕΕ²⁸⁸. Από το τέλος απαλλάσσονται οι επιβάτες προς αεροδρόμια επί υδάτινων επιφανειών, προς αερολιμένες στους οποίους λειτουργούν αεροπορικές γραμμές που υπάγονται στο καθεστώς υπηρεσίας δημόσιας (άγονες γραμμές)²⁸⁹, οι επιβάτες σε πτήση διαμετακόμισης δηλαδή ίδιος αριθμός πτήσης αφιχθέντος και αναχωρούντος αεροσκάφους, οι αεροπορικά διερχόμενοι επιβάτες, οι επιβάτες πτήσεων κρατικών αεροσκαφών που μεταφέρουν προσωπικότητες, οι επιβάτες ελληνικών κρατικών αεροσκαφών χρησιμοποιούμενων για στρατιωτικούς, τελωνειακούς, αστυνομικούς και γενικά κρατικούς σκοπούς, καθώς και οι επιβάτες αλλοδαπών κρατικών αεροσκαφών για κράτη με τα οποία υπάρχει αμοιβαιότητα, τα μέλη του πληρώματος των αεροσκαφών, οι επιβάτες που φθάνουν σε αεροδρόμιο λόγω έκτακτης ανάγκης, βλάβης, κακών καιρικών συνθηκών ή άλλου γεγονότος ανωτέρας βίας και τέλος οι επιβαίνοντες σε αεροσκάφη που συμμετέχουν σε επίσημα οργανωμένες αεραθλητικές εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται σε ελληνικούς αερολιμένες. Τα τέλη θεωρούνται στατιστικά περιβαλλοντικά λόγω της επιβάρυνσης των αεροπορικών μεταφορών ενώ δεν επιτελούν κάποιο συγκεκριμένο περιβαλλοντικό σκοπό.

²⁸⁸Βλ. Άρθρο του Κ.Ντελέζου στα Νέα στις 30.03.2017, προσβάσιμο σε <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5435623/spatoshmo-12-se-ola-ta-aerodromia/>

²⁸⁹ Δηλαδή αερολιμένες στους οποίους λειτουργούν αεροπορικές γραμμές που υπάγονται στο καθεστώς των άρθρων 16 έως 13 του Κανονισμού 1008/2008

Γ. Στην ρύπανση και τους φυσικούς πόρους

Στην ρύπανση και στους φυσικούς πόρους δεν έχει επιβληθεί κάποια επιβάρυνση, η οποία στατιστικά αναγνωρίζεται ως περιβαλλοντική εκτός από το ειδικό τέλος υγειονομικής ταφής, το οποίο δεν έχει ισχύσει ακόμα. Άλλη επιβάρυνση με περιβαλλοντικό περιεχόμενο είναι η επιβάρυνση της χρήσης πλαστικής σακούλας με τέλος από 01.01.2018. Ακόμη η κλιμακωτή επιβάρυνση της κατανάλωσης νερού από ορισμένες εταιρίες ύδρευσης μπορεί να θεωρηθεί ως περιβαλλοντική επιβάρυνση κατά της εξάντλησης των φυσικών πόρων, όμως δεν έχει φορολογικό χαρακτήρα και εφαρμόζεται μόνο τοπικά από ορισμένες εταιρίες ύδρευσης.

Α. Ειδικό τέλος υγειονομικής ταφής

Το τέλος ταφής επιβλήθηκε με το άρθρο 43 Ν.4042/2012 σύμφωνα με τις οδηγίες 2008/98/EK και 2008/99/EK. Η τιμή του ορίζεται 35 ευρώ ανά τόνο διατιθέμενων αποβλήτων και έχει οριστεί να αυξάνεται ετησίως κατά πέντε (5) ευρώ ανά τόνο έως του ποσού των εξήντα (60) ευρώ ανά τόνο. Το τέλος επιβάλλεται στους οργανισμούς ή επιχειρήσεις που διαθέτουν σε χώρο υγειονομικής ταφής (XYT) τα απόβλητα τους²⁹⁰. Ακόμη, σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 43 Ν.4042/2012 τα υπολείμματα των εργασιών επεξεργασίας, που διατίθενται σε Χώρο Υγειονομικής Ταφής (XYT), δεν επιβαρύνονται με το ειδικό τέλος ταφής. Στην παρ.3 ορίζεται ότι το ειδικό τέλος είναι ανταποδοτικό, συγκεκριμένα τα έσοδα θα κατατίθεται στο «Πράσινο Ταμείο» του Ν. 3889/2010 (Α' 182) και θα διατίθεται αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων και έργων ανάκτησης και διάθεσης αποβλήτων. Είχε οριστεί να αρχίσει η επιβολή του από το 2014, όμως με διαδοχικές αναβολές, έχει ανασταλεί η ισχύς του μέχρι της 31.12.2017. Για φέτος ανεστάλη, με το άρθρο 35 του Ν.4447/2016, με την αιτιολογία των προηγούμενων ετών, να μην προκληθεί οικονομική ασφυξία στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Μπορεί πράγματι θα προκαλούσε μεγάλη επιβάρυνση στους ΟΤΑ και στις επιχειρήσεις που αποθέτουν απόβλητα σε χώρους υγειονομικής ταφής (XYT) και το κόστος αυτό βέβαια, θα επιβάρυνε τελικά τους δημότες. Όμως, η λογική επιβολής του είναι σωστή με βάση και

²⁹⁰ Σύμφωνα με το άρθρο 43 παρ.1 του Ν.4042/2012 απόβλητα με κωδικούς ΕΚΑ:20 01 08, 20 02 01, 20 02 02, 20 03 01, 20 03 02, 20 03 07 17 01, 17 02, 17 03 02, 17 05 04, 17 05 06, 17 09 04, χωρίς να έχουν προηγηθεί εργασίες επεξεργασίας (D13, R3, R4, R5, R12)

την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει» και νομολογιακά έχει κριθεί σύμφωνο με το άρθρο της οδηγίας 2008/98/ΕΚ²⁹¹.

Β. Περιβαλλοντικό τέλος στις πλαστικές σακούλες

Επιβλήθηκε με το άρθρο 6 του Ν.4496/2017 το οποίο προσθέτει το άρθρο 6^Α στον Ν.2939/2001, σύμφωνα με την οδηγία 2015/720/ΕΕ. Ο Ν.4496/2017 εκτός του τέλους, ορίζει γενικότερα το πλαίσιο παραγωγής, διάθεσης, χρήσης και ανακύκλωσης του συνόλου των ειδών των πλαστικών σακουλών, σύμφωνα πάντα με την οδηγία 2015/720/ΕΕ. Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό βήμα στην διαχείριση και οριοθέτηση του περιβαλλοντικού προβλήματος που δημιουργείται από τη χρήση των πλαστικών σακουλών. Λόγω της υπερβολικής χρήσης πλαστικών σακουλών δημιουργείται περιβαλλοντική επιβάρυνση με σημαντικό αντίκτυπο στα θαλάσσια οικοσυστήματα και στην δημόσια υγεία²⁹². Το τέλος θα επιβάλλεται στις λεπτές πλαστικές σακούλες μεταφοράς με πάχος τοιχώματος μικρότερο των 50 μικρών (μm), ανά τεμάχιο. Το τέλος θα ισχύσει από 01.01.2018 με τιμή 0,03 ευρώ και από 01.01.2019 θα αυξηθεί σε 0,07 ευρώ. Το ποσό του τέλους αναγράφεται με τρόπο διακριτό και ευανάγνωστο στα παραστατικά πώλησης προ του ΦΠΑ. Από το τέλος εξαιρούνται: α) οι πολύ λεπτές πλαστικές σακούλες μεταφοράς, τοιχώματος μικρότερο από 15 μικρά (μm) που απαιτούνται για λόγους υγιεινής ή παρέχονται ως πρωτογενής συσκευασία χύδην τροφίμων, β) οι βιοαποδομήσιμες, γ) οι επαναχρησιμοποιήσιμες σακούλες ή τσάντες μεταφοράς και δ) οι πλαστικές σακούλες που δίνονται στα περίπτερα και από τους εμπόρους που ασκούν υπαίθριο εμπόριο. Σύμφωνα με το άρθρο 6 παρ.2 του Ν.4496/2017 το τέλος είναι απολύτως ανταποδοτικό. Τα έσοδα από το τέλος θα αποτελούν δημόσιο έσοδο το οποίο θα εισπράττεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ) και στη συνέχεια θα αποδίδεται υπέρ του Ελληνικού Οργανισμού Ανακύκλωσης (Ε.Ο.ΑΝ). Όστε να χρηματοδοτούνται δράσεις σε συνεργασία με τους δήμους, προώθησης, δωρεάν διάθεσης στους καταναλωτές των επαναχρησιμοποιήσιμων σακουλών/τσαντών μεταφοράς και των βιοαποδομήσιμων πλαστικών σακουλών μεταφοράς²⁹³.

²⁹¹ Βλ. Σχετικά άρθρο της Α.Χαροκόπου, Η νομολογία του ΔΕΕ και ΣτΕ στο θέμα των αποβλήτων, ΘΠΔΔ 5/2015, σελ. 413 και Απόφαση της 25^{ης} Φεβρουαρίου 2010 C-172/2008.

²⁹²Βλ. Για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της χρήσης πλαστικής σακούλας, βλ. άρθρο 1 Κοινής Υπουργικής Απόφασης 180036/952 και άρθρο ανώνυμο στην <http://www.iefimerida.gr/news/292089/epikindyni-gia-perivallon-kai-ti-dimosia-ygeia-i-hrisi-plastikis-sakoylas>

²⁹³ <https://www.e-nomothesia.gr/law-news/telos-oles-tis-dorean-leptes-plastikes-sakoules.html>

Δ. Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS)

Τα δικαιώματα εκπομπής αερίων ρύπων αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία μείωσης των εκπομπών αερίων ρύπων και προβλέπονται από το Πρωτόκολλο του Κιότο που κυρώθηκε από την Ελλάδα με το Ν. 3017/2002²⁹⁴. Οι ΗΠΑ ήταν ο τόπος έμπνευσης των δικαιωμάτων εκπομπής αερίων ρύπων και η Γερμανία υιοθέτησε αυτό το εργαλείο για την μείωση των ρύπων που δημιουργούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου ήδη από το 1974²⁹⁵. Η Οδηγία 2003/87/EK θέσπισε ένα Ευρωπαϊκό σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου (EU ETS) ώστε να προωθηθεί η μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τρόπο αποτελεσματικό σε σχέση με το κόστος και οικονομικά αποδοτικό²⁹⁶. Το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ) θεσπίστηκε στην Ελλάδα με την ΚΥΑ 54409/2632/2004 με την οποία ενσωματώθηκε η Οδηγία 2003/87/EK στο εθνικό δίκαιο. Το ΣΕΔΕ θέτει ένα ανώτατο όριο στις συνολικές επιτρεπόμενες εκπομπές, επιτρέποντας όμως, στους συμμετέχοντες στο σύστημα εντός του τιθέμενου ορίου να αγοράζουν και να πωλούν τα δικαιώματα αυτά κατά βούληση, είναι δηλαδή σύστημα «επιβολής ανωτάτου ορίου και εμπορίας» (cap-and-trade)²⁹⁷. Το ανώτατο όριο στο συνολικό αριθμό των δικαιωμάτων δημιουργεί συνθήκες έλλειψης στην αγορά και οι επιχειρήσεις (εγκαταστάσεις) που είναι στο σύστημα είτε θα αναγκαστούν να αγοράσουν δικαιώματα από εγκαταστάσεις που δεν τα χρειάζονται είτε να μειώσουν τις εκπομπές αερίων ρύπων τους. Επομένως, τα δικαιώματα αυτά λειτουργούν σαν «νόμισμα» επιτρέποντας στους κατόχους του να εκπέμπουν έναν τόνο διοξειδίου του άνθρακα CO₂ ανά δικαίωμα. Αρχικά, για την πρώτη περίοδο (πιλοτική φάση συστήματος 2005-2007) και την δεύτερη (2007-2013) περιλάμβανε μόνο τις σταθερές βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Συγκεκριμένα για την Ελλάδα περιλάμβανε 141 εγκαταστάσεις (30 εγκαταστάσεις ηλεκτροπαραγωγής, 16 λοιπές εγκαταστάσεις καύσης, 4 διυλιστήρια, 1 εγκατάσταση φρύξης μεταλλευμάτων, 5 εγκαταστάσεις παραγωγής σιδήρου & χάλυβα, 8 εγκαταστάσεις παραγωγής κλίνκερ τσιμέντου, 16

²⁹⁴ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.95

²⁹⁵ Βλ. Γ. Σμπώκο, Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, ό.π., σελ.95

²⁹⁶ Βλ. και COM(2015) 576 final προσβάσιμο σε <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A52015DC0576>

²⁹⁷ WWF, Η εφαρμογή του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στην Ελλάδα, Φεβρουάριος 2013, σελ.2

ασβεστοποιίες, 3 υαλουργίες, 43 εγκαταστάσεις παραγωγής κεραμικών και τέλος 15 εγκαταστάσεις παραγωγής χαρτιού και χαρτονιού²⁹⁸.

Στη συνέχεια, με την ΚΥΑ 57495/2959/Ε103/2010 τροποποιήθηκε το ισχύον καθεστώς, ώστε να ενταχθούν και οι αεροπορικές δραστηριότητες σύμφωνα με την τρίτη περίοδο (2013-2020) του Ευρωπαϊκού συστήματος και την οδηγία 2008/101/ΕΚ²⁹⁹. Τα δικαιώματα κατανέμονται στα κράτη μέλη βάσει κριτηρίων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα οποία με βάση σχέδια κατανομής που καταρτίζουν πριν την έναρξη κάθε περιόδου διαθέτουν κάποια δικαιώματα δωρεάν και τα υπόλοιπα πλειστηριάζονται. Στην παρούσα περίοδο το 53% των δικαιωμάτων θα πλειστηριαστεί³⁰⁰. Τα δικαιώματα εκπομπής αερίων ρύπων πλειστηριάζονται σε μια Κοινή Πλατφόρμα πλειστηριασμών, στην Ελλάδα η ΛΑΓΗΕ Α.Ε. ανέλαβε από το 2014 τα καθήκοντα του Εκπλειστηριαστή (Auctioneer) και συνεχίζει να τα εκτελεί ως σήμερα³⁰¹. Τα έσοδα από τους πλειστηριασμούς μπορούν να διατεθούν από τα κράτη μέλη για την ενδυνάμωση των μηχανισμών της προστασίας του περιβάλλοντος, την προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας αλλά και για μέτρα κοινωνικής πολιτικής που να οδηγούν σε «ορθή και δίκαιη μετάβαση» σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων³⁰². Ακόμη, η Ελλάδα υποστήριξε ότι πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα στο σύστημα διανομής δικαιωμάτων για τα κράτη μέλη που λόγω της παρατεταμένης οικονομικής ύφεσης και της γεωγραφικής τους θέσης καθίστανται ευάλωτα στον ανταγωνισμό από τρίτες χώρες³⁰³. Το ΣΕΔΕ έχει κατακριθεί ότι δεν συντελεί αποτελεσματικά στην μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων, ότι δημιουργεί «δικαίωμα» ρύπανσης και ότι δημιουργεί θερμά σημεία, δηλαδή συγκεκριμένα τοπικά σημεία που υπάρχει σημαντική ατμοσφαιρική ρύπανση³⁰⁴. Ακόμη, πρόβλημα δημιουργείται και όταν μία εγκατάσταση παύει να λειτουργεί και τις έχουν χορηγηθεί δικαιώματα εκπομπής³⁰⁵. Με την επικείμενη έξοδο του Ηνωμένου Βασιλείου από την

²⁹⁸ ΚΑΠΕ, Οδηγός Εφαρμογής του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στην Ελλάδα, Αθήνα, Ιούνιος 2005, σελ.5

²⁹⁹ Βλ. Σχετ. Επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=831&language=el-GR>

³⁰⁰ Ευρωπαϊκή Επιτροπή-Δελτίο Τύπου σχετικά με την πρόταση αναθεώρησης του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπών της ΕΕ προσβάσιμο σε [http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-15-5352_el.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-5352_el.htm)

³⁰¹ Βλ. Σχετ. ΛΑΓΗΕ επίσημη ιστοσελίδα <http://www.lagie.gr/dikaiomata-ekpompon/>

³⁰² Ευρωπαϊκή Επιτροπή-Δελτίο Τύπου, ό.π.

³⁰³ Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το 2013, σελ.168

³⁰⁴ WWF, Η εφαρμογή του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στην Ελλάδα, Φεβρουάριος 2013, σελ.11

³⁰⁵ Βλ. Σχετ. ΔΕΕ Απόφαση της 8^{ης} Μαρτίου 2017 ,C-321/2015

ΕΕ θα διαταραχθεί το ΣΕΔΕ (EU ETS) και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ήδη λαμβάνει μέριμνα για την διευθέτηση των σχετικών θεμάτων που μπορεί να προκύψουν³⁰⁶.

Ε. Το πράσινο Ταμείο

Το πράσινο ταμείο θεσπίστηκε με το Ν.3889/2010, όπου ενοποιούνται όλα τα ταμεία με περιβαλλοντικούς πόρους. Συγκεκριμένα, ενοποιήθηκαν το Ειδικό ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων, το Ταμείο Ειδικού Φορέα Δασών και το Γαλάζιο Ταμείο³⁰⁷. Οι πόροι που θα συγκεντρώνονται στο πράσινο ταμείο θα αξιοποιούνται για την χρηματοδότηση δράσεων που υλοποιούνται από φορείς για την προστασία του περιβάλλοντος. Στα έσοδα του Πράσινου Ταμείου συμπεριλαμβάνονται και τα έσοδα από τις νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων του Ν. 4014/2011, πρόστιμα για περιβαλλοντικές παραβάσεις και παράβολα, όπως τα παράβολα εγγραφής ενεργειακών επιθεωρητών στο οικείο μητρώο. Το πράσινο ταμείο αποτελεί πλέον την μοναδική πηγή πόρων στην Ελλάδα για την κάλυψη των περιβαλλοντικών χρεών της χώρας³⁰⁸. Όμως, το όριο που έχει τεθεί για τις λειτουργικές δαπάνες του και την επίτευξη των σκοπών του είναι μόνο 2,5% επί του συνόλου των διαθεσίμων κατά το τέλος του προηγούμενου έτους³⁰⁹. Με το υπόλοιπο 97,5% των πράσινων πόρων να επιτρέπεται να περιέχεται στον Κρατικό Προϋπολογισμό, για όσο διαρκεί το Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής. Με αυτό το 2,5% επί των συνολικών διαθεσίμων του το Πράσινο Ταμείο έχει υποχρέωση να διαμορφώνει χρηματοδοτικά προγράμματα και δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και την κάλυψη, όπως αναφέρθηκε, των περιβαλλοντικών χρεών³¹⁰. Το ποσό που απομένει προφανώς δεν αρκεί για αποτελεσματική περιβαλλοντική πολιτική. Ακόμη, σημαντικό ζήτημα για το Πράσινο ταμείο είναι η διασφάλιση υψηλού επιπέδου διαφάνειας και δημόσιας λογοδοσίας, η οποία αποτέλεσε και βασικό στόχο με την πρόβλεψη της, στα άρθρα 4, 5 και 9 του ιδρυτικού του νόμου³¹¹. Κάτι τέτοιο όμως δεν έχει επιτευχθεί, με την συνεχιζόμενη τα τελευταία έτη παραγκώνιση του ταμείου στους Κρατικούς Προϋπολογισμούς και έλλειψη ενημέρωσης για τα οικονομικά του.

³⁰⁶ Βλ. σχετικά ψήφισμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προσβάσιμο σε https://ec.europa.eu/clima/news/climate-change-committee-approves-safeguard-measures-eu-emissions-trading-system_en

³⁰⁷ Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Έκθεση 2010, σελ.199

³⁰⁸ WWF, Νόμος και Περιβάλλον στην Ελλάδα 2016, σελ.21

³⁰⁹ Βλ. την διάταξη της παρ. 4 του άρθρου 3 του Ν.3889/2010 όπως τροποποιήθηκε τελευταίως από το άρθρο 32 παρ.4 του Ν. 4111/2013(ΦΕΚ Α'18/25.01.2013)

³¹⁰ WWF, Νόμος και Περιβάλλον στην Ελλάδα 2016, σελ.22

³¹¹ WWF, Νόμος και Περιβάλλον στην Ελλάδα 2016, σελ.22

VII. Περιβαλλοντική Φορολογία και Σύνταγμα

Η εφαρμογή φορολογικών εργαλείων για την προστασία του περιβάλλοντος βρίσκεται σε αρμονία με της διατάξεις του Ελληνικού Συντάγματος. Ζητήματα θα μπορούσαν να προκύψουν σε σχέση με την αρχή της αναλογικής ισότητας στα δημόσια βάρη που θεμελιώνεται στο άρθρο 4 παρ. 5 του Συντάγματος. Διότι όπως έχει αναφερθεί είναι έμμεσες επιβαρύνσεις, που δεν λαμβάνουν υπόψη την προσωπική κατάσταση των επιβαρυνμένων αλλά επιβάλλονται επί προϊόντων και υπηρεσιών που ρυπαίνουν το περιβάλλον. Αυτή η «αδικία», μπορεί να εξαλειφθεί αν με σωστό σχεδιασμό των περιβαλλοντικών φορολογικών επιβαρύνσεων. Με την πρόβλεψη και αντισταθμιστικών μέτρων, όπως η μείωση της φορολογίας στα χαμηλά εισοδηματικά κλιμάκια και πρόβλεψη κοινωνικών επιδομάτων. Άλλο ζήτημα γεννάται με την αρχή της ουδετερότητας του φόρου, η οποία δεν είναι θεμελιωμένη συνταγματικά ούτε συνάγεται άμεσα ή έμμεσα από τους κανόνες δικαίου³¹². Ακόμη, δεν τυγχάνει γενικής αναγνώρισης και να θεωρείται ως αναγνωρισμένη αρχή του φορολογικού δικαίου³¹³. Το Ομοσπονδιακό Δικαστήριο της Γερμανίας έκρινε ότι δεν αντίκειται στις διατάξεις του Συντάγματος η επιδίωξη από το νομοθέτη μέσω της φορολογίας άλλων στόχων εκτός του ταμειευτικού³¹⁴. Οπότε όποιες θεωρητικές ενστάσεις θέτονται με βάση την αρχή αυτή δεν αποτελούν συνταγματικό κώλυμα εφαρμογής της περιβαλλοντικής φορολογίας. Επιπλέον το άρθρο 24 του Συντάγματος προκρίνει το περιβάλλον ως δικαίωμα του καθενός και αποτελεί υπό την απόλυτη προστασία του κράτους ως συλλογικό αγαθό και αναντικατάστατο. Με βάση την αρχή της αναλογικότητας του άρθρου 25 παρ.1 του Συντάγματος και την αρχή της κοινωνικής αλληλεγγύης του άρθρου 25 παρ.4, δεν τίθεται κάποιο συνταγματικό κώλυμα στην εφαρμογή της περιβαλλοντικής φορολογίας. Επιπλέον κατά το άρθρο 106 παρ.1 του Συντάγματος το κράτος προγραμματίζει και συντονίζει την κοινωνική ζωή της χώρας, λαμβάνοντας μέτρα για την αξιοποίηση των πηγών του εθνικού πλούτου στις οποίες πηγές συμπεριλαμβάνεται και το πλούσιο φυσικό περιβάλλον της Ελλάδας. Εκτός από το Σύνταγμα, η περιβαλλοντική φορολογία είναι όχι μόνο σύμφωνη αλλά προωθείται από τις Ευρωπαϊκές και διεθνείς Συνθήκες ως εργαλείο περιβαλλοντικής πολιτικής.

³¹² Βλ. Α.Τσουρουφλή, Το Φορολογικό δίκαιο στην έννομη τάξη, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2010, σελ.74

³¹³ Βλ. Α.Τσουρουφλή, ό.π, σελ.74

³¹⁴ Κ. Φινοκαλιώτης, ό.π. σελ.37

VIII. Πρόταση για «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση

Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα ήδη από την δεκαετία του 1970 βασίστηκε στην λογική που είναι γνωστή ως «πολιτική διαταγών και ελέγχου»³¹⁵. Δηλαδή στις άμεσες κανονιστικές παρεμβάσεις σε περιβαλλοντικά θέματα όπως, η ποιότητα των καυσίμων, ανώτατα όρια εκπομπών και συγκεντρώσεων, η χωροταξία, αστική ανάπλαση, προδιαγραφές συσκευασίας και τεχνολογίας³¹⁶. Η περιβαλλοντική φορολογία έχει περιορισμένη εφαρμογή και κυρίως εισπρακτικό χαρακτήρα για την αύξηση των δημοσιονομικών εσόδων³¹⁷. Όπως έχει αναφερθεί ανωτέρω, η επιβολή περιβαλλοντικών μέτρων φορολογικού χαρακτήρα πρέπει να πραγματοποιηθεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις ώστε να εξαλειφθούν οι αρνητικές επιδράσεις και τα εμπόδια εφαρμογής. Αρχικά, η «πράσινη» φορολογική μεταρρύθμιση πρέπει να υιοθετηθεί σε ένα γενικότερο πλαίσιο οργανωμένης περιβαλλοντικής πολιτικής με προκαθορισμένους στόχους και επιστημονικά βασισμένη στρατηγική. Πρέπει να επιβληθεί σταδιακά και με δράσεις ενημέρωσης των πολιτών για τις επωφελείς επιδράσεις στο περιβάλλον και τις ενδεχόμενες μειώσεις άλλων φορολογικών επιβαρύνσεων, όπως της φορολογίας των χαμηλών εισοδηματικών κλιμακίων. Ακόμη πρέπει να γίνει με προσεκτικό σχεδιασμό και με πραγματική πολιτική βούληση για την προστασία του περιβάλλοντος, θέτοντας την εκείνη ως πρωταρχικό στόχο και όχι τα δημοσιονομικά έσοδα. Βασικές προτάσεις για τη φορολογική μεταρρύθμιση στην Ελλάδα :

- Περισσότερες φορολογικές επιβαρύνσεις στην εξάντληση των φυσικών πόρων³¹⁸.
- Φορολόγηση της υπερβολικής κατανάλωσης αρδευτικού και πόσιμου ύδατος
- Αύξηση τιμών φόρων και τελών που μπορούν να αποδώσουν περισσότερο
- Εισαγωγή "πράσινου φόρου" στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, όπως έχει επιβληθεί και από τις μνημονικές υποχρεώσεις.
- Να εξορθολογιστεί το σύστημα φορολόγησης της ενέργειας με όφελος και στο περιβάλλον με κίνητρα για την προώθηση των ΑΠΕ

³¹⁵ Μ.Σ.Σκούρτος και Κ.Μ. Σοφούλης, Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα, Εκδ. Τυπωθήτω, Αθήνα, 1998, σελ 222

³¹⁶ Μ.Σ.Σκούρτος και Κ.Μ. Σοφούλης, ό.π.

³¹⁷ Βλ. WWF, <http://www.wwf.gr/images/pdfs/WWF-NOMOreport-2016.pdf>

³¹⁸ Βλ. Τράπεζα της Ελλάδος, Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα, Ιούνιος 2011

ΙΧ. Συμπερασματικές σκέψεις

Η περιβαλλοντική φορολογία στην Ελλάδα έχει περιθωριακό χαρακτήρα. Η περιβαλλοντική πολιτική γενικότερα είναι μη συντονισμένη και μη αποτελεσματική. Στατιστικά η Ελλάδα εμφανίζεται να έχει υψηλά έσοδα από περιβαλλοντικούς φόρους και επιβαρύνσεις. Παρά το ότι, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, φαίνεται στατιστικά αρκετά πάνω από το μέσο όρο των 28 χωρών της Ευρώπης, σε περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις σε ποσοστό επί του ΑΕΠ και σε ποσοστό επί του συνόλου των επιβαλλόμενων φόρων³¹⁹, στην Ελλάδα έχουν θεσπιστεί κυρίως εισπρακτικά μέτρα για αύξηση εσόδων με μικρό όφελος στο περιβάλλον. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το Πράσινο Ταμείο, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων του καταλήγει στον Κρατικό Προϋπολογισμό ενώ θα έπρεπε να καταλήγουν σε δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Θετικό σημείο, αποτελεί η μερική στροφή προς την υιοθέτηση περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων, που να εφαρμόζουν την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», όπως η υιοθέτηση του τέλους υγειονομικής ταφής στο 2014, το οποίο δεν έχει ισχύσει ακόμα για να μην επιβαρυνθούν υπερβολικά οι δήμοι και αντίστοιχα οι πολίτες και του τέλους στην χρήση πλαστικών σακουλών που θα ισχύσει από το 2018. Η δυνατότητα διεύρυνσης των φορολογικού χαρακτήρα μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος είναι μεγάλη, όπως αναφέρεται ανωτέρω, απολύτως αναγκαία είναι η εισαγωγή ενός φόρου άνθρακα για την επιβάρυνση των δραστηριοτήτων που εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα . Αρκετά μέτρα μη φορολογικού χαρακτήρα, όπως το ETMEAP και το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων αερίων ρύπων έχουν θεσπιστεί για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά με αμφίβολα αποτελέσματα. Το μεγαλύτερο ποσοστό περιβαλλοντικών φόρων και επιβαρύνσεων στην Ελλάδα το καλύπτει η φορολογία και η επιβάρυνση της ενέργειας. Οι καταναλωτές ηλεκτρικής ενέργειας επιβαρύνονται με πολλαπλά (ΕΦΚ, ειδικό τέλος, ETMEAP) είναι αναγκαίο να εξορθολογιστεί το σύστημα να έχει όφελος και το περιβάλλον με κίνητρα για την προώθηση των ΑΠΕ. Θα πρέπει να θεσπιστούν μέτρα για την μετατόπιση του φορολογικού βάρους προς την φορολόγηση της χρήσης των φυσικών πόρων. Οι αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία και ειδικά στον ανταγωνισμό από την ενσωμάτωση του κόστους σε προϊόντα και υπηρεσίες, οι οποίες επιβαρύνουν το περιβάλλον αποτελούν αντικίνητρο χρήσης της περιβαλλοντικής φορολογίας.

³¹⁹ Βλ. Στατιστικά της Eurostat που έχουν παρατεθεί ανωτέρω

Χ. Βιβλιογραφία

Α. Συγγράμματα

Ελληνόγλωσσα

Αλιβιζάτος Ν., Το Σύνταγμα και οι εχθροί του στη Νεοελληνική Ιστορία ,Πόλις, Αθήνα, 2011

Βλαχόπουλος Σ., Η Δυναμική Ερμηνεία του Συντάγματος, Εκδ. Ευρασία, Αθήνα, 2014

Γκιζάρη-Ξανθοπούλου Α., Οι νέοι μηχανισμοί περιβαλλοντικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2003

Δεκλερής Μ., Ο Δωδεκάδελτος του περιβάλλοντος. Αρχές της βιώσιμου ανάπτυξης, Νόμος και Φύση 1995

Δελλής Γ., Κοινοτικό Δίκαιο Περιβάλλοντος, Α. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1998

Δρόσος Γ.Ζ., Συνταγματικοί Περιορισμοί της Ιδιοκτησίας και αποζημίωση, Νομική Βιβλιοθήκη , Αθήνα, 1997

Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Πρόταση για περιβαλλοντική φορολογική μεταρρύθμιση στην Ελλάδα, Αθήνα, 2007

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Study on assessing the Environmental fiscal reform potential for the EU28, 2016

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, Η αρτιότητα και η εφαρμογή του συστήματος εμπορίας εκπομπών της ΕΕ, Ειδική Έκθεση, 2015

Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Περιβαλλοντικοί Φόροι, Εφαρμογή και Περιβαλλοντική Αποδοτικότητα, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο, 1997

ΚΑΠΕ, Οδηγός Εφαρμογής του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στην Ελλάδα, Αθήνα, Ιούνιος 2005

Καράκωστας Ι., Περιβάλλον και δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2011

Κουτούπα-Ρεγκάκου Ε., Δίκαιο του Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη, 2008

Μενουδάκος Κ., Μ. Φλώρου, Αικ. Σακελλαροπούλου, Κ. Γώγος, Οικονομική κρίση και προστασία του περιβάλλοντος στη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας, Εκδόσεις Παπαζήση, 2017

Παναγώπουλος Θ., Δίκαιο Περιβάλλοντος, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2004

Σκούρτος Μ.Σ. και Κ.Μ Σοφούλης, Η περιβαλλοντική πολιτική στην Ελλάδα, Εκδ. Τυπωθήτω, Αθήνα, 1998

Σμπώκος Γ., Εφαρμογές Μέτρων Περιβαλλοντικής Προστασίας, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2011

Τράπεζα της Ελλάδος, Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα, Ιούνιος 2011

Τράπεζα της Ελλάδος, Έκθεση του Διοικητή για το 2016

Τράπεζα της Ελλάδος, Ενδιάμεση Νομισματική Έκθεση, 2010

Τράπεζας της Ελλάδος, Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα, Ιούνιος 2011

Τσουκαλά Γ., Βιώσιμη ανάπτυξη : μία διεθνώς ανοιχτή συζήτηση για τη σχέση ανάπτυξης και περιβάλλοντος, ΠερΔικ 4/2000

Τσουρουφλής Α., Το Φορολογικό δίκαιο στην έννομη τάξη, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2010

Φινοκαλιώτης Κ, Φορολογικό Δίκαιο, Εκδ. Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη, 2014

Φορτσάκης Θ., Κ. Σαββαΐδου, Φορολογικό δίκαιο, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2013

Χριστοφιλόπουλος Δ., Πολιτιστικό Περιβάλλον-Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη, Εκδόσεις Π.Ν. Σάκκουλας, Αθήνα, 2002

Chevallier J., Διοικητική Επιστήμη, Εκδ. Αντ.Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, 1993

Heywood A., Εισαγωγή στην Πολιτική, Εκδ. Πόλις, Αθήνα, 2006

WWF, Έκθεση για την εφαρμογή περιβαλλοντικής νομοθεσίας για την Ελλάδα, 2016

WWF, Η εφαρμογή του Συστήματος Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών στην Ελλάδα, Φεβρουάριος 2013

Ξενόγλωσσα

European Commission, Taxation trends in the European Union, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2010

Eurostat, Environmental taxes, A statistical guide, Publications Office of the European Union, Luxembourg, 2013

Hannemann W., F. Schneider, Why Is Economic Theory Ignored in Environmental Policy Practice? Applied Research in Environmental Economics, 2005

Mirrlees James A., Welfare, Incentives, and Taxation, Oxford University Press, Νέα Υόρκη, 2006

OECD, Environmental Performance Reviews: Greece 2009

Pigou, A.C. The Economics of Welfare, Macmillan, Λονδίνο, 1920

Samuelson P, W.Nordhaus, Οικονομική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2000

Study on Environmental Fiscal Reform Potential in 14 EU Member States, Final Report to DG Environment of the European Commission , No

07.0307/ETU/2013/SI2.664058/ENV.D.2 προσβάσιμο σε

http://ec.europa.eu/environment/integration/green_semester/pdf/EFR-Final%20Report.pdf

B. Άρθρα

Ελληνόγλωσσα

Καράμπελα Α, Περιβαλλοντικοί φόροι, Περ.Δικ, 2000

Κούρου Γ. στην Ναυτεμπορική, δημοσίευση στις 24.01.2017 προσβάσιμο σε <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1196959/allazei-o-tropos-upologismou-ton-telon-taksinomisis-oximaton>

Κουτούπα-Ρεγκάκου Ε., Η οδηγία 2004/35 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβούλιου σχετικά με την περιβαλλοντική ευθύνη, Νοέμβριος 2009, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα <http://nomosphysis.org.gr/11970/i-odigia-200435-tou-europaikou-koinobouliou-kai-tou-sumbouliou-sxetika-me-tin-periballontiki-euthuni-noembrios-2009>

Κράλογλου Σ. δημοσιευμένο στις 07.05.2010 προσβάσιμο σε <http://www.capital.gr/oikonomia/963484/xaratsi-uper-teloneiakon-sto-logariasmo-tis-dei>

Λαζαρέτου Θ., Πράσινοι φόροι: Οι τάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Επιχείρηση, τεύχος 56, Ιανουαρίου 2010

Λιαγγου Χ. στην Καθημερινή, δημοσιευμένο στις 08.05.2010 προσβάσιμο σε <http://www.kathimerini.gr/392726/article/oikonomia/epixeirhseis/foros-yper-twn-telwneiakwn-ston-logariasmo-hlektrikoy-reymatos>

Λιάλιου Γ. στην Καθημερινή στις 20.06.2017, Τέλος στις δωρεάν πλαστικές σακούλες από το 2018 προσβάσιμο σε <http://www.kathimerini.gr/914783/article/epikairothta/ellada/telos-stis-dwrean-plastikes-sakoyles-apo-to-2018>

Λώρη Κ. στο Βήμα, δημοσίευση 11.02.2015 προσβάσιμο σε <http://www.tovima.gr/opinions/article/?aid=676046>

Νικολόπουλος Τ., Οι αρχές του Κοινοτικού Δικαίου Περιβάλλοντος, προσβάσιμο στην ιστοσελίδα <http://nomosphysis.org.gr/7034/oi-arxes-tou-koinotikou-dikaiou-periballontos-noembrios-2000/>

Ντελέζου Κ. στα Νέα στις 30.03.2017, προσβάσιμο σε <http://www.tanea.gr/news/economy/article/5435623/spatoshmo-12-se-ola-ta-aerodromia/>

Παναγιωτόπουλου Κ., Μύθοι και πραγματικότητα για τα μεταλλεία στη Β.Α.Χαλκιδική προσβάσιμο σε <http://www.capital.gr/arthra/3190674/muthoi>

Χαροκόπου Α., Η νομολογία του ΔΕΕ και ΣτΕ στο θέμα των αποβλήτων, ΘΠΔΔ 5/2015

Χατζηνικολάου Π. στην Καθημερινή, Πρωταθλήτρια σε αυξήσεις φόρων η Ελλάδα μεταξύ 35 χωρών του ΟΟΣΑ, στις 24.11.2017

Ξενόγλωσσα

ACCA, Green taxation in recession, Αύγουστος 2012

Åkerfeldt S. and H. Hammar, CO2 Taxation in Sweden Experiences of the Past and Future Challenges, journal Revue Project, October 2015, προσβάσιμο σε <http://www.revue-projet.com/articles/2015-09-akerfeldt-hammar-la-taxe-carbone-en-suede>

Alexandre A., J-Ph. Barde και D.W.Pearce, The Practical Determination of a Charge for Noise Pollution, Journal of Transport Economics and Policy, Μάιος 1980

Brenot Vincent, Environmental law and practice in France: overview, προσβάσιμο σε uk.practicallaw.thomsonreuters.com

D'Haultfoeuille X. P. Givord X.Boutin, The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French “Bonus/Malus”, The Economic Journal, Τόμ. 124, Αύγουστος 2014

Gibbons Mortimer M., Water Pollution by Petroleum Oils, American Water Works Association Journal, March, 1940, σελ.465

Jacobs Bas, From Optimal Tax Theory to Applied Tax Policy, Public Finance Analysis, Τόμ.69, Σεπτέμβριος 2013

Keen Michael and Jon Strand, Indirect Taxes on International Aviation, IMF Working Paper, 2006

Mc.Eldowney J. και D. Salter environmental taxation in the UK: the climate change levy and policy making, Denning Law Journal 2015

Milne J.E., ENVIRONMENTAL TAXATION IN THE UNITED STATES: THE LONG VIEW, 4/15/2011

Sandel M., It's Immoral to Buy the Right to Pollute, NY times, 15 Δεκέμβριου 1997
προσβάσιμο σε <http://www.nytimes.com/1997/12/15/opinion/it-s-immoral-to-buy-the-right-to-pollute>

Siquier-Delot D., Environmental taxation: towards a "green tax shift" in France? Institut Friedland, December 2016

Sterner T. and G. Köhlin Environmental Taxes in Europe, Public Finance and Management, Τομ. 1, 2003. Προσβάσιμο σε <https://ssrn.com/abstract=461537>

Sustainable Prosperity, Environmental Taxes in Canada, Μάιος 2015

The Economist, Pigouvian taxes, προσβάσιμο σε
<https://www.economist.com/news/economics-brief/21726709-what-do-when-interests-individuals-and-society-do-not-coincide-fourth>

Volcovici V., U.S. submits formal notice of withdrawal from Paris climate pact στο
<https://www.reuters.com/article/us-un-climate-usa-paris/u-s-submits-formal-notice-of-withdrawal-from-paris-climate-pact-idUSKBN1AK2FM>

Wallace W. J. και E.Heiberg, New Taxes to Support Environmental Protection in China, Φεβρουάριος 2017

Wong Y., Environmental tax to end era of cheap Chinese minerals, στις 30 Ιουνίου 2017

Γ. Πηγές στο διαδίκτυο

National Geographic, Εγκυκλοπαίδεια του Περιβάλλοντος, Ρύπανση, προσβάσιμο σε
<https://www.inedivim.gr/images/ng-egkykpolaideia/ng-egkykpolaideia-perivalon-5-ripansi.pdf>

Το προσωπικό ιστολόγιο της Χ. Ακριβοπούλου προσβάσιμο σε
<https://akrivopoulouchristina.wordpress.com/2010/03/06>

Στατιστικά της Eurostat για τους περιβαλλοντικούς φόρους προσβάσιμα σε http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Environmental_tax_statistics

Θεματικό δελτίο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 6/2017 προσβάσιμο σε http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.11.3.pdf

XI. Παράρτημα

A. Νομοθεσία

Κανονισμός (ΕΟΚ) του Συμβουλίου 3037/1990

Κανονισμός (ΕΚ) της Επιτροπής 29/2002, της 19ης Δεκεμβρίου 2001

Κανονισμός 692/2008

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 598/2014 της 16ης Απριλίου 2014

Οδηγία 2004/35/ΕΚ

Οδηγία 1996/61/ΕΚ

Οδηγία 2013/30/ΕΕ

Οδηγία 2002/30/ΕΚ

Οδηγία 2002/49/ΕΚ

Οδηγία 2003/96/ΕΚ

Οδηγία 92/12/ΕΟΚ

Οδηγία 92/81/ΕΟΚ

Οδηγία 92/82/ΕΟΚ

Οδηγία 98/69/ΕΕ

Οδηγία 2008/98/ΕΚ

Οδηγία 2008/99/ΕΚ

Οδηγία 2015/720/ΕΕ

Οδηγία 2003/87/ΕΚ

Οδηγία 2008/101/ΕΚ

Ανακοίνωση της Επιτροπής με θέμα «Στοχεύοντας σε μια ανάκαμψη με άφθονες θέσεις απασχόλησης» COM (2012)

Ανακοίνωση της Επιτροπής, Περιβαλλοντικοί Φόροι και Επιβαρύνσεις στην Ενιαία αγορά, COM 1997 προσβάσιμο σε <http://aei.pitt.edu/4785/1/4785.pdf>

Πράσινη Βίβλος, 28.03.2007, COM 140

Απόφαση 2010/320/ΕΕ

Εθνικός Τελωνειακός Κώδικας (ΕΤΚ)

Ν.1650/1986 νόμος-πλαίσιο για την προστασία του περιβάλλοντος

Ν.1038/1980

Ν.2127/1993

Ν.3336/2005

Ν.3845/2010

Ν. 3833/2010

Ν. 3697/2008

Ν. 4001/2011

Ν. 363/1976

Ν. 1573/1985

Ν. 1882/1990

Συνθ. ΕΚ

Ν.4389/2016

N.4410/2016

N. 2873/2000

N. 2682/1999 (ΦΕΚ Α 16/08-02-1999) Διαρρυθμίσεις στη φορολογία των αυτοκινήτων οχημάτων και άλλες διατάξεις

N.3899/2010

N.3986/2011

N.3943/2011

N.2367/1953

N.2093/1992

N.2948/2001

N.4093/2012

N. 2960/2001

N.2065/1992

N.4465/2017

N.4042/2012

N. 3889/2010

N.4447/2016

N.4496/2017

N. 3017/2002

Κοινή Υπουργική Απόφαση 180036/952

Κοινή Υπουργική Απόφαση 54409/2632/2004

Κοινή Υπουργική Απόφαση 57495/2959/Ε103/2010

B. Νομολογία

ΣτΕ 301/2002

ΣτΕ(Ολ)88/1988

ΣτΕ 2805/1997

ΣτΕ 3606/2007

ΣΤΕ 3851/2006

ΣΤΕ (Ολ.)1569/2005

ΣΤΕ 2612/2005

ΣΤΕ 4006/2004

ΣΤΕ 2675/2003.

ΣτΕ(Ολ) 3135/2002 ,

ΣτΕ 1182/1996

ΣτΕ 4413/1996

ΣΤΕ Ολ. 3366/2015

ΣτΕ 2614/1997

ΔΕΚ 05.03.1900 c-132/88

ΔΕΚ 23.10.97 C-375/9

ΔΕΕ Απόφαση της 8^{ης} Μαρτίου 2017 ,C-321/2015

ΔΕΕ Απόφαση της 29^{ης} Απριλίου 1999, υπόθεση C-293/97

ΔΕΕ Απόφαση της 13ης Μαρτίου 2001, C-379/1998

ΕΕ C 112, 20.12.1973