

**CINZIO MASTROPAOLO - COSIMO NOTARSTEFANO**

**LE ECOTASSE:  
SVILUPPI COMUNITARI IN  
AMBITO TURISTICO**

ESTRATTO DA

***TRIBUTI***

RIVISTA MENSILE DEL MINISTERO DELLE FINANZE  
UFFICIO PER L'INFORMAZIONE DEL CONTRIBUENTE  
ANNO XXXIII - NUMERO 5/1998

## LE ECOTASSE: SVILUPPI COMUNITARI IN AMBITO TURISTICO

di Cinzio Mastropaolo e Cosimo Notarstefano

### 1. La tassazione ecologica: previsione, applicazione, effetti

Nella relazione sullo sviluppo dei sistemi tributari all'interno dell'Unione Europea, la Commissione delle Comunità Europee ha proposto una nuova visione globale della politica fiscale, in quanto il ricorso a tasse ed imposte e la destinazione data al relativo gettito, interferiscono, direttamente o indirettamente, con vari settori del diritto comunitario (segnatamente la concorrenza, il mercato unico e anche le politiche ambientali)<sup>(1)</sup>. Si richiede un intervento di natura fiscale che stimoli l'impresa e la creazione di posti di lavoro, promuovendo, allo stesso tempo, una politica ambientale più efficace. Pur riconoscendo che l'armonizzazione fiscale è un fattore d'importanza pregiudiziale e funzionale alla realizzazione dell'obiettivo primario di una completa integrazione economica e politica dell'Unione Europea, il Comitato Economico e Sociale ha espresso il parere che i governi nazionali, dovranno essere liberi di adattare le proprie politiche fiscali alle necessità finanziarie delle economie nazionali, fino a quando sussisteranno negli Stati membri differenze di modelli e risultati economici<sup>(2)</sup>. La Commissione, nel suo Libro bianco su "Crescita, competitività ed occupazione - Le sfide e le vie da percorrere per entrare nel XXI secolo" del dicembre 1993, raccomandava una considerevole diminuzione dei prelievi obbligatori sul lavoro (1-2% del PIL), al fine della creazione di nuovi posti di lavoro, trasferendo parte degli oneri su altri basi imponibili<sup>(3)</sup>.

Non a caso il Quinto programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente<sup>(4)</sup> e la sua revisione del 1996<sup>(5)</sup> citano fra le priorità assolute l'ampliamento della gamma degli strumenti di politica ambientale. A più riprese le istituzioni comunitarie hanno invitato la Commissione e gli Stati membri a valutare tutte le possibili alternative nel settore dei nuovi strumenti di politica ambientale, ed in particolare di quelli fiscali. Nel dicembre 1995 il Consiglio europeo di Madrid nelle sue con-

clusioni affermava che, per sfruttare utilmente le possibilità di creazione di posti di lavoro offerte dalla tutela dell'ambiente, le politiche ambientali avrebbero dovuto essere maggiormente fondate su strumenti imperniati sul mercato, compresi gli strumenti fiscali. Il Consiglio europeo di Firenze formulò un'analoga esortazione nel giugno 1996<sup>(6)</sup>.

Si sta manifestando a livello non solo europeo, ma anche a livello internazionale, una propensione a forme diversificate di fiscalità per rafforzare la salvaguardia della qualità ambientale introducendo nuove imposte ecologiche, inasprendo quelle già esistenti ivi comprese le imposte sull'energia, in modo da tener conto non solo delle emissioni ma anche dell'*input* di materie prime (estendendo quindi la tassazione alle risorse idriche, ai minerali, ai prodotti chimici pericolosi, ai trasporti aerei e marittimi, all'uso del territorio e al turismo). La previsione delle "imposte ecologiche", combinata con altri e specifici e coerenti provvedimenti per modificare i comportamenti, oltre a produrre nuove entrate, consente la promozione di una crescita economica sostenibile.

La Commissione sottolinea la necessità di studiare gli effetti delle "ecotasse" sulla competitività, sull'occupazione e sull'ambiente, trovando delle soluzioni ai problemi ambientali che offrano un buon rapporto costi/benefici, attuando un'attività di ricerca in settori quali l'elaborazione di modelli economici e la valutazione delle externalità, con particolare riguardo ai loro aspetti redistributivi.

Le imposte ambientali costituiscono uno degli strumenti per "internalizzare" le diseconomie esterne di determinate produzioni, contribuendo così a stabilire il "giusto prezzo" e ad attuare il principio "chi inquina paga". In sintesi, effetti positivi possono riscontrarsi in quattro settori chiave di interesse pubblico: ambiente, innovazione e competitività, occupazione, sistema fiscale. L'Agenzia Europea per l'Ambiente, in un rapporto sulle "tasse verdi" redatto su richiesta dalla Commissione "Ambiente, sanità e tutela dei consumatori" del Parlamento Europeo, raccomanda il potenziamento dell'attività di valuta-

(1) COM (96) 546 def. del 22 ottobre 1996, "La politica tributaria nell'Unione Europea. Relazione sullo sviluppo dei sistemi tributari", Bruxelles.

(2) CES (97) 773 del 9 e 10 luglio 1997, Parere sul tema "La politica tributaria nell'Unione Europea. Relazione sullo sviluppo dei sistemi tributari", Bruxelles.

(3) L. CONSOLI, "Ecotasse al posto degli oneri sociali - Delors, vuole incorporare l'ambiente nella politica economica", in "Italia Oggi", 11 novembre 1993, p. 35.

(4) GUCE, C 138 del 17.5.1993, pag. 1.

(5) COM (95) 647 del 24.1.1996.

(6) Invitò il Consiglio a presentare una relazione sullo sviluppo dei sistemi fiscali nell'Unione, tenendo conto della necessità di dar vita ad un ambiente fiscale stimolante per le imprese e per la creazione di posti di lavoro e di promuovere una politica dell'ambiente più efficace.

zione sull'efficacia delle diverse opzioni e, al fine di un'attenta progettazione ed attuazione, indica i seguenti punti da prendere in considerazione:

- 1) studi preliminari intesi a determinare i possibili effetti del pacchetto di tasse/provvvedimenti (calcolo dei costi della riduzione dell'inquinamento in ogni settore tenendo conto del principio di equità-costi e dei benefici positivi dell'eco-efficienza);
- 2) tempestivo e maggior coinvolgimento delle autorità fiscali;
- 3) ampie consultazioni con le parti interessate e i cittadini in genere;
- 4) tempestivo annuncio dell'imposizione di tasse ambientali;
- 5) inserimento delle stesse in un pacchetto di misure politiche complementari;
- 6) applicazione graduale della tassa;
- 7) destinazione del gettito a favore:
  - dei contribuenti (per misure ambientali, tramite incentivi fiscali o ristorni, intervenendo sull'informazione e sulla formazione);
  - dei settori interessati (parte del gettito di tasse sui rifiuti destinata allo stesso settore);
  - della riduzione delle altre tasse, in particolare quelle sul lavoro;
- 8) aumento dell'effetto incentivante mediante:
  - un graduale aumento del segnale di prezzo reale sul lungo periodo
  - una graduale riduzione delle esenzioni;
- 9) misure di valutazione inserite all'interno del sistema fiscale.

## 2. Entità ed efficacia delle ecotasse

L'ambiente costituisce una vera e propria risorsa economica, sociale e culturale quale fattore chiave delle politiche pubbliche e delle strategie di politica industriale<sup>(7)</sup>. Tuttavia, in alcuni Stati europei, la politica ambientale viene relegata in una posizione secondaria se non marginale, mentre viene considerata prioritaria la correzione di un livello non omogeneo dello sviluppo della prosperità economica. A ciò si aggiunga che le differenze fra le legislazioni nazionali vengono sfruttate per proteggere le industrie nazionali provocando una distorsione degli scambi nel mercato unico. La politica ambientale è diretta alla produzione di merci fabbricate, utilizzate e smaltite in modo sicuro, allo sviluppo della ricerca, alla sicurezza dei siti produttivi, conciliando la salvaguardia ambientale con le regole del mercato unico<sup>(8)</sup>.

La politica comunitaria a tutela dell'ambiente prevede anche interventi volti a stimolare una maggiore coscienza ecologica da parte delle imprese, favorendo l'imputazione dei costi dei fattori di inquinamento e promuovendo una concorrenza "verde", penalizzando economicamente l'impiego non razionale delle risorse naturali.

Negli Stati membri dell'U.E. le imposte sull'ambiente e sull'energia rappresentavano il 2,6 del PIL nel 1980 e il 2,9 nel 1994, però negli anni più recenti numerosi Stati europei, soprattutto dell'Europa settentrionale, hanno adottato imposte ambientali sull'utilizzo di risorse naturali limitate e sull'energia (vedasi le tabelle<sup>(9)</sup> in allegato). Nel 1993 le tasse ambientali, escluse le tasse sull'energia, rappresentavano soltanto l'1,5% del carico complessivo nell'U.E. (nei Paesi Bassi 5,1%, in Danimarca 4%), mentre le tasse sull'energia erano in media il 5,2% (in Italia e nel Regno Unito il 6-7%, in Portogallo ed in Grecia il 10%). L'ultima indagine su scala europea sul tema dei problemi ambientali è stata condotta dall'Eurobarometro nel 1995. In base a tale sondaggio si è riscontrato che:

- l'82% degli europei ritiene la tutela dell'ambiente un "problema di attualità e urgente";
- il 72% degli europei sostiene che si debba tutelare la crescita economica, salvaguardando contemporaneamente l'ambiente, e che le decisioni vengano prese a livello comunitario piuttosto che su scala nazionale;
- gli europei concordavano che i seguenti fattori contribuissero in misura determinante a compromettere l'ambiente:
  - fabbriche che immettono nell'atmosfera o nelle acque sostanze chimiche pericolose (68%)
  - la distruzione ambientale su scala planetaria provocata ad esempio dal disboscamento delle foreste tropicali, dalla distruzione della fascia dell'ozono e dall'effetto serra (48%)
  - l'inquinamento dei mari e delle coste ad opera del petrolio (40%)
  - il deposito di scorie nucleari.

Si è anche rilevato il consenso dei cittadini europei affinché la destinazione del gettito fiscale venga resa controllabile e visibile (ad es. per finanziare progetti dei quali il turista si deve sentire partecipe, quasi come uno *sponsor*).

Le ecotasse possono rientrare in categorie di tributi molto diverse e sono costituite generalmente da canoni, ossia prelievi, obbligatori destinati al funzionamento di un'attività di protezione dell'ambiente<sup>(10)</sup>. Il presupposto impositivo può porsi temporalmente in modo diffe-

(7) I. MUSU, "Ambiente e contabilità nazionale. Dati ambientali e statistiche economiche", Bologna, 1993.

(8) Vedasi: "Quinto programma comunitario di politica ed azione a favore dell'ambiente" in G.U.C.E. n. 138 del 17/5/1993; e la sua revisione COM (95) 647 del 24/1/1996.

(9) Le tabelle riprodotte in Allegato sono desunte dalla Comunicazione della Commissione "Tasse e imposte ambientali nel mercato unico". COM (97) 9 def. 26/03/1997, Bruxelles.

(10) G. D'ALFONSO, "La tassazione ecologica", in "Il fisco", n. 14, 1997, pagg. 3940 e segg..

renziato: al momento della ricerca, della estrazione, del trasporto, della commercializzazione, o del consumo. Conseguentemente, anche il presupposto soggettivo può divergere, tanto per quanto concerne il soggetto passivo "assoggettato", quanto quello "inciso" (11).

Dal punto di vista dell'efficacia (vedasi le tabelle in allegato), le imposte ambientali possono essere raggruppate in tre categorie:

- 1) misure fiscali ambientali - destinate in primo luogo ad aumentare il gettito.
- 2) tasse di incentivazione - destinate a modificare il comportamento dei produttori e/o consumatori;
- 3) imposte di copertura dei costi - destinate a coprire le spese dei servizi ambientali e delle misure di riduzione delle emissioni, quali il trattamento delle acque (imposte all'utenza); imposte che possano essere usate per spese ambientali nello stesso settore (imposte finalizzate).

Non deve essere trascurato che le tasse e le imposte ambientali proponendosi di ottenere un risultato ben mirato abbiano un'incidenza sul mercato. È quindi importante fissarne giudiziosamente il livello: un tributo troppo basso infatti non eliminerebbe completamente una distorsione del mercato, mentre uno troppo elevato si limiterebbe a sostituire una distorsione all'altra. Laddove opportuno e necessario sono state adottate disposizioni comunitarie per consentire l'applicazione di tali tasse nel contesto del mercato unico. D'altro canto, conformemente al principio di sussidiarietà, vanno moltiplicandosi le iniziative fiscali nazionali e/o regionali intese a risolvere i problemi ecologici locali che, spesso a tale livello, possono essere trattati più efficacemente.

Da rilevare che il Comitato Economico e Sociale, pur rilevando che spetta agli Stati membri valutare direttamente in quale misura ricorrere alla leva fiscale per conseguire gli obiettivi ambientali a livello nazionale, ha espresso il parere che è necessario un intervento di politica comunitaria in materia di imposizione sull'energia al fine di stabilizzare entro la data del 2000 le emissioni di CO<sub>2</sub> contenendole al livello del 1990 (12).

### 3. Turismo e ambiente

Il mantenimento dell'assetto ambientale e della bellezza paesistica favorisce una sorta di riserva dei beni pubblici o di interesse pubblico che si rileva sempre più indispensabile per la garanzia della qualità della vita, in tal modo l'uomo è pienamente inserito nella comunità ed è portatore di interessi alla fruizione dei beni collettivi (13).

La protezione dell'ambiente e del patrimonio culturale rappresenta un fattore di sopravvivenza del turismo,

perché ne assicura la conservazione della redditività e la continuità nel tempo. L'impatto socio-economico-ambientale del turismo va valutato in termini di sviluppo sostenibile, considerata la capacità di carico, che è stata definita da Mathienson e Wall come "il massimo numero di persone che possono utilizzare un luogo senza una inaccettabile alterazione dell'ambiente fisico e senza un inaccettabile declino nella qualità dell'esperienza conseguita dai visitatori".

Pertanto, occorre cercare di risolvere il problema dell'eccessivo afflusso nei luoghi turistici, ad esempio, rendendo flessibili le date di arrivo e di partenza, accentuando la differenza dei prezzi stagionali, fornendo migliori informazioni sul traffico e sviluppando con criterio le aree turistiche meno richieste.

Il Gruppo "Turismo e Ambiente" del Consiglio d'Europa, costituito nel 1993, rappresenta una importante sede di elaborazione di orientamenti e linee direttrici delle politiche comunitarie su questo tema.

Tale organismo sostiene che nessun progetto con un impatto significativo sull'ambiente dovrebbe essere autorizzato senza la prova della sua praticabilità dal punto di vista ambientale, economico e finanziario e che lo sviluppo turistico dovrebbe, nella misura possibile, essere totalmente o parzialmente autofinanziato ai fini della valorizzazione o dell'incremento del suo carattere durevole.

Con il Regolamento n. 880/92, l'Unione Europea ha istituito due strumenti di certificazione volontaria di qualità ambientale relativi alle imprese industriali: l'*Ecoaudit*, relativo alla qualità ecologica delle imprese e del suo processo produttivo, e l'*Ecolabel*, relativo alla qualità ecologica del prodotto.

Tali procedure sono state estese anche al settore del commercio e dei servizi pubblici in attuazione dell'articolo 14 del Regolamento 1836/93.

La tutela dell'ambiente, per le imprese turistiche, può rivelarsi un'arma di successo commerciale, uno strumento di riduzione dei costi di ripristino ambientale e delle tasse ecologiche, un mezzo per ottenere finanziamenti agevolati per la ristrutturazione dell'assetto produttivo in senso ambientalistico (14).

Il raggiungimento degli obiettivi ambientali nel turismo previsti dal "Quinto programma politico e d'azione della Comunità Europea a favore dell'ambiente e di uno sviluppo sostenibile", per il periodo 1993-1997, adottato dal Consiglio il 1° febbraio 1993, dipende dall'effetto delle misure prese negli altri settori, ad esempio, dal cambiamento dei modi di trasporto dalle misure sulle acque e sulla gestione dei rifiuti ed in particolare dalle

(11) C.C. CARLI, "Euroambiente: risvolti economici dell'ambiente, in *Impresa c.i.*, n. 6, 1994, pagg. 773 e segg..

(12) "Proposte di direttiva del Consiglio che ristruttura il quadro comunitario per l'imposizione dei prodotti energetici", COM. (97) 30 def. - 97/0111 CNS.

(13) V. CAPUTI JAMBRENGHI, "Lineamenti dell'organizzazione pubblica del turismo", in *Politica del turismo*, n. 4, 1984, pagg. 565-587.

(14) L. SAVASTA FIORE, "Impresa: gli obiettivi della gestione ambientale", in *Rivista dei ragionieri commercialisti "Summa"*, n. 122 ottobre 1997.

misure prese a livello nazionale e locale e all'interno della stessa industria del turismo<sup>(15)</sup>.

D'altronde, una località turistica basa la propria attrattiva sulla diversificazione dell'offerta e sull'integrazione della realtà ambientale nella quale opera. La sensibilità dell'operatore turistico sia pubblico che privato alla salvaguardia dell'ambiente storico-sociale e dell'eco-sistema locale implica scelte progettuali a scale diverse e l'assunzione di responsabilità alle quali non può (e comunque non dovrebbe) sottrarsi.

#### 4. Fiscalità del turismo e tutela ambientale

La stretta connessione tra la tutela ecologica con quella paesaggistica da una parte ed il turismo dall'altra pongono in evidenza la problematica del finanziamento delle misure di tutela dell'ambiente utilizzato anche per finalità turistiche<sup>(16)</sup>.

Lo sviluppo delle attività turistiche richiede una serie di strutture, infrastrutture e di servizi quale parte integrante della "qualità" del territorio e dell'ambiente predisposto per il soggiorno di ospiti che costituiscono un fattore addizionale di consumi e di fabbisogni rispetto a quelli quotidiani delle popolazioni residenti<sup>(17)</sup>. Specialmente nel settore turistico, infatti, i costi relativi alle infrastrutture e servizi (trasporti, servizi ambientali) e alla protezione delle risorse (aria, acqua, suolo, beni storici e naturalistici), pur essendo strategici per il successo economico delle imprese turistiche, sono esclusivamente a carico della collettività<sup>(18)</sup>. Pur tenendo conto della particolarità del fenomeno e dell'estrema sensibilità all'introduzione di misure fiscali che potrebbero avere un'influenza sui flussi turistici, occorre progettare una contribuzione da parte dei turisti tramite sistemi di tassazione e politica fiscale, anche allo scopo di limitare situazioni di elevata concentrazione temporale e spaziale dei flussi turistici mediante un accesso più costoso a parchi naturali, monumenti e musei<sup>(19)</sup>, compensazioni ai residenti, differenziazione della politica tariffaria tra chi "vive" di turismo e chi lo "subisce" rispetto all'utilizzo del suolo pubblico<sup>(20)</sup>.

Nel campo dei trasporti gli Stati membri hanno introdotto una serie di strumenti di sostegno finanziario, misure fi-

scali ed iniziative intese ad attribuire sempre maggiore responsabilità al produttore<sup>(21)</sup>, soprattutto i pedaggi autostradali, le tasse di circolazione e le tasse sui carburanti. Occorre, tuttavia, tenere in evidente considerazione che si tratta di un settore di attività dotato di una grande specificità, sviluppatosi al centro di un ambiente particolarmente concorrenziale sul piano interno ed internazionale e che, pertanto, resta particolarmente sensibile alla pressione fiscale<sup>(22)</sup>.

In effetti, gli interventi fiscali in materia turistica devono tendere sia a ristabilire una neutralità relativa dell'imposta in modo da evitare distorsioni pregiudizievoli al settore, sia allo sviluppo delle attività turistiche attraverso misure derogatorie specifiche adatte alle circostanze ed incentivi fiscali miranti al miglioramento della qualità ambientale delle imprese turistiche<sup>(23)</sup>.

Si rileva, inoltre, che nell'ordinamento tributario il turismo può, a seconda delle soluzioni impositive, o essere confuso con altre attività economicamente rilevanti, o non consentire un rilievo particolare e distinto dei beni utilizzati e, quindi, si tratta di iniziative tributarie specifiche (agriturismo<sup>(24)</sup>, agenzie di viaggio e turismo, associazioni *pro-loco*) che non possono essere ricondotte ad un complesso organico di disposizioni, predisposto a stabilire un regime fiscale speciale per il turismo<sup>(25)</sup>. Attualmente, nel nostro Paese, è in atto, in campo turistico, una tendenza apparentemente contrastante al decentramento regionale delle attività nazionali ed all'accenramento regionale delle funzioni locali. Mentre dal basso muove una forte spinta delle collettività locali (che trova le sue motivazioni principali nelle istanze di ampliamento dell'autonomia finanziaria e tributaria per tutti i livelli istituzionali decentrati), lo Stato, a seguito anche dell'abolizione del Ministero del Turismo, ha rinunciato ad assumere un ruolo propulsivo che viene occupato, in parte, dalle istituzioni sovranazionali come l'Unione Europea.

In questo nuovo contesto, si potrebbe costituire una finanza federalista maggiormente correlata al territorio ed elaborare una politica fiscale globale per il turismo (imposizione diretta ed indiretta, agevolazioni fiscali, incentivi, aree franche) in sintonia con l'evoluzione normativa tributaria comunitaria.

(15) C. NOTARSTEFANO, "Analisi delle tendenze e dei mutamenti in atto nel turismo internazionale in riferimento all'industria turistica italiana e alla variabile ambientale necessaria per uno sviluppo turistico sostenibile", *Comunità delle Università del Mediterraneo* - UNESCO, Bari, 1997.

(16) H. ISALA - G. MARTIN - J. SPINDLER, "Fiscalité-environnement. Rapport introductif: essai d'approche interdisciplinaire", in *Revue Anné de l'environnement*, PUF, 1984, pagg. 9 e segg..

(17) P. GROLO - G. IMPROTA - F. PALOSCIA, "Localismo e turismo. Le spese dei comuni", in *Sesto Rapporto sul Turismo Italiano 1995* Roma, 1995, pagg. 663 e segg..

(18) M. GRIMALDI - V. VALENTI, "Turismo e ambiente", in *Settimo rapporto sul turismo italiano 1997*, Firenze, 1997, pagg. 573-606

(19) Vedasi il Decreto del Ministro per i beni culturali e ambientali 11 dicembre 1997, n. 507, in G.U. n. 35 del 12 febbraio 1998

(20) M. I. SIMEON, "Il turismo come fattore di rivitalizzazione delle aree urbane: analisi e valutazioni", in *Economia e diritto del terziario* Anno 8, n. 1, 1996, pagg. 117-149.

(21) Vedasi D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496, in G.U. n. 20 del 26 gennaio 1998, "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili".

(22) C. MASTROPAOLO - C. NOTARSTEFANO, "Profili fiscali del turismo nella dimensione comunitaria", in riv. *il fisco*, n. 2, 1997 pagg. 394-401.

(23) P. BELTRAME, "La fiscalité du tourisme", in *Revue Française de finances publiques*, n. 48, 1994, pagg. 58-72.

(24) C. MASTROPAOLO, "L'agriturismo", in riv. *il fisco*, n. 22, 1996, pagg. 5563-5567.

(25) A. DI PIETRO, "Turismo. II) Diritto Tributario", in *Enciclopedia Giuridica Treccani*, Roma, 1994, pagg. 1-5.

**ALLEGATO**

**Panoramica delle imposte e delle tasse ambientali nei paesi membri dell'UE/SEE  
Ottobre 1996**

Fiscalità ambientale	Austria	Belgio	Danimarca	Finlandia	Francia	Germania	Grecia	Irlanda	Irlanda	Italia	Liechtenstein	Lussemburgo	Paesi Bassi	Norvegia	Portogallo	Spagna	Svezia	Regno Unito	
<b>Carburanti</b>																			
Benzina con o senza piombo (tassazione differenziale)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Diesel (tassazione differenziale a seconda della qualità)		•	•	•							•			•			•	•	•
Tassa carbonio/energia		•	•	•										•			•	•	•
Tassa sullo zolfo																			
Altre accise (esclusa IVA)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•
Benzina (tassazione differenziale a seconda della qualità)				•															
<b>Altri prodotti nel settore delle energie</b>																			
Altre accise	•	•	•	•	•	•	•			•			•	•			•	•	•
Tasse carbonio/energia	•	•	•	•	•	•	•			•			•	•			•	•	•
Tassa sullo zolfo																			
Tasse sull'ossido di azoto																			
<b>Imposizioni sui veicoli</b>																			
Vendita, accise, immatricolazione ad aliquota variabile (autovetture)	•	•	•	•			•	•	•	•	•		•	•	•		•	•	•
Circolazione/immatricolazione ad aliquota differenziata (autovetture)	•	•	•	•			•	•	•	•	•		•	•	•		•	•	•
<b>Fattori produttivi incorporati agricoli</b>																			
Fertilizzanti																			
Pesticidi			•	•															

(segue) Panoramica delle imposte e delle tasse ambientali nei paesi membri dell'UE/SEE

Ottobre 1996

Fiscalità ambientale	Austria	Belgio	Danimarca	Finlandia	Francia	Germania	Grecia	Irlanda	Irlanda	Italia	Liechtenstein	Lussemburgo	Paesi Bassi	Norvegia	Portogallo	Spagna	Svezia	Regno Unito
<b>Altre merci</b>																		
Batterie		•	•								•						•	
Sacchetti di plastica		•	•								•							
Contenitori a perdere		•	•								•							
Pneumatici		•	•								•							
CFC e/o idrocarburi alogenati		•	•								•							
Rasoi a perdere		•	•								•							
Macchine fotografiche a perdere		•	•								•							
Macchine fotografiche a perdere		•	•								•							
Prelievo fiscale sui lubrificanti				•														
Prelievo fiscale sull'inquinamento causato dagli idrocarburi				•														
Solventi			•															
<b>Imposte dirette</b>																		
Investimenti ambientali/ammortamento accelerato	•		•	•	•													
Frazione del reddito imponibile corrispondente alle spese di trasporto a carico del datore di lavoro	•		•	•	•													
<b>Trasporti aerei</b>																		
Tasse sul rumore		•			•													
Altre tasse																		
<b>Prelievi fiscali sulle acque</b>																		
Acque			•	•	•	•					•						•	•
Fognature			•	•	•	•					•						•	•
Acque reflue			•	•	•	•					•						•	•
Estrazione di acque sotterranee			•	•	•	•					•						•	•
Letame			•	•	•	•					•						•	•
<b>Prelievi fiscali sull'eliminazione e la gestione dei rifiuti</b>																		
Rifiuti urbani			•	•	•	•					•						•	•
Smaltimento dei rifiuti			•	•	•	•					•						•	•
Rifiuti pericolosi			•	•	•	•					•						•	•
Discarica di rifiuti			•	•	•	•					•						•	•

Fonte: OCSE (Strategie per l'applicazione delle tasse ambientali), 1996, dati aggiornati

L'obiettivo della tabella è fornire una panoramica schematica delle tasse ed imposte ambientali applicate nei vari paesi. La concezione, la struttura, le aliquote ecc. variano da paese a paese.

Sintesi della valutazione di alcune tasse ambientali

Strumento	Effetto ambientale	Effetto Incentivante	Osservazioni sull'efficacia complessiva
<i>Tasse ambientali</i>			
Imposta sullo zolfo (S)	+++	+++	In due anni il contenuto medio di zolfo dei carburanti è diminuito notevolmente (40%), provocando una significativa riduzione delle relative emissioni. Malgrado la natura marcatamente fiscale, lo strumento ha avuto sostanziale effetto incentivante a causa dell'elevata aliquota dell'imposta.
Imposta sul CO2 (S)	?/+	?	Passaggio, nel riscaldamento, dai combustibili fossili a quelli biologici in due anni; maggiore competitività della produzione combinata di energia termica ed elettrica.
Imposta sul CO2 (N)	++	?	Analisi parziali rivelano effetti quali una riduzione del 3-4% in 2-3 anni delle emissioni totali di CO <sub>2</sub> , benchè la tendenza fosse all'aumento.
Imposta sui voli nazionali (S)	+	?	Qualche effetto sull'accelerazione della sostituzione delle camere di combustione da parte di una compagnia aerea e sulle emissioni in generale in 1-3 anni.
Imposta sui rifiuti (DK)	++	?	Valutazione in corso; spettacolare aumento (del 12-82%) del riuso dei rifiuti da demolizione in 6-8 anni; diminuzione della produzione di rifiuti; l'aliquota dell'imposta quasi raddoppia il costo dell'eliminazione dello smaltimento dei rifiuti.
<i>Tasse d'incentivazione</i>			
Imposta differenziale sulla benzina senza piombo (S)	+++	+++	Tale imposta ha sostanzialmente contribuito alla progressiva eliminazione del piombo in 5-7 anni; il valore dell'aliquota è servito a coprire i costi di produzione della benzina senza piombo.
Imposta differenziale sul carburante diesel pulito (S)	+++	+++	L'imposta differenziale ha prodotto uno spettacolare aumento della quota di mercato dei carburanti "più puliti" conformi a <i>standard</i> ambientali più severi in 3-4 anni. Le agevolazioni fiscali per i carburanti costituiscono potenti incentivi rendendo i costi di produzione inferiori a quelli dei carburanti normali.
Imposta sui rifiuti tossici (D)	++	++	Riduzione della produzione di tali rifiuti di almeno il 15% in 2-3 anni. Si è quindi ridotto il numero di impianti di incenerimento messi precedentemente in programma.

## (segue) Sintesi della valutazione di alcune tasse ambientali

Strumento	Effetto ambientale	Effetto Incentivante	Osservazioni sull'efficacia complessiva
Imposta sui NOx (S)	+++	+++	La struttura e l'aliquota hanno fornito un incentivo per misure di controllo e riduzione negli impianti interessati contribuendo a ridurre le emissioni di NOx del 35% in due anni; positivo rafforzamento delle misure di autorizzazione.
Imposta sui fertilizzanti (S)	+	?	Si tratta di uno dei fattori che, nell'ambito della riforma della politica agricola, ha contribuito a ridurre l'impiego di fertilizzanti artificiali in 5-10 anni.
Imposta sull'inquinamento idrico (F)	+	+0	Il sistema di agevolazioni fiscali ed i contratti nel settore hanno avuto probabilmente effetti ambientali positivi in 10-12 anni; il gettito è modesto.
Imposta sull'inquinamento idrico (D)	+	+	Effetto positivo sulla richiesta e sulla concessione di permessi per la riduzione dell'inquinamento. Il tempestivo annuncio ha contribuito ad incrementare la costruzione di sistemi di trattamento delle acque reflue.
<i>Imposte di copertura dei costi: a carico dell'utenza</i>			
Imposta sull'inquinamento idrico (NL)	+++	+	L'imposta ha permesso di costituire fondi per un rapido aumento della capacità di trattamento; nonostante la modesta incentivazione fiscale, l'impiego del gettito per aumentare la capacità di trattamento ha causato un notevole miglioramento della qualità delle acque in 10-15 anni.
Imposta sui rifiuti domestici (NL)	+	?/+	Più equa distribuzione dei costi della gestione dei rifiuti domestici; le aliquote variabili hanno probabilmente fornito un'incentivazione alla riduzione dei rifiuti (meno 10-20% procapite).
<i>Imposte di copertura dei costi: imposte finalizzate</i>			
Imposte sulle batterie (S)	++	0	Questo tipo di imposta rende possibile il riciclaggio delle batterie al Pb; nel 1993 il tasso di raccolta è stato del 95% (60% nel 1989); per le altre batterie gli effetti sono ancora incerti.
Tassa sul rumore degli aerei (NL)	+	0	Soddisfacente per quanto riguarda il gettito; ha permesso di coprire il costo delle misure di isolamento acustico nei pressi degli aeroporti.

Fonte: AEA (Rapporto di sintesi sulle "tasse verdi"), 1996.

Didascalia: +/++/+++ = effetto modesto/medio/elevato. 0 = effetto nullo o trascurabile. ? = effetto sconosciuto. La valutazione dell'effetto incentivante si basa sulla prova che i contribuenti sono incoraggiati a ridurre l'inquinamento soprattutto a causa della notevole differenza tra l'aliquota dell'imposta e il costo delle misure di riduzione (o simili). L'efficacia ecologica si basa sui benefici ambientali riscontrati a seguito dell'impostazione della tassa. Il punto interrogativo indica mancanza di prove.

