

**ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**PANTEION UNIVERSITY
OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF ECONOMIC & REGIONAL
DEVELOPMENT**



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΕΦΗΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΩΣ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗΣ
ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΜΕΣΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΟΤΑ:
ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΜΕΛΕΤΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ**

**ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:
ΨΥΧΑΡΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΔΕΛΗΘΕΟΥ ΒΑΣΙΛΙΚΗ
ΑΥΔΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ**

ΑΘΗΝΑ, 2018

Τριμελής Επιτροπή:

Ψυχάρης Ιωάννης, Καθηγητής ΤΟΠΑ

Δεληθέου Βασιλική, Επίκουρη Καθηγήτρια ΤΟΠΑ

Αυδίκος Βασίλειος, Λέκτορας ΤΟΠΑ



Copyright © Μελέτη Βασιλική, 2018

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής 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. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δε δηλώνει αποδοχή των γνωμών του συγγραφέα.

*«Ν' αγαπάς την ευθύνη. Να λες:
Εγώ μονάχος έχω χρέος να σώσω τη γη.
Αν δε σωθεί, εγώ φταίω».*

Νίκος Καζαντζάκης

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική πραγματεύεται το επίκαιρο παρά ποτέ θέμα των Πράσινων Φόρων και ειδικότερα το Πράσινο Ταμείο. Οι Πράσινοι Φόροι εισήχθησαν σε παγκόσμια κλίμακα τα τελευταία 20 έτη. Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί φορέα διαχείρισης των Πράσινων Φόρων που αναφέρονται σε περιβαλλοντικές δράσεις, στην αειφόρο ανάπτυξη, στην ενέργεια και στην ανακύκλωση. Η εργασία αρχίζει, με τα Κεφάλαια 1 και 2, με τους ΟΤΑ και τους Πράσινους Φόρους, καθώς οι τελευταίοι σχετίζονται με τους ΟΤΑ και τις ανάγκες τους ως προς την πράσινη ανάπτυξη, που αποτελεί σημαίνοντα στόχο σε παγκόσμιο επίπεδο. Έχοντας αναλύσει τη σημασία των Πράσινων Φόρων στους ΟΤΑ, η διπλωματική ακολούθως εστιάζει στην απεικόνιση της χρήσης των Πράσινων Φόρων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, δίνοντας παραδείγματα από χώρες, όπως η Δανία και η Μεγάλη Βρετανία, οι οποίες συνιστούν επιτυχημένες περιπτώσεις διαχείρισης των Πράσινων Φόρων.

Με την παρουσίαση της κατάστασης στην Ευρώπη, στο Κεφάλαιο 3, γίνεται μνεία στην ανάπτυξη των Πράσινων Φόρων στην Ελλάδα, με αναφορές, από τη μια, σε επίπεδο νομοθεσίας και, από την άλλη, στη σύνδεση των ΟΤΑ με τους Πράσινους Φόρους, αλλά και σε προβλήματα εφαρμογής τους. Το Κεφάλαιο 4, τέλος, επικεντρώνεται στον ορισμό των Πράσινων Ταμείων, αποτυπώνοντας τη δομή, τη λειτουργία και το ρόλο τους στη χώρα. Επίσης, το τελευταίο κεφάλαιο αναφέρεται και στα χρηματοδοτικά προγράμματα, τα οποία παρέχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, σε μια προσπάθεια στήριξης του έργου των Πράσινων Ταμείων. Η διαπίστωση που προκύπτει μέσα από την παρούσα διπλωματική είναι ότι οι Πράσινοι Φόροι αποτελούν σημαντικό θεσμό. Ως εκ τούτου ο ρόλος του Πράσινου Ταμείου θα πρέπει να ενδυναμωθεί στο επίπεδο των λειτουργιών του, δηλαδή είναι αναγκαίο να γίνουν περαιτέρω επενδύσεις στη λογική ενίσχυσης της λειτουργίας και στελέχωσής

του, ενώ είναι αναγκαίο να δοθούν οι κατάλληλοι πόροι σε μια προσπάθεια να επιτύχει τους στόχους του. Η Ελλάδα, επίσης, οφείλει να ακολουθήσει τα μοντέλα των άλλων χωρών στον τομέα αυτό, εάν θέλουμε να καταστήσουμε το Πράσινο Ταμείο κύριο φορέα διαχείρισης των Πράσινων Φόρων, θέτοντας σε λειτουργία τα απαραίτητα για την Ελλάδα σχέδια και δράσεις.

Λέξεις Κλειδιά: Πράσινο Ταμείο, Πράσινοι Φόροι, Περιβάλλον.

ABSTRACT

This paper negotiates a more than ever up-to-date issue, which deals with Green Taxes and, in particular, the Green Fund. Green Taxes have been globally introduced within the last 20 years. The Green Fund has been identified as a tax governance body for environmental actions, sustainable development, energy and recycling.

The present paper begins, with Chapters 1 and 2, with a reference to Local Authorities. This is made as Green Taxes are connected with Local Authorities and green development needs, which now represent an important global goal. Having analyzed the importance of Green Taxes on local authorities, the paper focuses up next on presenting the use of Green Taxes within the European Union by giving examples from countries such as Denmark and Great Britain, which are successful examples of using and managing Green Taxes. Having presented the situation in Europe, Chapter 3 refers to the development of Green Taxes in Greece, with report, on one hand, on legislation and, on the other hand, on linking Local Authorities with Green Taxes and implementation problems.

Chapter 4 focuses on the definition of Green Funds, showing their structure, function and role in Greece. As main problem is basically seen the economic crisis, which prevents the development of Green Taxes and prevents their maximum implementation. This Chapter also presents kinds of Green Taxes, with reference to aviation taxes, agglomerates, packaging, fertilizers and pesticides. This Chapter also refers to the financial programs provided by the European Union in the effort to support Green Funds. The finding resulting from this paper is that Green Taxes constitute an important institution, not yet widely used in Greece, with the result that Green Taxes are not being used in actions which could help protect the environmental development of the country. The role of Green Fund

should be therefore strengthened in terms of functions that are crucial to make the appropriate investments to improve its functioning, in staffing and finally it is necessary to provide adequate resources to enable manage in its endeavour to achieve its objectives. Greece should follow the models of other countries in this field, if we want to enable Green Fund become the main utilization carrier of Green Taxes on projects and actions, important for Greece.

Key words: Green Fund, Green Taxes, Environment.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Αισθάνομαι πρωτίστως την ανάγκη να απευθύνω ένα μεγάλο ευχαριστώ προς τον επιβλέποντα της παρούσας διπλωματικής, Καθηγητή του Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης στο Πάντειο Πανεπιστήμιο, κ. Ιωάννη Ψυχάρη, με τον οποίο είχα την τιμή να συνεργαστώ και να αποκομίσω σημαντικά επιστημονικά οφέλη για την ολοκλήρωση της εργασίας. Παράλληλα, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τα άλλα δύο μέλη της τριμελούς επιτροπής, κκ. Βασιλική Δεληθέου και Βασίλειο Αυδίκου, για τη συνολική, πνευματική τους στήριξη καθ' όλη τη διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος.

Στο ίδιο μήκος κύματος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Καθηγητή του Τμήματος Αρχιτεκτόνων-Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και τ. Πρόεδρο του Πράσινου Ταμείου, κ. Κωνσταντίνο Σερράο, για τις πολύτιμες επιστημονικές του συμβουλές, καθώς και τον κ. Ιωάννη Παλαιοκρασσά, τ. Υπουργό Οικονομικών και τ. Επίτροπο Περιβάλλοντος της ΕΕ, για την εποικοδομητική συνεργασία που είχαμε στο πλαίσιο εκπόνησης της διπλωματικής.

Ευγνωμοσύνη οφείλω και στους συγγραφείς της αναφερόμενης βιβλιογραφίας, χωρίς την οποία η εργασία δε θα είχε γραφτεί, και -με την έννοια αυτή- αποτελεί συλλογικό προϊόν, όπως άλλωστε και κάθε πνευματικό έργο. Στην επιστήμη, άλλωστε, δεν υπάρχει παρθενογένεση, εφόσον κάθε γενιά «πατάει» στους ώμους των προηγούμενων γενιών και καθεμιά συνεισφέρει στην ακαδημαϊκή έρευνα το δικό της «οβολό».

Τέλος, να ευχαριστήσω την οικογένειά μου και τους συναδέλφους μου στην Τράπεζα Πειραιώς, που κατανόησαν την προσπάθειά μου και υπομονετικά μού προσέφεραν την απαραίτητη ηθική συμπαράσταση για την περάτωση της μεταπτυχιακής μου εργασίας.

Βασιλική Μελέτη

Ιανουάριος 2018

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	6
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
1.1 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	15
1.1.1 <i>Ιστορική Αναδρομή.....</i>	15
1.1.2 <i>ΟΤΑ και φορολογία</i>	16
1.1.3 <i>Αποκέντρωση και χρηματοδότηση των ΟΤΑ</i>	17
1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ.....	21
1.2.1 <i>Ορισμός των Πράσινων Φόρων</i>	21
1.2.2 <i>Εννοιολογική προσέγγιση και συσχετισμός με λειτουργία Τοπικής Αυτοδιοίκησης.....</i>	23
1.2.3 <i>Λόγοι χρήσης Πράσινων Φόρων</i>	26
1.3 ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΝΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ	26
1.3.1 <i>Εφαρμογές σε επίπεδο ανάπτυξης των ΟΤΑ</i>	29
1.4 ΣΗΜΑΣΙΑ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ	32
2^Ο ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ ΒΑΣΕΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ	35
2.1 ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ	35
2.1.1 <i>Ιστορική ανάπτυξη των Πράσινων Φόρων και η διαδικασία εφαρμογής τους.....</i>	35
2.1.2 <i>Περιβαλλοντική αντιμετώπιση σχέση με πράσινη φορολογία</i>	39
2.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	40
2.2.1 <i>Πράσινοι Φόροι και επιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Οικονομία</i>	40
2.3 ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ ΟΤΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	45
2.3.1 <i>Μελέτη Περίπτωσης Εφαρμογής Πράσινων Φόρων στη Δανία</i>	48
2.3.2 <i>Μελέτη Περίπτωσης Εφαρμογής Πράσινων Φόρων στη Μεγάλη Βρετανία</i>	49
2.4 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΧΩΡΩΝ ΕΚΤΟΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ	50
3^Ο ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ - ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	60
3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ - ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ.....	60
3.1.1 <i>Η φορολογία στην ελληνική κοινωνία την εποχή της κρίσης.....</i>	60
3.1.2 <i>Φορολογία και λειτουργία των ΟΤΑ</i>	61
3.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΦΟΡΩΝ: ΛΟΓΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥΣ.....	61
3.2.1 <i>Ελληνική Νομοθεσία.....</i>	61
3.2.2 <i>Πηγές προέλευσης</i>	65
3.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΦΟΡΩΝ	68
3.4 Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΟΤΑ	69
3.4.1 <i>Προβλήματα προς επίλυση</i>	69
3.4.2 <i>Χρηματοδοτικές διαδικασίες στήριξης των ΟΤΑ.....</i>	71
3.4.3 <i>Πράσινοι και Περιβαλλοντικοί Φόροι στην ενίσχυση δράσης των ΟΤΑ</i>	72
3.5 ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ: ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	73
4^Ο ΠΡΑΣΙΝΑ ΤΑΜΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ	75
4.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΤΑΜΕΙΩΝ.....	75

4.2 ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ	78
4.2.1 Εισαγωγή στο ρόλο του Πράσινου Ταμείου στην Ελλάδα	79
4.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ	83
4.3.1 Ο ρόλος των Πράσινων Φόρων μέσα στην κρίση	84
4.3.2 Η φύση και οι αρχές λειτουργίας των Πράσινων Φόρων	85
4.4 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΥΠΑΡΞΗΣ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ	89
4.5 ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ - ΜΙΑΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ	90
4.5.1 Καθοδήγηση της ατζέντας της πόλης υπό τις υπάρχουσες δομές πρόσβασης	94
4.5.2 Οι πόλεις ως φορείς υλοποίησης	96
4.5.3 Ενισχυμένη άμεση πρόσβαση και πόλεις	97
4.5.4 Ο ρόλος των εκτελεστικών οντοτήτων	99
4.6 ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	99
4.6.1 Φόροι αερομεταφορών	106
4.6.2 Συνσωματώματα	107
4.6.3 Συσκευασία	108
4.6.4 Τέλος σακούλας μεταφοράς μιας χρήσης	108
4.6.5 Λιπάσματα και φυτοφάρμακα	109
4.7 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	109
4.8 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΤΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΦΟΡΩΝ	111
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	114
ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	118
ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	128
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	131

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΠΦ: Πράσινοι Φόροι

ΠΤ: Πράσινο Ταμείο

ΟΤΑ: Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

COMETR: Competitiveness Effects of Environmental Tax Reforms

ΕΚ: Ευρωπαϊκή Κοινότητα

OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development

EEA: European Economic Area

DETR: Department for the Environment, Transport and the Regions

Τ.Α: Τοπική Αυτοδιοίκηση

ΣΔΙΤ: Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα

ΔΕΚΟ: Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί

ΕΧΤΑ: Ευρωπαϊκός Χάρτης Τοπικής Αυτονομίας

ΕΣΥΕ: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας

ΟΟΣΑ: Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εστιάζει στην ανάπτυξη και λειτουργία των Πράσινων Φόρων και των Πράσινων Ταμείων. Οι εν λόγω φορείς, οι οποίοι διαδραματίζουν σπουδαίο ρόλο στην Ευρώπη, εστιάζουν στη συλλογή και διαχείριση κονδυλίων, που προορίζονται για τη στήριξη περιβαλλοντικών δράσεων. Τα Πράσινα Ταμεία στοχεύουν ενδεικτικά στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στον πλανήτη, στην προστασία των θαλασσών, στη διαχείριση των δασικών περιοχών, στην καταπολέμηση της μόλυνσης και στη διαχείριση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Στην Ελλάδα, το Πράσινο Ταμείο είναι επίσης υψίστης σημασίας, χωρίς όμως την απαραίτητη συνδρομή από τον κρατικό μηχανισμό. Οι ενότητες της διπλωματικής αποσκοπούν στο να προσδιοριστεί το Πράσινο Ταμείο ως φορέας διαχείρισης χρηματοδοτικών προγραμμάτων και κεφαλαίων σχετικών με το περιβάλλον, ενώ γίνεται ειδική μνεία για το ρόλο του Πράσινου Ταμείου στην ελληνική αγορά, την ευρύτερη λειτουργία του στη χώρα, τις αρμοδιότητές του, αλλά και τα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει.

Το Κεφάλαιο 1 αρχίζει με την περιγραφή της λειτουργίας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, επιχειρώντας μια ιστορική αναδρομή, παρουσιάζοντας τους ΟΤΑ από κοινού με τη φορολογία και αναλύοντας τη σχέση αποκέντρωσης και χρηματοδότησης των ΟΤΑ. Στη συνέχεια, επιχειρείται μια επισκόπηση της ανάπτυξης των Πράσινων Φόρων. Αποσαφηνίζεται η έννοια «Πράσινος Φόρος» και, στη συνέχεια, προσεγγίζεται και συσχετίζεται με τη λειτουργία των ΟΤΑ. Επίσης, επισημαίνονται οι λόγοι ύπαρξης των Πράσινων Φόρων. Αμέσως μετά, αναλύεται η σημασία των Πράσινων Φόρων στην οικονομία ενός κράτους, παρουσιάζονται εφαρμογές σε επίπεδο ανάπτυξης των ΟΤΑ και, τέλος, αναδεικνύεται η σημασία των Πράσινων Φόρων για τους ΟΤΑ.

Στο Κεφάλαιο 2 αναλύεται η εφαρμογή των Πράσινων Φόρων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, βάσει της διεθνούς εμπειρίας. Αρχικά, αναλύονται οι Πράσινοι Φόροι στην Ευρωπαϊκή Ένωση με μια αναδρομή στην ανάπτυξη των Πράσινων Φόρων και στη διαδικασία εφαρμογής τους. Ακολούθως, παρουσιάζεται η περιβαλλοντική αντιμετώπιση των Πράσινων Φόρων σε σχέση με την πράσινη φορολογία. Επόμενος στόχος της εργασίας είναι η περιγραφή του αντίκτυπου της κρίσης στην ευρωπαϊκή οικονομία με κέντρο βάρους τις επιπτώσεις των Πράσινων Φόρων στην ευρωπαϊκή οικονομία. Το Κεφάλαιο 2 ολοκληρώνεται με παραδείγματα από την εφαρμογή των Πράσινων Φόρων, τόσο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα στις χώρες της Δανίας και της Μεγάλης Βρετανίας, όσο και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο Κεφάλαιο 3 γίνεται αποτύπωση της λειτουργίας των Πράσινων Φόρων στην Ελλάδα καθώς και εκτενής αναφορά στη φορολογία των ΟΤΑ, στην ελληνική νομοθεσία και στο πως αυτή διαχειρίζεται το θέμα των Πράσινων Ταμείων. Αναλυτικά, το Κεφάλαιο αρχίζει με τον ορισμό της περιβαλλοντικής πολιτικής, με έμφαση στους Πράσινους Φόρους. Αναλύεται η φορολογία στην ελληνική κοινωνία της εποχής της κρίσης καθώς και η φορολογία και λειτουργία των ΟΤΑ. Στη συνέχεια, μέσα από την ελληνική νομοθεσία αλλά και άλλες πηγές, προσδιορίζονται οι λόγοι εφαρμογής των Πράσινων Φόρων. Παράλληλα, επισημαίνονται και οι προοπτικές βελτίωσης από τη χρήση των Πράσινων και Περιβαλλοντικών Φόρων. Το τρέχον κεφάλαιο ολοκληρώνεται με την περιγραφή της σημερινής λειτουργίας των ΟΤΑ, αλλά και την ανάδειξη της προστασίας του περιβάλλοντος χάρη στους Πράσινους Φόρους.

Το 4ο και τελευταίο κεφάλαιο συνδέει τα Πράσινα Ταμεία και τους Πράσινους Φόρους, τις δύο κύριες περιβαλλοντικές παραμέτρους, τις οποίες πραγματεύεται η παρούσα διπλωματική. Αρχικά, αποσαφηνίζεται η έννοια του Πράσινου Ταμείου,

περιγράφεται η δομή, η λειτουργία του και ο ρόλος του στην Ελλάδα. Κατόπιν, αναλύεται η διαχείριση των Πράσινων Φόρων από το Πράσινο Ταμείο εν μέσω οικονομικής κρίσης. Εμβαθύνονται ομοίως η σημασία της ύπαρξης των Πράσινων Φόρων, αλλά και οι προκλήσεις και ευκαιρίες για το Πράσινο Ταμείο συνολικά, μέσα από παραδείγματα σε αστικούς ιστούς. Συγκεκριμένα, αναδεικνύονται η καθοδήγηση τη ατζέντας της πόλης υπό τις υπάρχουσες δομές πρόσβασης, οι πόλεις ως φορείς υλοποίησης, η ενισχυμένη άμεση πρόσβαση και ο ρόλος των εκτελεστικών οντοτήτων. Η εργασία εκθέτει τη σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα ως προς το Πράσινο Ταμείο και τους Πράσινους Φόρους, με πόλους αναφοράς τους φόρους των αερομεταφορών, των συσσωματωμάτων, της συσκευασίας, των λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων. Το τελευταίο Κεφάλαιο κλείνει με τα χρηματοδοτικά προγράμματα για το Πράσινο Ταμείο και τους Πράσινους Φόρους, αλλά και ορισμένες προτάσεις βελτίωσης.

Στο τέλος της εργασίας συνοψίζονται τα κύρια συμπεράσματα.

1ο Πράσινοι Φόροι

1.1 Λειτουργία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

1.1.1 Ιστορική Αναδρομή

Οι υπέρμαχοι της Αυτοδιοίκησης, από την αρχή του 20^{ου} αιώνα και μέχρι σήμερα, κατέβαλλαν κάθε προσπάθεια, με πιέσεις ή και αντιπαραθέσεις προς την Κεντρική Διοίκηση και την εκάστοτε πολιτική ηγεσία, για τη μέγιστη κατοχύρωση και αναβάθμιση του θεσμού. Ιδανική ευκαιρία για τις επιδιώξεις αυτές αποτελούσε η εκάστοτε ψήφιση ή η αναθεώρηση του Συντάγματος. Και αυτό, δεδομένου ότι η ρύθμιση θεμάτων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με συνταγματικές αναφορές προάγει το αίσθημα της κατοχύρωσης του θεσμού και αναγνώρισης του ρόλου που μπορεί να διαδραματίσει στις τοπικές κοινωνίες¹.

Στο πλαίσιο διεθνών οργανισμών, διασκέψεων και υπηρεσιών, η κατοχύρωση του θεσμού διαχρονικά λαμβάνει ευρύτερη διάσταση. Έτσι, πέρα από τα εθνικά συντάγματα, συμφωνούνται, ψηφίζονται και υπογράφονται διεθνή κείμενα και συμβάσεις, μέσα από τα οποία κατοχυρώνονται τα δικαιώματα, οι ανάγκες και οι προοπτικές της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Πολλά από τα κείμενα αυτά αποτελούν δεσμεύσεις για τις εθνικές κυβερνήσεις, ώστε αυτές να στηρίζουν και να ενδυναμώνουν τις τοπικές κοινωνίες. Μεταξύ των διεθνών δραστηριοτήτων, όπου υιοθετήθηκαν αντίστοιχα κείμενα, αναφέρονται ενδεικτικά: η έβδομη διάσκεψη των Ευρωπαίων Υπουργών Αρμόδιων για θέματα ΟΤΑ (Σάλτσμπουργκ 8-10/10/198), η όγδοη διάσκεψη των Ευρωπαίων Υπουργών Αρμόδιων για θέματα ΟΤΑ (Κογκ Ιρλανδίας, 14-15/9/1988) και το Συμβούλιο της Ευρώπης (15/10/1985)².

¹ Αθανασόπουλος, Κ. Γ. (2000) Περιφερειακή διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση, Τόμος Β, μέρος Γ.

² Χλέπας, Ν.(2003) Θεσμοί – Όργανα και λειτουργίες της περιφερειακής ανάπτυξης και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Εκπαιδευτικό υλικό ΕΣΔΔ, 5/2003.

Λοιπά κείμενα, στα οποία ρυθμίζονται θέματα τοπικής σημασίας, αποτελούν οι νόμοι και τα προεδρικά διατάγματα. Με τα κείμενα αυτά μεταβιβάζονται αρμοδιότητες προς τους αιρετούς άρχοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με την αρχή της τοπικότητας, αλλά και τίθενται τα όρια της εξουσίας και ο τρόπος ελέγχου των πράξεων των αιρετών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Επίσης, ρυθμίζονται τα θέματα που άπτονται των οικονομικών των ΟΤΑ, όπως είναι η επιβολή τοπικών φόρων, ανταποδοτικών τελών, οι επιχορηγήσεις από την Κεντρική Διοίκηση μέσω του προϋπολογισμού ή και θέματα δανεισμού³.

1.1.2 ΟΤΑ και φορολογία

Η κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αναφορικά με τη φορολογική εξουσία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και την εκτίμηση της φορολογικής αποκέντρωσης, είναι σε αδρές γραμμές αρνητική, δεδομένης της ευρύτερης πορείας της φορολογικής λειτουργίας των ΟΤΑ. Άλλωστε, ως μην λησμονείται ότι στη χώρα μας το σύστημα διοίκησης ήταν ανέκαθεν ετεροβαρές, υπέρ του κέντρου⁴.

Το ήδη χαμηλό ποσοστό (4,78%) φορολογικής αποκέντρωσης που επιτεύχθηκε το 1950, σημειώνει έκτοτε σταθερά συνεχή πτώση μέχρι και σήμερα (με τιμή 0,67%), όπου καταγράφονται επίσημα στοιχεία συσχετισμού των φορολογικών εσόδων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της Κεντρικής Διοίκησης. Παρατηρείται μάλιστα μια σαφής συρρίκνωση της φορολογικής δράσης των ΟΤΑ σε συνδυασμό με την επικρατούσα άποψη για το πρότυπο τοπικής ανάπτυξης, το οποίο σχεδιάζεται και υποστηρίζεται «εκ των άνω».

³ Ψυχάρης, Γ. & Σιμάτου Έ. (2003). Η οργάνωση της δημόσιας διοίκησης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο στην Ελλάδα *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 9 (29), 645-684.

⁴ Πετράκος, Γ. - Ψυχάρης, Γ. (2016) Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα, 2^η Έκδοση, Αθήνα: Κριτική.

Εξάλλου, ακόμα και σε σύγκριση με το ΑΕΠ της χώρας, τα φορολογικά έσοδα των ΟΤΑ παρουσιάζουν μεταπολεμικά εξαιρετικά χαμηλές τιμές με έντονα διαγραφόμενη πτωτική τάση.

Σημαντικό είναι να επισημανθεί η διαφοροποίηση μεταξύ των φορολογικών εσόδων της Κεντρικής Διοίκησης και της Κοινωνικής Διοίκησης σε αντίθεση με τα αντίστοιχα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Τα εν λόγω έσοδα παρουσιάζονται με θετικό πρόσημο ως προς τα έσοδα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης⁵.

Οι λόγοι που οδήγησαν στη σταδιακή μείωση των φορολογικών εσόδων των ΟΤΑ, θα πρέπει να αναζητηθούν κυρίως στο γεγονός της λειτουργίας μεγάλου πλήθους ΟΤΑ με πολύ μικρό πληθυσμό (κάτω των 500 κατοίκων) με αποτέλεσμα την αδυναμία στη διαχείρισή τους και στη γενικότερη φιλοσοφία ως προς τη λειτουργία του κράτους που θεωρεί την επιβολή φορολογίας ως αρνητικό μέτρο, με αποτέλεσμα την κατάργηση τοπικών φόρων και την αντικατάστασή τους από τέλη ή οποιαδήποτε άλλη ονοματολογία επιβάλλεται κεντρικά⁶. Το κράτος στη συγκεκριμένη περίπτωση δε λειτουργεί πελατειακά, αλλά εφαρμόζει σε μεγάλο βαθμό την εξουσία που έχει όσον αφορά τη λειτουργία των δήμων.

1.1.3 Αποκέντρωση και χρηματοδότηση των ΟΤΑ

Ο βαθμός στον οποίο εκχωρούνται αρμοδιότητες και εξουσίες σε κατώτερα επίπεδα διοίκησης, όπως η Τοπική Αυτοδιοίκηση, ονομάζεται βαθμός αποκέντρωσης και χαρακτηρίζεται από δύο διαστάσεις: την ποσοτική και την ποιοτική. Η ποσοτική διάσταση εκτιμάται από το μέγεθος των εσόδων ή των δαπανών της

⁵ Παπαδάκη Ο., Ψυχάρης Ι. (1996), «Αναπτυξιακά κίνητρα και περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα - τάσεις κατά την τρέχουσα δεκαετία», στο ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, τ. 5, σελ. 84-97.

⁶ Βαρδάκα, Δ., Θεοχάρη, Σ., Καρρά, Κ., Χάβου, Ε.(2004) Χρηματοοικονομική ανάλυση οικονομικών απολογισμών πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, Αθήνα.

Αυτοδιοίκησης ως ποσοστό των αντίστοιχων μεγεθών της Κεντρικής Διοίκησης ή του συνολικού δημόσιου τομέα⁷.

Όσο μεγαλύτερο βαθμό αποκέντρωσης σημειώνει ένα κράτος, τόσο ισχυρότερη αναδεικνύεται η Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η ποιοτική διάσταση εκτιμάται σε συνδυασμό με το βαθμό εξουσίας – δυνατότητα παρέμβασης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη λήψη αποφάσεων. Ο ρόλος που καλείται να διαδραματίσει η Τοπική Αυτοδιοίκηση στη διακυβέρνηση μιας χώρας, δεν προκύπτει μόνο από το πηλίκο των εσόδων της προς τα έσοδα της Κεντρικής Διοίκησης. Για παράδειγμα, όταν τα έσοδα των ΟΤΑ μιας χώρας είναι υψηλά σε σχέση με τα έσοδα του κράτους, αλλά το μεγαλύτερο μέρος τους προέρχεται από κρατικές επιχορηγήσεις, τότε η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι άμεσα εξαρτημένη από την Κεντρική Διοίκηση και δεν είναι σε θέση να επηρεάσει τη λήψη αποφάσεων⁸.

Τότε δε γίνεται λόγος για αποκέντρωση, αλλά για μετατροπή των ΟΤΑ σε πράκτορες - αντιπρόσωπους της Κεντρικής Διοίκησης. Συνεπώς, η εκτίμηση του βαθμού αποκέντρωσης απαιτεί το συνυπολογισμό και άλλων ποιοτικών μεταβλητών, όπως για παράδειγμα η συμμετοχή στον προγραμματισμό, η λειτουργία του θεσμού ως εκτελεστικής βαθμίδας που επηρεάζει ή όχι τη λήψη αποφάσεων, η απουσία ή έντονη παρουσία διοικητικής παρέμβασης της Κεντρικής Διοίκησης στο έργο της Αυτοδιοίκησης, ή και η φορολογική εξουσία⁹.

⁷ Ψυχάρης, Γ. & Σιμάτου Έ. (2003). Η οργάνωση της δημόσιας διοίκησης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο στην Ελλάδα *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 9 (29), 645-684.

⁸ Doumpos, M., & Cohen, S. (2014). Applying data envelopment analysis on accounting data to assess and optimize the efficiency of Greek local governments. *Omega*, 46, pp.74-85.

⁹ Ψυχάρης, Γ. & Σιμάτου Ε. (2003). Η οργάνωση της δημόσιας διοίκησης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο στην Ελλάδα *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 9 (29), 645-684.

Η οικονομική θεωρία διδάσκει ότι οι φόροι και ο βαθμός εκχώρησής τους από το κράτος στην Τοπική Αυτοδιοίκηση εξαρτώνται από παράγοντες όπως ¹⁰ : ο βαθμός οικονομικής ανεξαρτησίας που κρίνεται σκόπιμο από την Κεντρική Διοίκηση, στην πραγματικότητα από τους αιρετούς της Γενικής Διοίκησης, να δοθεί στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, οι αρμοδιότητες που έχουν μεταβιβαστεί αποκεντρωμένα, το μέγεθος των ΟΤΑ και το επίπεδο διοίκησης. Η φορολογική αποκέντρωση στην πράξη εκτιμάται με το ποσοστό των φορολογικών εσόδων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ως προς τα συνολικά φορολογικά έσοδα του δημόσιου τομέα ή από τη σύγκριση των εσόδων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με εκείνα της Κεντρικής Διοίκησης. Στην περίπτωση όμως αυτή τίθεται ζήτημα διάκρισης των φορολογικών εσόδων που ανήκουν στη βαθμίδα που εισπράττει τους φόρους και εκείνων που ανήκουν στη βαθμίδα εκείνη, υπέρ της οποίας εισπράττονται από άλλη βαθμίδα διοίκησης¹¹.

Σύμφωνα με τους κανόνες που έχουν υιοθετήσει διεθνείς οργανισμοί, τα φορολογικά έσοδα θεωρούνται ότι ανήκουν στη βαθμίδα διοίκησης, υπέρ της οποίας γίνεται η είσπραξη, όταν η αυτή συμμετέχει στον καθορισμό του ύψους του φόρου ή στον καθορισμό του τρόπου κατανομής των εσόδων. Από το Νόμο τα έσοδα αποδίδονται στους δικαιούχους χωρίς όρους ή προϋποθέσεις και αποτελούν ποσοστό των εσόδων που εισπράττονται ή προέρχονται από κάθε περιοχή και, όταν η φορολογική νομοθεσία δεν αφήνει περιθώριο στη βαθμίδα που εισπράττει τα έσοδα να μην τα αποδώσει στους δικαιούχους ή να τα κατανείμει κατά διαφορετικό τρόπο¹².

¹⁰ Kyriacou, A. P., Muinelo-Gallo, L., & Roca-Sagalés, O. (2015). Fiscal decentralization and regional disparities: The importance of good governance. *Papers in Regional Science*, 94(1), pp. 89-107.

¹¹ Kuhlmann, S., & Wayenberg, E. (2016). Institutional impact assessment in multi-level systems: conceptualizing decentralization effects from a comparative perspective. *International Review of Administrative Sciences*, 82(2), pp. 233-254.

¹² Srinivasan, R. (2016). Local government in India: past, present, and future perspectives. *Comparative studies and regionally-focused cases examining local governments*. IGI Global, pp.228-58.

Οι ΟΤΑ της χώρας δεν έχουν όλοι την ίδια δυνατότητα άντλησης φορολογικών εσόδων λόγω διαφορετικής φοροδοτικής ικανότητας των δημοτών, αλλά ούτε και τις ίδιες ανάγκες. Έτσι, με την εκχώρηση φορολογικής εξουσίας στην Τοπική Αυτοδιοίκηση άλλοι ΟΤΑ βρίσκονται με περισσότερα έσοδα απ' όσα χρειάζονται και άλλοι με λιγότερα. Αυτό βέβαια απαιτεί διαφορετική φορολογική κουλτούρα, προκειμένου να γίνει καλύτερα η διανομή των πόρων, αλλά και η αξιοποίηση αυτών. Με βάση την κατάσταση αυτή είναι πιθανό, ορισμένοι «πλούσιοι» ΟΤΑ να μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες τους, επιβάλλοντας χαμηλούς σχετικά φόρους ενώ, ορισμένοι φτωχοί ΟΤΑ αν και θα εξαντλούν τις δυνατότητες άντλησης φορολογικών εσόδων που τους παρέχει η νομοθεσία, να μην μπορούν, λόγω έλλειψης των αναγκαίων οικονομικών μέσων, να αναλάβουν τις αρμοδιότητες που τους έχουν μεταβιβαστεί. Τίθεται λοιπόν το ζήτημα των οικονομικών ανισοτήτων, δηλαδή το ζήτημα των «φτωχών» και των «πλούσιων» ΟΤΑ.

Σύμφωνα με τη θεωρία, το μοντέλο οικονομικής αυτάρκειας, μέσω ανάλυσης μεγέθους, καλείται να λύσει ένα σύστημα επιχορήγησης των ΟΤΑ, το οποίο κατανέμει -με σύνθετα κριτήρια- ορθολογικά τους οικονομικούς πόρους. Δεδομένου ότι η διάρθρωση των εσόδων των ΟΤΑ, βάσει φορολογικών ή άλλων εσόδων, αποτελεί προσδιοριστικό παράγοντα του βαθμού ανεξαρτησίας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, απομένει το ζήτημα της επιλογής του ρόλου που επιφυλάσσει η Κεντρική Διοίκηση για την Τοπική Αυτοδιοίκηση¹³.

¹³ Gemmell, N., Kneller, R., & Sanz, I. (2013). Fiscal decentralization and economic growth: spending versus revenue decentralization. *Economic Inquiry*, 51(4), pp.1915-1931.

1.2 Ιστορική αναδρομή στην ανάπτυξη των Πράσινων Φόρων

1.2.1 Ορισμός των Πράσινων Φόρων

Οι Πράσινοι Φόροι εισήχθησαν ευρέως σε ολόκληρη την Ευρώπη και αλλού κατά τα τελευταία 20 έτη. Πολλοί οργανισμοί υποστήριξαν μια πιο διαδεδομένη ή ριζική υιοθέτηση των συγκεκριμένων μέτρων φορολογίας. Όπου έχουν αξιολογηθεί οι Πράσινοι Φόροι, τα στοιχεία είναι συντριπτικά ότι αποτελούν ένα αποτελεσματικό μέσο μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ορισμένοι Πράσινοι Φόροι δημιουργούν επίσης φορολογικά έσοδα για την κυβέρνηση τα οποία είναι σταθερά με την πάροδο του χρόνου¹⁴.

Ο Πράσινος Φόρος είναι ένας φόρος που επιβάλλεται σε όλες τις οικονομικές δραστηριότητες που είναι επιβλαβείς για το περιβάλλον και αποσκοπεί στην προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον δραστηριοτήτων μέσω οικονομικών κινήτρων. Μια τέτοια πολιτική, η οποία αναφέρεται και στο εξωτερικό κόστος μπορεί να συμπληρώσει ή να αποτρέψει την ανάγκη διοικητικών ελέγχων. Η οικολογική πολιτική μπορεί να επιχειρήσει τη διατήρηση των συνολικών φορολογικών εσόδων, μειώνοντας αναλογικά τους άλλους φόρους (π.χ. φόρους για την εργασία και τους ανανεώσιμους πόρους). Οι προτάσεις αυτές είναι γνωστές ως πράσινη φορολογική μετατόπιση προς την πράσινη φορολογία¹⁵.

Η Περιβαλλοντική Φορολογική Μεταρρύθμιση αντιμετωπίζει την δυσκολία των ελεύθερων αγορών να λάβουν υπόψη τους τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις¹⁶. Οι Πράσινοι Φόροι είναι παραδείγματα φόρων Pigou, οι οποίοι είναι φόροι που προσπαθούν να κάνουν τους

¹⁴ Croson, R., & Treich, N. (2014). Behavioural environmental economics: promises and challenges. *Environmental and Resource Economics*, 58(3), 335-351.

¹⁵ Psycharis, Y., Zoi, M., & Iliopoulou, S. (2016). Decentralization and local government fiscal autonomy: evidence from the Greek municipalities. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 34(2), pp. 262-280.

¹⁶ von Weizsäcker, E. U., & Jesinghaus, J. (2014). Ecological tax Reform. In Ernst Ulrich von Weizsäcker. Springer International Publishing.

εμπλεκόμενους ιδιωτικούς φορείς να αισθάνονται το κοινωνικό βάρος των πράξεών τους. Ένα παράδειγμα μπορεί να είναι το Global Resources Dividend το οποίο προτάθηκε από τον Casal ¹⁷ . Παραδείγματα φόρων που θα μπορούσαν να μειωθούν ή να εξαλειφθούν από μια πράσινη φορολογική μετατόπιση είναι: α) μισθοδοσία, εισόδημα και σε μικρότερο βαθμό, φόροι επί των πωλήσεων, β) εταιρικοί φόροι (φόροι επί των επενδύσεων και της επιχειρηματικότητας), γ) φόροι ιδιοκτησίας κτιρίων και άλλων υποδομών¹⁸.

Παραδείγματα οικολογικών φόρων που μπορούν να εφαρμοστούν ή να αυξηθούν είναι: i) φόροι άνθρακα για τη χρήση ορυκτών καυσίμων από τα παραγόμενα αέρια θερμοκηπίου. Οι παλαιότεροι φόροι υδρογονανθράκων δεν τιμωρούν την παραγωγή αερίων του θερμοκηπίου, ii) δασμοί επί των εισαγόμενων εμπορευμάτων που περιέχουν σημαντική μη οικολογική εισροή ενέργειας (σε επίπεδο απαραίτητο για την δίκαιη μεταχείριση των τοπικών κατασκευαστών), iii) φόροι αποζημίωσης για την εξόρυξη ορυκτών, ενεργειακών και δασικών προϊόντων, iv) τέλη άδειας για κατασκήνωση, πεζοπορία, ψάρεμα και κυνήγι και συναφή εξοπλισμό, v) ειδικοί φόροι επί των τεχνολογιών και των προϊόντων που συνδέονται με σημαντικές αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις, vi) Φόροι διάθεσης αποβλήτων και επιστρεπτέα τέλη, vii) φόροι επί των λυμάτων, της ρύπανσης και άλλων επικίνδυνων αποβλήτων, viii) τέλη με τη χρήση φυσικών πόρων και υποδομών.

¹⁷ Casal, P. (2011). Global taxes on natural resources. *Journal of Moral Philosophy*, 8(3), 307-327.

¹⁸ Psycharis, Y. (2008). Public Spending Patterns: the regional allocation of public investment in Greece by political period. *Greece Paper*, 14, London School of Economics

1.2.2 Εννοιολογική προσέγγιση και συσχετισμός με λειτουργία Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Το άρθρο 101 του Συντάγματος αναφέρει ότι «η διοίκηση του κράτους οργανώνεται σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα». Η έννοια όμως της αποκέντρωσης μπορεί να θεωρηθεί, έννοια πολυδιάστατη, που το περιεχόμενο της διαφοροποιείται, ανάλογα με την οπτική γωνία από την οποία εξετάζεται. Αν παρά ταύτα, επιχειρηθεί να δοθεί ένας σύντομος ορισμός, ως αποκέντρωση νοείται η μεταβίβαση αποφασιστικών αρμοδιοτήτων από την Κεντρική Διοίκηση στην Τοπική Αυτοδιοίκηση¹⁹.

Με άλλα λόγια, μπορεί να υποστηριχθεί ότι αποκέντρωση ονομάζεται η παροχή τοπικών δημοσίων αγαθών, όπως η παροχή νερού, φωτισμού, καθαριότητας, από την Τοπική Αυτοδιοίκηση στους πολίτες. Το ποια και πόσα δημόσια αγαθά θα παράσχουν οι ΟΤΑ, εξαρτάται από το βαθμό της αποκέντρωσης. Πρακτικά, όσες περισσότερες αρμοδιότητες μεταβιβάζονται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, τόσο υψηλότερος ο βαθμός διοικητικής αποκέντρωσης. Οι λόγοι για τους οποίους κρίνεται απαραίτητη η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από το κράτος στους ΟΤΑ, είναι τουλάχιστον δύο. Πρώτον, μειώνεται η γραφειοκρατία και η σπατάλη του δημοσίου χρήματος, επειδή η Τοπική Αυτοδιοίκηση δύναται να αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα τοπικές ανάγκες και να παρέχει ισορροπία μεταξύ πελατειακής κλίμακας και διαφάνειας. Δεύτερον, αποσυμφορείται το έργο της Κεντρικής Διοίκησης, καθώς η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων συνάδει με την ενίσχυση του επιτελικού της ρόλου. Προϋπόθεση για να ασκήσει αποτελεσματικά η Τοπική Αυτοδιοίκηση τις μεταβιβαζόμενες αρμοδιότητες, είναι να διαθέτει οικονομική αυτοτέλεια²⁰.

¹⁹ Τάτσος, Ν.(2004), Δημοσιονομική Αποκέντρωση, Θεωρία & Πράξη, Αθήνα: Τυπωθήτω.

²⁰ Σαββαΐδου, Κ. (2009), Οικονομική Διοίκηση και Διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Η οικονομική αυτοτέλεια των ΟΤΑ κατοχυρώνεται από το άρθρο 102 του Συντάγματος αλλά και από το άρθρο 9 του Ευρωπαϊκού Χάρτη Τοπικής Αυτονομίας (ΕΧΤΑ) που κυρώθηκε στη χώρα μας με το νόμο 1850/1989 (ΦΕΚ 144 Α'). Ειδικότερα προβλέπεται ότι *«το Κράτος λαμβάνει τα νομοθετικά, κανονιστικά και δημοσιονομικά μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και των πόρων που είναι αναγκαίοι για την εκπλήρωση της αποστολής και την άσκηση των αρμοδιοτήτων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης με ταυτόχρονη διασφάλιση της διαφάνειας κατά τη διαχείριση των πόρων αυτών.»* (εδ. ά, παρ. 5, άρθρο 102 του Συντάγματος) ενώ σύμφωνα με τον με την παρ. 1 και 2 του άρθρου 9 του ΕΧΤΑ προβλέπεται ότι *«οι χρηματοδοτικοί πόροι των ΟΤΑ θα πρέπει να είναι ανάλογοι με τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από το Σύνταγμα ή το νόμο»* και ότι *«οι ΟΤΑ έχουν δικαίωμα σε επαρκείς ιδίους πόρους, τους οποίους μπορούν να διαθέτουν ελεύθερα κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.»*

Εν συνεχεία στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου αναφέρεται ότι *«ένα μέρος τουλάχιστον των οικονομικών πόρων των ΟΤΑ πρέπει να προέρχεται από τοπικούς φόρους και τέλη, το ύψος των οποίων έχουν δικαίωμα να καθορίζουν μέσα στα όρια του νόμου»²¹.*

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι τα μέτρα αυτά είναι υπέρ των λιγότερο ισχυρών δήμων και υποστήριξης της βιωσιμότητάς τους. Το κράτος οφείλει να θεσμοθετεί επαρκείς οικονομικούς πόρους που θα καλύπτουν τις δαπάνες των ΟΤΑ, μέρος των οποίων, πρέπει να προέρχεται από τοπικά επιβαλλόμενους φόρους και τέλη. Το ερώτημα όμως που τίθεται στην προκειμένη περίπτωση είναι, πότε η Τοπική Αυτοδιοίκηση μιας χώρας διέπεται από πραγματική οικονομική

²¹ Καλλιαντάσης, Γ. (2009), Συστήματα Κατανομής Κρατικών Χρηματοδοτήσεων-Ίδιοι Πόροι των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: ΕΣΤΑ.

αυτοτέλεια ²² . Επί παραδείγματι, οι ελληνικοί ΟΤΑ διαθέτουν θεσμοθετημένους πόρους που προορίζονται για την κάλυψη των δαπανών τους αλλά, όπως προκύπτει και από τα στοιχεία που παρατίθενται στη συνέχεια αυτής της εργασίας, η οικονομική αυτοδυναμία της ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης χαρακτηρίζεται ως χαμηλή²³.

Εν κατακλείδι, για να αναλυθεί η έννοια της οικονομικής αυτοτέλειας των ΟΤΑ ή αλλιώς το βαθμό της φορολογικής αποκέντρωσης που χαρακτηρίζει μία χώρα, πρέπει να εξεταστεί η φορολογική εξουσία που διαθέτουν οι αυτοδιοικητικοί θεσμοί της. Δηλαδή, πρέπει να αναλυθούν καταρχήν οι πηγές χρηματοδότησης των ΟΤΑ και έπειτα να συνεκτιμηθεί μια σειρά από άλλους παράγοντες όπως, το ύψος των κρατικών επιχορηγήσεων, τη σύνθεση των συνολικών εσόδων, το ποσοστό συμμετοχής των τοπικών φόρων και τελών και τη δυνατότητα των ΟΤΑ να επιβάλλουν προαιρετικά ή να καθορίζουν τους φορολογικούς συντελεστές ορισμένων τελών, μέσα στα όρια που τίθενται πάντα από τον νόμο. Επιπλέον πρέπει να συνυπολογιστεί, εάν η Κεντρική Διοίκηση προβαίνει σε συχνές παρεμβάσεις σε σχέση με τα οικονομικά των ΟΤΑ, ανάλογα με την εκάστοτε φορολογική πολιτική της χώρας, όπως μειώσεις φορολογικών συντελεστών καθώς και αν διαχρονικά με τη μεταβίβαση επιπρόσθετων αρμοδιοτήτων, μεταβιβάζονται και οι αντίστοιχοι πόροι. Προς αυτή την κατεύθυνση, παρουσιάζονται τα βασικά πλεονεκτήματα της φορολογικής αποκέντρωσης, αλλά και οι αρχές από τις οποίες πρέπει να διέπεται η μεταβίβαση πόρων από το κράτος στην Τοπική Αυτοδιοίκηση²⁴.

²² Psycharis, Y. (2008). Public Spending Patterns: the regional allocation of public investment in Greece by political period. Greece Paper, 14, London School of Economics.

²³ Θεοδώρου, Ιω. Δ. (2007), Τα έσοδα των Δήμων και των Κοινοτήτων, Θεσσαλονίκη: Έκδοση.

²⁴ Σαββαΐδου, Κ. (2009), Οικονομική Διοίκηση και Διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

1.2.3 Λόγοι χρήσης Πράσινων Φόρων

Ο βασικός στόχος των πράσινων φόρων είναι η μείωση της ρύπανσης ή η διατήρηση των φυσικών πόρων. Ωστόσο, πολλοί Πράσινοι Φόροι αυξάνουν επίσης σημαντικά τα φορολογικά έσοδα και ορισμένοι, όπως τα τέλη στα οδικά καύσιμα, εισήχθησαν για το σκοπό αυτό πριν θεωρηθούν Πράσινοι Φόροι. Είναι σημαντικό να συνειδητοποιήσουμε ότι η αύξηση των εσόδων και η αλλαγή συμπεριφοράς δεν αποτελούν αμοιβαία αποκλειστικούς στόχους.

Οι φόροι μπορούν να αυξήσουν αξιόπιστα τα έσοδα και να αλλάξουν τη συμπεριφορά των πολιτών ταυτόχρονα. Για παράδειγμα, η κυλιόμενη κλίμακα δασμών καυσίμων που εισήχθη από την κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου το 1993, εισήχθη κυρίως για να αυξήσει τα έσοδα, αλλά επίσης μείωσε τη ζήτηση για βενζίνη και έτσι περιόρισε τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Το βασικό όμως ζήτημα είναι η ελαστικότητα της ζήτησης ενέργειας με καίριο θέμα τα τζάκια. Συγκεκριμένα εφόσον η ζήτηση μειωθεί κατά μικρότερο ποσοστό από τις αυξήσεις των τιμών της ενέργειας, τότε μια φορολογική αύξηση θα αυξήσει τα φορολογικά έσοδα και θα μειώσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις²⁵.

1.3 Σημασία των Πράσινων Φόρων στην οικονομία ενός κράτους

Το επιχείρημα για τους Πράσινους Φόρους και τη σημασία τους στην οικονομία ενός κράτους είναι ότι εάν ένα προϊόν ή μια δραστηριότητα γίνει ακριβότερη, αντίστοιχα οι άνθρωποι θα αγοράζουν το προϊόν ή τη δραστηριότητα λιγότερο. Εάν η δραστηριότητα σχετίζεται με υπερβολική περιβαλλοντική ζημία, θα μειωθούν οι περιβαλλοντικές ζημιές. Είναι προφανώς επιθυμητό να αξιολογηθεί ο βαθμός, στον οποίο το επιχείρημα αυτό ισχύει στην πράξη, δηλαδή ο βαθμός στον οποίο οι Πράσινοι Φόροι πράγματι οδηγούν σε βελτίωση του περιβάλλοντος.

²⁵ Von Weizsäcker, E. U., & Jesinghaus, J. (2014). Ecological tax reform. In Ernst Ulrich von Weizsäcker (pp. 99-118). Springer International Publishing.

Οι αξιολογήσεις των Πράσινων Φόρων, μετά την υλοποίησή τους, είναι επιθυμητές, όχι μόνο για να διαπιστωθεί η αποτελεσματικότητά τους όσον αφορά στο περιβάλλον, αλλά και για να εντοπιστούν τα βέλτιστα αποτελέσματα και να κοινοποιηθούν οι επιπτώσεις και η αξία τους στους αρμοδίους ως προς τη χάραξη πολιτικής, καθώς και σε άλλους ενδιαφερομένους φορείς και επιχειρήσεις²⁶.

Η δυσκολία αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των Πράσινων Φόρων είναι ότι υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν αυτό που οι άνθρωποι αγοράζουν ή κάνουν εκτός από την τιμή και η αξιολόγηση πρέπει κατά κάποιο τρόπο να διαχωρίζει τις διαφορετικές επιπτώσεις αυτών των παραγόντων, οι οποίες περιλαμβάνουν μεταβολές στις τιμές της αγοράς εκτός από εκείνες που οφείλονται στους φόρους, την ανάπτυξη ή τη συρρίκνωση της οικονομίας και των εισοδημάτων και το γεγονός ότι οι Πράσινοι Φόροι εισάγονται συχνά ως μέρος ενός «πακέτου» πολλών περιβαλλοντικών πολιτικών. Μπορεί να είναι δύσκολο ή αδύνατο να απομονωθεί το αποτέλεσμα από την επιβολή των φόρων, χωρίς υπολογισμό και χρέωση του εξωτερικού κόστους.

Αυτός είναι ένας από τους λόγους, για τους οποίους οι αξιολογήσεις των πολιτικών, συμπεριλαμβανομένων των Πράσινων Φόρων, διεξάγονται σχετικά σπάνια. Επιπλέον, είναι χρονοβόρες, απαιτούν δεδομένα και πόρους και μπορεί να μην καταλήγουν σε κάποιο ασφαλές συμπέρασμα. Υπάρχουν, επίσης, λίγα κίνητρα για τους αρμόδιους χάραξης πολιτικής με σκοπό την υλοποίησή τους, καθώς οι αρνητικές αντιδράσεις κατά των μη αποτελεσματικών μέσων πολιτικής τείνουν να είναι ισχυρότερες από τις θετικές αντιδράσεις, όταν εκτελούνται, όπως αναμένεται²⁷.

²⁶ Chandra, A., Gulati, S., & Kandlikar, M. (2010). Green drivers or free riders? An analysis of tax rebates for hybrid vehicles. *Journal of Environmental Economics and management*, 60(2), 78-93.

²⁷ Krass, D., Nedorezov, T., & Ovchinnikov, A. (2013). Environmental taxes and

Κατά τη διεξαγωγή των αξιολογήσεων υπάρχουν δύο θεμελιώδη ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν. Πρώτον, τι θα συνέβαινε, εάν δεν είχε εισαχθεί το μέσο πολιτικής; Αυτό συχνά αναφέρεται ως «βασική» ερώτηση. Στο πλαίσιο των Πράσινων Φόρων, η δημιουργία μιας βασικής γραμμής χωρίς «Πράσινο Φόρο» είναι συχνά απλή, ιδίως όταν ένας περιβαλλοντικός φόρος αναμένεται να έχει τομεακές και μακροοικονομικές επιπτώσεις, με περαιτέρω επιπτώσεις στο περιβάλλον, πέραν του ότι επηρεάζει τον ιδιαίτερο στόχο του φόρου.

Δεύτερον, όπως προαναφέρθηκε, όταν η πολιτική εφαρμόζεται στο πλαίσιο μιας δέσμης πολιτικών, όπως συμβαίνει ολοένα και περισσότερο, πώς μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ του αποτελέσματος του μέσου πολιτικής που ενδιαφέρει και του Πράσινου Φόρου από το καθένα από τα άλλα μέσα στο πακέτο; Ποια θα ήταν η επίδραση του φόρου από μόνου του; Ή μήπως τα άλλα μέσα πολιτικής αύξησαν (ή μείωσαν) την επίδραση των φόρων επί των τιμών (ίσως πλέον του να έχουν επιφέρει τις δικές τους επιδράσεις); Δεν υπάρχουν άμεσοι και ακριβείς τρόποι απάντησης αυτών των ερωτημάτων και αυτό θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των εκάστοτε αξιολογήσεων. Στην καλύτερη περίπτωση, αποτελούν εκτιμήσεις σε ένα πλαίσιο αβεβαιότητας. Αλλά είναι σίγουρα προτιμότερο να υπάρχουν τέτοιες εκτιμήσεις παρά να μην υπάρχουν πληροφορίες σχετικά με το εάν η πολιτική είναι αποτελεσματική ή όχι²⁸.

the choice of green technology. *Production and operations management*, 22(5), 1035-1055.

²⁸ Green, E. H., Skerlos, S. J., & Winebrake, J. J. (2014). Increasing electric vehicle policy efficiency and effectiveness by reducing mainstream market bias. *Energy Policy*, 65, 562-566.

1.3.1 Εφαρμογές σε επίπεδο ανάπτυξης των ΟΤΑ

Οι μεταβολές των τιμών έχουν γενικά επιπτώσεις όχι μόνο στη ζήτηση για τα άμεσα επηρεαζόμενα προϊόντα, αλλά και σε ολόκληρη την οικονομία και ειδικά στους ΟΤΑ. Αυτές οι επιδράσεις δρουν σε διαφορετικές χρονικές κλίμακες, τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Μια αξιολόγηση των επιδράσεων αυτών σε όλη την οικονομία και τους ΟΤΑ (οικονομικών και περιβαλλοντικών) μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με τη χρήση κάποιου μακροοικονομικού μοντέλου²⁹.

Πολλές από τις αξιολογήσεις που αναφέρονται παρακάτω σε σχέση με τους ΟΤΑ έχουν χρησιμοποιήσει τέτοια μοντέλα. Προφανώς, αυτό περιπλέκει πολύ την ανάλυση, αλλά είναι απαραίτητο, εκτός εάν είναι σαφές ότι οι άμεσες επιπτώσεις του φόρου επί του φορολογούμενου προϊόντος θα έχουν αμελητέα επίπτωση στην οικονομία στο σύνολό της.

Για την κλίμακα της πράσινης φορολογικής μετατόπισης, η οποία διερευνάται από την Επιτροπή Πράσινης Δημοσιονομικής πολιτικής, αυτό σαφώς δεν θα συμβεί. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή χρησιμοποιεί ένα από αυτά τα μοντέλα για να εκτιμήσει τις επιπτώσεις μιας σημαντικής πράσινης φορολογικής μετατόπισης στην περίοδο έως το 2020³⁰.

Όπως αναφέρθηκε, η αξιολόγηση των πράσινων φορολογικών μέτρων, ή οποιουδήποτε μέτρου πολιτικής, εγείρει ορισμένες σημαντικές προκλήσεις. Ακολούθως, συνοψίζονται ορισμένα κύρια σημεία σχετικά με την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα των Πράσινων Φόρων, τα οποία προέρχονται από μία ευρύτερη ανασκόπηση της βιβλιογραφίας στον εν λόγω τομέα, που

²⁹ Lanoie, P., Laurent-Lucchetti, J., Johnstone, N., & Ambec, S. (2011). Environmental policy, innovation and performance: new insights on the Porter hypothesis. *Journal of Economics & Management Strategy*, 20(3), 803-842.

³⁰ Kaygusuz, K. (2012). Energy for sustainable development: A case of developing countries. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 16(2), 1116-1126.

δημοσιεύεται ως ένα από τα αποτελέσματα της εργασίας της Επιτροπής. Συνολικά, πιστεύεται ότι τα σημεία αυτά παρουσιάζουν έγκυρα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πράσινων φόρων και επιβεβαιώνουν ότι είναι θετικά ως μέσα χάραξης πολιτικής και κρίνονται αποτελεσματικά για τη βελτίωση του περιβάλλοντος³¹.

³¹ Testa, F., Iraldo, F., & Frey, M. (2011). The effect of environmental regulation on firms' competitive performance: The case of the building & construction sector in some EU regions. *Journal of environmental management*, 92(9), 2136-2144.

Πίνακας 1.1 - Ο αντίκτυπος των φόρων με βάση την ενέργεια και τον άνθρακα

Χώρα και φόρος	Περίοδος αξιολόγηση	Αντίκτυπος	Πηγή
Φινλανδία - φόροι κατανάλωσης ενέργειας και άνθρακα	1990-2005	• Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά 7% χαμηλότερες από αυτές που θα υπήρχαν διαφορετικά • Η μετάβαση από το φόρο άνθρακα στο φόρο επί της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας το 1997 μπορεί να έχει μειωμένη επίπτωση.	Nordic Council 2006 Nordic Council 1999
Νορβηγία - φόροι άνθρακα και διοξειδίου του θείου	1991-2007	• μείωση κατά 21% του διοξειδίου του άνθρακα από σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής μέχρι το 1995 • 14% μείωση του CO₂ κατά την δεκαετία του 1990, το 2% αποδίδεται στον φόρο άνθρακα	OECD 2001 OECD 2006 Nordic Council 2006
Δανία - φόροι κατανάλωσης ενέργειας και άνθρακα	1992	• Οι εκπομπές CO₂ στους πληττόμενους τομείς μειώθηκαν κατά 6% και η οικονομική ανάπτυξη αυξήθηκε κατά 20% μεταξύ 1988 και 1997 και μειώθηκαν οι εκπομπές κατά ένα τοις εκατό κατά ένα έτος σε σχέση με την αύξηση του φόρου • Στην δεκαετία του 1990, μείωση κατά 23% του CO₂ από την τρέχουσα τάση και αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητας κατά 26%	OECD 2006 Nordic Council 2006
Σουηδία - φόροι κατανάλωσης ενέργειας και άνθρακα	1990-2007	• Μείωση εκπομπών κατά 0,5 εκατ. τόνους ετησίως • Οι εκπομπές θα ήταν 20 τοις εκατό υψηλότερες από τα επίπεδα του 1990 χωρίς φόρους	Nordic Council 2006 Swedish Ministry of Finance 2004

Κάτω Χώρες - Φόροι κατανάλωσης ενέργειας	1999-2007	• Οι εκπομπές είναι 3,5% χαμηλότερες απ' ό τι θα ήταν διαφορετικά • Οι χαμηλοί φορολογικοί συντελεστές μπορεί να έχουν περιορισμένο αντίκτυπο	Finance ministry, the Netherlands 2007
Γερμανία - μεταρρύθμιση του περιβαλλοντικού φόρου, φόροι στις μεταφορές, τα καύσιμα & την ηλεκτρική ενέργεια	1999-2005	• Το CO2 μειώθηκε κατά 15% μεταξύ 1990 και 1999 και 1% μεταξύ 1999 και 2005 • Οι εκπομπές CO2 ήταν κατά 2-3% χαμηλότερες μέχρι το 2005 από ό τι θα ήταν χωρίς φόρο • Η επανένωση της Γερμανίας αποτελεί σημαντικό παράγοντα στις μειώσεις	EEA 2007 OECD 2006
Ηνωμένο Βασίλειο-βιομηχανικός φόρος κατανάλωσης ενέργειας	2001-2010	• Οι εκπομπές CO2 μειώθηκαν κατά 2% το 2002 και κατά 2,25% το 2003 και επετεύχθη σωρευτική εξοικονόμηση 16,5 εκατ. τόνων άνθρακα μέχρι το 2005 • Μείωση της ενεργειακής ζήτησης του Ηνωμένου Βασιλείου κατά 2,9% μέχρι το 2010	Cambridge Econometrics 2005 HMT 2006

1.4 Σημασία Πράσινων Φόρων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Η εκτενέστερη ανάλυση των επιπτώσεων των περιβαλλοντικών φορολογικών μεταρρυθμίσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο είχε αναληφθεί από το ερευνητικό πρόγραμμα COMETR (2007³² που χρηματοδοτείται από την ΕΚ). Ο κύριος στόχος του έργου ήταν να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των περιβαλλοντικών φορολογικών μεταρρυθμίσεων, ιδίως σε εκείνα τα κράτη μέλη της ΕΕ που ξεκίνησαν τις περιβαλλοντικές φορολογικές μεταρρυθμίσεις από

³² COMETR, (2007) Policy Brief (a summary of COMETR findings), [ONLINE] Available. at: http://www2.dmu.dk/cometr/Partner%20only/Brussels/policy%20brief/COMETR_Policy_Brief_Mar_2007.pdf [1-10-2017].

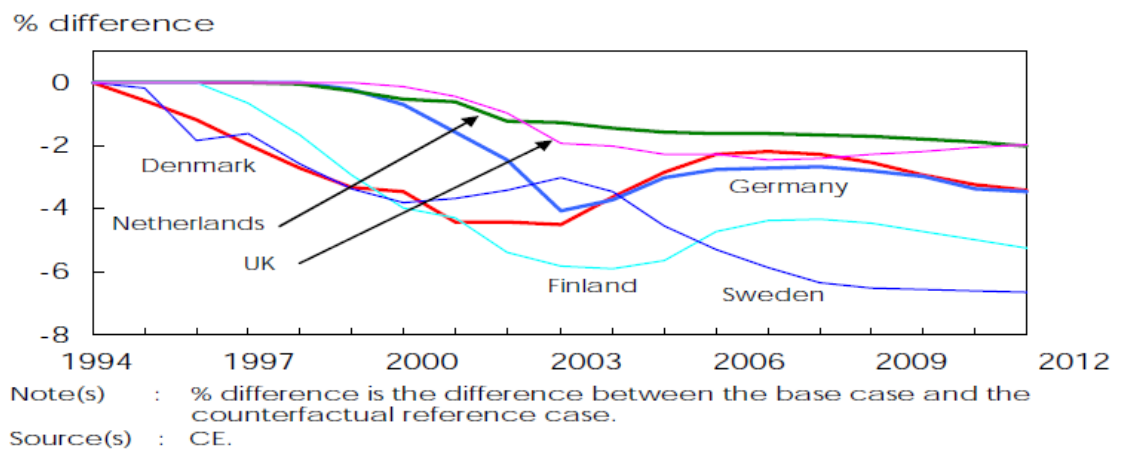
το 1992 (π.χ. Δανία, Φινλανδία, Γερμανία, Ολλανδία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο). Εκτός από την ανάλυση των οικονομικών επιπτώσεων, μελετήθηκαν, επίσης, περιβαλλοντικά ζητήματα, χρησιμοποιώντας ένα μακροοικονομικό οικολογικό μοντέλο που ονομάζεται E3ME³³.

Η εικόνα των αποτελεσμάτων του μοντέλου δείχνει ότι οι περιβαλλοντικές φορολογικές μεταρρυθμίσεις (που αφορούν κυρίως φόρους κατανάλωσης ενέργειας / CO₂) είναι πιθανό να έχουν επιφέρει μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στις έξι χώρες της ΕΕ που τις υλοποίησαν. Το Σχήμα 1 δείχνει τη διαφορά μεταξύ της πραγματικής κατάστασης των περιβαλλοντικών φορολογικών μεταρρυθμίσεων, της βασικής περίπτωσης και μιας αντιφατικής περίπτωσης αναφοράς, χωρίς την εισαγωγή των περιβαλλοντικών φορολογικών μεταρρυθμίσεων. Ο Πίνακας συνδυάζει μια εκ των υστέρων αξιολόγηση (ανάπτυξη μεταξύ 1995 και 2005, χρησιμοποιώντας ιστορικά δεδομένα και οικονομετρική εκτίμηση) και μια εκ των προτέρων αξιολόγηση (ανάπτυξη μετά το 2005, χρησιμοποιώντας εξωγενείς υποθέσεις και οικονομετρική εκτίμηση)³⁴.

Σχήμα 1.1: Η επίδραση του περιβαλλοντικών φορολογικών μεταρρυθμίσεων στην ποσοστιαία διαφορά των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

³³ Council, N. (2006). The use of economic instruments in environmental policy in the Nordic and Baltic countries 2001-2005. Copenhagen, Denmark

³⁴ Ekins, P., & Speck, S. (Eds.). (2011). Environmental tax reform (ETR): a policy for green growth. Oxford University Press.



Πηγή: COMETR 2007³⁵

³⁵ COMETR, (2007) Policy Brief (a summary of COMETR findings), [ONLINE]
 Available at:
http://www2.dmu.dk/cometr/Partner%20only/Brussels/policy%20brief/COMETR_Policy_Brief_Mar_2007.pdf [1-10-2017]

2^ο Εφαρμογή Πράσινων Φόρων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση βάσει διεθνούς εμπειρίας

2.1 Πράσινοι Φόροι στην Ευρωπαϊκή Ένωση

2.1.1 Ιστορική ανάπτυξη των Πράσινων Φόρων και η διαδικασία εφαρμογής τους

Υπάρχει μεγάλη πληροφόρηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε επίπεδο κρατών μελών σχετικά με την τιμή και την κατανάλωση καυσίμων, τους φόρους οχημάτων και τις διανυθείσες χιλιομετρικές ποσότητες οχημάτων και τον τρόπο με τον οποίο έχουν μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου. Ωστόσο, η ανάλυση αυτή υπογραμμίζει δυσκολίες στην αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των περιβαλλοντικών φόρων (ή άλλων μέσων πολιτικής) που αναφέρονται παραπάνω. Εκτός από την εξέλιξη των τιμών, ένας αριθμός μεταβλητών που δεν αφορούν στις τιμές μπορεί να επηρεάσει την ζήτηση για ένα συγκεκριμένο προϊόν.

Οι αλλαγές σε αυτές τις άλλες μεταβλητές μπορούν να προσθέσουν ή να αντισταθμίσουν τα εκτιμώμενα αποτελέσματα της αλλαγής των τιμών, αποκρύπτοντας την αντίδραση στις τιμές. Συνεπώς, ακόμη και ελλείψει πτώσης της ζήτησης, δεν μπορεί να συναχθεί ότι η αύξηση των τιμών / φόρων ήταν περιβαλλοντικά αναποτελεσματική. Θα πρέπει να συγκριθεί η πραγματική κατάσταση (με την φορολογική μεταβολή) και ένα εκτιμώμενο αποτέλεσμα χωρίς την φορολογική μεταβολή (η βασική γραμμή). Οι αξιολογήσεις που συνοψίζονται παρακάτω είναι αυτές που έχουν ιδιαίτερα σαφή σχέση μεταξύ φόρου και επιπτώσεων. Και πάλι, καθίστανται σαφείς οι υποθέσεις και οι μέθοδοι που έχουν παραγάγει αυτά τα αποτελέσματα, καθώς και τα ζητήματα που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ερμηνεία τους³⁶.

³⁶ McKenzie, D., & Sakho, Y. S. (2010). Does it pay firms to register for taxes? The impact of formality on firm profitability. Journal of Development

Πίνακας 2.1-Πράσινοι Φόροι στην Ευρώπη

Χώρα/περιοχή	Περίοδος αξιολόγησης	Αντίκτυπος	Πηγή
Ευρώπη	Χωρίς ημερομηνία	• Οι φόροι σημαίνουν ότι η ευρωπαϊκή τιμή καυσίμων οχημάτων είναι τρεις φορές υψηλότερη από την τιμή των καυσίμων στις ΗΠΑ και ότι οι εκπομπές στην Ευρώπη είναι οι μισές από τις εκπομπές στις ΗΠΑ • Η ευρωπαϊκή απόδοση καυσίμου οχημάτων είναι 25-50% καλύτερη από τις ΗΠΑ	Sterner 2007 EEA 2005a
Ηνωμένο Βασίλειο - κυλιόμενη κλίμακα των δασμών στα καύσιμα	1993-1999	• Εκτιμήσεις ότι οι αυξήσεις του φόρου επί των καυσίμων θα έχουν επιφέρει ετήσια εξοικονόμηση άνθρακα μεταξύ 1 και 2,5 MtC μέχρι το 2010. • Η μέση απόδοση καυσίμων των φορτηγών άνω των 33 τόνων αυξήθηκε κατά 13% μεταξύ 1993 και 1998	DETR 2000, p.92
Σουηδία - περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων των	1980-1998 ο φόρος εισήχθη το 1991	• Η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων μειώθηκε κατά 80% μεταξύ 1980 και 1998	OECD 2006
Ελβετία - φόρος επαγγελματιών οχημάτων – με βάση το βάρος και την	2001-2002	• Μείωση κατά 5% της εμπορικής κίνησης κατά το πρώτο έτος, σε σύγκριση με αύξηση κατά 7% το προηγούμενο έτος	EEA 2005a, Balmer, 2004
Λονδίνο - χρέωση για συμφόρηση	2003-2004	• Η συμφόρηση μειώθηκε κατά 30% και ο όγκος των οχημάτων κατά 15%	

Ηνωμένο Βασίλειο - ειδικούς φόρους κατανάλωσης των οχημάτων	2002-2005	• Τα χιλιόμετρα μειώθηκαν κατά περισσότερο από 300 εκατομμύρια μίλια ετησίως • Το συνολικό αποτέλεσμα έχει εκτιμηθεί ότι έχει μειώσει έως το 2005 τις εκπομπές άνθρακα από τον στόλο των εταιρικών οχημάτων κατά 0,7-1,8 MtCO₂ ή μέχρι 1,5% του συνόλου των εκπομπών CO₂ οδικές μεταφορές το 2005 στο	HMT 2007
---	-----------	--	----------

Πίνακας 2.2 - Ο αντίκτυπος των φόρων για τα απόβλητα

Χώρα/περιοχή	Περίοδος αξιολόγησης	Αντίκτυπος	Πηγή
Δανία – φόροι για οικιακά απορρίμματα	1987-1996	• 26% μείωση των αποβλήτων που παραδόθηκαν σε δημοτικούς χώρους μεταξύ του 1990 και του 1996	MEE-DEPA 2007
Φινλανδία - φόροι για τα απόβλητα	1996-2007	• Μείωση αποβλήτων κατά 15 τοις εκατό σε σύγκριση με το σύνηθες σενάριο. Ο φόρος συσκευασίας λέγεται ότι έχει οδηγήσει σε σχεδόν πλήρη ποσοστά ανακύκλωσης	Nordic Council 2006
Σουηδία - φόροι για τα απόβλητα	1996-2006	• Η παραγωγή και η κατανάλωση αυξήθηκαν κατά 7%, η παραγωγή αποβλήτων μειώθηκε κατά 0,5% • Τα συνολικά απόβλητα στον χώρο υγειονομικής ταφής έχουν μειωθεί	Nordic Council 2006
Ηνωμένο Βασίλειο - φόροι υγειονομικής ταφής απορριμμάτων	1996-2006	• Τα ενεργά απόβλητα που απορρίφθηκαν σε χώρο υγειονομικής ταφής μειώθηκαν κατά 14% μεταξύ 1997-98 και 2005-2006, ενώ τα συνολικά απορριφθέντα απόβλητα μειώθηκαν κατά 25%	

Τα αποτελέσματα από το φόρο αποβλήτων στη Δανία παρέχουν σαφή στοιχεία για την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του μέσου. Ο φόρος των αποβλήτων επηρεάζει κυρίως τα δημοτικά εργοστάσια λυμάτων, καθώς πολλές βιομηχανίες απαλλάσσονται από αυτόν. Κατά την περίοδο 1996-1998, οι απορρίψεις βιοχημικός απαιτούμενου οξυγόνου, φωσφόρου και αζώτου - των τριών φορολογουμένων ρύπων - από τα εργοστάσια επεξεργασίας λυμάτων μειώθηκαν κατά 20-25%, ενώ οι βιομηχανίες με άμεσες απορρίψεις αυξήθηκαν ³⁷.

Η επιβάρυνση για τα λύματα στην Ολλανδία μείωσε την ρύπανση των υδάτων από τις 14 εταιρείες που ευθύνονται για το 90% της ρύπανσης κατά 90% το 1969-75 και κατά 20% έως το 1980. Το ήμισυ της μείωσης αυτής λέγεται ότι οφείλεται στην χρέωση και τα συνοδευτικά μέτρα ³⁸. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο ολλανδικός φόρος όχι μόνο παρείχε ένα σαφές κίνητρο στην βιομηχανία να μειώσει τις απορρίψεις στην πηγή, αλλά με τον τρόπο αυτό μείωσε επίσης την ανάγκη κατασκευής μεγάλων νέων δημόσιων μονάδων επεξεργασίας λυμάτων σε επίπεδο πολύ χαμηλότερο από τις συγκρίσιμες χώρες, εξοικονομώντας έτσι σημαντικές δημόσιες επενδύσεις ³⁹. Σε γενικές γραμμές, όπως διαπιστώθηκε με βάση τις παραπάνω αναφορές, ιστορικά αλλά και ευρύτερα σε σχέση με το θέμα, διαπιστώνεται ότι οι Πράσινοι Φόροι στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι αποτέλεσμα της ευρύτερης μόλυνσης του περιβάλλοντος και της συνεχούς αύξησης των απαιτήσεων των πολιτών στο συγκεκριμένο πεδίο. Στη συνέχεια, θα γίνει αναφορά στην περιβαλλοντική αντιμετώπιση σε σχέση με την πράσινη φορολογία και τις λοιπές διαπιστώσεις επί του θέματος.

³⁷ Ekins, P., & Speck, S. (Eds.). (2011). Environmental tax reform (ETR): a policy for green growth. Oxford University Press.

³⁸ Kemp, R., & Pontoglio, S. (2011). The innovation effects of environmental policy instruments—A typical case of the blind men and the elephant?. *Ecological Economics*, 72, 28-36.

³⁹ Vallés-Giménez, J., & Zárate-Marco, A. (2013). Environmental taxation and industrial water use in Spain. *Investigaciones Regionales*, (25).

2.1.2 Περιβαλλοντική αντιμετώπιση σχέση με πράσινη φορολογία

Μερικές φορές υποστηρίζεται ότι, επειδή ένας από τους στόχους των Πράσινων Φόρων είναι η αλλαγή συμπεριφοράς (για την βελτίωση του περιβάλλοντος), δεν θα αποτελούν σημαντικές ή αξιόπιστες πηγές δημόσιων φορολογικών εσόδων. Το επιχείρημα αυτό αντικρούστηκε παραπάνω, όπου αποδεικνύεται ότι ένας περιβαλλοντικός φόρος μειώνει -παρά αποβάλλει- μια δραστηριότητα ή τη χρήση ενός προϊόντος, θα συνεχίσει να αυξάνει τα έσοδα και αυτά τα έσοδα μπορεί να είναι σημαντικά και διατηρήσιμα. Υπάρχουν πολλά παραδείγματα περιβαλλοντικών φόρων, συμπεριλαμβανομένων των φόρων για τα οδικά καύσιμα, άλλες χρήσεις ενέργειας, άλλους βασικούς πόρους και τα απόβλητα που έχουν υποστεί υγειονομική ταφή. Η αντίδραση στη συμπεριφορά απέναντι σε έναν φόρο θα εξαρτηθεί από την ελαστικότητα της ζήτησης και όπου αυτή δεν είναι υπερβολικά υψηλή. Ο φόρος μπορεί να οδηγήσει σε ορισμένα έσοδα και κάποια μείωση της ζήτησης⁴⁰.

Η σύγκριση με τους μη περιβαλλοντικούς φόρους αναλύει περαιτέρω την υπόθεση. Τα τσιγάρα, το οινόπνευμα και το λαθρεμπόριο είναι κάποια από τα πιο υψηλά φορολογημένα προϊόντα και έχουν παραμείνει έτσι για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ως αποτέλεσμα, οι άνθρωποι καπνίζουν και πίνουν λιγότερο, αλλά δεν τα κόβουν εντελώς και οι φόροι αποφέρουν σημαντικά φορολογικά έσοδα. Μερικοί μπορεί να επιθυμούν οι άλλοι να σταματήσουν να καπνίζουν εντελώς, αλλά αυτό δεν μπορεί να ισχύει για την χρήση περιβαλλοντικών αγαθών και υπηρεσιών, αλλιώς η οικονομία θα σταματήσει. Οι περιβαλλοντικοί φόροι αποτελούν σημαντική πηγή φορολογικών εσόδων και θα συνεχίσουν και στο μέλλον⁴¹.

⁴⁰ Yan, W. (2011). The interactive effect of revenue diversification and economic base on US local government revenue stability. *Public Money & Management*, 31(6), 419-426.

⁴¹ Afonso, W. B. (2013). Diversification toward stability? The effect of local sales taxes on own source revenue. *Journal of Public Budgeting, Accounting & Financial Management*, 25(4), p.649.

2.2 Οικονομική κρίση και ευρωπαϊκή οικονομία

2.2.1 Πράσινοι Φόροι και επιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Οικονομία

Το αντικείμενο μιας πράσινης φορολογικής μετατόπισης είναι συχνά η εφαρμογή μιας «λογιστικής πλήρους κόστους» ή μιας «πραγματικής λογιστικής κοστολόγησης», χρησιμοποιώντας την δημοσιονομική πολιτική για την εσωτερίκευση εξωτερικών παραγόντων που στρεβλώνουν την αγορά, γεγονός που οδηγεί σε βιώσιμη δημιουργία πλούτου. Τα ευρύτερα μέτρα που απαιτούνται γι' αυτό μερικές φορές καλούνται και οικολογική φορολογική μεταρρύθμιση, ειδικά στον Καναδά, όπου η κυβέρνηση έχει χρησιμοποιήσει αυτήν την ορολογία γενικά. Σε ορισμένες χώρες αποκαλείται η οικο-κοινωνική οικονομία της αγοράς ⁴².

Η φορολογική μετατόπιση συνήθως περιλαμβάνει τα επίπεδα εξισορρόπησης της φορολογίας ώστε να είναι ουδέτερα για το κράτος και να διατηρηθεί η συνολική προοδευτικότητα. Περιλαμβάνει επίσης συνήθως μέτρα για την προστασία των πιο ευάλωτων ατόμων, όπως αύξηση του ελάχιστου εισοδήματος για την καταβολή του φόρου εισοδήματος ή αύξηση των επιπέδων συντάξεων και κοινωνικής πρόνοιας για την αντιστάθμιση του αυξημένου κόστους κατανάλωσης καυσίμων. Η βασική οικονομική θεωρία αναγνωρίζει την ύπαρξη εξωτερικών επιδράσεων και τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις τους. Στον βαθμό που οι Πράσινοι Φόροι είναι σωστοί απέναντι σε εξωτερικές επιπτώσεις, όπως η ρύπανση, αντιστοιχούν στην κυρίαρχη οικονομική θεωρία. Όμως, στην πράξη, ο καθορισμός του ορθού επιπέδου φορολογίας ή του συστήματος εισπραξης των απαιτούμενων φόρων είναι δύσκολος και μπορεί να οδηγήσει σε περαιτέρω στρεβλώσεις ή απρόβλεπτες συνέπειες⁴³.

⁴² Κύρκας, Θ. (2015). Διερεύνηση φορολογικών ζητημάτων στο πλαίσιο της αναδυόμενης ψηφιακής οικονομίας.

⁴³ Σιβάκης, Ι. (2014). Στρατηγική ενδοομιλικής τιμολόγησης και φορολογία.

Οι φόροι κατανάλωσης ενδέχεται να υιοθετήσουν την προσέγγιση που υποστηρίζεται από την Amory Lovins, κατά την οποία τα πρόσθετα τέλη για λιγότερο βιώσιμα προϊόντα συγκεντρώνονται για να χρηματοδοτήσουν επιδοτήσεις προς πιο βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις, όπως τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα. Ωστόσο, μπορούν απλώς να λειτουργήσουν ως κίνητρα για την αλλαγή των συνηθειών και για την πραγματοποίηση επενδύσεων κεφαλαίου σε νεότερα πιο αποδοτικά οχήματα ή συσκευές ή για την αναβάθμιση κτιρίων. Για παράδειγμα, οι μικρές αλλαγές στους συντελεστές φορολογίας εταιρειών μπορούν να αλλάξουν ριζικά την απόδοση των επενδύσεων σε κεφαλαιουχικά έργα, ειδικά εάν ληφθούν υπόψη τα αποτρεπτικά έξοδα μελλοντικής χρήσης ορυκτών καυσίμων⁴⁴.

Η ίδια λογική ισχύει και για τις μεγάλες αγορές των καταναλωτών. Μια «πράσινη υποθήκη» αναγνωρίζει, για παράδειγμα, ότι τα άτομα που δεν οδηγούν αυτοκίνητο και ζουν γενικά έναν ενεργειακά αποδοτικό τρόπο ζωής πληρώνουν πολύ λιγότερα ανά μήνα από άλλα και συνεπώς έχουν περισσότερα για να πληρώσουν έναν πιο αυστηρό λογαριασμό υποθήκης. Αυτό δικαιολογεί τον δανεισμό τους με πολύ περισσότερα χρήματα για την αναβάθμιση ενός σπιτιού με ακόμη λιγότερη ενέργεια συνολικά. Το αποτέλεσμα είναι μια τράπεζα που λαμβάνει περισσότερα ανά μήνα από το εισόδημα ενός καταναλωτή, καθώς οι επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας και οι ασφαλιστικές εταιρείες αυτοκινήτων λαμβάνουν λιγότερα χρήματα και οι κατοικίες αναβαθμίζονται ώστε να χρησιμοποιούν την ελάχιστη ενέργεια που είναι εφικτή με την τρέχουσα τεχνολογία ⁴⁵.

Εκτός από την ενέργεια, οι επισκευές θα είναι γενικά εκείνες που απαιτούνται για την μέγιστη προσαρμογή (για παράδειγμα οι

⁴⁴ Lin, J. Y. (2010). New structural economics: A framework for rethinking development.

⁴⁵ Winkler, H., & Marquard, A. (2011). Analysis of the economic implications of a carbon tax. *Journal of Energy in Southern Africa*, 22(1), 55-68.

πράσινες στέγες) και για έναν τρόπο ζωής που γενικά εντοπίζεται στην κοινότητα και δεν βασίζεται στην καθημερινή μετακίνηση. Το τελευταίο ιδιαίτερα, αυξάνει τις πραγματικές αποτιμήσεις των ακινήτων όχι μόνο για την γειτονιά αλλά για ολόκληρη την περιβάλλουσα περιοχή. Οι καταναλωτές που ζουν με βιώσιμο τρόπο ζωής σε αναβαθμισμένες κατοικίες δεν είναι γενικά πρόθυμοι να οδηγούν άσκοπα για τα ψώνια τους, για παράδειγμα, για να εξοικονομήσουν μερικά χρήματα από τις αγορές τους. Αντί' αυτού, θα παραμείνουν πιο κοντά στο σπίτι και θα δημιουργήσουν θέσεις εργασίας σε παντοπωλεία και μικρά οργανικά παντοπωλεία, ξοδεύοντας πολύ λιγότερα χρήματα για τα έξοδα λειτουργίας και βενζίνης του αυτοκινήτου, ακόμη και αν πληρώνουν περισσότερα για το φαγητό⁴⁶.

Ορισμένες προτάσεις πράσινης φορολογικής μετατόπισης έχουν κριθεί ως υποχωρητικές φορολογικά (ένας φόρος με μέσο φορολογικό συντελεστή που μειώνεται καθώς αυξάνεται το εισόδημα του φορολογούμενου). Η φορολόγηση των αρνητικών εξωτερικοτήτων συνεπάγεται συνήθως την επιβάρυνση της κατανάλωσης και επειδή οι φτωχοί καταναλώνουν περισσότερα και εξοικονομούν ή επενδύουν λιγότερα ως μερίδιο του εισοδήματός τους, οποιαδήποτε μετατόπιση προς τους φόρους κατανάλωσης μπορεί να είναι κατασταλτική. Το 2004, η έρευνα από το Ινστιτούτο Πολιτικών Μελετών και το Ίδρυμα Joseph Rowntree έδειξε ότι οι κατ' αποκοπή φόροι για τα οικιακά απορρίμματα, την ενέργεια, το νερό και τις μεταφορές είχαν σχετικά υψηλότερο αντίκτυπο στα φτωχότερα νοικοκυριά⁴⁷.

Ωστόσο, οι συμβατικές προσεγγίσεις ρύθμισης μπορούν να επηρεάσουν τις τιμές κατά τον ίδιο τρόπο, ενώ δεν διαθέτουν το δυναμικό ανακύκλωσης εσόδων των οικολογικών φόρων. Επιπλέον, η

⁴⁶ Carraro, C., Katsoulacos, Y., & Xepapadeas, A. (Eds.). (2013). Environmental policy and market structure (Vol. 4). Springer Science & Business Media.

⁴⁷ Fitzpatrick, T. (2017). A Green History of the Welfare State. Taylor & Francis.

σωστή εκτίμηση της κατανομής των επιπτώσεων οποιασδήποτε φορολογικής αλλαγής απαιτεί ανάλυση των χαρακτηριστικών σχεδιασμού συγκεκριμένων οργάνων. Για παράδειγμα, τα φορολογικά έσοδα θα μπορούσαν να ανακατανεμηθούν ανά κατά κεφαλήν ως τμήμα ενός συστήματος βασικού εισοδήματος. Σε αυτήν την περίπτωση, οι φτωχότεροι θα κερδίσουν ότι πληρώνει ο μέσος πολίτης ως οικολογικό φόρο, μείον την δική τους μικρή συμβολή (χωρίς αυτοκίνητο, μικρό διαμέρισμα).

Αυτός ο σχεδιασμός θα ήταν εξαιρετικά προοδευτικός. Εναλλακτικά, ένας οικολογικός φόρος μπορεί να έχει σχεδιασμό «ζωνών», όπου τα χαμηλά επίπεδα κατανάλωσης χρεώνονται με σχετικά χαμηλά ποσοστά (ακόμη και μηδενικά στην περίπτωση του νερού) και τα υψηλότερα επίπεδα κατανάλωσης χρεώνονται με υψηλότερα ποσοστά. Επιπλέον, μια δέσμη μέτρων για τους οικολογικούς φόρους μπορεί να περιλαμβάνει την ανακύκλωση των εσόδων για την μείωση ή την εξάλειψη οποιασδήποτε παλινδρόμησης. Η αύξηση σε έναν οικολογικό φόρο θα μπορούσε να αντισταθμιστεί από τη μείωση του μισθολογίου ή του φόρου κατανάλωσης. Ορισμένοι υποστηρικτές ισχυρίζονται ότι υπάρχει ένα δεύτερο όφελος από την αύξηση της απασχόλησης ή τη μείωση του κόστους υγείας, καθώς η αγορά και η κοινωνία προσαρμόζονται στην νέα δημοσιονομική πολιτική (ο ισχυρισμός ότι «οι φορολογικές περικοπές δημιουργούν θέσεις εργασίας», είναι συχνά δύσκολο να αποδειχθούν ή να διαψευσθούν ακόμη και μετά το γεγονός)⁴⁸.

Επιπλέον, η ρύπανση και άλλες μορφές περιβαλλοντικής ζημίας συχνά βιώνονται πιο έντονα από τους φτωχούς, οι οποίοι δεν μπορούν να «πληρώσουν», ώστε να μην γίνονται «λήπτες» της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της μόλυνσης των υδάτων κλπ. Τέτοιες απώλειες, αν και εξωτερικότητες, έχουν πραγματικές επιπτώσεις στην

⁴⁸ Aidt, T. S. (2010). Green taxes: refunding rules and lobbying. *Journal of environmental economics and management*, 60 (1), 31-43.

οικονομική ευημερία. Έτσι, με τη μείωση των περιβαλλοντικών ζημιών, τα μέσα αυτά έχουν ένα προοδευτικό αποτέλεσμα⁴⁹.

Ένας οικολογικός φόρος εισήχθη στη Γερμανία με τρεις νόμους το 1998, το 1999 και το 2002. Ο πρώτος εισήγαγε φόρο επί της ηλεκτρικής ενέργειας και του πετρελαίου, με μεταβλητά ποσοστά που βασίζονται σε περιβαλλοντικούς λόγους. Οι ανανεώσιμες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας δε φορολογήθηκαν. Ο δεύτερος ρύθμισε τους φόρους για να ευνοηθούν οι αποδοτικές συμβατικές μονάδες παραγωγής ενέργειας και ο τρίτος αύξησε το φόρο επί του πετρελαίου. Ταυτόχρονα, οι φόροι εισοδήματος μειώθηκαν αναλογικά, έτσι ώστε η συνολική φορολογική επιβάρυνση να παραμείνει σταθερή.

Η περιφερειακή κυβέρνηση των Βαλεαρίδων Νήσων δημιούργησε έναν οικολογικό φόρο το 1999. Το νησί των Βαλεαρίδων υφίσταται υψηλή πίεση από τον τουρισμό, που ταυτόχρονα αποτελεί την κύρια πηγή εισοδήματος. Ο φόρος (€1,00 ανά άτομο ανά ημέρα) καταβάλλεται από επισκέπτες που διαμένουν σε τουριστικά θέρετρα. Αυτός ο φόρος επικρίθηκε από την συντηρητική αντιπολίτευση ως αντίθετος προς τα επιχειρηματικά συμφέροντα και καταργήθηκε το 2003⁵⁰. Διάφοροι οικολογικοί φόροι έχουν τεθεί σε εφαρμογή από διάφορες πολιτείες στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το Ανώτατο Δικαστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών απεφάνθη στην υπόθεση *Commonwealth Edison Co. κατά Montana*, 453 US 609 (1981), ότι, ελλείψει ομοσπονδιακού νόμου για το αντίθετο, οι πολιτείες μπορούν να θέτουν όσο υψηλούς οικολογικούς φόρους επιθυμούν, χωρίς να παραβιάζουν τη ρήτρα εμπορίου ή την αντίστοιχη ρήτρα του Συντάγματος των Ηνωμένων Πολιτειών⁵¹.

⁴⁹ Barrios, S., Pycroft, J., & Saveyn, B. (2013). The marginal cost of public funds in the EU: the case of labour versus green taxes (No. 35). Directorate General Taxation and Customs Union, European Commission.

⁵⁰ Pearce, D. (2013). *Blueprint 2: greening the world economy*. Routledge.

⁵¹ Von Weizsäcker, E. U., & Jesinghaus, J. (2014). Ecological tax reform. In Ernst Ulrich von Weizsäcker (pp. 99-118). Springer International Publishing.

2.3 Πράσινοι Φόροι και ΟΤΑ στην Ευρώπη

Οι Κάτω Χώρες, η Πορτογαλία, ο Καναδάς, η Ισπανία και η Φινλανδία εισήγαγαν διαφοροποιήσεις στους φόρους ταξινόμησης αυτοκινήτων, προκειμένου να ενθαρρύνουν τους αγοραστές αυτοκινήτων να επιλέξουν «καθαρότερα» μοντέλα αυτοκινήτων.

Στη Τοπική Αυτοδιοίκηση, στις Κάτω Χώρες, οι νέοι φόροι ταξινόμησης, πληρωτέοι, όταν ένα αυτοκίνητο πωλείται στον πρώτο αγοραστή του, μπορούν να εξοικονομήσουν στον ιδιοκτήτη ενός υβριδίου μία έκπτωση μέχρι και 6000 Ευρώ. Η Ισπανία μείωσε τους φόρους για τα αυτοκίνητα που παράγουν λιγότερο CO₂ (μερικά από τα οποία θα εξαιρεθούν), ενώ για τα πιο ενεργοβόρα αυτοκίνητα, όπως τα SPV και 4WD, οι φόροι αυξήθηκαν⁵². Η Αυστρία διαθέτει φόρο ταξινόμησης με βάση την κατανάλωση καυσίμων εδώ και αρκετά χρόνια.

Το 1993, η συντηρητική κυβέρνηση εισήγαγε την κυλιόμενη κλίμακα τιμών καυσίμων, παρουσιάζοντας μικρή αλλά σταθερή αύξηση των φόρων καυσίμων, όπως πρότειναν οι Weizsäcker και Jesinghaus το 1992. Αυτή η κλίμακα έπαψε να ισχύει το 2000, μετά από διαμαρτυρίες. Ενώ τα καύσιμα ήταν σχετικά φθηνά το 1993, οι τιμές των καυσίμων υπήρξαν και τότε μεταξύ των υψηλότερων στην Ευρώπη. Μετά από την υπόσχεση του Γκόρντον Μπράουν, οι Πράσινοι Φόροι ως ποσοστό των συνολικών φόρων μειώθηκαν από 9,4% σε 7,7%, σύμφωνα με υπολογισμούς των Φίλων της Γης⁵³.

Σε μια πρόταση του 2006, ο τότε Υπουργός Περιβάλλοντος του Ηνωμένου Βασιλείου, Ντέιβιντ Μίλιμπαντ, εκκίνησε τη συζήτηση σχετικά με τη χρήση των Πράσινων Φόρων για τη μείωση της κλιματικής αλλαγής και της ρύπανσης. Από τους προτεινόμενους

⁵² Unexpected Answers from a Recent Worker-Classification Case. (2013). Taxes-the Tax Magazine.

⁵³ King, M. A., & Fullerton, D. (2010). The taxation of income from capital: a comparative study of the United States, the United Kingdom, Sweden and West Germany. University of Chicago Press.

φόρους, οι οποίοι προορίζονταν να είναι ουδέτεροι ως προς τα έσοδα, ο Μίλιμπαντ δήλωσε: «Ουσιαστικά δεν υπάρχουν για να αυξήσουν τα έσοδα»⁵⁴.

Ο Μίλιμπαντ έδωσε, επίσης, πρόσθετα σχόλια σχετικά με την ανάγκη τους, λέγοντας: «Η αλλαγή της συμπεριφοράς των ανθρώπων επιτυγχάνεται μόνο με τις δυνάμεις της αγοράς και τα σήματα των τιμών» και «καθώς η αντίληψή μας για την κλιματική αλλαγή αυξάνεται, είναι σαφές ότι πρέπει να γίνουν περισσότερα».

Από το 1999, η ουκρανική κυβέρνηση εισπράττει έναν οικολογικό φόρο, επίσημα γνωστός ως περιβαλλοντικός φόρος ρύπανσης, ο οποίος συλλέγεται από όλες τις ρυπογόνες οντότητες, ανεξάρτητα από το εάν πρόκειται για μία περίπτωση ρύπανσης ή για συνεχιζόμενη ρύπανση και ανεξάρτητα από το εάν η ρυπογόνος πράξη ήταν νόμιμη ή παράνομη εκείνη την εποχή ⁵⁵.

Υπάρχει πλέον σημαντική εμπειρία με την εισαγωγή τόσο των περιβαλλοντικών φόρων όσο και της περιβαλλοντικής φορολογικής μεταρρύθμισης σε πολλές χώρες και σε σχέση με διάφορα περιβαλλοντικά θέματα. Έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες, παρά τις δυσκολίες, να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα αυτών των μέσων από φορείς όπως ο ΟΟΣΑ, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Σκανδιναβικό Συμβούλιο ⁵⁶.

Αυτές οι αξιολογήσεις δηλώνουν ότι οι περιβαλλοντικοί φόροι είναι περιβαλλοντικά αποτελεσματικοί, συμβάλλουν δηλαδή στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων για τους οποίους έχουν

⁵⁴ Cloyne, J. (2013). Discretionary tax changes and the macro economy: new narrative evidence from the United Kingdom. *The American Economic Review*, 103(4), 1507-1528.

⁵⁵ Le, T. M., Moreno-Dodson, B., & Bayraktar, N. (2012). Tax capacity and tax effort: Extended cross-country analysis from 1994 to 2009.

⁵⁶ Fan, W., & Yan, Z. (2010). Factors affecting response rates of the web survey: A systematic review. *Computers in human behavior*, 26(2), 132-139.

σχεδιαστεί. Ο σχεδιασμός του οργάνου είναι κρίσιμος. Ο φόρος πρέπει να καθοριστεί στο σωστό επίπεδο για την επίτευξη των στόχων και πρέπει να κατευθύνεται στην πηγή του περιβαλλοντικού φόρου που επιδιώκεται να μειώσει. Όταν εφαρμόζεται με τον τρόπο αυτό, είναι σαφές ότι υπάρχουν πολλά παραδείγματα «περιβαλλοντικά επιτυχημένων» Πράσινων Φόρων, μεταξύ των οποίων μπορούν να αναφερθούν οι φόροι κατανάλωσης ενέργειας και άνθρακα της Δανίας, ο φόρος NO_x της Σουηδίας, οι φόροι κατανάλωσης ενέργειας και μεταφορών της Γερμανίας, η κυλιόμενη κλίμακα δασμών των καυσίμων του Ηνωμένου Βασιλείου, οι φινλανδικοί, σουηδικοί και βρετανικοί φόροι για τα απόβλητα, η χρέωση για την συμφόρηση του Λονδίνου και η χρέωση λυμάτων της Δανίας⁵⁷.

Πολλοί από τους φόρους αυτούς έχουν επίσης παράγει σημαντικά έσοδα σε σταθερή και προβλέψιμη βάση, γεγονός που τους καθιστά τους κατάλληλους φόρους για εξέταση για μια περιβαλλοντικής φορολογική μεταρρύθμιση. Μια τακτική διαπίστωση των αξιολογήσεων είναι ότι οι περιβαλλοντικοί φόροι θα ήταν αποτελεσματικότεροι, εάν οι φορολογικοί συντελεστές ήταν υψηλότεροι και εάν οι μεγάλες βιομηχανίες ή άλλοι τομείς της οικονομίας δεν είχαν ευνοϊκή μεταχείριση είτε μέσω της καταβολής μειωμένων φορολογικών συντελεστών είτε με την πλήρη απαλλαγή από τον φόρο⁵⁸. Από περιβαλλοντική άποψη, αυτό το συμπέρασμα δεν προκαλεί έκπληξη. Οι λόγοι για τους χαμηλότερους συντελεστές και τις απαλλαγές αποτελούν γνωστές ανησυχίες σχετικά με την ανταγωνιστικότητα και τις δυνητικές καταναεμητές επιπτώσεις των περιβαλλοντικών φόρων, οι οποίες συζητούνται σε άλλες μελέτες της Επιτροπής Πράσινης Δημοσιονομικής πολιτικής.

⁵⁷ Tietenberg, T. H., & Lewis, L. (2016). Environmental and natural resource economics. Routledge.

⁵⁸ Sumner, J., Bird, L., & Dobos, H. (2011). Carbon taxes: a review of experience and policy design considerations. Climate Policy, 11(2), 922-943.

2.3.1 Μελέτη Περίπτωσης Εφαρμογής Πράσινων Φόρων στη Δανία

Το κύριο φορολογικό έσοδο δήμων είναι ο τοπικός φόρος εισοδήματος, που είναι ο σημαντικότερος φόρος της Τ.Α από την άποψη των εσόδων. Οι δήμοι μπορούν επίσης να συλλέξουν διάφορους φόρους που η φορολογική τους βάση να στηρίζεται στην ακίνητη περιουσία. Οι τοπικές κυβερνήσεις είναι ελεύθερες να θέσουν το φορολογικό συντελεστή του φόρου εισοδήματος. Για ορισμένα είδη φόρων ακίνητης περιουσίας έχουν καθοριστεί και οι αντίστοιχες φορολογικές κλίμακες.

Αυτό που κάνει ιδιαίτερη εντύπωση στο τοπικό φορολογικό σύστημα της Δανίας είναι η δυναμικότητα και η απλότητά του. Στηρίζεται ουσιαστικά σε δύο απλούς και δυναμικούς φόρους. Οι φόροι εισοδήματος και περιουσίας αυξήθηκαν την τελευταία δεκαετία ως ποσοστό του ΑΕΠ κατά 15%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό των φόρων στην παραγωγή έμεινε σταθερό. Οικονομικά εργαλεία για τον έλεγχο της ρύπανσης εφαρμόζονται στις περισσότερες χώρες του ΟΟΣΑ.

Στη Δανία χρησιμοποιούνται ειδικές άδειες για τη διαχείριση των πράσινων δραστηριοτήτων και έτσι είναι καλύτερα διαχειρίσιμες και φέρνουν κέρδη στο κράτος, ενώ στην διαχείριση των φυσικών πόρων εφαρμόζονται οικονομικά εργαλεία. Ενδεικτικά στον τομέα της αλιείας συνήθως χρησιμοποιούνται οι μεταβιβάσιμες άδειες, φόροι και επιβαρύνσεις στη διαχείριση των υδάτινων πόρων, για την προστασία της πανίδας χρησιμοποιούνται τέλη και άδειες που σχετίζονται με το κυνήγι και το ψάρεμα και τέλος για την διαχείριση των δασών γίνεται χρήση των επιβαρύνσεων και των επιδοτήσεων⁵⁹. Επιπροσθέτως σε χώρες όπως η Δανία αλλά και η Μεγάλη Βρετανία που ακολουθεί εισήγαγαν φόρο διοξειδίου του άνθρακα στα

⁵⁹ Cottrell, J., Schlegelmilch, K., Runkel, M., & Mahler, A. (2017). Environmental tax reform in developing, emerging and transition economies.

ενεργειακά προϊόντα ⁶⁰. Ακόμα υπάρχουν ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις σε σχέση με τη διαχείριση των αποβλήτων. Σε γενικές γραμμές στη Δανία το ενεργειακό φορολογικό σύστημα αποτελείται από Πράσινους Φόρους για την ηλεκτρική ενέργεια, τις εκπομπές του CO₂ ,από συγκεκριμένα στερεά καύσιμα και έναν βασικό ενεργειακό φόρο.

2.3.2 Μελέτη Περίπτωσης Εφαρμογής Πράσινων Φόρων στη Μεγάλη Βρετανία

Οι υπό-περιφερειακές τοπικές κυβερνήσεις (δήμοι, περιοχές, νομοί, μητροπολιτικές περιοχές) επιβάλλουν έναν μόνο τοπικό φόρο, τον Council Tax, που ουσιαστικά είναι φόρος ακίνητης περιουσίας. Η Κεντρική Κυβέρνηση, με σκοπό να περιορίσει τις δαπάνες των ΟΤΑ έχει ορίσει, ότι εάν οι λειτουργικές δαπάνες των ΟΤΑ ξεπερνούν κατά 1,125 τις πρότυπες δαπάνες που έχουν οριστεί από το κεντρικό κράτος, έχει τη δυνατότητα να περιορίσει τους φορολογικούς συντελεστές. Η διαδικασία δεν εφαρμόζεται ακόμη συστηματικά αλλά η Κεντρική Κυβέρνηση πρόκειται να αξιολογήσει εάν η διαδικασία ποσοστού-κάλυψης πρέπει να εφαρμοστεί⁶¹.

Στην περίπτωση της Μ. Βρετανίας, θα πρέπει να τονιστεί ότι στο σκέλος των δαπανών υπάρχει μεγάλη προώθηση των Συμπράξεων Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε στο σεμινάριο της Στουτγάρδης εκπρόσωπος των Βρετανικών ΟΤΑ «δεν κάνει πλέον κανένας δήμος τίποτα χωρίς τη συνεργασία του ιδιωτικού τομέα». Αυτό φυσικά έχει άμεσο αντίκτυπο στη διάρθρωση αλλά και τη δυναμικότητα των εσόδων της ΤΑ.

⁶⁰ Sovacool, B. K., & Tambo, T. (2016). Comparing consumer perceptions of energy security, policy, and low-carbon technology: insights from Denmark. *Energy Research & Social Science*, 11, 79-91.

⁶¹ Carter, N. (2014). The politics of climate change in the UK. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 5(3), 423-433.

Η εισφορά για την Κλιματική Αλλαγή είναι ένας Πράσινος Φόρος για επιχειρήσεις. Η χρήση ηλεκτρικής ενέργειας φορολογείται, εκτός εκείνης που προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η εφαρμογή του άρχισε το 2001. Ορισμένες επιχειρήσεις έχουν έκπτωση 80 % από τον φόρο καθώς ήρθαν σε συμφωνία με την κυβέρνηση για την μείωση της βιομηχανικής ενεργειακής χρήσης μέχρι το 2010⁶².

2.4 Παραδείγματα χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης

Στον Καναδά, η συντηρητική κυβέρνηση Harris χρησιμοποίησε την αμφιλεγόμενη πολιτική των συγχωνεύσεων των δήμων ως μέρος μιας συνολικής διοικητικής μεταρρύθμισης. Σκοπός των συνενώσεων ήταν να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα, να μειωθούν τα δημοτικά έξοδα και να συρρικνωθεί ο αριθμός των πολιτικών, χωρίς, ωστόσο, να μειώνεται η προσβασιμότητα προς τους εκλεγμένους τοπικούς παράγοντες.

Σε πολλές περιπτώσεις στον Καναδά, υπήρξαν αντιθέσεις απέναντι στις συνενώσεις καθώς οι κάτοικοι θεωρούσαν ότι οι μεγαλύτεροι δήμοι θα αύξαναν την φορολογία χωρίς να παρέχουν επιπλέον υπηρεσίες και θα εξάλειφαν την αίσθηση της Τοπικής κοινωνίας⁶³.

Στην έρευνά τους, οι Kushner & Siegel πραγματοποίησαν τηλεφωνικές συνεντεύξεις στους κατοίκους τριών δημοτικών συνενώσεων στην περιοχή του Οντάριο, ρωτώντας τις απόψεις τους για τη μεταρρύθμιση αυτή. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι κάτοικοι αντιμετώπισαν αρνητικά τις συνενώσεις όσον αφορά την αύξηση των

⁶² Murray, B., & Rivers, N. (2015). British Columbia's revenue-neutral carbon tax: A review of the latest "grand experiment" in environmental policy. *Energy Policy*, 86, 674-683.

⁶³ Kushner, J., & Siegel, D. (2003). Citizens' attitudes toward municipal amalgamation in three Ontario municipalities. *Canadian Journal of Regional Science*, 26(1), 49-60.

φόρων που είχαν προβλεφθεί από την επαρχιακή διοίκηση και ήταν θετικοί απέναντι στη μεταρρύθμιση παρ' όλη την εξασθένηση των δεσμών με τις τοπικές κοινωνίες. Η έρευνα έδειξε ότι με την πάροδο του χρόνου αυξάνονται οι υποστηρικτές των συνενώσεων στις περισσότερες περιοχές και μόνο σε συγκεκριμένες υπάρχουν συστηματικοί πολέμιοι αυτών των μεταρρυθμίσεων.

Στον Καναδά, και συγκεκριμένα στο Μόντρεαλ, οι σοσιαλδημοκράτες συνένωσαν τους 28 δήμους της περιοχής σε μια μεγαλύτερη ενότητα δημιουργώντας έτσι ένα μητροπολιτικό σώμα. Παρόμοιες ενέργειες έκανε και η νέο φιλελεύθερη επαρχιακή κυβέρνηση του Οντάριο, η οποία συνένωσε έξι (6) δήμους και μία (1) περιφερειακή διεύθυνση στην περιοχή του Τορόντο. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τέθηκαν ζητήματα επάρκειας, ορίων, κλίμακας και δημοκρατίας, τα οποία έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στις προσπάθειες αλλαγής της μορφής και της ουσίας της Τοπικής αστικής διακυβέρνησης⁶⁴.

Μια άλλη έρευνα αναλύει και συγκρίνει τρεις δημοτικές συγχωνεύσεις σε τρεις διαφορετικές επαρχίες του Καναδά, συγκεκριμένα τις British Columbia, New Brunswick και Nova Scotia ⁶⁵. Προκύπτει ότι δεν υπάρχουν σημαντικές ενδείξεις για δραστική μείωση του κόστους με τη συγχώνευση μεγάλων διοικητικών μονάδων. Οι μικρότερες διοικητικές ενότητες που αναλύθηκαν βρέθηκε να επιτυγχάνουν χρηματοοικονομικά οφέλη, ενώ οι μεγαλύτερες αρμοδιότητες προκαλούσαν προβλήματα λόγω συσσώρευσης. Ειδικότερα, παρατηρήθηκαν απαιτήσεις για καταβολή υψηλότερων μισθών, λόγω συγκεκριμένων επαγγελματικών γραφειοκρατικών διαδικασιών, και τάσεις για μετακίνηση σε

⁶⁴ Keil, R., & Boudreau, J. A. (2005). *Limits and contradictions of municipal governance reform in L.A., Montreal and Toronto*. In Metropolitan Governance: Capacity, democracy and dynamics of place. Edited by Hubert Heinelt and Daniel Kubler. Routledge. pp.100

⁶⁵ Vojnovic, I. (1998). Municipal consolidation in the 1990s: an analysis of British Columbia, New Brunswick, and Nova Scotia. *Canadian Public Administration*, 41(2), 239-283.

υψηλότερο επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών. Επισημαίνει, επίσης, ότι η συγχώνευση εξαρτάται από το παρελθόν των διαδημοτικών συνεργασιών, τη χωρική οργάνωση, την πολιτική δομή, τις χρηματοοικονομικές ρυθμίσεις, τις συλλογικές συμφωνίες και την πολιτική θέληση για την πραγματοποίηση της συγχώνευσης.

Τέλος, υποστηρίζεται ότι οι εθελοντικές συνενώσεις είναι πιο επιτυχημένες από εκείνες που προωθούνται από την Κεντρική Κυβέρνηση με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα, καθώς οι τελευταίες δημιουργούν εμπόδια για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος. Σε μεταγενέστερη έρευνα του ιδίου συγγραφέα⁶⁶ εξετάζεται η μετάβαση και οι βραχυπρόθεσμες επιδράσεις της συγχώνευσης πέντε προσφάτως συνενωμένων δήμων στον Καναδά. Τα στοιχεία της έρευνας προήρθαν από τη δημοτική και επαρχιακή νομοθεσία, από οικονομικές αναφορές, καθώς και από μελέτες και συνεντεύξεις με δημάρχους και τους επικεφαλής των δήμων.

Η ανάλυση των αποτελεσμάτων απέδειξε ότι η συγκεκριμένη δημοτική συγχώνευση περιλαμβάνει τη σύνθετη αναδιοργάνωση των περιπλοκών αυτο-διοικητικών και πολιτικών δομών. Πολλά από τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν, όπως επίσης και τα θετικά σημεία που βρέθηκαν, σχετίζονται με τις καταστάσεις που επικρατούσαν στους ήδη υπάρχοντες δήμους. Η επιτυχία της συγκεκριμένης συγχώνευσης, όσον αφορά την τοπική διακυβέρνηση θα εξαρτηθεί από την πορεία του χρόνου και τις συγκεκριμένες οικονομικές και χωρικές καταστάσεις. Στην περίπτωση των πέντε καναδικών δήμων, οι αυξημένες ανάγκες για την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών και τοπικής διακυβέρνησης στις αγροτικές περιοχές είχε ως συνέπεια το αυξημένο κόστος που δημιουργήθηκε λόγω των ανισοτήτων μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών.

⁶⁶ Vojnovic, I. (2000). The transition impacts of municipal consolidations. *Journal of Urban Affairs* 22 .pp.385-417.

Ο Poel⁶⁷ εξετάζει τις απόψεις των κατοίκων του Καναδά για τη συγχώνευση των δήμων που δημιούργησαν τον περιφερειακό δήμο του Halifax. Χρησιμοποιήθηκαν ερωτηματολόγια για να καταγράψουν και να μετρήσουν τις απόψεις των πολιτών σχετικά με τη συνένωση, τις σχέσεις μεταξύ αγροτικού και αστικού χώρου στον νέο δήμο, την απόδοση της νέας πολιτικής Τοπικής ηγεσίας και την επιρροή που είχε η συγχώνευση στις παρεχόμενες δημοτικές υπηρεσίες. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι οι κάτοικοι δεν είχαν θετική άποψη για την απόφαση συγχώνευσης των δήμων, όπως επίσης και για τη λειτουργία του νέου συμβουλίου. Ακόμα δεν θεώρησαν ότι η γεωγραφική, κοινωνική και οικονομική διαφοροποίηση της περιοχής είναι ένα πλεονέκτημα γι' αυτούς και ότι βελτιώθηκαν οι παρεχόμενες υπηρεσίες.

Στις Η.Π.Α., ο Santucci⁶⁸ εξετάζει θέματα αντιπροσώπευσης στην προτεινόμενη συγχώνευση της πόλης του Essex και του χωριού Essex Junction, έτσι ώστε να αναδιοργανωθεί η Τοπική εκπροσώπηση στην κυβέρνηση. Οι δυο χωρικές ενότητες έχουν ήδη ένα κοινό τοπικό συμβούλιο, όμως η πόλη έχει μεγαλύτερο πληθυσμό από το χωριό με αποτέλεσμα να υπάρχει φορολόγηση για τους κατοίκους του χωριού χωρίς την ανάλογη εκπροσώπηση και να παρατηρείται πολιτική απάθεια και στις δυο περιοχές. Έτσι εξετάζονται εναλλακτικά συστήματα ψηφοφορίας και κυρίως αυτό της αναλογικής ψηφοφορίας.

Ο συγγραφέας προειδοποιεί ότι πρέπει να χρησιμοποιηθεί ένα εναλλακτικό σύστημα ψηφοφορίας, όπως και σε άλλους δήμους των ΗΠΑ, έτσι ώστε να μην χαθούν τα οφέλη από την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας λόγω της μείωσης της ισότητας. Αυτή η προσέγγιση προσπαθεί να βελτιώσει τα προβλήματα χρησιμοποιώντας

⁶⁷ Poel, D. (2000). Amalgamation perspectives: Citizen responses to municipal consolidation. *Canadian Journal of Regional Science*, 23(1), 31-48.

⁶⁸ Santucci, J. (2006). The missing half: Ensuring fair representation in Essex, Vermont. *National Civic Review*, 95(3), 42-50.

πιο συμβατικά συστήματα ψηφοφορίας. Κάθε πιθανή κατάσταση συγχώνευσης μπορεί να παρουσιάσει διάφορα προβλήματα που απαιτούν συγκεκριμένες λύσεις σχετικές με τις ανάγκες των εμπλεκομένων κοινωνιών.

Παρόμοια προβλήματα παρουσιάζονται και στην Οτάβα του Καναδά με την αντιπροσώπευση των αγροτικών περιοχών. Έτσι, όπως και στη συγχώνευση του Essex, η αντιπροσώπευση του πληθυσμού δεν θα ήταν αποτελεσματική για τις αγροτικές περιοχές, με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός μηχανισμού αντίθετου με τις δημοκρατικές αρχές⁶⁹. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της αντιπροσώπευσης επιτράπηκε στην πλέον αγροτική κοινότητα να αποχωρήσει από τη συνένωση.

Η κυβέρνηση της Ζιμπάμπουε ξεκίνησε μια διοικητική μεταρρύθμιση που σχετίζεται με την πολιτική της αποκέντρωσης της αγροτικής ανάπτυξης. Στην πραγματικότητα όμως αυτή η μεταρρύθμιση δεν αφορούσε μόνο την αποκέντρωση ή την πολιτική της αγροτικής ανάπτυξης. Τα κίνητρά της ήταν η αναδιοργάνωση της τοπικής διακυβέρνησης με τέτοιο τρόπο, ώστε να προάγεται η οικονομική ανάπτυξη σε επίπεδο περιφέρειας και να κεφαλαιοποιούνται οι λιγοστές διοικητικές και τεχνικές δυνατότητες εντός των τοπικών αρχών. Το ερώτημα της μεταρρύθμισης είναι η συνένωση δυο αγροτικών δήμων, των αγροτικών συμβουλίων και των περιφερειακών συμβουλίων (αποτελούνται από εγχρώμους κατοίκους κοινοτικών περιοχών). Με τη μεταρρύθμιση καταργούνται αυτά τα δυο συμβούλια και δημιουργείται ένας καινούργιος θεσμός τα αγροτικά περιφερειακά συμβούλια και ένας καινούργιος δήμος⁷⁰.

⁶⁹ Sancton, A. (2003). Municipal amalgamations: a made-in-Canada solution to an undefined problem. *Canadian Issues*.

⁷⁰ Roe, E. M. (1995). More than the politics of decentralization: local government reform, district development and public administration in Zimbabwe. *World Development*, 23(5), 833-843.

Σύμφωνα με τον Roe⁷¹, στη Ζιμπάμπουε οι συνενώσεις των αγροτικών δήμων είναι η εκκολαπτόμενη εξέλιξη της κεντρικής διακυβέρνησης και της μεταρρύθμισης για την Τοπική Αυτοδιοίκηση με σκοπό τη βελτίωση της ανάπτυξης σε περιφερειακό επίπεδο, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη χρησιμότητα των λιγοστών διοικητικών και τεχνικών δυνατοτήτων. Υπάρχει μεγάλη αισιοδοξία για το μέλλον της εξέλιξης της διακυβέρνησης, για την ανάπτυξη των δημοσίων εκτάσεων γης και για την οικονομική βιωσιμότητα των αγροτικών περιφερειακών συμβουλίων. Έτσι, η χώρα χρειάζεται ισχυρά νομικά και διοικητικά θεμέλια για να υπάρξει εξέλιξη σε εθνικό επίπεδο. Η ανάπτυξη των δημοσίων εκτάσεων είναι δύσκολο να επιτευχθεί στην Αφρική λόγω των μεγάλων άγονων περιοχών και τα αγροτικά περιφερειακά συμβούλια μπορούν να είναι οικονομικά βιώσιμα καθώς είναι ημι-αυτόνομα νομικά σώματα με δικό τους προϋπολογισμό και οικονομικό έλεγχο.

Η Νότια Αφρική έχει βιώσει τεράστιες αλλαγές στη μετά Apartheid εποχή και η συντεταγμένη Τοπική δημόσια πολιτική προσπαθεί να επεκτείνει και να βελτιώσει το επίπεδο των βασικών παρεχομένων υπηρεσιών. Η Τοπική διακυβέρνηση έχει παίξει σημαντικότατο ρόλο σε όλη αυτή τη διαδικασία και έχει υποστεί μεγάλες αλλαγές σε μια προσπάθεια να αυξήσει την αποτελεσματικότητά της και να διευρύνει τις δραστηριότητές της. Η μεταρρύθμιση της τοπικής διακυβέρνησης στη Νότια Αφρική ήταν απαραίτητη, λόγω της κληρονομιάς του καθεστώτος του Apartheid που περιελάμβανε μεγάλες οικονομικές, κοινωνικές και χωρικές ανισότητες μεταξύ διαφορετικών ομάδων πληθυσμών και την ύπαρξη μιας διττής οικονομίας χωρισμένης σε φυλετικές γραμμές και σε γκετοποιημένες αστικές περιοχές. Στη μετά Apartheid εποχή πάρθηκαν μέτρα για τη μείωση αυτών των ανισοτήτων σε ολόκληρη

⁷¹ Roe, E. M. (1995). More than the politics of decentralization: local government reform, district development and public administration in Zimbabwe. *World Development*, 23(5), 833-843.

την γκάμα των κοινωνικών και οικονομικών δεικτών⁷².

Το πιο σημαντικό από αυτά ήταν το πρόγραμμα ανασυγκρότησης και ανάπτυξης, το οποίο επεδίωξε να συντονίσει τις ενέργειες της κεντρικής, επαρχιακής και τοπικής διοίκησης σε ολοκληρωμένο εθνικό επίπεδο. Δόθηκε μεγάλη έμφαση στο ρόλο της τοπικής διακυβέρνησης, βασισμένης στην πρόταση ότι η δημοκρατική διακυβέρνηση μπορεί να μειώσει το βάρος της εφαρμογής της μεταρρύθμισης που της αναλογεί με την κατανομή εξουσιών και αρμοδιοτήτων στα χαμηλότερα επίπεδα διακυβέρνησης. Επιπλέον, η τοπική διακυβέρνηση έπρεπε να συνεργαστεί με τις τοπικές κοινωνίες έτσι ώστε να βρουν βιώσιμους τρόπους να αντιμετωπίσουν τις ανάγκες τους και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής.

Τέθηκαν, επίσης, οι τέσσερις βασικοί άξονες της ανάπτυξης της τοπικής διακυβέρνησης: α) η παροχή βασικού επιπέδου οικιακών υπηρεσιών, όπως είναι η ηλεκτρική ενέργεια, η αποχέτευση και η ύδρευση, β) οι δήμοι πρέπει να βελτιώσουν τη χωρική κατανομή μέσω της ενσωμάτωσης των «γκετοποιημένων» αστικών περιοχών, γ) η τοπική οικονομική ανάπτυξη πρέπει να επικεντρώνεται στην τοπική οικονομική μεγέθυνση και τη δημιουργία απασχόλησης και δ) πρέπει να υπάρχει ενίσχυση και αναδιοργάνωση της κοινότητας⁷³.

Η αξιολόγηση των επιπτώσεων των αλλαγών στη δημόσια πολιτική είναι ένα κρίσιμο στοιχείο στην αλυσίδα της υπευθυνότητας. Παράγοντες, όπως η αποδοτικότητα και η αποτελεσματικότητα που σχετίζονται με διοικητικές διαδικασίες είναι δύσκολο να μετρηθούν. Οι Rouse & Puterrill⁷⁴ στην εργασία τους μελετούν τις συνέπειες της αποτελεσματικότητας στις

⁷² Cameron, R. (2001). The upliftment of South African local government?. *Local Government Studies*, 27(3), 97-118.

⁷³ Binns, T., & Nel, E. (2002). Devolving development: integrated development planning and developmental local government in post-apartheid South Africa. *Regional studies*, 36(8), 921-932.

⁷⁴ Rouse, P., & Putterill, M. (2005). Local government amalgamation policy: A highway maintenance evaluation. *Management Accounting Research*, 16(4), 438-463.

περιφερειακές τοπικές αρχές της νέας Ζηλανδίας, καθώς παρακολούθησαν τα γεγονότα πριν και μετά τις σημαντικές δομικές αλλαγές που προήλθαν από τη συγχώνευση των τοπικών αρχών. Η έρευνα επικεντρώθηκε σε θέματα δημοτικής οδοποιίας και χρησιμοποίησε τη μέθοδο DEA (Data Envelopment Analysis) για να εκτιμήσει αν επετεύχθη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα. Τα αποτελέσματα (που περιορίστηκαν στις δραστηριότητες διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας⁷⁵) δεν έδειξαν ότι η συγχώνευση ήταν δικαιολογημένη από την άποψη των πρόσθετων δαπανών που προέκυψαν λόγω μικρού μεγέθους (δηλαδή αύξηση των αποδόσεων κλίμακας). Καθώς νέες πρακτικές διοίκησης εισήχθησαν, αυξήθηκε το επίπεδο απόδοσης των τοπικών αρχών όσον αφορά την υψηλότερη τεχνική αποτελεσματικότητα. Όμως για αυτή την βελτίωση δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν ότι οφείλεται στην πολιτική των συγχωνεύσεων.

Ο Reingewertz⁷⁶ αξιολόγησε τις οικονομικές επιπτώσεις των συνενώσεων των δήμων στο Ισραήλ που έγιναν κατά τη διάρκεια της διοικητικής μεταρρύθμισης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης το 2003. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι οι συγχωνεύσεις οδήγησαν σε μια μείωση της τάξης του 9% στις δημοτικές δαπάνες, ενώ δεν βρέθηκαν ενδείξεις για τη μείωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους κατοίκους των συγχωνευθέντων δήμων.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι δημοτικές συγχωνεύσεις επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η δυνατότητα να αναπτυχθούν οικονομίες κλίμακας μειώνεται όσο αυξάνεται το μέγεθος του δήμου πέρα από ένα κρίσιμο όριο. Ως εκ τούτου, όσο το μέγεθος των δήμων αυξάνει, τα οφέλη που

⁷⁵ Σερράος, Κ. (2013). Ο κυκλοφοριακός εφησυχασμός ως εργαλείο αστικής ανάπλασης, στο: Σ. Τσέτσης (επιμέλεια), «Πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στα αστικά κέντρα» Παπασωτηρίου / Πράσινο Ταμείο.

⁷⁶ Reingewertz, Y. (2012). Do municipal amalgamations work? Evidence from municipalities in Israel. *Journal of Urban Economics*, 72(2), 240-251.

προκύπτουν από μια συγχώνευση μειώνονται.

Μετά από ένα σημείο, τα οφέλη από την επίτευξη των οικονομιών της κλίμακας θα είναι μικρότερα από τις δυσμενείς επιπτώσεις των συγχωνεύσεων, όπως είναι η συμφόρηση και η αυξημένη ετερογένεια των συγχωνευόμενων χωρικών ενοτήτων. Σύμφωνα με τον Alexander⁷⁷, στην περίπτωση της Αυστραλίας στα μέσα της δεκαετίας του '90 έγινε η διοικητική μεταρρύθμιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, η οποία άλλαξε δραστικά τη θεσμική μορφή και τη δομή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Πολιτεία της Βικτώρια.

Στις αγροτικές περιοχές, όπου τα διοικητικά και χωρικά όρια συχνά εμπεριέχουν βαθιά ριζωμένες αντιλήψεις σχετικές με το κοινό συμφέρον και την Τοπική ταυτότητα, η αναγκαστική συγχώνευση των προηγουμένως ανεξάρτητων και έντονα τοπικιστικών συμβουλίων σε μεγαλύτερες ενιαίες πολιτικές και διοικητικές μονάδες ήταν ιδιαίτερα αμφιλεγόμενη.

Με βάση τις απόψεις 649 κατοίκων από την αγροτική περιοχή της Buloke, η παραπάνω έρευνα εξετάζει τη στάση τους απέναντι στις συγχωνεύσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα επίπεδα της διακοινοτικής εμπιστοσύνης και αμοιβαιότητας, καθώς και πώς αυτά ποικίλλουν στις διάφορες περιοχές των δήμων της πολιτείας. Η έρευνα διαπιστώνει ότι, παρά το γεγονός ότι έχει περάσει πάνω από μια δεκαετία από το τέλος της μεταρρύθμισης, η δυσαρέσκεια παραμένει και είναι εμφανής για τις επιπτώσεις που προκάλεσαν οι αναγκαστικές συγχωνεύσεις στις περισσότερες κοινότητες της Buloke.

Υπάρχει μια ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι οι μεταρρυθμίσεις έχουν ουσιαστικά υπονομεύσει και όχι βελτιώσει τη λειτουργία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε ολόκληρο τον δήμο, και

⁷⁷ Alexander, D. (2013). Crossing boundaries: Action networks, amalgamation and inter-community trust in a small rural shire. *Local Government Studies*, 39(4), 463-487.

ότι μετά τη συγχώνευση οι τοπικές πολιτικές δομές έχουν αποτύχει σε μεγάλο βαθμό να συμβιβάσουν αποτελεσματικά τα ποικιλόμορφα και μερικές φορές ανόμοια συμφέροντα των δήμων και κοινοτήτων της Buloke⁷⁸.

⁷⁸ Alexander, D. (2013). Crossing boundaries: Action networks, amalgamation and inter-community trust in a small rural shire. *Local Government Studies*, 39(4), 463-487.

3^ο Εφαρμογή Περιβαλλοντικών - Πράσινων Φόρων στην Ελλάδα

3.1 Ορισμός περιβαλλοντικής πολιτικής - Πράσινοι Φόροι

3.1.1 Η φορολογία στην ελληνική κοινωνία την εποχή της κρίσης

Η οικονομική κρίση πλήττοντας την Ελλάδα, βρήκε τις περισσότερες επιχειρήσεις ανέτοιμες. Η επιδείνωση στην ελληνική οικονομία με άμεσο το αρνητικό αποτέλεσμα για τις επιχειρήσεις, επήλθε με τον ερχομό της Τρόικας και την έναρξη του προγράμματος οικονομικής υποστήριξης-μνημονίου.

Το «κούρεμα» του χρέους, η μείωση των χρηματοδοτήσεων από το κράτος, η αύξηση της φορολογίας και το «κούρεμα» των καταθέσεων, επιδείνωσαν τη λειτουργία των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων καθιστώντας της σε δυσμενή οικονομική θέση, πράγμα που επηρέασε και ευρύτερα την ελληνική οικονομία⁷⁹. Ένας βασικός αντίκτυπος της κρίσης για τις επιχειρήσεις είναι ότι σε ποσοστό 30% οι επιχειρήσεις έχουν καθυστερημένες οφειλές προς τις τράπεζες και τις ΔΕΚΟ.

Εντός του 2016 οι περισσότερες επιχειρήσεις αδυνατούν να καλύψουν τις φορολογικές τους οφειλές, πράγμα που επηρεάζει και τους δήμους που δεν μπορούν να εισπράξουν χρήματα από φόρους. Η συνεχή αύξηση της φορολογίας αλλά και οι πολλοί και διαφορετικοί φόροι που καλούνται να πληρώσουν οι επιχειρήσεις αλλά και οι ιδιώτες έχει καταστήσει δύσκολη τη διαδικασία της πληρωμής, άρα και την είσπραξη εσόδων από τους δήμους. Στη συνέχεια θα γίνει αναφορά για το φορολογικό σύστημα και την ευρύτερη λειτουργία των ΟΤΑ, ενώ θα γίνει ειδική αναφορά στους Πράσινους Φόρους.

⁷⁹ Στουρνάρας, Γ. (2010), Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, οι επιπτώσεις, οι προοπτικές και η νέα αρχιτεκτονική, Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου, στο 3ο Banking Forum της Κυπριακής Εταιρείας Ανάπτυξης Διοίκησης Επιχειρήσεων και του Συνδέσμου Τραπεζών Κύπρου, Λευκωσία.

3.1.2 Φορολογία και λειτουργία των ΟΤΑ

Τα δημοτικά έσοδα διακρίνονται σε τακτικά και έκτακτα έσοδα. Στα τακτικά έσοδα περιλαμβάνονται οι πρόσοδοι από ακίνητη περιουσία, τα έσοδα από κινητή περιουσία, τα έσοδα από ανταποδοτικά τέλη και δικαιώματα, τα έσοδα από λοιπά τέλη, δικαιώματα και παροχή υπηρεσιών, οι φόροι, οι εισφορές και οι επιχορηγήσεις για λειτουργικές δαπάνες. Ενώ στα έκτακτα έσοδα περιλαμβάνονται τα έσοδα από εκποίηση κινητής και ακίνητης περιουσίας, τα έσοδα από έκτακτες επιχορηγήσεις για κάλυψη λειτουργικών δαπανών, τα έσοδα από επιχορηγήσεις για επενδύσεις, τα πρόστιμα, τα παράβολα, οι δωρεές, κληρονομίες, κληροδοσίες και προσαυξήσεις και τα λοιπά έκτακτα έσοδα⁸⁰.

Τα Τέλη και Δικαιώματα έχουν μία συνεχή ανοδική πορεία. Τα τελευταία 40 έτη αυξήθηκε η συμμετοχή τους στα συνολικά τρέχοντα έσοδα της ΤΑ, κατά 30 ποσοστιαίες μονάδες. Η ανοδική τους αυτή πορεία οφείλεται στην είσοδο νέων και “ανταποδοτικών” Τοπικών Δημοσίων Υπηρεσιών, καθώς επίσης και στην αύξηση του μεγέθους των υπηρεσιών και την τεχνική και ουσιαστική δυνατότητα, από την πλευρά των ΟΤΑ, εφαρμογής τιμολογιακής πολιτικής.

3.2 Προσδιορισμός φόρων: λόγος εφαρμογής τους

3.2.1 Ελληνική Νομοθεσία

Το άρθρο 101 του Συντάγματος αναφέρει ότι «η διοίκηση του κράτους οργανώνεται σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα». Η έννοια όμως της αποκέντρωσης μπορεί να θεωρηθεί, έννοια πολυδιάστατη, που το περιεχόμενο της διαφοροποιείται, ανάλογα με την οπτική γωνία από την οποία εξετάζεται. Αν, παρά ταύτα, επιχειρηθεί να δοθεί ένας σύντομος ορισμός, ως αποκέντρωση νοείται

⁸⁰ Σαββαΐδου, Κ. (2009). Οικονομική Διοίκηση και Διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

η μεταβίβαση αποφασιστικών αρμοδιοτήτων από την Κεντρική Διοίκηση στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Με άλλα λόγια, μπορεί να υποστηριχθεί ότι αποκέντρωση ονομάζεται η παροχή τοπικών δημοσίων αγαθών, όπως η παροχή νερού, φωτισμού, καθαριότητας από την Τοπική Αυτοδιοίκηση στους πολίτες. Το ποια και πόσα δημόσια αγαθά θα παράσχουν οι ΟΤΑ, εξαρτάται από τον βαθμό της αποκέντρωσης σε κάθε χώρα. Πρακτικά θα μπορούσε να ειπωθεί ότι όσες περισσότερες αρμοδιότητες μεταβιβάζονται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, τόσο υψηλότερος ο βαθμός διοικητικής αποκέντρωσης⁸¹.

Οι λόγοι για τους οποίους κρίνεται απαραίτητη η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων από το κράτος στους ΟΤΑ, είναι τουλάχιστον δύο. Πρώτον, μειώνεται η γραφειοκρατία και η σπατάλη του δημοσίου χρήματος, διότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση δύναται να αντιμετωπίσει αποτελεσματικότερα διάφορες τοπικές ανάγκες, λόγω της εγγύτητας της σχέσης της με τους πολίτες. Δεύτερον, αποσυμφορείται το έργο της Κεντρικής Διοίκησης, διότι η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων συνάδει με την ενίσχυση του επιτελικού της ρόλου.

Προϋπόθεση για να ασκήσει αποτελεσματικά η Τοπική Αυτοδιοίκηση τις μεταβιβαζόμενες αρμοδιότητες, είναι να διαθέτει τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους, δηλαδή να διαθέτει οικονομική αυτοτέλεια ⁸². Η οικονομική αυτοτέλεια των ΟΤΑ κατοχυρώνεται από το άρθρο 102 του Συντάγματος αλλά και από το άρθρο 9 του Ευρωπαϊκού Χάρτη Τοπικής Αυτονομίας (ΕΧΤΑ) που κυρώθηκε στη χώρα μας με το νόμο 1850/1989 (ΦΕΚ 144 Α'). Ειδικότερα προβλέπεται ότι «το Κράτος λαμβάνει τα νομοθετικά, κανονιστικά και δημοσιονομικά μέτρα που απαιτούνται για την

⁸¹ Pappadà, F., & Zylberberg, Y. (2015). Austerity plans and tax evasion: theory and evidence from Greece.

⁸² Τάτσος, Ν., (2004). Δημοσιονομική Αποκέντρωση, Θεωρία & Πράξη, Αθήνα: τυπωθήτω

εξασφάλιση της οικονομικής αυτοτέλειας και των πόρων που είναι αναγκαίοι για την εκπλήρωση της αποστολής και την άσκηση των αρμοδιοτήτων των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης με ταυτόχρονη διασφάλιση της διαφάνειας κατά τη διαχείριση των πόρων αυτών.» (εδ. ά, παρ. 5, άρθρο 102 του Συντάγματος) ενώ σύμφωνα με τον με την παρ. 1 και 2 του άρθρου 9 του ΕΧΤΑ προβλέπεται ότι « οι χρηματοδοτικοί πόροι των ΟΤΑ θα πρέπει να είναι ανάλογοι με τις αρμοδιότητες που προβλέπονται από το Σύνταγμα ή το νόμο» και ότι «οι ΟΤΑ έχουν δικαίωμα σε επαρκείς ιδίους πόρους, τους οποίους μπορούν να διαθέτουν ελεύθερα κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους.» Εν συνεχεία στην παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου αναφέρεται ότι «ένα μέρος τουλάχιστον των οικονομικών πόρων των ΟΤΑ πρέπει να προέρχεται από τοπικούς φόρους και τέλη, το ύψος των οποίων έχουν δικαίωμα να καθορίζουν μέσα στα όρια του νόμου».

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι, η εξασφάλιση της οικονομικής αυτοδυναμίας της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αποτελεί υποχρέωση του κράτους. Δηλαδή, το κράτος οφείλει να θεσμοθετεί επαρκείς, όχι απεριόριστους, οικονομικούς πόρους που θα καλύπτουν τις δαπάνες των ΟΤΑ, μέρος των οποίων, πρέπει να προέρχεται από τοπικά επιβαλλόμενους φόρους και τέλη. Το ερώτημα όμως που τίθεται στην προκειμένη περίπτωση είναι, πότε η Τοπική Αυτοδιοίκηση μιας χώρας διέπεται από πραγματική οικονομική αυτοτέλεια. Επί παραδείγματι, οι ελληνικοί ΟΤΑ διαθέτουν θεσμοθετημένους πόρους που προορίζονται για την κάλυψη των δαπανών τους αλλά, όπως προκύπτει και από τα στοιχεία που παρατίθενται στη συνέχεια αυτής της εργασίας, η οικονομική αυτοδυναμία της ελληνικής Τοπικής Αυτοδιοίκησης χαρακτηρίζεται ως χαμηλή.

Εν κατακλείδι, για να αναλύσουμε την έννοια της οικονομικής αυτοτέλειας των ΟΤΑ ή αλλιώς τον βαθμό της φορολογικής

αποκέντρωσης που χαρακτηρίζει μία χώρα, πρέπει να εξετάσουμε την φορολογική εξουσία που διαθέτουν οι αυτοδιοικητικοί θεσμοί της⁸³.

Επιπλέον, πρέπει να συνυπολογιστεί, εάν η Κεντρική Διοίκηση προβαίνει σε συχνές παρεμβάσεις σε σχέση με τα οικονομικά των ΟΤΑ, ανάλογα με την εκάστοτε φορολογική πολιτική της χώρας, όπως μειώσεις φορολογικών συντελεστών καθώς και εάν διαχρονικά με τη μεταβίβαση επιπρόσθετων αρμοδιοτήτων, μεταβιβάζονται και οι αντίστοιχοι πόροι. Προς αυτή την κατεύθυνση και προτού παρουσιαστεί το σήμερα στην Ελλάδα, προβάλλονται τα βασικά πλεονεκτήματα της φορολογικής αποκέντρωσης, αλλά και οι αρχές από τις οποίες πρέπει να διέπεται η μεταβίβαση πόρων από το κράτος στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Η ενίσχυση της οικονομικής ανεξαρτησίας των ΟΤΑ , αποτελεί χρόνια απαίτηση του συνόλου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και τελευταία παρουσιάζεται ως αναγκαιότητα. Ο κυριότερος λόγος είναι, ότι σε μια δύσκολη οικονομική συγκυρία, όπως αυτή που διανύει σήμερα η Ελλάδα, τα πλεονεκτήματα που μπορεί να προκύψουν από την φορολογική αποκέντρωση είναι πολλά. Ενδεικτικά, επισημαίνονται παρακάτω τα κυριότερα⁸⁴:

Η δημιουργία αποτελεσματικών και ισχυρών θεσμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ικανών να αντιμετωπίσουν τις τοπικές ανάγκες μιας κοινωνίας, προϋποθέτει οι ΟΤΑ να μπορούν να ελέγχουν και να προγραμματίζουν τα έσοδα τους, σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Η έντονη εξάρτηση από τις κρατικές επιχορηγήσεις και η αβεβαιότητα για την εξέλιξη των εσόδων τους επιφέρει ακριβώς το αντίθετο αποτέλεσμα.

⁸³ Sovacool, B. K., & Blyth, P. L. (2015). Energy and environmental attitudes in the green state of Denmark: Implications for energy democracy, low carbon transitions, and energy literacy. *Environmental Science & Policy*, 54, 304-315.

⁸⁴ Τάτσος, Ν., (2004). Δημοσιονομική Αποκέντρωση, Θεωρία & Πράξη, Αθήνα: τυπωθήτω

Η χαμηλή συμμετοχή των τοπικών φόρων και τελών στα συνολικά έσοδα σημαίνει ότι οι δαπάνες που πραγματοποιούνται για μια περιοχή, υλοποιούνται με έσοδα που προέρχονται από το κράτος. Συνεπώς, μια ενδεχόμενη αύξηση των δαπανών, δεν συνοδεύεται από αντίστοιχη αύξηση των φορολογικών βαρών των κατοίκων της περιοχής, ώστε να επωμίζονται οι αιρετοί το ανάλογο πολιτικό κόστος. Ως αποτέλεσμα, εκλείπει το στοιχείο της υπευθυνότητας και του απολογισμού προς τους πολίτες.

Η διαχείριση ορισμένων φόρων με τοπικά χαρακτηριστικά είναι ευκολότερη και οικονομικότερη για τους ΟΤΑ, σε σχέση με την Κεντρική Διοίκηση. Κατά συνέπεια, η μη εκχώρηση της διαχείρισης τους, σε περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, συνεπάγεται αυτόματα αύξηση του κόστους λειτουργίας του κράτους.

Μία ενδεχόμενη μείωση των κρατικών επιχορηγήσεων, συνεπάγεται μείωση των συνολικών εσόδων των ΟΤΑ. Όμως για την αποφυγή δημιουργίας ελλειμμάτων θα έπρεπε οι ΟΤΑ να μειώσουν παράλληλα και τις δαπάνες τους, κάτι που συνήθως είναι ανέφικτο, γιατί η πλειοψηφία των δαπανών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης χαρακτηρίζονται ως ανελαστικές δαπάνες. Δηλαδή, αν οι κρατικές επιχορηγήσεις μειωθούν, οι ΟΤΑ δεν θα είναι σε θέση να μειώσουν τα έξοδα τους, κλείνοντας για παράδειγμα ένα βρεφονηπιακό σταθμό.

3.2.2 Πηγές προέλευσης

Οι κυριότερες πηγές εσόδων των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, είναι τα ανταποδοτικά τέλη, οι φόροι οι κρατικές επιχορηγήσεις για λειτουργικές και επενδυτικές δαπάνες και ο δανεισμός. Η συμμετοχή όλων αυτών των τελών στα συνολικά έσοδα των ΟΤΑ από τέλη και δικαιώματα δεν είναι ομοιόμορφη. Η διάρθρωση των εσόδων από τέλη και δικαιώματα παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3.1-Διάρθρωση Εσόδων από Τέλη και Δικαιώματα

	2013	2014	2015	2016
1. Υπηρεσία καθαριότητας	57%	57%	58%	58%
2. Υπηρεσία υδρεύσεως	9%	9%	9%	9%
3. Υπηρεσία αρδεύσεως	4%	4%	1%	1%
4. Υπηρεσία ηλεκτροφωτισμού	9%	8%	8%	8%
5. Υπηρεσία αποχετεύσεως	2%	2%	1%	1%
6. Λοιπά τέλη και δικαιώματα	19%	21%	23%	23%
α. Τέλη χρήσεως πεζοδρομίου	3%	3%	3%	3%
β. Τέλη αδειών οικοδομών	1%	1%	1%	1%
γ. Τέλη διαφημίσεων	2%	2%	3%	2%
δ. Τέλη εισιτηρίων λεωφορείων αυτοκινήτων	0%	0%	0%	0%
ε. Τέλη σταθμεύσεως αυτοκινήτων	0%	0%	0%	0%
στ. Τέλη διαμονής παρεπιδημούντων	7%	7%	8%	9%
ζ. Τέλη χρήσεως αποβάθρων επιβατών	0%	0%	0%	0%
η. Τέλη χρήσεως αποβάθρων εμπορευμάτων	0%	1%	0%	0%
θ. Λοιπά τέλη και δικαιώματα-ΤΑΠ	7%	6%	7%	7%
7. Έσοδα παρκόμετρων	1%	0%	1%	1%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Παρατηρείται ότι το τέλος με τη μεγαλύτερη συμμετοχή είναι το τέλος καθαριότητας. Αντίθετα υπάρχουν μία σειρά από τέλη που η οικονομική τους αποτελεσματικότητα δε δικαιολογεί την ύπαρξή τους. Σε αυτά εμπεριέχονται και τέλη τα οποία στην πράξη έχουν καταργηθεί. Επίσης, το ύψος των τελών ύδρευσης και αποχέτευσης αφορά ουσιαστικά στους μικρούς ΟΤΑ, με πληθυσμό μικρότερο των 10.000 κατοίκων.

Οι παραπάνω πηγές χρηματοδότησης, συναντώνται στις

περισσότερες χώρες τις ΕΕ και εν όψει φορολογικής αποκέντρωσης μπορούν ενδεχομένως να τροποποιηθούν.

Πέρα από τους κλασσικούς φόρους με απόφαση των δήμων επιβάλλεται φόρος σε ηλεκτροδοτούμενα ακίνητα στεγασμένα ή μη που βρίσκονται εντός της διοικητικής περιφέρειας ενός ΟΤΑ. Η κύρια διαφορά του φόρου ηλεκτροδοτούμενων ακινήτων με τα τέλη καθαριότητας και φωτισμού, είναι ότι δεν υφίσταται ανταποδοτικότητα και ότι επιβάλλεται προαιρετικά και όχι υποχρεωτικά. Υπόχρεος του συγκεκριμένου φόρου είναι αυτός που αναγράφεται το όνομα του στο λογαριασμό της ΔΕΗ, η οποία λειτουργεί ως απλό εισπρακτικό όργανο και αποδίδει το φόρο στον δικαιούχο ΟΤΑ. Σχετικά με το ύψος του συγκεκριμένου φόρου υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας το εμβαδόν του ακινήτου με τον αντίστοιχο συντελεστή, ο οποίος κυμαίνεται από 0,02 έως 0,07 ανά τ.μ. και δύναται να αυξηθεί έως 20% ετησίως με απόφαση δημοτικού συμβουλίου. Επιπρόσθετη αύξηση 25% μπορεί να επιβληθεί πάλι με απόφαση δημοτικού συμβουλίου, τα έσοδα της οποίας προορίζονται αποκλειστικά για την κάλυψη δαπανών που αφορούν σχολεία⁸⁵.

Ο φόρος σε δήμο επιβάλλεται επί των οικονομικών δραστηριοτήτων που ασκούνται. Υπολογίζεται βάσει των ακαθάριστων εσόδων των επιτηδευματιών που ασκούν οικονομική δραστηριότητα στο νομό, ανεξαρτήτως το που εδρεύουν. Δηλαδή, το ύψος του φόρου προκύπτει πολλαπλασιάζοντας τα ακαθάριστα έσοδα με τον συντελεστή του φόρου που κυμαίνεται από 0,2% έως 1%. Αποδίδεται από όσους ασκούν οικονομική δραστηριότητα, στην ταμειακή υπηρεσία του δήμου, η οποία είναι συνήθως και η πρωτεύουσα κάθε δήμου και εισπράττει το 55% των συνολικών εισπράξεων από το φόρο. Το υπόλοιπο 45% κατανέμεται στους υπόλοιπους ΟΤΑ, που είναι συνήθως οικονομικά ασθενέστεροι και

⁸⁵ Νικολόπουλος, Κ. Κ., (2006). Περί των Εσόδων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Χαλκίδα

επωφελούνται από την παραπάνω διαδικασία, διότι δεν επωμίζονται το διαχειριστικό κόστος του φόρου⁸⁶.

Στο φόρο ακάλυπτων χώρων υπάγονται όσοι έχουν στην κυριότητα τους ακάλυπτους χώρους και διαμένουν σε δήμους και κοινότητες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης καθώς και σε δήμους με πληθυσμό άνω των 20.000 κατοίκων. Η επιβολή του φόρου ακάλυπτων χώρων, μπορεί να θεωρηθεί κίνητρο για την μετατροπή των συγκεκριμένων εκτάσεων σε χρήσεις που βελτιώνουν την αισθητική και την ποιότητα ζωής των πολιτών και οι οποίες εκπίπτουν της φορολογητέας ύλης. Μερικά ενδεικτικά παραδείγματα αξιοποίησης ακάλυπτων χωρών είναι, οι δενδροφυτεύσεις, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και οι χώροι στάθμευσης⁸⁷.

3.3 Προοπτικές βελτίωσης χρήσης Πράσινων και Περιβαλλοντικών Φόρων

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ξεκινώντας από ένα επίπεδο ισορροπίας της οικονομίας, το οποίο δεν είναι άριστο, έγινε προσπάθεια να φτιαχτεί μια εξίσωση η οποία θα αξιολογεί τις μεταβολές στην ευημερία όταν μεταβάλλεται το μείγμα των φόρων, Επίσης μελετήθηκαν κάτω από ποιες προϋποθέσεις ένας φόρος ρύπων ο οποίος δεν ενσωματώνει πλήρως το περιβαλλοντικό κόστος είναι προτιμότερος από τον αντίστοιχο φόρο που το ενσωματώνει πλήρως όταν στην οικονομία προϋπάρχουν άλλοι στρεβλωτικοί φόροι, όπως οι φόροι της εργασίας και του κεφαλαίου⁸⁸.

Τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε είναι ότι οι προϋπάρχοντες φόροι κεφαλαίου δεν επηρεάζουν μόνο την ευημερία

⁸⁶ Σαββαΐδου, Κ. (2009). Οικονομική Διοίκηση και Διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη

⁸⁷ Σαββαΐδου, Κ. (2009). Οικονομική Διοίκηση και Διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη

⁸⁸ European Environment Agency, 2006, "Using the market for cost – effective environmental policy: Market - based instruments in Europe", Copenhagen

μέσω των στρεβλώσεων που προκαλούν αλλά επηρεάζουν και το κόστος που συνδέεται με το προϋπάρχον επίπεδο των φόρων ρύπων.

Έτσι όσο χαμηλότερο είναι το προϋπάρχον επίπεδο των φόρων ρύπων ή όσο υψηλότερο είναι το προϋπάρχον επίπεδο φόρων κεφαλαίου τόσο μικρότερο θα είναι το κόστος της μείωσης των ρύπων. Στη συνέχεια προσπάθησε να απαντήσει στο ερώτημα κάτω από ποιες προϋποθέσεις μια μικρή μόνιμη μείωση των φόρων ρύπων κάτω από το επίπεδο στο οποίο εξισώνεται το οριακό κόστος με το οριακό όφελος θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ευημερίας⁸⁹.

Η απάντηση είναι ότι θα πρέπει το σταθμισμένο άθροισμα των αντιδράσεων στην φορολογική βάση της εργασίας και του κεφαλαίου, ως συνέπεια της μεταβολής των φόρων ρύπων, σε όλη την διάρκεια του χρόνου να είναι θετικό. Μάλιστα όσο υψηλότερο είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο της χρησιμότητας τόσο μεγαλύτερη σημασία θα έχουν οι αντιδράσεις στο κοντινό μέλλον και μικρότερο αυτές στο απώτερο. Αφού λοιπόν το άθροισμα των αντιδράσεων θα πρέπει να είναι θετικό είναι δυνατόν να συμπεράνει κάποιος πως όσο υψηλότερο είναι το αρχικό επίπεδο των προϋπαρχόντων φόρων τόσο μεγαλύτερη θα είναι η αύξηση της ευημερίας εάν επιλέξουμε ο φόρος των ρύπων να είναι κάτω από το επίπεδο στο οποίο εξισώνεται η οριακή ωφέλεια με το οριακό κόστος.

3.4 Η σημερινή λειτουργία των ΟΤΑ

3.4.1 Προβλήματα προς επίλυση

Η Ελλάδα αποτελεί ενιαίο κράτος, στο οποίο ο θεσμός της Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχει κατοχυρωθεί συνταγματικά: Η διαχείριση υποθέσεων τοπικής εμβέλειας ανήκει στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού. Στον πρώτο

⁸⁹ OECD, 2007, “Impacts of Environmental Policy Instruments on Technological Change”, Paris

βαθμό ανήκουν οι Δήμοι και οι Κοινότητες (Αρθ. 102 Συντ.).

Η διοίκηση του Κράτους οργανώνεται σύμφωνα με το αποκεντρωτικό σύστημα (Αρθ. 101 Συντ.). Η Ελλάδα ακολουθεί με την κρατική της δομή τον «ναπολεόντειο» τύπο οργάνωσης της διοίκησης όπως και οι περισσότερες νότιο-ευρωπαϊκές χώρες. Όχι μόνο ο συγκεντρωτισμός, αλλά και η ισχυρή κομματικοποίηση της δημόσιας διοίκησης άφησαν την ιδιαίτερη σφραγίδα τους στη χώρα. Όπως η Ισπανία και Πορτογαλία, έτσι και η Ελλάδα, μετά από μια μακρά περίοδο εμφυλίου πολέμου, αυταρχικής άσκησης εξουσίας και δικτατορίας, κατάφερε να διαμορφώσει στη δεκαετία του '70 μια σταθερή δημοκρατία και στη δεκαετία του '80 έγινε δεκτή ως μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.).

Σε αντίθεση με την Ισπανία και παρόμοια με την Πορτογαλία, η Ελλάδα δεν κατάφερε όμως να υπερβεί τις συγκεντρωτικές δομές. Έτσι, παραμένουν στάσιμες οι δαπάνες για την Τοπική Αυτοδιοίκηση στα χαμηλότερα επίπεδα της Ε.Ε. (γύρω στο 4% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος), ενώ η αποκέντρωση αρμοδιοτήτων και μαζί με αυτήν η αυτοτέλεια των δήμων παραμένουν περιορισμένες. Από την άλλη πλευρά, η πολιτική επιρροή των αιρετών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης είναι σημαντική σε επίπεδο κράτους. Τα ιδιαίτερα συμφέροντα των τοπικών κοινωνιών λαμβάνονται σχεδόν πάντα υπόψη, κάτι το οποίο περιγράφεται ως «παρασκηνιακός τοπικισμός».

Στην Ελλάδα, αποδίδεται παραδοσιακά υψηλή προτεραιότητα στην αρχή του κρατικού συγκεντρωτισμού. Η συγκεντρωτική άσκηση εξουσίας, συνδυάσθηκε στην ελληνική κοινοβουλευτική παράδοση με το βρετανικό μοντέλο «Westminster Model», δηλαδή μια «πολωμένη» δημοκρατία με τα χαρακτηριστικά ενός εκκρεμούς και εναλλαγές στην πλειοψηφική εξουσία, όπου η συναίνεση ανάμεσα στα κόμματα περιορίζεται στο ελάχιστο δυνατό και οι κυβερνήσεις συνασπισμού αποτελούν σπάνιες εξαιρέσεις.

Παρ' όλα αυτά, μετά το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης, το ελληνικό πολιτικό τοπίο δεν χαρακτηρίζεται πλέον από την εναλλαγή δύο μεγάλων κομμάτων στην άσκηση εξουσίας, αλλά από τον κατακερματισμό των πολιτικών δυνάμεων. Έτσι, οι συνασπισμοί συνεργασίας γίνονται πλέον ο κανόνας κατά τον σχηματισμό εθνικής κυβέρνησης. Η επιρροή των κομμάτων έχει εξασθενήσει και στην τοπική πολιτική σκηνή.

Σε πολλούς μεγάλους δήμους, ακόμα και σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, έχουν πρόσφατα εκλεγεί ανεξάρτητοι δήμαρχοι χωρίς κομματική υποστήριξη. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση επηρεάστηκε σαφώς σε σημαντικό βαθμό από την οικονομική κρίση. Οι κρατικές επιχορηγήσεις υποχώρησαν μάλιστα σε ποσοστό 60% κατά το διάστημα 2009-2013. Οι δήμοι και οι θυγατρικοί τους δημοτικοί φορείς απώλεσαν χιλιάδες θέσεις εργασίας. Η Δημοτική Αστυνομία καταργήθηκε και το προσωπικό της τέθηκε σε διαθεσιμότητα, πριν επαναπροσληφθεί. Από την άλλη πλευρά, οι δήμοι κατάφεραν με πολλές, εν μέρει και ευρηματικές, πρωτοβουλίες, να επιβιώσουν επιτυχώς μέσα στην οικονομική κρίση και να ανανεώσουν το ρόλο τους ως ακρογωνιαίου λίθου στο χώρο της κοινωνικής αλληλεγγύης.

3.4.2 Χρηματοδοτικές διαδικασίες στήριξης των ΟΤΑ

Σε σχέση με τη χρηματοδότηση, των δήμων, οι ΟΤΑ καλούνται ως τελικοί δικαιούχοι να διαχειριστούν έργα συνολικού προϋπολογισμού μεγαλύτερου από κάθε προηγούμενη φορά. Για έργα στον τομέα του περιβάλλοντος και των υποδομών, έχουν ήδη προκηρυχθεί προσκλήσεις άνω των 500 εκατ. Ευρώ με τελικούς δικαιούχους τους Δήμους, ενώ το επόμενο διάστημα θα εκδοθούν επιπλέον προσκλήσεις ύψους 720 εκατ. Ευρώ. Όσον αφορά τα περιφερειακά προγράμματα του νέου ΕΣΠΑ, τονίζεται η ανάγκη για συνεργασία ανάμεσα στα δύο επίπεδα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Οι Δήμοι μπορούν να αξιοποιούν του πόρους που δίνονται προκειμένου να υλοποιήσουν έργα ωφέλιμα. Σήμερα, έχει συσταθεί ομάδα εργασίας στην οποία μετέχουν συνεργάτες του Υπουργείου Οικονομίας, της ΜΟΔ, της ΕΕΤΑΑ και του ΤΠΔ, η οποία διερευνά τη σύσταση ειδικών χρηματοδοτικών εργαλείων για τους Δήμους, καθώς και την προτυποποίηση μελετών για έργα που θα υλοποιούν οι Δήμοι. Υπάρχει παράλληλα ειδικό πρόγραμμα ύψους 200 εκατ. Ευρώ για τη χρηματοδότηση έργων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που ήδη υλοποιεί το ΤΠΔ σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

3.4.3 Πράσινοι και Περιβαλλοντικοί Φόροι στην ενίσχυση δράσης των ΟΤΑ

Οι κύριοι λόγοι για τη χρήση Περιβαλλοντικών Φόρων στην ενίσχυση δράσης των ΟΤΑ είναι οι εξής:

Αποτελούν ιδιαίτερα αποδοτικά μέσα για την εσωτερίκευση τον εξωτερικού κόστους, δηλαδή την ενσωμάτωση του κόστους των περιβαλλοντικών υπηρεσιών και ζημιών (και της αποκαταστάσεις τους) άμεσα στις τιμές των αγαθών, των υπηρεσιών ή των δραστηριοτήτων που δημιουργούν το κόστος αυτό· συμβάλλουν στην εφαρμογή της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» καθώς και στην ολοκλήρωση των οικονομικών και περιβαλλοντικών πολιτικών.

Παρέχουν κίνητρα τόσο για τους καταναλωτές όσο και για τους παραγωγούς να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους προς μία πιο ανεπτυγμένη, πιο «οικολογικά αποδοτική» χρήση των πόρων για την προώθηση της καινοτομίας και των διαρθρωτικών αλλαγών» και την ενίσχυση της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς.

Μπορούν να αυξήσουν το επίπεδο των εσόδων τα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών δαπανών» ή/και για τον περιορισμό των φόρων εργασίας, κεφαλαίου και αποταμιεύσεων.

Μπορούν να αποτελέσουν ιδιαίτερα αποδοτικά εργαλεία πολιτικής για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων από αρκετά «διάχυτες πηγές ρύπανσης» όπως οι εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των εναέριων και θαλασσίων μεταφορών), τα απόβλητα (π.χ. συσκευασίες, μπαταρίες), και χημικές ουσίες που χρησιμοποιούνται στην γεωργία (π.χ. παρασιτοκτόνα και λιπάσματα).

3.5 Πράσινοι Φόροι: προστασία περιβάλλοντος

Προκειμένου να διευκολυνθεί η μέτρηση της αποτελεσματικότητας των περιβαλλοντικών φόρων έχουν καταταχθεί σε τρεις κύριους τύπους, σύμφωνα με τους κύριους στόχους πολιτικής που επιδιώκουν⁹⁰:

Επιβαρύνσεις κάλυψης κόστους - π.χ. επιβαρύνσεις που στόχο έχουν την κάλυψη του κόστους των περιβαλλοντικών υπηρεσιών και το/ν μέτρων μείωσης, όπως η επεξεργασία των υδάτων (επιβαρύνσεις προς τους χρήστες) και οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για σχετικές περιβαλλοντικές δαπάνες (ειδικές επιβαρύνσεις).

Φόροι παροχής αντικινήτρων - 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 εσόδων. 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 στις δεκαετίες του '60 και του '70 σε συνδυασμούς φόρων παροχής κινήτρων και δημοσιονομικών περιβαλλοντικών φόρων στις δεκαετίες του '80 και του '90. και στην συνέχεια στην πιο πρόσφατη ενσωμάτωση τους στις «μεταρρυθμίσεις των Πράσινων Φόρων», όπου η επιβολή φάρων σε «αρνητικά» όπως η

⁹⁰ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.(2012) Περιβαλλοντικοί φόροι, Ανάκτηση από: (<http://europa.eu.int>[Πρόσβαση 20-10-2017])

ρύπανση αντικαθιστούν ορισμένους φόρους σε «θετικά» όπως το εργατικό δυναμικό⁹¹.

Οι γενικές τάσεις φορολογίας από το 1980 δείχνουν αύξηση των φόρων εργασίας και μείωση των φόρων κεφαλαίου, ενώ το μερίδιο των ενεργειακών και περιβαλλοντικών φόρων παρέμεινε σχετικά σταθερό, με ελάχιστη αύξηση των ενεργειακών φόρων.

Παρόλο που σημειώθηκε μικρή πρόοδος στη χρήση περιβαλλοντικών φόρων σε επίπεδο ΕΕ, σημαντική πρόοδος σημειώθηκε σε επίπεδο κρατών μελών, ιδίως στις βόρειο ευρωπαϊκές χώρες.

Αρκετές χώρες χρησιμοποιούν, τέλος, σήμερα περιβαλλοντικούς φόρους στο πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων των Πράσινων Φόρων, χρησιμοποιώντας τα νέα ορολογικά έσοδα και τον περιορισμό άλλων φόρων, όπως οι φόροι εργασίας.

⁹¹ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος.(2012) Περιβαλλοντικοί φόροι, Ανάκτηση από: (<http://europa.eu.int>[Πρόσβαση 20-10-2017])

4^ο Πράσινα Ταμεία και Πράσινοι Φόροι

4.1 Ορισμός Πράσινων Ταμείων

Οι Πράσινοι ή Περιβαλλοντικοί Φόροι δεν αποτελούν μια καινούργια έννοια στον τομέα της δημόσιας οικονομίας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας αποτελούν σημαντικό θέμα συζήτησης, λόγω του γεγονότος ότι η αειφόρος ανάπτυξη είναι ο στόχος κάθε ανθρώπινης δραστηριότητας και οι κυβερνήσεις φέρουν το βάρος της μείωσης των ρυπογόνων δεικτών τους. Πολλές συμβάσεις έχουν υπογραφεί μεταξύ των χωρών, προκειμένου να προωθηθεί ένας πιο φιλικός προς το περιβάλλον πολιτισμός. Οι Πράσινοι Φόροι είναι ένα μέσο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την προσέγγιση αυτή. Ωστόσο, όχι πάντα χωρίς σημαντικό κόστος για τους πολιτικούς.

Οι Πράσινοι Φόροι συνήθως χαρακτηρίζονται ως μία πολιτική που βασίζεται σε κίνητρα και αυτό συμβαίνει επειδή η πλειοψηφία αυτών των φόρων - εκτός από την αύξηση των εσόδων - τείνει να μεταβάλλει την συμπεριφορά των παραγωγών και των καταναλωτών. Ένα παράδειγμα αυτού του επιχειρήματος είναι η υιοθέτηση πιο οικολογικών συστημάτων θέρμανσης όπου αυξάνεται η τιμή του πετρελαίου θέρμανσης κι αυτό μακροπρόθεσμα επηρεάζει την ελαστικότητα. Φυσικά αυτή είναι μια απόφαση που μπορεί να χρειαστεί χρόνος για να εφαρμοστεί, καθώς όσο πιο ανελαστική είναι η ζήτηση για ένα προϊόν, τόσο μεγαλύτερη είναι η μετάβαση σε ένα υποκατάστατο. Ωστόσο, μακροπρόθεσμα, το αποτέλεσμα είναι ότι τελικά ολόκληρος ο «κύκλος» παραγωγής και κατανάλωσης τείνει να αλλάζει.

Το ίδιο σκεπτικό, και ίσως σε μεγαλύτερη κλίμακα, ισχύει και για τις επιχειρήσεις. Δεδομένου ότι ένας από τους σημαντικότερους στόχους κάθε επιχείρησης είναι η ελαχιστοποίηση ή τουλάχιστον η συμπίεση του κόστους παραγωγής, γεγονός που αυξάνει αυτομάτως τα κέρδη, η αποφυγή της υπερβολικής φορολόγησης τις οδηγεί σε

επενδύσεις σε καθαρότερες τεχνολογίες και με αυτόν τον τρόπο συνεπώς προωθείται η καινοτομία. Η μελέτη του ΟΟΣΑ (2010) με τίτλο «Φορολογία, Καινοτομία και Περιβάλλον», επιβεβαιώνει αυτό το γεγονός, καθώς μεταξύ άλλων αναφέρεται και στον Hicks (1992), έναν από τους πρώτους που περιέγραψαν την σχέση μεταξύ μεγιστοποίησης του κέρδους και τεχνολογικής αλλαγής, διατυπώνοντας την υπόθεση της καινοτομίας. Η υπόθεση της καινοτομίας υποστηρίζει ότι οι επιχειρήσεις έχουν την τάση να κάνουν εφευρέσεις, καθώς αναζητούν πάντα τους λιγότερο δαπανηρούς παράγοντες παραγωγής⁹².

Ένας από τους πρώτους που αναφέρθηκε στην ιδέα των εξωτερικοτήτων και των επακόλουθων των Πράσινων Φόρων ήταν ο Arthur C. Pigou, ένας Άγγλος οικονομολόγος και συγγραφέας του έργου «The Economics of Welfare» (1920). Οι Πιγκουβιανοί φόροι, ένας όρος που συναντάται συχνά στην σχετική βιβλιογραφία, αναφέρονται στο επιχείρημα ότι για να αυξηθεί η οικονομική ευημερία είναι απαραίτητη η επιβολή φόρων που γεφυρώνουν το χάσμα μεταξύ κοινωνικού και ιδιωτικού κόστους ενός προϊόντος. Αν και η θεωρία του Pigou έχει επικριθεί από τους οικονομολόγους, η αντίληψή του μπορεί να θεωρηθεί πρόδρομος των σύγχρονων περιβαλλοντικών φόρων.

Ένας πιο επίσημος ορισμός για τους Πράσινους Φόρους είναι εκείνος που χρησιμοποίησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2001, σύμφωνα με τον οποίο *«ένας περιβαλλοντικός φόρος είναι εκείνος του οποίου η φορολογική βάση είναι μια φυσική μονάδα από κάτι το οποίο έχει έναν αποδεδειγμένο, συγκεκριμένο αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον»*. Κατά συνέπεια, οι Πράσινοι Φόροι επιβάλλονται συνήθως στις πιο ρυπογόνες ανθρώπινες δραστηριότητες, οι οποίες

⁹² Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD), (2010) *Taxation, Innovation and the Environment*, France: OECD Publishing, Available: <http://www.oecd.org/env/tools-evaluation/taxationinnovationandtheenvironment.htm>

αφορούν σε: μεταφορές, ενέργεια, γεωργία, απόβλητα, φυτοφάρμακα και πολλά άλλα.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στα οφέλη που απορρέουν από την πράσινη φορολόγηση. Οι Fullerton και Metcalf (2016) αναφέρουν ότι η «υπόθεση του διπλού μερίσματος» ικανοποιείται ευρέως στην περιβαλλοντική οικονομία και χρησιμοποιείται για να περιγράψει το γεγονός ότι οι Πράσινοι Φόροι δεν λειτουργούν μόνο ως επωφελείς για το περιβάλλον αλλά και ως αντισταθμιστικά μέτρα μέσω των οποίων άλλες μορφές φορολογίας, που θεωρούνται λιγότερο δίκαιες ή ακόμη και ότι στρεβλώνουν την οικονομία, μπορούν να μειωθούν⁹³. Φυσικά, είναι προφανές, όπως αναφέρεται στην ίδια δημοσίευση, ότι οι Πράσινοι Φόροι δεν αποτελούν πανάκεια. Κάθε ρυπογόνος δραστηριότητα πρέπει να αξιολογείται σύμφωνα με διάφορες πτυχές της οικονομίας, πριν ληφθεί οποιαδήποτε απόφαση.

Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχει σημαντική βιβλιογραφία που υποστηρίζει την ύπαρξη του «δεύτερου» μερίσματος των περιβαλλοντικών φόρων. Όπως αναφέρει ο Ronnie Schoeb (2003) στην έρευνα του με τίτλο «The Double Dividend Hypothesis of Environmental Taxes: A Survey»⁹⁴, η υπόθεση του διπλού μερίσματος αποτυγχάνει σύμφωνα με τους Bovenberg και de Mooij (1994), Bovenberg και van der Ploeg (1994a, b, c) και Goulder (1995).

⁹³ Fullerton Don and Metcalf Gilbert E. (1997), Environmental taxes and the double-dividend hypothesis: Did you really expect something for nothing?, *Chicago-Kent Law Review*, vol. 73, no. 1 (1998), pp. 221-256

⁹⁴ Schoeb Ronnie (2003), *The Double Dividend Hypothesis of Environmental Taxes: A Survey*, Germany, Available: http://www.wiwiss.fu-berlin.de/fachbereich/vwl/schoeb/forschung/forschung_dateien/taxation02.pdf

4.2 Δομή και λειτουργία του Πράσινου Ταμείου

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί ένα Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, το οποίο, σε επίπεδο λειτουργίας, εποπτεύεται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματική Αλλαγής. Το παρόν ιδρύθηκε με βάση το Ν. 3889/2010 ΦΕΚ 182 «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Το Πράσινο Ταμείο είναι ο φορέας που ήρθε ως εναλλακτικός οργανισμός στον προγενέστερο φορέα με ονομασία «Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» που είχε συσταθεί με το νόμο 1262/1972(ΦΕΚ 194 Α'). Το παρόν ήρθε ως φορέας είσπραξης και διαχείρισης όλων των πόρων που έχουν θεσπιστεί με διάφορους νόμους και αφορούν το περιβάλλον και την πράσινη ανάπτυξη. Το Πράσινο Ταμείο ενσωματώνει όλους τους πόρους του «Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» (ν.3843/2010 και ν.4014/2011) του «Γαλάζιου ταμείου» και του «Ειδικού Φορέα Δασών».

Το Πράσινο Ταμείο έχει στις τάξεις του 14 υπαλλήλους, οι οποίοι είναι αποσπασμένοι σε αυτό από το ΥΠΕΚΑ ή άλλες υπηρεσίες του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Το προσωπικό του συγκεκριμένου φορέα έχει επιλεγεί με βάση την ειδικότητα, τη βαθμίδα εκπαίδευσης και την εμπειρία που έχει σε χρηματοδοτικά προγράμματα. Το προσωπικό και τα στελέχη του Πράσινου Ταμείου καλύπτουν σήμερα τις ανάγκες του φορέα. Σε επίπεδο ειδικότητας το προσωπικό του Πράσινου Ταμείου χωρίζεται ως ακολούθως:

Πίνακας 4.1- Προσωπικό Πράσινου Ταμείου

Ειδικότητα	Αριθμός στελεχών	Ποσοστό
Μηχανικοί	6	43%
Διοικητικοί	4	29%
Οικονομολόγοι	2	14%
Δασολόγος	1	7%
Πληροφορική	1	7%
Σύνολο	14	100%

Βαθμίδα Εκπαίδευσης	Αριθμός στελεχών	Ποσοστό
ΔΕ	4	29%
ΠΕ	4	29%
Μεταπτυχιακό	4	29%
Διδακτορικό	2	13%
Σύνολο	14	100%

Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (2012)

4.2.1 Εισαγωγή στο ρόλο του Πράσινου Ταμείου στην Ελλάδα

Ο Βασικός σκοπός του Πράσινου Ταμείου είναι η καθιέρωση ενός ολοκληρωμένου αποτελεσματικού και διαφανούς συστήματος χρηματοδότησης περιβαλλοντικών παρεμβάσεων, στοχεύει στην προστασία του περιβάλλοντος έχοντας ως δεδομένη τη διαχειριστική, οικονομική, τεχνική και χρηματοπιστωτική υποστήριξη προγραμμάτων, αλλά και την ανάπτυξη δράσεων σχετικών με την προστασία και αποκατάσταση του περιβάλλοντος. Το παρόν ταμείο στηρίζει τη περιβαλλοντική πολιτική της χώρας ενώ εστιάζει και στην εξυπηρέτηση του δημοσίου και κοινωνικού συμφέροντος.

Σε επίπεδο στόχων το Πράσινο Ταμείο εστιάζει στα ακόλουθα, τα οποία αποτελούν και τους βασικούς λόγους ύπαρξης του: α) Καταγραφή πράσινων πόρων με βαρύτητα στην αποτελεσματική ταξινόμηση τους, στον προγραμματισμό, στο λογιστικό έλεγχό τους, β) Στόχευση στην αξιοποίηση και διάθεση των πράσινων πόρων, ουσιαστικά συνδέοντας το λόγο ύπαρξης του κάθε πόρου με τη διαδικασία χρηματοδότησης, γ) Σχεδιασμός και ανάπτυξη προγραμμάτων, διαχείριση του περιβάλλοντος, σχεδιασμός και ανάπτυξη χρηματοδοτικών προγραμμάτων, ανάπτυξη στρατηγικής ελέγχου προγραμμάτων και διόρθωση λαθών, δ) Αξιοποίηση των χρηματοδοτικών εργαλείων για τη καλύτερη διαχείριση τους σε επίπεδο κρατών⁹⁵.

Ακολουθεί η αναφορά στους τους λεγόμενους Πράσινους πόρους, αλλά και στη διαδικασία αξιοποίησης τους από το Πράσινο Ταμείο. Η διαχείριση των πράσινων πόρων αποτελεί το βασικό αντικείμενο του Πράσινου Ταμείου. Με βάση την ΥΑ 4503/23-11-2012 «Καταγραφή, συστηματοποίηση και ταξινόμηση των Πράσινων Πόρων», προγραμματικός και λογιστικός διαχωρισμός τους, σύμφωνα με το άρθρο 3 παρ.2 εδαφ. β' του Ν.3889/2010, οι Πράσινοι Πόροι ορίζονται και αναλύονται μέσα από μια συστηματική διαδικασία. Οι πράσινοι πόροι κατατάσσονται σε δέκα ομάδες. Οι πόροι είναι οι ακόλουθοι: α) πόροι γαλάζιου ταμείου, που αναφέρονται στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, β) πόροι ειδικού φορέα δασών, που αναφέρονται σε προγράμματα και δράσεις για τη προστασία του δάσους και του θηραματικού πλούτου, γ) πόροι που αναφέρονται στη περιβαλλοντική νομοθεσία, οι πόροι αυτοί αναφέρονται σε δράσεις προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και σε δράσεις σχετικές με το περιβαλλοντικό έλεγχο και τη διαχείριση απορριμμάτων, δ) πόροι που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή,

⁹⁵ Υπουργείο περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. (2012) *Πράσινο Ταμείο*, ΥΠΡΚΑ

αλλά και την ενίσχυση της ενεργειακής διαχείρισης. Εδώ αναπτύσσονται προγράμματα που βοηθούν στη προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ε) πόροι ταμείου περιβαλλοντικού Ισοζυγίου που εστιάζουν σε προγράμματα που βοηθούν στη κάλυψη των ελλειμμάτων της γης ενώ εστιάζουν και στην αύξηση των κοινόχρηστων χώρων, στ) πόροι νομοθεσίας αυθαίρετης δόμησης, που εστιάζουν σε προγράμματα, δράσεις και έργα, στη διαχείριση αυθαιρέτων, στη περιβαλλοντική αποκατάσταση και γενικά στην αξιοποίηση χώρων, ζ) πόροι σταθμών αυτοκινήτων, που αναφέρονται στη δημιουργία χώρων για τη στάθμευση αυτοκινήτων, η) πόροι πολεοδόμησης που αναφέρονται στη διαχείριση πολεοδομικών τετραγώνων, στη διαχείριση οικιστικών περιοχών, αρχιτεκτονημάτων, θ) πόροι ειδικού φορέα κατανάλωσης βενζίνης που απευθύνεται στη διαχείριση καυσίμων και ι) άλλοι ειδικοί πόροι, οι οποίοι δεν παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με τις παραπάνω ομάδες, απλά έχουν δημιουργηθεί για να ενταχθούν σε αυτούς όλα τα στοιχεία που δεν έχουν ενταχθεί στις προηγούμενες κατηγορίες.

4.2.2 Αρμοδιότητες

Στις αρμοδιότητες του Πράσινου Ταμείου αναφέρονται τα ακόλουθα⁹⁶:

Η παρακολούθηση, η είσπραξη, ο έλεγχος, η διασφάλιση και η ευρύτερη απόδοση των Πράσινων Φόρων.

Η διαμόρφωση χρηματοδοτικών πόρων αναφέρεται στη χρηματοδότηση μέτρων και δράσεων προστασίας, αναβάθμισης, αποκατάστασης του περιβάλλοντος με βάση τη διαχείριση των περιβαλλοντικών και ενεργειακών αναγκών.

⁹⁶ Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.(2012) Πράσινο Ταμείο, ΥΠΡΚΑ

Αξιολόγηση και τελική επιλογή προτάσεων σχετικών με χρηματοδοτικά προγράμματα. Σημαντική λειτουργία εδώ είναι η εξασφάλιση της αποτελεσματικής εφαρμογής των προγραμμάτων.

Επεξεργασία και χρήση προγραμμάτων σε σχέση με το περιβάλλον, τις ανάγκες του αλλά και τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων αυτών.

Εισήγηση μέτρων, δράσεων και προγραμμάτων, αλλά και επιλογή των κατάλληλων φορέων οι οποίοι θα αναλάβουν την υλοποίηση των δράσεων και των προγραμμάτων.

Η παρακολούθηση υλοποίησης των παραπάνω συμφωνιών από τους δικαιούχους φορείς.

Η ανάπτυξη προγραμμάτων σχετικών με τη προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών.

Η τήρηση δημόσιας βάσης δεδομένων με τη νομοθεσία.

Η οργάνωση και παρακολούθηση των χρηματοδοτικών προγραμμάτων και των δράσεων αλλά και η δημοσιότητα των προγραμμάτων αυτών.

Η εξεύρεση συμπληρωματικών πηγών χρηματοδότησης από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς.

Κατάρτιση και δημοσίευση ετησίου ετήσιου οικονομικού απολογισμού πράσινων πόρων.

Ανάθεση σε τρίτους υποστηρικτικών μελετών και συμβουλευτικών υπηρεσιών για τη καλύτερη διαχείριση των χρηματοδοτικών προγραμμάτων, για το καλύτερο σχεδιασμό, τη παρακολούθηση και το τελικό έλεγχο.

Σχεδιασμός χρηματοδοτικών προγραμμάτων, ανάπτυξη κριτηρίων αξιολόγησης και τελική παρακολούθηση και έλεγχος.

Συνεχής παρακολούθηση, έλεγχος και εξαγωγή συμπερασμάτων για κάθε πρόγραμμα. Όπου και όταν χρειαστεί, παράθεση προτάσεων βελτίωσης.

4.3 Οικονομική κρίση και η διαχείριση των Πράσινων Φόρων από το Πράσινο Ταμείο

Διανύουμε μία τριπλή, οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική, κρίση. Όταν το φθινόπωρο του 2008 ξέσπασε η τραπεζική κρίση στις Ηνωμένες Πολιτείες, οι κυβερνήσεις μέσα στον πανικό έσπευσαν να διασώσουν τις τράπεζες και τις μεγάλες επιχειρήσεις. Δαπάνησαν μεγάλα ποσά από τα χρήματα των φορολογουμένων και απέτρεψαν την μεγαλύτερη δημοσιονομική κρίση της εποχής μας, η οποία, όπως αναμένεται, εξελίχθηκε σε πλήρη οικονομική ύφεση.

Σημαντικές μειώσεις στην κατανάλωση, την παραγωγή και την αύξηση της παραγωγικότητας οδήγησαν σε ρεκόρ επίπεδα ανεργίας, τα οποία, μαζί με τις αναπόφευκτες περικοπές των μισθών και των συντάξεων, παράγουν ένα αυξανόμενο κύμα κοινωνικών διαμαρτυριών και αναταραχών. Εν μέσω αυτής της αναταραχής, οι κυβερνήσεις θεωρούν πάρα πολύ βολικό να επιστρέψουν στην επείγουσα ανάγκη επιβολής περιβαλλοντικών μέτρων για τον μετριασμό της επιταχυνόμενης αλλαγής του κλίματος, η οποία, λόγω της υπερθέρμανσης, απειλεί την ζωή του πλανήτη.

Λίγο μετά το ξέσπασμα της κρίσης του 2008 διαπιστώθηκε ότι: *«Ο όγκος είναι μεγαλύτερος. Τα χρήματα που εισρέουν στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και τις επιχειρήσεις δεν μπορούν να διορθώσουν τα κενά στις δομές. Αλλά σίγουρα θα προκαλέσουν δημοσιονομική κρίση μέσα στα επόμενα δύο έτη».*

Οι κυβερνήσεις δεν έχουν γίνει πιο σοφές. Οι σημερινές πολιτικές για την εξάλειψη της αυξανόμενης δημοσιονομικής κρίσης

στην Ευρώπη είναι εξίσου κοντόφθαλμες. Επειδή δεν αντιμετωπίζουν τις βασικές διαρθρωτικές ανεπάρκειες του σημερινού μοντέλου, όπως την αναπροσαρμογή των τραπεζών και άλλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων ή την υπερβολική φορολόγηση της εργασίας και την υπόφορολόγηση της υπερβολικής χρήσης ενέργειας και φυσικών πόρων.

Στην πραγματικότητα, τα τρέχοντα προγράμματα λιτότητας που δίνουν έμφαση στις περικοπές των μισθών και των συντάξεων, στον περιορισμό των διαφόρων κοινωνικών παροχών και σε αυξήσεις των συντελεστών ΦΠΑ σε συνδυασμό με την συρρίκνωση των τραπεζικών πιστώσεων, οδηγούν πάντοτε σε ύφεση. Αλλά αυτό, αναπόφευκτα, οδηγεί σε διάβρωση της φορολογικής βάσης, αυξάνει τα κίνητρα για φοροδιαφυγή και ωθεί περισσότερο στο μέλλον την προοπτική της δημοσιονομικής εξυγίανσης.

4.3.1 Ο ρόλος των Πράσινων Φόρων μέσα στην κρίση

Ο κ. Töpfer, ο γνωστός πρώην υπουργός περιβάλλοντος της Γερμανίας, κατά την σύνοδο κορυφής των G-7 το 1993 και πάλι σε περιόδους οικονομικής κρίσης, είπε: «Δεν είναι παρά την κρίση, αλλά λόγω της κρίσης που πρέπει να επιδιώξουμε περιβαλλοντικές πολιτικές». Αναφέρθηκε βέβαια στο καθιερωμένο γεγονός ότι όλες οι περιβαλλοντικές δράσεις οδηγούν σε αυξημένη αποδοτικότητα στην χρήση των φυσικών πόρων και της ενέργειας και επομένως στην ανταγωνιστικότητα των οικονομιών που τις ακολουθούν.

Οι Πράσινοι Φόροι, ειδικότερα, αντιπροσωπεύουν το ισχυρότερο μέσο περιβαλλοντικής προστασίας και ταυτόχρονα την εξυγίανση του προϋπολογισμού. Οι κύριοι λόγοι έχουν ως εξής: Πρώτον, ενεργούν, μεταβάλλοντας τις σχετικές τιμές μέσω και όχι κατά των δυνάμεων της αγοράς και μεταβάλλονται πολύ γρήγορα οι τάσεις κατανάλωσης και παραγωγής προς την αειφορία. Δεύτερον, αντιμετωπίζουν δομικά και κυκλικά προβλήματα και οδηγούν σε αναδιάρθρωση του οικονομικού και κοινωνικού μοντέλου.

Τρίτον, είναι πιο αποδεκτοί από κοινωνική άποψη, διότι, αφενός, προστατεύουν το περιβάλλον και προωθούν την ισότητα μεταξύ των γενεών και αφετέρου, δεν είναι τόσο σκληροί για τους ανθρώπους, όπως οι περικοπές μισθών και συντάξεων.

4.3.2 Η φύση και οι αρχές λειτουργίας των Πράσινων Φόρων

Όλοι αποδέχονται ότι οι φόροι είναι ένα μέσο αναδιανομής του εισοδήματος μεταξύ των ανθρώπων. Οι Πράσινοι Φόροι είναι ένα μέσο ανακατανομής των φυσικών πόρων μεταξύ των διαφόρων ανθρώπων του πλανήτη μας τώρα, καθώς και μεταξύ των σημερινών και των μελλοντικών γενεών. Προστατεύουν τους λιγοστούς φυσικούς πόρους για χρήση από τα παιδιά και τα εγγόνια μας και προστατεύουν την μελλοντική ζωή στον πλανήτη από την αλλαγή του κλίματος.

Η βασική ιδέα τους είναι η εσωτερίκευση των εξωτερικών παραγόντων, όπως το θέτει η οικονομική φρασεολογία. Με απλά λόγια: ενσωματώνουν το περιβαλλοντικό και κοινωνικό κόστος στις τιμές και επομένως οδηγούν τους καταναλωτές και τους παραγωγούς να κάνουν καλύτερες επιλογές, περιορίζοντας τα απόβλητα και αποφεύγοντας περιβαλλοντικά επιβλαβείς ενέργειες και προϊόντα.

Τα συνηθισμένα «επιβλαβή», τα οποία φορολογούνται, εμπίπτουν σε 4 κύριες κατηγορίες: α) Ορυκτά καύσιμα και ενέργεια: όπως πετρελαϊκά προϊόντα, άνθρακας, μη πράσινη ηλεκτρική ενέργεια, φυσικό αέριο κ.λπ., β) άλλοι φυσικοί πόροι και επικίνδυνα προϊόντα: π.χ. νερό, λατομεία, αγροτοχημικά, πλαστικά και άλλες συσκευασίες, γ) μέσα μεταφοράς: συνήθως με την μορφή τέλους ταξινόμησης και κυκλοφορίας, διοδίων για χρήση στο οδικό δίκτυο ή για είσοδο σε αστικές περιοχές με συμφόρηση, όλων των μεταφορικών μέσων για τις εκπομπές τους κ.λπ., δ) όλες οι άλλες επιβλαβείς εκπομπές και μορφές ρύπανσης: συνήθως πρόκειται για βιομηχανικές εκπομπές διαφόρων αερίων (κυρίως για τα 6 αέρια

θερμοκηπίου του Πρωτοκόλλου του Κιότο), καθώς και για την παραγωγή ή/και την απόρριψη υγρών και στερεών αποβλήτων.

Οι Πράσινοι Φόροι ταξινομούνται κατά κύριο λόγο ως έμμεσοι φόροι, που εισπράττονται στην πηγή, δηλαδή στο σημείο παραγωγής, με ένα κατ' αποκοπή ποσό στην αξία ή την ποσότητα ή με έναν προοδευτικό συντελεστή που αυξάνει με την ποσότητα που καταναλώνεται ή εκπέμπεται. Κατά συνέπεια, ο ισχυρισμός των αντιπάλων τους ότι είναι κοινωνικά άδικοι, στις περισσότερες περιπτώσεις δεν ισχύει. Στις περιπτώσεις όπου δεν είναι δυνατή μια σταδιακή φορολογική διάρθρωση, όπως για την βενζίνη αυτοκινήτων ή για το πετρέλαιο ντίζελ, χρησιμοποιούνται διάφορες τεχνικές, όπως τα κουπόνια που παρέχονται σε νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, για να αντιστραφούν οι αρνητικές επιπτώσεις του εισοδήματος.

Όπως προαναφέρθηκε, ο κύριος τρόπος λειτουργίας των Πράσινων Φόρων είναι η μείωση της υπερβολικής κατανάλωσης ενέργειας ή των φυσικών πόρων ή των επικίνδυνων προϊόντων και της ρύπανσης, καθιστώντας τα δαπανηρά. Στην περίπτωση της μεταφοράς ιδιωτικών αυτοκινήτων, έχουμε τον πρόσθετο στόχο μείωσης της συμφόρησης.

Μια πράσινη φορολογική μεταρρύθμιση συνδυάζεται πάντοτε με μια τουλάχιστον μερική ανακύκλωση πρόσθετων εσόδων στην κοινωνική ασφάλιση, έτσι ώστε να μειωθούν οι σχετικές συνεισφορές των εργοδοτών και των εργαζομένων ή για την μείωση των εισοδημάτων ή άλλων προσωπικών φόροι. Είναι κατανοητό ότι αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περιόδους ύφεσης, διότι μέσω της μείωσης του κόστους εργασίας, η πράσινη δημοσιονομική μεταρρύθμιση ενθαρρύνει την δημιουργία θέσεων απασχόλησης ή, στην χειρότερη περίπτωση, περιορίζει την μείωση των θέσεων εργασίας.

Τα τελευταία είκοσι χρόνια, έχουμε συγκεντρώσει εμπειρία στην πράσινη φορολογία σε τουλάχιστον 10 κράτη μέλη της ΕΕ. Ο

αντίκτυπός της έχει μελετηθεί εκτενώς, τόσο εκ των υστέρων σε πραγματικούς όρους όσο και μέσω πολύ ανεπτυγμένων μοντέλων. Και τα δύο επιβεβαιώνουν το γεγονός ότι η πράσινη φορολογική μεταρρύθμιση οδηγεί, ακόμη και βραχυπρόθεσμα, στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της παραγωγής και της διανομής, αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα των οικονομιών που την εφαρμόζουν και οδηγεί σε μέτριες καθαρές αυξήσεις τόσο του ΑΕΠ, όσο και της απασχόλησης.

Μακροπρόθεσμα, τα μηνύματα της αγοράς από τις νέες σχετικές τιμές λειτουργούν ως έναυσμα για την τεχνολογία, για την μετάβαση από την εξοικονόμηση εργασίας σε τεχνικές εξοικονόμησης πόρων, καθώς και για την ανακάλυψη υποκατάστατων πόρων που εξαντλούνται. Αυτή η τεχνολογική ώθηση οδηγεί στην σταδιακή ανάπτυξη μιας ολόκληρης νέας γκάμας πράσινων βιομηχανιών, οι οποίες οδηγούν σε εντυπωσιακή αύξηση της απασχόλησης.

Όπως αναφέρθηκε ήδη, οι Πράσινοι Φόροι εισπράττονται στην πηγή, π.χ. στο οينوπνευματοποιείο, στο λατομείο ή στο εργοστάσιο, για κάθε τόνο και κατά συνέπεια είναι εύκολο να συλλεχθούν και δύσκολο να αποφευχθούν. Δεν απαιτούν πολύπλοκους υπολογισμούς ή περίπλοκους μηχανισμούς συλλογής. Ο αντίκτυπός τους στην κατανάλωση είναι άμεσος και εξαρτάται από το ποσό της αύξησης των τιμών που προκαλούν.

Από την άλλη πλευρά, δεν επηρεάζουν την αγοραστική δύναμη του ευρύτερου κοινού όπως η περικοπή μισθών ή συντάξεων, διότι οι άνθρωποι αντιδρούν σε αυτά με την εξοικονόμηση σε καύσιμα ή σε οποιοδήποτε άλλο εμπόρευμα που εμπλέκεται. Ως εκ τούτου, η υφεσιακή τους επίδραση είναι πολύ πιο περιορισμένη. Αυξάνουν τις τιμές των λίγων αγαθών που φορολογούνται, αλλά το πληθωριστικό τους αποτέλεσμα είναι ελάχιστο σε σύγκριση με τις γενικές αυξήσεις του ΦΠΑ. Συνολικά, έχουν καλύτερες μακροοικονομικές επιπτώσεις και οδηγούν σε πολύ μικρότερη ύφεση, αν όχι καθόλου. Αυτό είναι

ασφαλώς πλεονεκτικό για την εξυγίανση του προϋπολογισμού καθώς η φορολογική βάση παραμένει λίγο πολύ η ίδια.

Ένα άλλο πλεονέκτημα για τον προϋπολογισμό από τους Πράσινους Φόρους, που εφαρμόζονται στην ιδιωτική ιδιοκτησία και τη χρήση του αυτοκινήτου, είναι ότι ωθούν αρκετούς επιβάτες σε συστήματα δημόσιων μεταφορών και μαζικών μεταφορών. Αυτό εξαλείφει μέρος των ελλειμμάτων τους, τα οποία συνήθως χρηματοδοτούνται από τον προϋπολογισμό, πλέον της βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας⁹⁷. Αυτό φαίνεται σαφώς στις συνθήκες κυκλοφορίας της Αθήνας από τον Μάρτιο.

Σε ένα δεύτερο στάδιο, οι Πράσινοι Φόροι προκαλούν μεγάλη αύξηση της αποτελεσματικότητας της χρήσης πόρων και κατά συνέπεια της ανταγωνιστικότητας, μειώνουν τις εισαγωγές και αυξάνουν τις εξαγωγές, προκαλώντας αναζωογόνηση της παραγωγής και της κατανάλωσης. Τελικά, μετασχηματίζουν την οικονομία προωθώντας την τεχνολογία με τον τρόπο που περιγράφεται στην προηγούμενη ενότητα. Έτσι, οδηγούμαστε σε μια κατάσταση περισσότερο πλήρους ανάκαμψης και μεγάλης αύξησης της φορολογικής βάσης, η οποία επιτρέπει την εξάλειψη των ελλειμμάτων και την επιστροφή στα πλεονάσματα του προϋπολογισμού.

⁹⁷ Σερράος, Κ. (2013). Ο κυκλοφοριακός εφησυχασμός ως εργαλείο αστικής ανάπλασης, στο: Σ. Τσέτσης (επιμέλεια), «Πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στα αστικά κέντρα» Παπασωτηρίου / Πράσινο Ταμείο.

4.4 Η σημασία ύπαρξης των Πράσινων Φόρων

Μπορούμε να συνοψίσουμε τον αντίκτυπο των Πράσινων Φόρων ως κέρδος 3 νικών: αφενός, τα ελλείμματα του προϋπολογισμού εξαλείφονται χωρίς να υπάρξει ύφεση, αφετέρου, τα εισοδήματα επηρεάζονται λιγότερο από ότι με τις περικοπές μισθών και συντάξεων και επομένως δεν προκαλούν την ίδια κοινωνική αναταραχή, τρίτον, έχουν θετικό περιβαλλοντικό πρόσημο και αποκαθιστούν τη διαφορά μεταξύ των γενεών όσον αφορά την διαθεσιμότητα πόρων. Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, καταλήγουμε σε μια κατάσταση 4 νικών, καθώς οι Πράσινοι Φόροι: α) μεταμορφώνουν το τρέχον και απαρχαιωμένο αναπτυξιακό μας μοντέλο προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και μια μέτρια κοινωνία, β) δημιουργούν μια πιο δίκαιη κατανομή της φορολογικής επιβάρυνσης μεταξύ εργασίας, κεφαλαίου και περιβάλλοντος, οδηγώντας στην δημιουργία θέσεων εργασίας και σε ένα πιο προστατευμένο περιβάλλον, γ) επεκτείνουν την οικονομική ζωή των σπάνιων φυσικών πόρων στο μέλλον και τονώνουν την τεχνολογία για αναζήτηση υποκατάστατων και εναλλακτικών λύσεων.

Ακολουθεί συγκεκριμένο παράδειγμα. Κατά τη διάρκεια της θητείας του κ. Ι. Παλαιοκρασσά, ως Υπουργού Οικονομικών το διάστημα 1990-92, το έλλειμμα του προϋπολογισμού μειώθηκε από 17,6% του ΑΕΠ στο 7,1%, μέσω μιας δέσμης μέτρων. Ένα εξ αυτών ήταν μια απότομη αύξηση (σχεδόν 100%) του τέλους ταξινόμησης για τα μεγάλα αυτοκίνητα, σε συνδυασμό με την μείωση κατά το ήμισυ των καινούργιων καθαρών αυτοκινήτων, εάν αντικαθίστατο ένα παλιό αυτοκίνητο. Εντός ενός έτους, τόσο ο αριθμός των νέων αυτοκινήτων όσο και τα σχετικά έσοδα του προϋπολογισμού σχεδόν διπλασιάστηκαν⁹⁸.

⁹⁸ Παλαιοκρασσάς, Ι. (2009). Πράσινη οικονομία χωρίς πράσινους φόρους δεν είναι εφικτή. *Ελληνική Οικονομία*.

4.5 Προκλήσεις και ευκαιρίες για το Πράσινο Ταμείο - μιας αλλαγής του παραδείγματος στις πόλεις

Με την πλειοψηφία του παγκόσμιου πληθυσμού να κατοικεί σε πόλεις και τις οικιστικές περιοχές να ευθύνονται σε ποσοστό μεγαλύτερο από το 70% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που σχετίζονται με την ενέργεια, είναι αναμφισβήτητη η αναγκαιότητα των πόλεων να καταστούν κεντρικοί παράγοντες αντιμετώπισης της αλλαγής του κλίματος⁹⁹.

Η υλοποίηση μιας αλλαγής παραδείγματος στις πόλεις προς μια αστική μεταμόρφωση δεν είναι μια εφάπαξ επιχείρηση αλλά μια συνεχής διαδικασία της οποίας η τεχνική υλοποίηση και η οπτική εμφάνιση εξαρτάται από τις τοπικές συνθήκες. Σε πραγματικούς όρους, απαιτεί μετασχηματισμό των αστικών δομών, της οργάνωσής τους και του τρόπου ζωής των κατοίκων. Ο καθορισμός των προτεραιοτήτων μιας αλλαγής παραδείγματος, ο καθορισμός των δράσεων και η διαμόρφωση μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής που θα αρχίσει εν ευθέτω χρόνο με την εφαρμογή της απαιτεί επαρκή χρόνο, ανθρώπινο δυναμικό και κυβερνητικές ικανότητες, καθώς και οικονομικές επενδύσεις. Ωστόσο, πολλές πόλεις του αναπτυσσόμενου κόσμου και ιδίως οι πόλεις δεύτερης βαθμίδας, συχνά παρουσιάζουν σημαντικές ελλείψεις σε αυτούς τους τομείς. Ένα δομικό πρόβλημα είναι η περιορισμένη τεχνική και θεσμική ικανότητα σε πολλές πόλεις. Παρόλο που οι τοπικές αρχές συχνά έχουν καλή κατανόηση των προβλημάτων και έχουν ενδεχομένως έτοιμες κάποιες μετασχηματιστικές τοπικές λύσεις, η μετατροπή τους σε ιδέες έργων (τραπεζικών) είναι μια πρόκληση. Είναι γεγονός ότι πολλές πόλεις δεν έχουν πείρα στην αντιμετώπιση των ζητημάτων της κλιματικής αλλαγής, έχουν μια περιορισμένη τεχνική κατανόηση των (μετασχηματιστικών) πράσινων τεχνολογιών ή περιορισμένη

⁹⁹ UN-Habitat (2016): Urban Dialogue on Financing Urban Development. Mexico.

ικανότητα πρόσβασης στις πηγές χρηματοδότησης¹⁰⁰. Επιπλέον, οι τοπικές αρχές συχνά δεν διαθέτουν την τεχνική εμπειρογνωμοσύνη για την ενσωμάτωση των κλιματικών στόχων στις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού, κάτι που θα ήταν αναγκαίο για την υλοποίηση μιας αλλαγής των παραδειγμάτων. Ενώ ο συγχρονισμός των έργων με χαμηλές εκπομπές και κλιματικά ανθεκτικά σχέδια με τον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι ήδη δύσκολος, η ενσωμάτωση αυτής της προσέγγισης στα αρμόδια υπουργεία σχεδιασμού μπορεί να αποδειχθεί πολύ δύσκολη¹⁰¹.

Ένα άλλο πρόβλημα έγκειται στην περιορισμένη πρόσβαση των πόλεων στη χρηματοδότηση, η οποία θα μπορούσε να συμβάλει στην ενθάρρυνση των τοπικών αρχών να συμμετάσχουν και τελικά να αρχίσουν να εφαρμόζουν μετασχηματιστικές δράσεις. Οι πόλεις συχνά δεν θεωρούνται αξιόπιστες από τους επενδυτές, λόγω του περιορισμένου ελέγχου πολλών τοπικών αρχών σχετικά με τους προϋπολογισμούς ή λόγω της έλλειψης ικανότητας να συλλέγουν και να δαπανούν αποτελεσματικά τα τοπικά έσοδα, όπως είναι οι φόροι¹⁰². Επιπλέον, υπάρχει απροθυμία μεταξύ των φορέων χρηματοδότησης να επενδύσουν άμεσα σε νέους τομείς, όπως οι πόλεις¹⁰³. Μέχρι σήμερα, τα Διεθνή Ταμεία, όπως το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα ή το Ταμείο Προσαρμογής (AF), δεν είχαν μεγάλη εμπειρία στην παροχή επιχορηγήσεων ή δανείων σε υποεθνικές

¹⁰⁰ CBD (2012): Cities and Biodiversity. Action and Policy: A Global Assessment of the Links between Urbanization, Biodiversity, and Ecosystem Services. Available at: <https://www.cbd.int/authorities/doc/cbo-1/cbd-cbo1-summary-en-f-web.pdf>

¹⁰¹ Cities Climate Finance Leadership Alliance (2015): State of City Climate Finance 2015. Cities Climate Finance Leadership Alliance (CCFLA). New York. Available at: <http://www.Citiesclimatefinance.org/wpcontent/uploads/2015/12/CCFLA-State-of-City-Climate-Finance-2015.pdf>

¹⁰² World Bank (2015): The State of the City Climate Finance. Available at: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2201CCFLA-State-of-City-Climate-Finance-2015.pdf>.

¹⁰³ Cities Climate Finance Leadership Alliance, 2015.

οντότητες, επειδή οι κύριες πύλες τους για την διοχέτευση της χρηματοδότησης ήταν τα εθνικά υπουργεία ή εξειδικευμένες υπηρεσίες¹⁰⁴. Για κεφάλαια ή άλλους επενδυτές, η αβεβαιότητα πολιτικής ή ο αντιληπτός κίνδυνος πολιτικής αστάθειας στις πόλεις είναι επίσης υψηλότερος σε σύγκριση με την μετάβαση από τα εθνικά σημεία εισόδου των επενδύσεων. Αυτό με την σειρά του αυξάνει το κόστος συναλλαγών για τους επενδυτές, παρεμποδίζοντας περαιτέρω την πορεία των πόλεων να λαμβάνουν απευθείας χρηματοδότηση¹⁰⁵.

Ανεξάρτητα από τους περιορισμούς αυτούς, η ανάγκη των πόλεων να ανταποκριθούν στην αλλαγή του κλίματος είναι ξεχωριστή. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, χρειάζονται περισσότερα από 1 τρισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ ετησίως για να καλυφθεί το χάσμα της κλιματικής υποδομής στις χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, με το ήμισυ του κόστους να προέρχεται από τις αστικές περιοχές¹⁰⁶.

Η χρηματοδότηση μιας αλλαγής του παραδείγματος στις πόλεις μπορεί να προέρχεται από διεθνείς, εγχώριες και τοπικές πηγές. Η τεράστια κλίμακα των επενδύσεων που απαιτούνται για τη μετατροπή των πόλεων σε αστικές περιοχές, συμβατές με το κλίμα, καθιστά και τα τρία κανάλια σημαντικά. Ενώ η τοπική χρηματοδότηση είναι σημαντική για την ενίσχυση της ιδιοκτησίας και την διασφάλιση της βιωσιμότητας των παρεμβάσεων καθώς και της σταθερότητας των εσόδων, απαιτείται χρόνος για τη δημιουργία δομών διακυβέρνησης που θα διασφαλίζουν σταθερή ροή τοπικών εσόδων αφιερωμένων σε έργα για την αλλαγή του κλίματος¹⁰⁷. Επομένως, τα τοπικά έσοδα δεν

¹⁰⁴ Junghans, L., Eckstein, D., Kreft, S., Syberg, M., & Weischer, L. (2016). Going to town: How the Green Climate Fund can support a paradigm shift in cities.

¹⁰⁵ GCF (2011): Governing Instrument For The Green Climate Fund. Available at: http://www.greenclimate.fund/documents/20182/56440/Governing_Instrument.pdf/caa6ce45-cd54-4ab0-9e37-fb637a9c6235?version=1.0

¹⁰⁶ World Bank (2013): Planning and financing low-carbon, livable cities. Washington D.C.

¹⁰⁷ Murray, L./ B. Möller/ L. Gomez-Echeverri (2015): Enhanced Direct Access. A Brief History (2009-15). Available at:

είναι κατάλληλα για την έναρξη μετασχηματιστικών έργων, αλλά για τη διατήρηση της λειτουργίας τους μακροπρόθεσμα. Ταυτόχρονα, είναι ευθύνη των κρατών να κατευθύνουν τη χρηματοδότηση σε υποεθνικές οντότητες, ωστόσο οι εγχώριες χρηματοπιστωτικές αγορές είναι συχνά ανεπαρκώς εξοπλισμένες, ώστε να παρέχουν επαρκείς πόρους στις πόλεις, ώστε να συμμετάσχουν σε έργα μετασχηματισμού. Λόγω της επιτακτικής ανάγκης για ανάπτυξη χαμηλών εκπομπών, απαιτούνται διεθνείς πόροι και επενδυτές, αφενός, να ενθαρρυνθούν οι πόλεις να κάνουν τα πρώτα τους μετασχηματιστικά βήματα και, αφετέρου, να ξεκλειδώσουν και να αξιοποιήσουν τις εγχώριες και τοπικές πηγές χρηματοδότησης. Από την άποψη της δικαιοσύνης, τα διαφορετικά επίπεδα ευπάθειας των χωρών πρέπει να αποτελέσουν την βάση των αποφάσεων για διεθνή υποστήριξη, δηλαδή οι πόλεις στις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες ενδέχεται να χρειαστούν περισσότερη μακροπρόθεσμη βοήθεια.

Χρειάζονται ποικίλα χρηματοπιστωτικά μέσα, όπως επιχορηγήσεις, δάνεια με ευνοϊκούς όρους, ασφαλιστικά προϊόντα, εγγυήσεις, ίδια κεφάλαια και μικρο-χρηματοδοτήσεις, προκειμένου να βοηθηθούν οι τοπικές αρχές να συνδυάσουν τις υπάρχουσες πηγές, να βελτιώσουν σταθερά τη φερεγγυότητα μέσω της δημιουργίας δομών χρηματοοικονομικής χρηματοδότησης έργων με μεγαλύτερη απόδοση στην επένδυση. Ειδικότερα, το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο σε αυτό, αναλαμβάνοντας πρωταγωνιστικό ρόλο στην αντιμετώπιση ορισμένων εμποδίων.

4.5.1 Καθοδήγηση της ατζέντας της πόλης υπό τις υπάρχουσες δομές πρόσβασης

Η τυπική διάταξη ενός έργου που επικρατούσε στο πλαίσιο του Ταμείου Προσαρμογής και στο οποίο θα στηριχθεί το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα αφορά το ίδρυμα χρηματοδότησης, τον οργανισμό υλοποίησης (ΙΕ) που έχει αναλάβει την εκτέλεση του έργου και τον δικαιούχο του έργου. Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι ήδη δυνατή η ιδιαίτερη αστική εστίαση σε ένα έργο χρηματοδοτούμενο από το Ταμείο Προσαρμογής ή από το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα, ωστόσο στην πράξη αυτό συμβαίνει σπάνια (2 αστικά έργα από το Ταμείο Προσαρμογής, 1 αστικό έργο από το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα). Μία επιλογή για την προώθηση της ανάπτυξης συμβατής με το κλίμα στις πόλεις, μέσα στο χαρτοφυλάκιο του Πράσινου Ταμείου για το Κλίμα, μπορεί να είναι η προώθηση των συνιστωσών του έργου που αντιμετωπίζουν τις ιδιαίτερες προκλήσεις μιας συγκεκριμένης πόλης. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία, όπως βελτιωμένα αστικά συστήματα αποστράγγισης για τη μείωση της απορροής και των πλημμυρών ή την προστασία των παράκτιων αστικών περιοχών μέσω των μακρόβιων δέντρων ή ενός κυματοθραύστη.

Το βασικό μειονέκτημα ενός τυπικού σχεδίου έργου είναι ότι οι περισσότεροι οργανισμοί υλοποίησης είναι ιδρύματα του ΟΗΕ, πολυμερείς τράπεζες ανάπτυξης ή κυβερνητικές υπηρεσίες, πολλές από τις οποίες έχουν τραπεζικό υπόβαθρο ή ισχυρή εμπειρία στην αντιμετώπιση μεγαλύτερων επενδύσεων. Ενώ είναι σε θέση να ανταποκριθούν σε υψηλά εμπιστευτικά πρότυπα, αποσυνδέονται ενίοτε από τις τοπικές πραγματικότητες. Η διαπίστευση μάλλον μη συμβατικών οργανισμών υλοποίησης, είτε υπουργείων υγείας ή κοινωνικής ανάπτυξης, οργανισμών αποκέντρωσης ή οργανώσεων κοινωνίας των πολιτών με βαθιά γνώση των τοπικών αναγκών και απαιτήσεων, μπορεί να βοηθήσει στην αντιμετώπιση της αδυναμίας αυτής. Κάτω από το Ταμείο Προσαρμογής υπάρχουν ήδη πολλοί υποσχόμενοι εθνικοί οργανισμοί υλοποίησης που δεν ακολουθούν το

συμβατικό πρότυπο λειτουργίας οργανισμών υλοποίησης, όπως το Κέντρο de Suivi Ecologique στη Σενεγάλη ή το Εθνικό Ινστιτούτο για τη Βιοποικιλότητα της Νότιας Αφρικής.

Εάν οι χώρες εγκρίνουν τη διαπίστευση περισσότερων οργανισμών υλοποίησης αυτού του είδους, αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε επικέντρωση των σχεδίων στις τοπικές ανάγκες και στις ευάλωτες ομάδες ανθρώπων. Στην περίπτωση των πόλεων, για παράδειγμα, ένα υπουργείο Υγείας είναι πιθανό να έχει ιστορικό σχετικά με τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Μέχρι στιγμής, οι οργανισμοί υλοποίησης, με μια μη συμβατική λειτουργία, αποτελούν μειονότητα. Δίνοντας έμφαση στο ιστορικό κάθε οργανισμού υλοποίησης, που επιδιώκει διαπίστευση σχετικά με την παροχή σημαντικών επιπτώσεων στα αρχικά αποτελέσματα των περιοχών του Ταμείου, το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα μπορεί να προωθήσει τέτοιες ρυθμίσεις. Βοηθούμενο από τη στήριξη της ικανότητας μέσω του προγράμματος ετοιμότητας ή προπαρασκευαστικής υποστήριξης του Ταμείου, τέτοιες ρυθμίσεις μπορούν να βοηθήσουν τους οργανισμούς υλοποίησης να προσεγγίσουν περισσότερο τις πόλεις και τις αστικές κοινότητες.

4.5.2 Οι πόλεις ως φορείς υλοποίησης

Μια δεύτερη ευκαιρία για τις πόλεις να έχουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση από διεθνείς πηγές είναι η δυνατότητα να γίνουν οι ίδιες διαπιστευμένοι φορείς υλοποίησης, μια επιλογή που προτείνεται στο ρυθμιστικό μέσο του Πράσινου Ταμείου για το Κλίμα¹⁰⁸. Υπό αυτές τις συνθήκες, οι τοπικές αρχές θα εκπονήσουν μια πρόταση έργου, με το πλεονέκτημα ότι θα είναι καλά ενημερωμένες για τους τομείς ή τους τόπους που πρέπει να αντιμετωπιστούν ως προτεραιότητα. Το κατά πόσον αυτός ο φορέας πρόκειται να είναι η διοίκηση της πόλης ή ένα συγκεκριμένο τμήμα της πόλης πρέπει να καθοριστεί από το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα. Μέχρι στιγμής, καμία πόλη δεν έχει διαπιστευτεί από το Ταμείο Προσαρμογής ή το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα.

Πιστεύεται ότι αυτό οφείλεται στα -κατά κύριο λόγο- εθνικά σημεία εισόδου που απαιτούνται από τα Διεθνή Ταμεία για το κλίμα. Το παρελθόν έχει δείξει ότι τα διεθνή κεφάλαια δεν έχουν προσφέρει άμεσες διευκολύνσεις πρόσβασης στις πόλεις, ενώ οι εθνικές κυβερνήσεις ούτε έχουν προωθήσει ούτε έχουν εγκρίνει πόλεις για να γίνουν οι ίδιες φορείς υλοποίησης. Ένας λόγος μπορεί να είναι η περιορισμένη εδαφική εμβέλεια του αντίκτυπου που έχει μια πόλη στη συνολική ανάπτυξη μιας χώρας με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και κλιματικής ανθεκτικότητας.

Παράλληλα, οι τοπικές αρχές συχνά δεν τηρούν τις υψηλές απαιτήσεις σχετικά με τα καταπιστευματικά πρότυπα και τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές διασφαλίσεις των διεθνών χρηματοδοτικών ιδρυμάτων. Μολονότι αποτελεί έγκυρη ανησυχία ότι ορισμένες τοπικές αρχές στερούνται οικονομικής ευθύνης και εμπλέκονται κατά καιρούς σε παραπλανητικές πρακτικές, η οικοδόμηση ικανοτήτων μέσω της ετοιμότητας στήριξης μπορεί να

¹⁰⁸ Junghans, L., Eckstein, D., Kreft, S., Syberg, M., & Weischer, L. (2016). Going to town: How the Green Climate Fund can support a paradigm shift in cities.

βοηθήσει τις πόλεις να ξεπεράσουν τα εμπόδια αυτά και να λάβουν άμεσα διεθνή βοήθεια. Η τρέχουσα ρύθμιση στο πλαίσιο του Πράσινου Ταμείου για το Κλίμα για την κατάργηση των καταπιστευματικών προτύπων και των κοινωνικών και περιβαλλοντικών διασφαλίσεων για τις μικρότερες πηγές πληροφοριών αποτελεί ένα βήμα προς την σωστή κατεύθυνση. Γενικά, αυτή η δυνατότητα πρόσβασης παρέχει στις πόλεις τα πλεονεκτήματα ότι είναι σε θέση να ενεργούν ανεξάρτητα και να μην τις διαχειρίζεται μια εθνική ή πολυμερή οντότητα.

4.5.3 Ενισχυμένη άμεση πρόσβαση και πόλεις

Μία τρίτη επιλογή που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη βασίζεται σε μια προσέγγιση ενισχυμένης άμεσης πρόσβασης (EDA) στο πλαίσιο του Πράσινου Ταμείου για το Κλίμα. Η ενισχυμένη άμεση πρόσβαση μπορεί να προωθηθεί μέσω ενός πιλοτικού προγράμματος με στόχο την ενίσχυση της ιδιοκτησίας των χωρών καθώς και την απλούστευση και την επιτάχυνση της διαδικασίας χρηματοδότησης¹⁰⁹. Η βασική διάκριση σε σχέση με την άμεση πρόσβαση είναι ότι η χρηματοδότηση της λήψης αποφάσεων και η διαχείριση των κεφαλαίων μεταφέρονται από το Ταμείο στο εθνικό επίπεδο¹¹⁰. Στο πλαίσιο ενός καθεστώτος ενισχυμένης άμεσης πρόσβασης, ο φορέας υλοποίησης θα υποβάλει πρόταση στο Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα και μετά την έγκρισή της, θα εξέδιδε μια πρόσκληση υποβολής προτάσεων σε εθνικό επίπεδο, μεταξύ άλλων και από πόλεις. Ενώ

¹⁰⁹ Σερράος, Κ. (2013). Πράσινο Ταμείο. Συμβολή στη διατήρηση και αναβάθμιση μητροπολιτικών αστικών και περαστικών φυσικών περιοχών. Εισήγηση ως Πρόεδρος του ΔΣ του ΝΠΔΔ «Πράσινο Ταμείο» στην ημερίδα της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μητροπολιτικών Περιαστικών Φυσικών και Αγροτικών Περιοχών (European Federation of Metropolitan and Periurban Natural and Rural Areas – FEDENATUR) και του Συνδέσμου Προστασία και Ανάπτυξης Υμηττού (ΣΠΑΥ) με θέμα «Η αλληλεπίδραση με την κοινωνία. Πρόκληση και ευκαιρία για τις περιαστικές φυσικές περιοχές», Αθήνα

¹¹⁰ Junghans, L., Eckstein, D., Kreft, S., Syberg, M., & Weischer, L. (2016). Going to town: How the Green Climate Fund can support a paradigm shift in cities.

αυτό θα προσφέρει στις πόλεις την δυνατότητα χρηματοδότησης, το πεδίο εφαρμογής μπορεί να είναι περιορισμένο, καθώς πολύ λίγες πόλεις μπορούν να επιλεγούν ενόψει άλλων εθνικών προτεραιοτήτων.

Πιο εστιασμένη επιλογή στις αστικές περιοχές θα ήταν να δημιουργηθεί μια εθνική διευκόλυνση για τις πόλεις, η οποία σύμφωνα με ένα σχέδιο ενισχυμένης άμεσης πρόσβασης θα έχει την εντολή να εκταμιεύσει τη χρηματοδότηση μόνο για τις πόλεις. Με άλλα λόγια, οι πόλεις θα εκπονήσουν ανεξάρτητες προτάσεις έργων και θα υποβάλουν αίτηση για χρηματοδότηση στο πλαίσιο του Εθνικού Μηχανισμού Πόλεων στο πλαίσιο του φορέα υλοποίησης. Ο φορέας υλοποίησης θα επιλέξει τότε τις πιο κατάλληλες και θα μεταφέρει κεφάλαια στην πόλη για υλοποίηση. Μέχρι στιγμής, το μόνο έργο ενισχυμένης άμεσης πρόσβασης που έχει τεθεί σε λειτουργία είναι μια -χρηματοδοτούμενη από το Ταμείο Προσαρμογής- μικρής κλίμακας εγκατάσταση στην Νότια Αφρική, η οποία υποστηρίζει τη γεωργία. Στο πλαίσιο του στόχου να προωθήσει ευρύτερα την ενισχυμένη άμεση πρόσβαση, το Πράσινο Ταμείο για το Κλίμα θα μπορούσε να εξετάσει το ενδεχόμενο να απευθύνει έκκληση προς τις χώρες, ενθαρρύνοντάς τις να χρησιμοποιήσουν μια αστική προοπτική όσον αφορά την προσέγγιση της ενισχυμένης άμεσης πρόσβασης¹¹¹.

¹¹¹ Σερράος, Κ. (2012). Η ανάγκη προώθησης καινοτόμων περιβαλλοντικών δράσεων και τα χρηματοδοτικά εργαλεία του Πράσινου Ταμείου. Εισήγηση στην ημερίδα με τίτλο «Επίδραση των φυτεμένων δωμαίων στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στο Δήμο Θεσσαλονίκης», που διοργανώθηκε στο πλαίσιο του έργου «δώμαTHESS» (χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Περιβαλλοντική έρευνα – καινοτομία – επιδεικτικές δράσεις – διεθνής συνεργασία 2012»). Θεσσαλονίκη.

4.5.4 Ο ρόλος των εκτελεστικών οντοτήτων

Οι τρεις οδοί πρόσβασης έχουν επικεντρωθεί στην δημιουργία του φορέα υλοποίησης και του τρόπου με τον οποίο είναι καλύτερα τοποθετημένος και διαρθρωμένος ώστε να κατευθύνει την χρηματοδότηση προς την πρόοδο που μετατοπίζει τις εξελίξεις στις πόλεις. Ένας άλλος καθοριστικός παράγοντας είναι η εκτελεστική οντότητα, ο φορέας που είναι υπεύθυνος για την εκτέλεση των έργων στο έδαφος. Βάσει των σχεδίων του έργου στο πλαίσιο του Ταμείου Προσαρμογής και του Πράσινου Ταμείου για το Κλίμα, ο φορέας εκτέλεσης μπορεί να λάβει διάφορες μορφές, από το να είναι το ίδιο ίδρυμα με τον φορέα υλοποίησης, ως οργάνωση της κοινωνίας των πολιτών, ως υπουργείο ή κυβερνητική υπηρεσία. Όσον αφορά στους τρεις τρόπους πρόσβασης που περιγράφονται ανωτέρω, ο φορέας εκτέλεσης μπορεί επίσης να είναι ο ίδιος ο δήμος ή η πόλη. Γενικά, ο τύπος του φορέα εκτέλεσης που επιλέχθηκε κατά την φάση σχεδιασμού του έργου επιδρά στην συνολική υλοποίηση του έργου, αλλά δεν είναι αναγκαστικά ο αποφασιστικός παράγοντας όσον αφορά στην διαχείριση των ροών χρηματοδότησης από διεθνές σε τοπικό επίπεδο.

4.6 Πράσινο Ταμείο και Πράσινοι Φόροι και η σημερινή κατάσταση στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, το 2,79% του ΑΕΠ προέρχεται από τους περιβαλλοντικούς φόρους, οι οποίοι σε πραγματικούς αριθμούς ανέρχονται σε 647,46 δολάρια ΗΠΑ ανά κάτοικο σε ισοτιμίες αγοραστικής δύναμης του 2010. Την περίοδο από το 1994 έως και το 2014 υπήρξε μια διακύμανση των φορολογικών εσόδων ως ποσοστό του ΑΕΠ, ωστόσο το τελικό αποτέλεσμα είναι ότι υπήρχε μία αυξητική τάση κατά την συγκεκριμένη περίοδο.

Όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες της ΕΕ, στην Ελλάδα η κύρια πηγή των Πράσινων Φόρων είναι ο τομέας της ενέργειας. Το 2013, το

ποσοστό των Πράσινων Φόρων ως ποσοστό του ΑΕΠ ήταν αντίστοιχα 2,22% από τους Φόρους Ενέργειας, 0,71% από τους Φόρους Μεταφορών και 0,34% από τους Φόρους Ρύπανσης και Πόρων¹¹². Ο ΟΟΣΑ αναφέρει στην ετήσια δημοσίευσή του για την φορολόγηση της χρήσης ενέργειας (2015) ότι η Ελλάδα κατατάσσεται υψηλότερα στην φορολόγηση των καυσίμων από ότι για λόγους θέρμανσης και επεξεργασίας¹¹³. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί ότι όσον αφορά στους πραγματικούς συντελεστές χρέωσης εκπομπών άνθρακα, αναφέρεται ότι στην Ελλάδα το 9% των εκπομπών από την κατανάλωση ενέργειας δεν κοστολογούνται καθόλου, ενώ το υπόλοιπο 91% κοστολογείται με την τιμή των 5 Ευρώ ανά τόνο CO₂¹¹⁴. Αυτό αποτελεί αδυναμία της γενικής περιβαλλοντικής πολιτικής που εφαρμόζει η Ελλάδα και στα επόμενα έτη θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στους Φόρους Ρύπανσης και Πόρων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, τα συνολικά έσοδα από τους περιβαλλοντικούς φόρους στην Ελλάδα από το 2005 έως το 2014 παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

¹¹² Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

¹¹³ Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD), (2015) *Taxing Energy Use 2015: OECD and selected partner economies*, Paris: OECD Publishing

¹¹⁴ Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD), (2015) *Taxing Energy Use 2015: OECD and selected partner economies*, Paris: OECD Publishing

Πίνακας 4.2- Περιβαλλοντικά φορολογικά έσοδα από την ενέργεια

Χώρα	Έτος	Φορολογικά έσοδα από την ενέργεια, % του ΑΕΠ	Φορολογικά έσοδα από ενέργεια, εκατομμύρια σε εθνικό νόμισμα	Φορολογικά έσοδα από μηχανοκίνητα οχήματα και μεταφορές, % του ΑΕΠ	Φορολογικά έσοδα από μηχανοκίνητα οχήματα και μεταφορές, εκατομμύρια σε εθνικό νόμισμα
Greece	1994	2.56	2 121.33	..	..
	1995	2.40	2 231.43	..	..
	1996	2.38	2 457.10	..	..
	1997	2.18	2 498.10	..	..
	1998	1.96	2 449.00	..	..
	1999	1.72	2 301.00	..	..
	2000	1.52	2 151.00	0.73	1 030.00
	2001	1.49	2 261.00	0.94	1 437.00
	2002	1.33	2 166.00	0.84	1 373.00
	2003	1.27	2 280.00	0.77	1 373.00
	2004	1.21	2 343.00	0.85	1 648.00
	2005	1.21	2 407.00	0.82	1 641.00
	2006	1.13	2 458.00	0.80	1 745.00
	2007	1.18	2 739.00	0.81	1 875.00
	2008	1.11	2 680.00	0.79	1 900.00
	2009	1.17	2 784.00	0.68	1 615.00
	2010	1.77	4 004.00	0.67	1 509.00
	2011	1.95	4 027.00	0.66	1376.00
	2012	2.08	3 973.00	0.66	1 270.00
	2013	2.06	3 725.00	0.68	1 221.00
	2014	2.13	3 782.00	0.66	1 164.00

Πηγή:

http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=ENV_ENVPOLICY

Επιπλέον, ο εδώ Πίνακας παρουσιάζει τα συνολικά έσοδα από την περιβαλλοντική φορολογία (ενέργεια, μεταφορές, ρύπανση και πόροι) και, όπως παρατηρείται, υπάρχει πράγματι ανοδική τάση στα έσοδα, ωστόσο υπάρχουν πολλά βήματα που πρέπει να ληφθούν για να καταστεί αυτό περισσότερο αποτελεσματικό.

Πίνακας 4.3- Έσοδα περιβαλλοντικών φόρων

Έτος	Συνολικοί περιβαλλοντικοί φόροι σε εκατομμύρια Ευρώ
2005	4,142
2006	4,286
2007	4,698
2008	4,626
2009	4,616
2010	5,740
2011	5,743
2012	6,039
2013	6,406
2014	6,537

Πηγή:

<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/submitViewTableAction.do>, last visited on 24/10/2016

Ο συνδυασμός των Πράσινων Φόρων στην Ελλάδα βασίζεται στους ενεργειακούς φόρους, στους φόρους μεταφορών και τελικά στους φόρους ρύπανσης και πόρων. Οι φόροι ενέργειας είναι πράγματι ειδικοί φόροι κατανάλωσης που επιβάλλονται στα καύσιμα μεταφορών ¹¹⁵ , στα καύσιμα κίνησης, στη θέρμανση για

¹¹⁵ Leaded-Unleaded Petrol, Gas Oil(diesel), Kerosene, Liquid Petroleum gas, Natural gas

επαγγελματική χρήση και για μη επαγγελματική χρήση και στην ηλεκτρική ενέργεια. Στις περισσότερες κατηγορίες, η Ελλάδα υπερβαίνει κατά πολύ το ελάχιστο όριο της ΕΕ, ενώ εξακολουθεί να υπάρχει περιθώριο βελτίωσης, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη ότι «πολλές χρήσεις ενεργειακών προϊόντων απαλλάσσονται από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης, όπως για παράδειγμα τα ενεργειακά προϊόντα που χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη, πλοία θαλάσσιων μεταφορών ή σκάφη που αλιεύουν εντός των υδάτων της ΕΕ και το πετρέλαιο ντίζελ, η κηροζίνη και άλλα πετρελαιο που χρησιμοποιούνται ως πρώτη ύλη για παραγωγικούς σκοπούς». Εκτιμάται ότι τα έσοδα του 2012 από την ανωτέρω φορολογία ανήλθαν στα 5.226 εκατ. Ευρώ και αντιπροσώπευαν το 2.94% του ΑΕΠ.

Όσον αφορά στους φόρους επί των μεταφορών (εξαιρουμένων των καυσίμων μεταφορών) υπάρχουν τρεις τύποι:

Φόρος ταξινόμησης που καταβάλλεται ως ποσοστό της συνολικής τιμής χονδρικής πώλησης των καινούργιων ή μεταχειρισμένων οχημάτων και εξαρτάται από τα κύρια χαρακτηριστικά του οχήματος όπως το μέγεθος του κινητήρα και τα πρότυπα των εκπομπών. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι τα υβριδικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν υπόκεινται στον φόρο ταξινόμησης, δεδομένου ότι συμμορφώνονται με την τεχνολογία κατά της ρύπανσης¹¹⁶. Το εύρος του ποσοστού είναι μεταξύ 5% και 350%. Τα εκτιμώμενα έσοδα για το 2012 ήταν 100 εκατ. Ευρώ¹¹⁷.

Φόρος κυκλοφορίας για μηχανοκίνητο όχημα που καταβάλλεται ετησίως και πάλι βασίζεται στις εκπομπές και το μέγεθος των κινητήρων, ενώ για τα λεωφορεία η βάση είναι ο αριθμός των καθισμάτων των επιβατών και για τα φορτηγά το συνολικό βάρος. Τα

¹¹⁶ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

¹¹⁷ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

εκτιμώμενα έσοδα για το 2012 ήταν 1,21 δισ. Ευρώ ¹¹⁸. Φόρος πολυτελούς διαβίωσης που επιβάλλεται σε ιδιοκτήτες οχημάτων με κινητήρες άνω των 1.929 κυβικών εκατοστών καθώς και σε ιδιοκτήτες πισινών και αεροσκαφών. Τα συνολικά έσοδα από το φόρο αυτό για το 2012 ανήλθαν σε 7 εκατ. Ευρώ ¹¹⁹.

Όσον αφορά στους φόρους που επιβάλλονται σε άλλα μέσα μεταφοράς, όπως τα αεροπλάνα, υπάρχει ένας φόρος που ονομάζεται «σπατόσημο», ο οποίος εισήχθη από το 1992 και χρεώνεται σε όλους τους ταξιδιώτες που ταξιδεύουν εντός ή εκτός Ελλάδας. Υπάρχουν δύο είδη χρεώσεων, ανάλογα με τον προορισμό του επιβάτη. Η πρώτη ανέρχεται στα €12/επιβάτη για ταξίδια προς ή από άλλο αεροδρόμιο της ΕΕ και €24/επιβάτη για όλους τους άλλους προορισμούς, ωστόσο υπάρχει συζήτηση σχετικά με την μείωση αυτών των χρεώσεων για λόγους ανταγωνισμού και για την τόνωση του τουρισμού στην Ελλάδα ¹²⁰. Τα έσοδα από τον ειδικό φόρο διατίθενται για τον εκσυγχρονισμό του αερολιμένα.

Τέλος, οι φόροι για τη ρύπανση και τους πόρους, όπως αναφέρεται στην «Μελέτη για την Αξιολόγηση του Περιβαλλοντικού Δυναμικού Δημοσιονομικής Μεταρρύθμισης για την ΕΕ28», είναι εξαιρετικά περιορισμένοι. Ο μόνος επιβαλλόμενος φόρος είναι ο φόρος υγειονομικής ταφής, που επρόκειτο να εφαρμοστεί την 1η Ιανουαρίου 2014. Ο συντελεστής φόρου υγειονομικής ταφής ήταν 35€ ανά τόνο το 2014 και ο στόχος είναι να αυξηθεί κατά 5€ ανά τόνο ετησίως, έως ότου φτάσει τα 60€ ανά τόνο μέχρι το 2019.

¹¹⁸ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

¹¹⁹ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

¹²⁰ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι για όλα τα παραπάνω μέτρα υπάρχουν ορισμένες προτάσεις για τη μείωση ορισμένων εξ αυτών, ειδικά για τα νοικοκυριά με χαμηλότερο εισόδημα ή αύξηση του μεριδίου κάποιων άλλων. Για παράδειγμα, εξετάζεται εάν η εφαρμογή του «ολλανδικού μοντέλου» θα ωφελήσει την κοινωνία, χωρίς να διαταράξει τον προϋπολογισμό της κυβέρνησης¹²¹. Σύμφωνα με την πρόταση αυτή, η βάση για τον κυκλοφοριακό φόρο δε θα είναι η κυβική χωρητικότητα του οχήματος, αλλά τα μίλια των ταξιδιών, τα οποία θεωρούνται ως ένα πολύ δίκαιο μέσο άσκησης πολιτικής.

Μια άλλη παρέμβαση είναι η μεταβολή των εκπομπών των οχημάτων. Μέχρι στιγμής, τα οχήματα με το όριο αναφοράς τα 100g CO₂ / km δεν κατέβαλαν φόρο κυκλοφορίας. Πρόσφατα, προτάθηκε να μειωθεί το όριο αυτό στα 80 ή 90g CO₂/km. Μεταξύ άλλων, η συλλογιστική πίσω από αυτές τις σκέψεις είναι το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια της πολυετούς ύφεσης, 250.000 οχήματα έχουν σταματήσει να κινούνται λόγω της υψηλής φορολογίας. Εάν μειωθεί το όριο, εκτιμάται ότι η ελληνική κυβέρνηση θα προσθέσει περίπου 15 εκατομμύρια Ευρώ¹²².

Η φορολογία κατά της ρύπανσης και των πόρων συνεισφέρει το λιγότερο στα έσοδα του προϋπολογισμού. Υπάρχουν πολλά μέσα για την μείωση της ρύπανσης στην πηγή της, τα οποία δεν έχουν εφαρμοστεί στην Ελλάδα και άλλα που μπορούν να αλλάξουν τα πρότυπα συμπεριφοράς. Ένα πολύ συνηθισμένο παράδειγμα είναι η χρήση πλαστικών σακουλών, οι οποίες σύμφωνα με την οδηγία για τα απορρίμματα συσκευασίας (PWD) θα πρέπει να μειωθούν κατά 80%

¹²¹ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

¹²² Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

μέχρι το 2019¹²³. Στην Ελλάδα μέχρι στιγμής δίνεται ελάχιστη ή καθόλου έμφαση στο συγκεκριμένο ζήτημα και η κυβέρνηση θα πρέπει να καταβάλει όλες τις προσπάθειές της σε αυτή την κατεύθυνση, ειδικά αν θεωρήσουμε ότι παρόλο που στην Ελλάδα η υγειονομική ταφή των αστικών αποβλήτων ανέρχεται σε άνω του 60%, ο φόρος υγειονομικής ταφής υπερβαίνει τα 40 Ευρώ ανά τόνο¹²⁴.

4.6.1 Φόροι αερομεταφορών

Οι αερομεταφορές αποτελούν έναν τομέα ανάμεσα στους τομείς με την μικρότερη συμβολή στα έσοδα από τα πράσινα τέλη. Παρόλο που οι εκπομπές από τις πτήσεις περιελήφθησαν στην φάση III του ευρωπαϊκού συστήματος εμπορίας (ETS), «το εμπόριο των δικαιωμάτων εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις αερομεταφορές ανεστάλη το 2012 εν αναμονή της ανάπτυξης από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) ενός εργαλείου με βάση την αγορά στον τομέα των αερομεταφορών», ο οποίος ωστόσο θα μπορούσε να ολοκληρωθεί το 2020. Το «σπατόσημο» είναι μια επιβάρυνση που εφαρμόζεται σε κάθε επιβάτη που ταξιδεύει εντός ή εκτός της ζώνης της ΕΕ. Οι συστάσεις είναι να αυξηθεί ο φορολογικός συντελεστής για ταξιδιώτες διεθνών πτήσεων, εκτός ΕΕ, σε 50 Ευρώ ανά επιβάτη¹²⁵. Επιπλέον, προτείνεται να αυξηθεί σταδιακά ο φορολογικός συντελεστής των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος είναι σήμερα 1,25 Ευρώ ανά τόνο φορτίου¹²⁶.

¹²³ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

¹²⁴ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

¹²⁵ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

¹²⁶ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

4.6.2 Συσσωματώματα

Τα συσσωματώματα «είναι αδρανή κοκκώδη υλικά όπως άμμος, χαλίκι ή θρυμματισμένη πέτρα που μαζί με το νερό αποτελούν βασικό συστατικό στο σκυρόδεμα»¹²⁷. Μερικά παραδείγματα είναι το μάρμαρο, η κιμωλία (πέτρωμα) και ο δολομίτης, ο σχιστόλιθος, ο ασβεστόλιθος και ο γύψος και η άμμος και τα χαλίκια. Αυτά τα υλικά εξάγονται από τη γη ως πρώτες ύλες μέσω μιας διαδικασίας που έχει επιζήμιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, για να μην αναφέρουμε τα σοβαρά προβλήματα υγείας που μπορεί να προκληθούν στους ανθρώπους, οι οποίοι εργάζονται ή διαβιούν δίπλα στις περιοχές εξόρυξης.

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει φορολογία για τα συσσωματώματα, αν και αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει τον κατασκευαστικό κλάδο να χρησιμοποιήσει συσσωματώματα από δευτερεύουσες πηγές, όπως τα απόβλητα κατασκευών και έτσι να εξαλείψει τα περιβαλλοντικά εξωτερικά φαινόμενα. Η πρόταση είναι να επιβληθεί εισφορά ύψους 2,40 Ευρώ ανά τόνο από το 2017 και έπειτα, η οποία είναι, μεταξύ άλλων, ευθυγραμμισμένη με την πρωτοβουλία της ΕΕ «Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους»¹²⁸.

¹²⁷ America`s cement Manufacturers, Aggregates, Retrieved November 5 2016 from <http://www.cement.org/cement-concrete-basics/concrete-materials/aggregates>

¹²⁸ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxemburg: Publications Office of the European Union

4.6.3 Συσκευασία

Ένα πολύ αποτελεσματικό διορθωτικό μέτρο για τον περιορισμό των αποβλήτων είναι η καθιέρωση φόρου συσκευασίας, η οποία μέχρι σήμερα εφαρμόζεται σε πολύ λίγες χώρες της ΕΕ. Οι σχετικές προτάσεις θα μπορούσαν να τονώσουν την πρόληψη των συσκευασιών που είναι αντίθετη με την ανακύκλωση και γενικά να μεταβάλλουν τα καταναλωτικά πρότυπα που έχουν υιοθετήσει οι πολίτες της ΕΕ τα προηγούμενα έτη. Μια προτεινόμενη διάταξη χρέωσης θα μπορούσε να είναι η εξής: Αλουμίνιο: 315 Ευρώ ανά τόνο, Πλαστικά: 102 Ευρώ ανά τόνο, Χάλυβας: 86 Ευρώ ανά τόνο, Χαρτί και χαρτόνι: 33 Ευρώ ανά τόνο, Γυαλί: 28 Ευρώ ανά τόνο, Ξύλο: 21 Ευρώ ανά τόνο¹²⁹.

4.6.4 Τέλος σακούλας μεταφοράς μιας χρήσης

Μια πολύ σημαντική πηγή ρύπανσης, ειδικά στις αστικές περιοχές, είναι οι πλαστικές σακούλες μιας χρήσης. Στην Ελλάδα η χρήση αυτών είναι τεράστια και ο μόνος τρόπος για να μειωθεί είναι μέσω της επιβολής τέλους για την αγορά τους, όπως συμβαίνει σε ξένα σούπερ μάρκετ. Το συγκεκριμένο μέτρο θα μπορούσε να αποτελέσει κίνητρο για τους καταναλωτές να χρησιμοποιούν επαναχρησιμοποιήσιμες σακούλες. Σύμφωνα με την οδηγία της ΕΕ για την μείωση της κατανάλωσης σακουλών μίας χρήσης θα μπορούσε να καθοριστεί συντελεστής τέλους ύψους €0,09 ανά σακούλα¹³⁰. Εάν θεωρήσουμε ότι ο μέσος Έλληνας καταναλωτής χρησιμοποιεί 363 πλαστικές σακούλες ετησίως¹³¹, τα έσοδα από την

¹²⁹ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

¹³⁰ Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), *Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28*, Luxembourg: Publications Office of the European Union

¹³¹ Peppas Sofia, (2016) *Thinking Outside the Plastic Bag: How Greece can Reduce the Plastic Bag Consumption*, Lund University, Sweden.

επιβολή αυτής της χρέωσης μπορούν να φθάσουν τα 300-350 εκατομμύρια Ευρώ¹³². Από την άλλη πλευρά, η παραπάνω επιβάρυνση θα λειτουργήσει ως αντικίνητρο για τη χρησιμοποίησή τους με αλόγιστο τρόπο.

4.6.5 Λιπάσματα και φυτοφάρμακα

Τα λιπάσματα ευθύνονται για τις υψηλές εκπομπές αζώτου στην γη και στην ατμόσφαιρα. Η Ελλάδα είναι μεταξύ των χωρών όπου δεν επιβάλλεται φόρος στο άζωτο ή άλλα λιπάσματα. Ένα προτεινόμενο επίπεδο φόρου στα ανόργανα λιπάσματα ορίζεται στα 0,4 Ευρώ ανά kg N που εκπέμπονται.

Όσον αφορά στην χρήση φυτοφαρμάκων, η Ελλάδα είναι ανενεργή, αν και υπάρχουν συγκεκριμένοι στόχοι που πρέπει να φτάσει η χώρα προκειμένου να είναι σύμφωνη με τις οδηγίες της ΕΕ¹³³. Η προτεινόμενη χρέωση είναι €20 ανά δραστικό συστατικό, αν και πρέπει να αναφερθεί ότι ελλείψει επίσημων στοιχείων σχετικά με τους τύπους συστατικών που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα, η παραπάνω επιβάρυνση είναι ενδεικτική¹³⁴.

4.7 Χρηματοδοτικά Προγράμματα

Το Πράσινο Ταμείο δίνει έμφαση στην εξασφάλιση απλών, ασφαλών και ξεκάθαρων διαδικασιών προκειμένου να επιτυγχάνει τη σωστή και αποτελεσματική χρηματοδότηση των έργων. Ακόμα εστιάζει στη διαφάνεια των χρηματοδοτήσεων. Ο Οργανισμός, προκειμένου να διαχειρίζεται επιτυχώς τα χρηματοδοτικά

¹³² If we consider that the population that makes use of plastic bags in Greece is 9297132.

¹³³ Article 4 of the Directive on Establishing a Framework for Community Action to Achieve the Sustainable Use of Pesticides (Directive 2009/128/EC)

¹³⁴ Article 4 of the Directive on Establishing a Framework for Community Action to Achieve the Sustainable Use of Pesticides (Directive 2009/128/EC)

προγράμματα, έχει αναπτύξει έναν Οδηγό διαχείρισης προγραμμάτων, ο οποίος αναπτύσσεται μέσα από τις ακόλουθες ενότητες.

Αξιολόγηση και ένταξη των πράξεων που αναφέρεται: α) στην προετοιμασία και κοινοποίηση της πρόσκλησης υποβολής αιτήσεων, β) στην υποδοχή και αξιολόγηση των προτάσεων και γ) στην έγκριση προτάσεων που εντάσσονται στη χρηματοδότηση.

Παρακολούθηση της υλοποίησης πράξεων: αναφέρεται σε ζητήματα λήψης των απαιτούμενων μέτρων και ενεργειών για την υλοποίηση μέχρι και την ολοκλήρωση των εγκεκριμένων πράξεων. Ο φορέας χρηματοδοτεί κάθε ενταγμένη πράξη που σχετίζεται με το περιβάλλον, τη πράσινη ανάπτυξη, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τη διαχείριση των χώρων, τη διαχείριση των χρηματοδοτικών προγραμμάτων. Παρακάτω παραθέτονται περιληπτικά τα χρηματοδοτικά προγράμματα του Πράσινου Ταμείου.

Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος: έχει ως σκοπό τη χρηματοδότηση παρεμβάσεων με απώτερο στόχο την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Προστασία και Αναβάθμιση Δασών: έχει ως σκοπό τη χρηματοδότηση δράσεων που αναφέρονται στη προστασία των δασών αλλά και ενέργειες που αναφέρονται στην αποκατάσταση δασικών περιοχών που έχουν υποστεί καταστροφές από πυρκαγιά. Ακόμα επενδύσεις γίνονται στην ανάπτυξη φυτωρίων, στην ανάπτυξη δασικού δικτύου, σε δασοκομικά έργα, στο καθαρισμό βλάστησης, στην υδροδότηση.

Αστική Αναζωογόνηση: αναφέρεται στην περιβαλλοντική αναβάθμιση αστικών δικτύων αλλά και στο βιοκλιματικό σχεδιασμό.

Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού: εστιάζει στη χρηματοδότηση μελετών που σχετίζονται με το πολεοδομικό σχεδιασμό αλλά και στην αναβάθμιση των Καλλικρατικών Δήμων.

Συγκεκριμένα, οι δράσεις αναφέρονται στην ανάπτυξη πολεοδομικών σχεδίων, στην οικιστική οργάνωση, στις πολεοδομικές μελέτες, στην ανάπτυξη δράσεων, στις γεωλογικές μελέτης, στις περιβαλλοντικές μελέτης, στην οριοθέτηση ρεμάτων.

Διαμόρφωση ελεύθερων χώρων στις Πόλεις: αναφέρεται στη διαμόρφωση και διαχείριση ελεύθερων χώρων στις πόλεις.

Περιβαλλοντική έρευνα, καινοτομία, επιδεικτικές δράσεις, διεθνής συνεργασία: εστιάζει στη χρηματοδότηση προγραμμάτων που αναφέρονται σε καινοτόμες δράσεις για το περιβάλλον, αλλά και στην ανάπτυξη διεθνών συνεργασιών σχετικών με το περιβάλλον.

Συγχρηματοδότηση Ευρωπαϊκών προγραμμάτων LIFE+: Το Πράσινο Ταμείο διαχειρίζεται το Ευρωπαϊκό πρόγραμμα LIFE+.

4.8 Προτάσεις βελτίωσης για το Πράσινο Ταμείο και την επιβολή των Πράσινων Φόρων

Οι Πράσινοι Φόροι δεν πρέπει να εισάγονται τυχαία και à la carte. Οι αρχές θα πρέπει να καταρτίσουν ένα πακέτο Πράσινων Φόρων, τουλάχιστον κατά το ήμισυ, για να πείσουν την κοινή γνώμη ότι καταβάλλεται η μέγιστη προσπάθεια και παράλληλα να φτάσει σε κρίσιμη μάζα περίπου 10% των συνολικών φορολογικών εσόδων, ώστε να έχει επίπτωση στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον.

Ισχυρό παράδειγμα είναι ένα πακέτο φόρων για τα καύσιμα και την ενέργεια, τα προϊόντα λατομείων, τα αγροχημικά προϊόντα (σε αντίθεση με τα βιοτεχνολογικά προϊόντα), την υπερβολική χρήση νερού, πλαστικών και άλλων συσκευασιών, στερεών αποβλήτων, εκπομπών, φόρων αυτοκινήτων και διοδίων σε αστικές περιοχές. Οι Πράσινοι Φόροι μπορούν επίσης να επιβάλλονται στην χρήση γης και στα κτίρια ως μέσο ενίσχυσης του περιφερειακού και πολεοδομικού

σχεδιασμού ¹³⁵ . Ο ακριβής συνδυασμός των Πράσινων Φόρων εξαρτάται από τις περιβαλλοντικές και φορολογικές συνθήκες κάθε κράτους.

Η αιτιολόγηση των Πράσινων Φόρων είναι η εσωτερίκευση του εξωτερικού περιβαλλοντικού και κοινωνικού κόστους. Ως εκ τούτου, οι φορολογικοί συντελεστές πρέπει να υπολογίζονται ανάλογα με το εκτιμώμενο επίπεδο αυτού του κόστους.

Ο αντίκτυπος των Πράσινων Φόρων στην συμπεριφορά των καταναλωτών και των παραγωγών, καθώς και στην τεχνολογία, ενισχύεται όταν σχεδιάζονται και προσδιορίζονται προσεκτικά πολύ πριν από την επιβολή τους, για προφανείς λόγους.

Τέλος, ορισμένοι Πράσινοι φόροι, π.χ. για τα καύσιμα θέρμανσης ή για την βενζίνη των αυτοκινήτων, δεν μπορούν να κλιμακωθούν ανάλογα με την κατανάλωση και ασκούν αρνητική επίδραση στην διανομή εισοδήματος στα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος. Αυτό πρέπει να διορθωθεί με την διανομή κουπονιών χαμηλής τιμής ή φορολογικών ελαφρύνσεων ή άλλων κατάλληλων μέσων.

Η εξυγίανση του προϋπολογισμού είναι επείγουσα. Ως εκ τούτου, μια πράσινη φορολογική μεταρρύθμιση μπορεί να ξεκινήσει με την άμεση αύξηση των υφιστάμενων πράσινων φόρων και την ταυτόχρονη κατάργηση όλων των επιβλαβών για το περιβάλλον επιδοτήσεων, καθώς και με την εισαγωγή νέων Πράσινων Φόρων που δεν χρειάζονται προπαρασκευαστική περίοδο.

Στην συνέχεια, μπορεί να προχωρήσει σε άλλους Πράσινους Φόρους που χρειάζονται κάποια τεχνική ή δημοσιονομική προετοιμασία, όπως τα διόδια αυτοκινήτων σε αστικές περιοχές. Η

¹³⁵ Παλαιοκρασσάς, Ι. (2010). Γιάννης Παλαιοκρασσάς: Η... μετά φαγοπότι εποχή. *Εφημερίδα Καθημερινή*

ανακύκλωση των φορολογικών εσόδων για την μείωση της φορολογίας της εργασίας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την μεταρρύθμιση, αλλά μπορεί να είναι σταδιακή σε συνάρτηση με τον επείγοντα χαρακτήρα της δημοσιονομικής εξυγίανσης.

Η πράσινη φορολογία αποτελεί ένα δυναμικό εργαλείο. Καθώς επιτυγχάνονται οι περιβαλλοντικοί στόχοι της (π.χ. μείωση της κατανάλωσης καυσίμων), η φορολογική βάση μειώνεται. Οι Πράσινοι Φόροι πρέπει στην συνέχεια να μετατοπιστούν σε πολλά άλλα «επιβλαβή» που δημιουργούν περιβαλλοντικούς ή κοινωνικούς εξωτερικούς παράγοντες, από τα επικίνδυνα χημικά μέχρι την αισθητική ρύπανση και την ηχορύπανση.

Η πράσινη δημοσιονομική μεταρρύθμιση δεν μπορεί να αντιγραφεί από την μια χώρα στην άλλη. Γιατί καμία χώρα δεν έχει ίδιες οικονομικές, κοινωνικές ή περιβαλλοντικές συνθήκες με οποιαδήποτε άλλη χώρα. Ο συνδυασμός των Πράσινων Φόρων, των φορολογικών συντελεστών και - το σημαντικότερο - της σταδιακής κατάργησής τους είναι ζήτημα μελέτης και επιλογής από κάθε μία χώρα ξεχωριστά.

Συμπεράσματα

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των παραδοσιακών επιδοτήσεων καθώς και η πρόσφατη οικονομική ύφεση έχουν ασκήσει πίεση στις κυβερνήσεις σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να τις αλλάξουν και να τις εξαλείψουν σταδιακά, έτσι ώστε να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη. Κατά τα προηγούμενα έτη, πολλές πρωτοπόρες χώρες ακολούθησαν το πρότυπο των «αντισταθμιστικών» επιδοτήσεων, υπό την έννοια ότι για να λάβουν οικονομική ενίσχυση πρέπει να υπάρχουν ορισμένες προϋποθέσεις.

Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γεγονός ότι η Κοινή Γεωργική Πολιτική έχει θέσει νέους στόχους που προάγουν όχι μόνο την παροχή τροφίμων σε όλα τα κράτη μέλη αλλά και την βιώσιμη διαχείριση συνοδευόμενη από φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές. Σύμφωνα με την μεταρρύθμιση της ΚΓΠ του 2013, η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει γίνει πιο αυστηρή και απαιτεί την υιοθέτηση ενός συστήματος πολλαπλής συμμόρφωσης που θα υποστηρίζει τους αγρότες που πληρούν συγκεκριμένες περιβαλλοντικές προσδοκίες. Το ίδιο σκεπτικό υπάρχει για κάθε οικονομική δραστηριότητα που λαμβάνει χώρα στην ζώνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επηρεάζει το περιβάλλον.

Η κατάσταση στην Ελλάδα έχει αλλάξει ριζικά, ειδικά τα τελευταία επτά χρόνια, καθώς η οικονομική κρίση υποχρέωσε την ελληνική κυβέρνηση να υιοθετήσει μέτρα που πριν από τριάντα χρόνια δεν θα συζητιούνταν καν.

Από την άλλη πλευρά, οι Πράσινοι Φόροι αντιπροσωπεύουν το πολλά υποσχόμενο μέσο πολιτικής που θα οδηγήσει τις οικονομίες στις δεσμεύσεις τους για τη μείωση του άνθρακα. Οι Πράσινοι Φόροι θεωρούνται ως μέσα που βασίζονται σε κίνητρα και όχι μόνο καταφέρνουν να αλλάξουν τη συμπεριφορά ολόκληρης της κοινωνίας, αλλά και να προωθήσουν την τεχνολογική ανάπτυξη. Υπάρχουν

πολλά παραδείγματα που μπορούν να περιγραφούν, όπως για παράδειγμα, στην περίπτωση της Ιρλανδίας, όπου η επιβολή φόρου στη χρήση πλαστικών σακουλών μιας χρήσης κατάφερε να εξαλείψει την κατανάλωσή τους από περίπου τετρακόσιες ανά άτομο ετησίως σε λιγότερο από εκατό. Σημαντικά βήματα γίνονται από πρωτοπόρες χώρες, όπως η Ολλανδία και η Γερμανία, ενώ από την άλλη, λιγότερο φιλικές προς το περιβάλλον χώρες όπως η Ελλάδα ακολουθούν με βραδύτερο ρυθμό.

Οι Πράσινοι Φόροι αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 3% του ΑΕΠ στην Ελλάδα. Αν και το ποσοστό είναι σχετικά μικρό, αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχει μια ανοδική τάση που αναμένεται να αυξηθεί κατά τα επόμενα έτη. Σε παγκόσμιο επίπεδο οι χώρες κατανοούν τη σημασία των πράσινων φόρων όλο και περισσότερο και αυτό αποδεικνύεται με τον καλύτερο τρόπο με κινήσεις όπως για παράδειγμα αυτή της Μεγάλης Βρετανίας η οποία το 2009 συγκρότησε μια Πράσινη Επιτροπή Δημοσιονομικών, η οποία αποτελείτο από 22 πολιτικούς, ακαδημαϊκούς και άλλες προσωπικότητες η οποία πρότεινε τρόπους αύξησης των περιβαλλοντικών φόρων κατά 50 εκατομμύρια λίρες, προκειμένου να φτάσουν το 20% των φορολογικών εσόδων.

Η επιτυχία των μεταρρυθμίσεων που έγιναν σε σχέση με τους πράσινους φόρους έχει να κάνει με το ότι δεν αύξησαν τη φορολογία για τους πολίτες, δεδομένου ότι εξισορροπήθηκαν από μειώσεις που έγιναν στο φόρο εισοδήματος και στα δημοτικά τέλη. Πέρα από το Ηνωμένο Βασίλειο, περί δέκα άλλα ευρωπαϊκά κράτη αναπτύσσουν επιτυχημένα συστήματα Πράσινων Φόρων.

Οι φόροι αυτοί δεν επιδέχονται φοροδιαφυγή αντίθετα έχουν βοηθήσει σε αύξηση της απασχόλησης τόσο λόγω μείωσης των κοινωνικών εισφορών όσο και μέσα από τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στις πράσινες βιομηχανίες οι οποίες δημιουργήθηκαν λόγω της περιβαλλοντικής φορολογίας(π.χ βιομηχανίες ανακύκλωσης

δομικών υλών, επεξεργασία αποβλήτων κ.λ.π).

Η Ευρωπαϊκή επιτροπή συντελεί στις μεταρρυθμίσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση με τις ακόλουθες ενέργειες: α) Προχώρησε στην έκδοση Πράσινου Βιβλίου για την ανάπτυξη και χρήση ειδικών εργαλείων διαχείρισης των Πράσινων Φόρων, β) Οργανώθηκε το πρώτο Tax Forum με θέμα φόρου και αειφορία, γ) Το Tax Forum μέσα στα χρόνια μεταμορφώθηκε σε μόνιμο θεσμό με στόχο για το συντονισμό των κρατών μελών στο τομέα των Πράσινων Φόρων.

Σε γενικές γραμμές διαπιστώνεται μέσα από την ανάλυση που προηγήθηκε ότι οι επιβαλλόμενοι φόροι πρέπει να αναφέρονται και στο εξωτερικό περιβάλλον προστατεύοντας το και βοηθώντας με αυτό τον τρόπο τη βελτίωση του τρόπου ζωής των πολιτών. Οι πράσινοι φόροι βοηθούν και στην αλλαγή των προτύπων κατανάλωσης και παραγωγής θέτοντας τα σε μια νέα βάση την αγορά γενικά καθιστώντας τη πιο φιλική για το περιβάλλον. Οι περιβαλλοντικοί φόροι μπορούν να λειτουργούν ως κίνητρα ανάπτυξης της τεχνολογίας αλλά και ως βάση για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Η προσθήκη περιβαλλοντικών φόρων πρέπει να συνοδεύεται από ισόποσες μειώσεις, ώστε να μην επιβαρύνουν τους πολίτες δημιουργώντας τους αρνητική διάθεση προς τους φόρους αυτούς.

Οι περιβαλλοντικοί φόροι δεν είναι αληθές ότι πλήττουν την ανταγωνιστικότητα της οικονομίας με την άνοδο του κόστους των πρώτων υλών. Συγχρόνως επίσης δεν είναι αληθές ότι επηρεάζουν τη ζήτηση. Η σωστή αξιοποίηση των Πράσινων Φόρων μπορεί να επιφέρει μόνο θετικά δεδομένα για την παγκόσμια οικονομία.

Ολοκληρώνοντας το κύριο συμπέρασμα αυτής της μελέτης είναι το γεγονός ότι οι επιβλαβείς για το περιβάλλον δράσεις και οι Πράσινοι Φόροι είναι πράγματι δύο ανταγωνιστικές έννοιες. Οι επιβλαβείς για το περιβάλλον δράσεις απορροφούν χρήματα από τον προϋπολογισμό. Οι επιβλαβείς για το περιβάλλον δράσεις είναι

υπεύθυνες για τις ανεπιθύμητες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον αντίθετα οι Πράσινοι Φόροι μετριάζουν τις εξωτερικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Πρέπει να περιοριστούν οι επιβλαβείς για το περιβάλλον δράσεις, ενώ οι Πράσινοι Φόροι πρέπει να επεκταθούν. Οι τελικές διαπιστώσεις είναι οι ακόλουθες: α) Οι Πράσινοι Φόροι μπορούν να βοηθήσουν στην προστασία του ευάλωτου περιβάλλοντος και να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. β) Οι Πράσινοι Φόροι επιφέρουν σημαντικά δημοσιονομικά οφέλη και περιορισμό της φοροδιαφυγής, γ) Οι Πράσινοι Φόροι συμβάλλουν στην ανάπτυξη των πράσινων και, κατά την εμπειρία διαφόρων χωρών, στη δημιουργία εκατοντάδων χιλιάδων νέων θέσεων απασχόλησης. Στην Ελλάδα, γίνεται μια ικανοποιητική προσπάθεια, η οποία στο μέλλον, αν συνεχιστεί στα ίδια επίπεδα, θα μπορούσε να επιφέρει πολύ θετικά αποτελέσματα για την εθνική οικονομία σε όλα τα επίπεδα. Οι Πράσινοι Φόροι μπορούν να αποτελέσουν τη λύση για την ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας στην περίοδο της κρίσης και να της δώσουν ώθηση, βοηθώντας την να καταστεί πιο ανταγωνιστική στο εγγύς μέλλον.

Πολύ βασικό στην επιτυχία όλου αυτού του εγχειρήματος της σωστής χρήσης και ανάπτυξης των Πράσινων Φόρων θα παίξει ρόλο η σωστή ενημέρωση των πολιτών προκειμένου να τους γνωστοποιηθεί η σημασία των συγκεκριμένων φορολογικών μέτρων στην καλύτερη λειτουργία των δήμων στην προστασία του περιβάλλοντος και στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της ζωής τους. Υπάρχει μια σχετική άγνοια επί του θέματος, μια γενικότερη διφορούμενη κατάσταση όσον αφορά στους λόγους και στους φορείς εφαρμογής, και όσο υπάρχει αυτή η ασάφεια θα συνεχίσει να υπάρχει και μια γενικότερη δυσκολία στη εφαρμογή της πράσινης φορολογίας και στην αξιοποίηση της δυναμικής της. Στο μέλλον λοιπόν είναι απαραίτητη η κατάρτιση στρατηγικού πλάνου ενημέρωσης του κοινού για την καλύτερη κατανόηση του ζητήματος.

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Afonso, W. B. (2013). Diversification toward stability? The effect of local sales taxes on own source revenue. *Journal of Public Budgeting, Accounting & Financial Management*, 25(4), 649.
- Aidt, T. S. (2010). Green Taxes: refunding rules and lobbying. *Journal of environmental economics and management*, 60(1), 31-43.
- Alexander, D. (2013). Crossing boundaries: Action networks, amalgamation and inter-community trust in a small rural shire. *Local Government Studies*, 39(4), 463-487.
- Balmer, U. (2004). The window of opportunity: How the obstacles to the introduction of the Swiss heavy goods vehicle fee (HVF) have been overcome. *Managing Transport Demand through User Charges: Experience to Date*.
- Baranzini, A., & Carattini, S. (2017). Effectiveness, earmarking and labeling: testing the acceptability of carbon taxes with survey data. *Environmental Economics and Policy Studies*, 19(1), 197-227.
- Barrios, S., Pycroft, J., & Saveyn, B. (2013). The marginal cost of public funds in the EU: the case of labour versus Green Taxes (No. 35). Directorate General Taxation and Customs Union, European Commission.
- Binns, T., & Nel, E. (2002). Devolving development: integrated development planning and developmental local government in post-apartheid South Africa. *Regional studies*, 36(8), 921-932.
- Cameron, R. (2001). The upliftment of South African local government?. *Local Government Studies*, 27(3), 97-118.
- Carattini, S., Baranzini, A., Thalmann, P., Varone, F., & Vöhringer, F. (2016). Green Taxes in a post-Paris world: are millions of nays inevitable?. *Environmental and Resource Economics*, 1-32.

- Carraro, C., Katsoulacos, Y., & Xepapadeas, A. (Eds.). (2013). Environmental policy and market structure (Vol. 4). Springer Science & Business Media.
- Carter, N. (2014). The politics of climate change in the UK. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 5(3), 423-433.
- Casal, P. (2011). Global taxes on natural resources. *Journal of Moral Philosophy*, 8(3), 307-327.
- Castellacci, F., & Lie, C. M. (2017). A taxonomy of Green innovators: Empirical evidence from South Korea. *Journal of Cleaner Production*, 143, 1036-1047.
- Chandra, A., Gulati, S., & Kandlikar, M. (2010). Green drivers or free riders? An analysis of tax rebates for hybrid vehicles. *Journal of Environmental Economics and management*, 60(2), 78-93.
- Cloyne, J. (2013). Discretionary tax changes and the macroeconomy: new narrative evidence from the United Kingdom. *The American Economic Review*, 103(4), 1507-1528.
- COMETR, (2007) Policy Brief (a summary of COMETR findings), [ONLINE] Available at: http://www2.dmu.dk/cometr/Partner%20only/Brussels/policy%20brief/COMETR_Policy_Brief_Mar_2007.pdf [1-10-2017].
- COMETR, (2007) Policy Brief (a summary of COMETR findings), [ONLINE] Available at: http://www2.dmu.dk/cometr/Partner%20only/Brussels/policy%20brief/COMETR_Policy_Brief_Mar_2007.pdf [1-10-2017].
- Cottrell, J., Schlegelmilch, K., Runkel, M., & Mahler, A. (2017). Environmental tax reform in developing, emerging and transition economies.
- Council of Europe, (1997). Finland, series: Structure and Operation of Local and Regional democracy.

- Council, N. (1999). The Use of Economic Instruments in Nordic Environmental Policy 1997–1998. Copenhagen, Denmark.
- Council, N. (2006). The use of economic instruments in environmental policy in the Nordic and Baltic countries 2001-2005. Copenhagen, Denmark.
- Croson, R., & Treich, N. (2014). Behavioral environmental economics: promises and challenges. *Environmental and Resource Economics*, 58(3), 335-351.
- Datta, A. (2010). The incidence of fuel taxation in India. *Energy Economics*, 32, S26-S33.
- DETR(2000). Climate Change: the UK Programme, Cm 4913, November, DETR, London.
- Doumpos, M., & Cohen, S. (2014). Applying data envelopment analysis on accounting data to assess and optimize the efficiency of Greek local governments. *Omega*, 46, pp.74-85.
- Econometrics, C. (2005). Modelling the initial effects of the Climate Change Levy. HM Customs and Excise, London.
- Ekins, P., & Speck, S. (Eds.). (2011). Environmental tax reform (ETR): a policy for green growth. Oxford University Press.
- European Environment Agency (EEA), (2005a). Market based instruments for environmental policy in Europe, EEA Technical Report No 8/2005, Copenhagen,
- European Environment Agency (EEA), (2005b). Effectiveness of urban wastewater treatment policies in selected countries: an EEA pilot study, EEA Report No 2/2005.
- European Environment Agency (EEA), (2007). Greenhouse gas emissions, trends and projections in Europe 2007, EEA Report No 5/2007.
- European Environment Agency, (2006). “Using the market for cost –

- effective environmental policy: Market - based instruments in Europe”, Copenhagen.
- Fan, W., & Yan, Z. (2010). Factors affecting response rates of the web survey: A systematic review. *Computers in human behavior*, 26(2), 132-139.
- Finance Ministry, (2007). The Netherlands, Presentation by J.C. de Jaeger, State Secretary for Finance, The Netherlands at the Brussels Tax Forum 2007.
- Fitzpatrick, T. (2017). *A Green History of the Welfare State*. Taylor & Francis.
- Fullerton Don and Metcalf Gilbert E. (1997), Environmental taxes and the double-dividend hypothesis: Did you really expect something for nothing?, *Chicago-Kent Law Review*, vol. 73, no. 1 (1998), pp. 221-256.
- Gemmell, N., Kneller, R., & Sanz, I. (2013). Fiscal decentralization and economic growth: spending versus revenue decentralization. *Economic Inquiry*, 51(4), pp.1915-1931.
- Green, E. H., Skerlos, S. J., & Winebrake, J. J. (2014). Increasing electric vehicle policy efficiency and effectiveness by reducing mainstream market bias. *Energy Policy*, 65, 562-566.
- HMT (HM Treasury), (2006). The climate change levy package, London, [ONLINE] Available at: http://www.hm-treasury.gov.uk/media/8/B/bud06_climate_169.pdf [1-10-2017].
- HMT (HM Treasury), (2007). Meeting the Aspirations of the British People: Pre-Budget Report and Comprehensive Spending Review, Cm7227, October, The Stationery Office, London.
- Hogg Dominic, Elliott Timothy, Andersen Mikael Skou and Brink Patrick ten (2016), Study on assessing the Environmental Fiscal Reform potential for the EU-28, Luxemburg: Publications Office of the European Union.

- Ihlanfeldt, K. R., & Willardsen, K. (2014). The millage rate offset and property tax revenue stability. *Regional Science and Urban Economics*, 46, 167-176.
- Kaygusuz, K. (2012). Energy for sustainable development: A case of developing countries. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 16(2), 1116-1126.
- Keil, R., & Boudreau, J. A. (2005). *Limits and contradictions of municipal governance reform in L.A., Montreal and Toronto*. In *Metropolitan Governance: Capacity, democracy and dynamics of place*. Edited by Hubert Heinelt and Daniel Kubler. Routledge. pp. 100.
- Kemp, R., & Pontoglio, S. (2011). The innovation effects of environmental policy instruments—A typical case of the blind men and the elephant?. *Ecological Economics*, 72, 28-36.
- King, M. A., & Fullerton, D. (2010). *The taxation of income from capital: a comparative study of the United States, the United Kingdom, Sweden and West Germany*. University of Chicago Press.
- Krass, D., Nedorezov, T., & Ovchinnikov, A. (2013). Environmental taxes and the choice of green technology. *Production and operations management*, 22(5), 1035-1055.
- Kuhlmann, S., & Wayenberg, E. (2016). Institutional impact assessment in multi-level systems: conceptualizing decentralization effects from a comparative perspective. *International Review of Administrative Sciences*, 82(2), pp. 233-254.
- Kushner, J., & Siegel, D. (2003). Citizens' attitudes toward municipal amalgamation in three Ontario municipalities. *Canadian Journal of Regional Science*, 26(1), 49-60.
- Kushner, J., & Siegel, D. (2003). Citizens' attitudes toward municipal

- amalgamation in three Ontario municipalities. *Canadian Journal of Regional Science*, 26(1), 49-60.
- Kyriacou, A. P., Muinelo-Gallo, L., & Roca-Sagalés, O. (2015). Fiscal decentralization and regional disparities: The importance of good governance. *Papers in Regional Science*, 94(1), pp.89-107.
- Lanoie, P., Laurent-Lucchetti, J., Johnstone, N., & Ambec, S. (2011). Environmental policy, innovation and performance: new insights on the Porter hypothesis. *Journal of Economics & Management Strategy*, 20(3), 803-842.
- Le, T. M., Moreno-Dodson, B., & Bayraktar, N. (2012). Tax capacity and tax effort: Extended cross-country analysis from 1994 to 2009.
- Leaded-Unleaded Petrol, Gas Oil(diesel), Kerosene, Liquid Petroleum gas, Natural gas.
- Lin, J. Y. (2010). New structural economics: A framework for rethinking development.
- Local Government System in Finland, (2006). Επίσημη ιστοσελίδα της Ένωσης Τοπικών και Περιφερειακών Φιλανδικών Αρχών [ONLINE] Ανάκτηση από: http://www.kunnat.net/k_htmlimport.asp?path=1;161;84241&url=http://apps.kunnat.net/sc/google/GHbN0ucS.html [2-10-2017].
- Lundberg, S., & Marklund, P. O. (2013). Green public procurement as an environmental policy instrument: cost effectiveness. *Environmental Economics*, 4(4), 75-83.
- Markandya, A., Labandeira, X., & Ramos, A. (2015). Policy instruments to foster energy efficiency. In *Green Energy and Efficiency* (pp. 93-110). Springer International Publishing.
- McKenzie, D., & Sakho, Y. S. (2010). Does it pay firms to register

- for taxes? The impact of formality on firm profitability. *Journal of Development Economics*, 91(1), 15-24.
- MEE-DEPA (Ministry of Environment and Energy, Danish Environmental Protection Agency), (1999). *Economic Instruments in Environmental Protection in Denmark*, Copenhagen, Denmark.
- Ministry of Finance, (2004). Sweden, Presentation at the Fiscalis Seminar Implementation of the Energy Tax Directive (ETD) 10 – 12 November 2004 Sorrento, Italy: ‘Possible differentiations in the area of energy taxation - reflections from a Swedish perspective’.
- Muralidharan, S., & Sheehan, K. (2017). “Tax” and “Fee” Frames in Green Advertisements: The Influence of Self-Transcendence in Reusable Bag Usage. *Journal of Promotion Management*, 1-21.
- Murray, B., & Rivers, N. (2015). British Columbia’s revenue-neutral carbon tax: A review of the latest “grand experiment” in environmental policy. *Energy Policy*, 86, 674-683.
- OECD, (2001). *Environmentally Related Taxes in OECD Countries*, Paris.
- OECD, (2006). *The Political Economy of Environmentally Related Taxes*, Paris.
- OECD, (2007). “Impacts of Environmental Policy Instruments on Technological Change”, Paris.
- Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD), (2015) *Taxing Energy Use 2015: OECD and selected partner economies*, Paris: OECD Publishing.
- Organization for Economic Co-Operation and Development (OECD), (2010) *Taxation, Innovation and the Environment*, France: OECD Publishing, Available: <http://www.oecd.org/env/toolsevaluation/taxationinnovationand>

theenvironment.htm.

O'Riordan, T. (2014). *Ecotaxation*. Routledge.

Pappadà, F., & Zylberberg, Y. (2015). Austerity plans and tax evasion: theory and evidence from Greece.

Pearce, D. (2013). *Blueprint 2: greening the world economy*. Routledge.

Poel, D. (2000). Amalgamation perspectives: Citizen responses to municipal consolidation. *Canadian Journal of Regional Science*, 23(1), 31-48.

Psycharis, Y., Zoi, M., & Iliopoulou, S. (2016). Decentralization and local government fiscal autonomy: evidence from the Greek municipalities. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 34(2), pp.262-280.

Reingewertz, Y. (2012). Do municipal amalgamations work? Evidence from municipalities in Israel. *Journal of Urban Economics*, 72(2), 240-251.

Roe, E. M. (1995). More than the politics of decentralization: local government reform, district development and public administration in Zimbabwe. *World Development*, 23(5), 833-843.

Rouse, P., & Putterill, M. (2005). Local government amalgamation policy: A highway maintenance evaluation. *Management Accounting Research*, 16(4), 438-463.

Sancton, A. (2003). Municipal amalgamations: a made-in-Canada solution to an undefined problem. *Canadian Issues*.

Santos, G. (2017). Road fuel taxes in Europe: Do they internalize road transport externalities?. *Transport Policy*, 53, 120-134.

Santucci, J. (2006). The missing half: Ensuring fair representation in Essex, Vermont. *National Civic Review*, 95(3), 42-50.

- Schoeb Ronnie (2003), The Double Dividend Hypothesis of Environmental Taxes: A Survey, Germany, Available: http://www.wiwiss.fu-berlin.de/fachbereich/vwl/schoeb/forschung/forschung_dateien/taxation02.pdf
- Sovacool, B. K., & Blyth, P. L. (2015). Energy and environmental attitudes in the green state of Denmark: Implications for energy democracy, low carbon transitions, and energy literacy. *Environmental Science & Policy*, 54, 304-315.
- Sovacool, B. K., & Tambo, T. (2016). Comparing consumer perceptions of energy security, policy, and low-carbon technology: insights from Denmark. *Energy Research & Social Science*, 11, 79-91.
- Srinivasan, R. (2016). Local government in India: past, present, and future perspectives. Comparative studies and regionally-focused cases examining local governments. IGI Global, pp.228-58.
- Sterner, T. (2007). Fuel taxes: An important instrument for climate policy. *Energy policy*, 35(6), 3194-3202.
- Sumner, J., Bird, L., & Dobos, H. (2011). Carbon taxes: a review of experience and policy design considerations. *Climate Policy*, 11(2), 922-943.
- Taxation in Finland, (2003). Helsinki : National Board of Taxes' publication 354e.03 [ONLINE] Ανάκτηση από: http://www.expats-finland.com/pdf/finn_tax_admin.pdf
«Ιστοσελίδα με πληροφορίες για τη ζωή στην Φινλανδία» [2-10-2017].
- Testa, F., Iraldo, F., & Frey, M. (2011). The effect of environmental regulation on firms' competitive performance: The case of the building & construction sector in some EU regions. *Journal of*

- environmental management, 92(9), 2136-2144.
- Tietenberg, T. H., & Lewis, L. (2016). Environmental and natural resource economics. Routledge.
- Unexpected Answers from a Recent Worker-Classification Case, (2013). Taxes-the Tax Magazine.
- Vallés-Giménez, J., & Zárate-Marco, A. (2013). Environmental taxation and industrial water use in Spain. *Investigaciones Regionales*, (25).
- Vojnovic, I. (1998). Municipal consolidation in the 1990s: an analysis of British Columbia, New Brunswick, and Nova Scotia. *Canadian Public Administration*, 41(2), 239-283.
- Vojnovic, I. (2000). The transition impacts of municipal consolidations. *Journal of Urban Affairs* 22 .pp.385-417.
- Von Weizsäcker, E. U., & Jesinghaus, J. (2014). Ecological tax reform. In Ernst Ulrich von Weizsäcker (pp. 99-118). Springer International Publishing.
- Winkler, H., & Marquard, A. (2011). Analysis of the economic implications of a carbon tax. *Journal of Energy in Southern Africa*, 22(1), 55-68.
- Yan, W. (2011). The interactive effect of revenue diversification and economic base on US local government revenue stability. *Public Money & Management*, 31(6), 419-426.
- Zachariadis, T. (2016). Proposal for a Green Tax Reform in Cyprus. *Cyprus Economic Policy Review*, 10(2), 127-139.

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

- Αθανασόπουλος, Κ. Γ., (2000) Περιφερειακή Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση, Τόμος Β, μέρος Γ .
- Βαρδάκα Δ., Θεοχάρη, Σ., Καρρά, Κ., Χάβου, Ε. (2004) Χρηματοοικονομική ανάλυση οικονομικών απολογισμών πρωτοβάθμιων ΟΤΑ, Αθήνα.
- Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος. (2012), Περιβαλλοντικοί φόροι, Ανάκτηση από: (<http://europa.eu.int>[Πρόσβαση 20-10-2017]).
- Θεοδώρου Ιω. Δ., (2007) ,Τα έσοδα των Δήμων και των Κοινοτήτων, Θεσσαλονίκη, Έκδοση.
- ΙΤΑ, (2008). Η θωράκιση της αιρετής Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης με φορολογικούς πόρους, [ONLINE] Ανάκτηση από: <http://www.ita.org.gr/Contents.aspx?Action=ShowSingle&lang=gr&ContId=317&CatId=77&View=0> [2-10-2017].
- Καλλιαντάσης Γ., (2009), Συστήματα Κατανομής Κρατικών Χρηματοδοτήσεων-Ίδιοι Πόροι των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: ΕΣΤΑ.
- Κύρκας, Θ. (2015). Διερεύνηση φορολογικών ζητημάτων στο πλαίσιο της αναδυόμενης ψηφιακής οικονομίας.
- Νικολόπουλος, Κ. Κ., (2006). Περί των Εσόδων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Χαλκίδα.
- Παλαιοκρασσάς, Ι. (2009). Πράσινη οικονομία χωρίς πράσινους φόρους δεν είναι εφικτή. *Ελληνική Οικονομία*.
- Παλαιοκρασσάς, Ι. (2010). Γιάννης Παλαιοκρασσάς: Η... μετά φαγοπότη εποχή. *Εφημερίδα Καθημερινή*.
- Παπαδάκη Ο., Ψυχάρης Ι. (1996), "Αναπτυξιακά κίνητρα και περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα - τάσεις κατά την τρέχουσα δεκαετία", στο ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

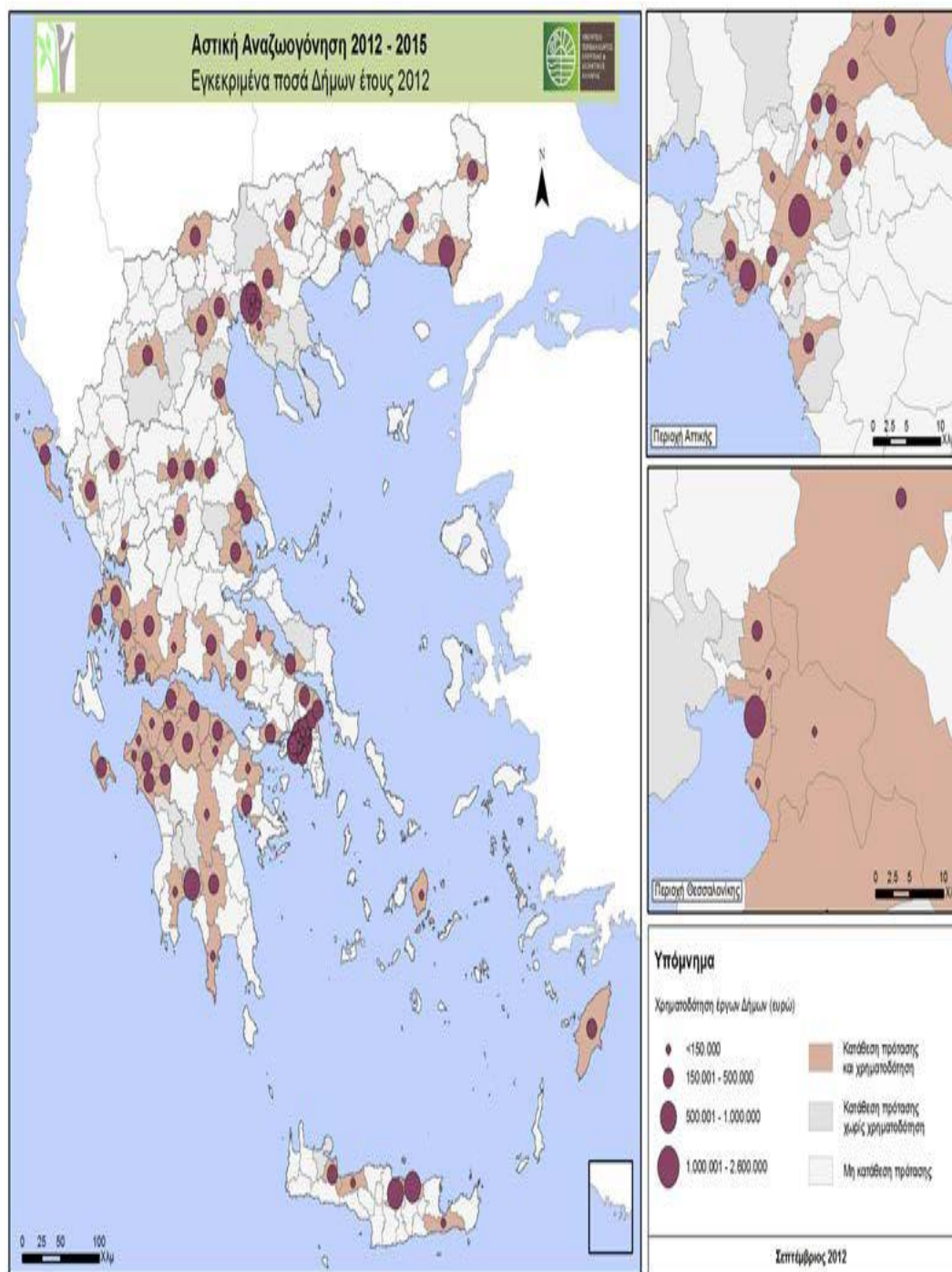
ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, τ. 5, σελ. 84-97.

- Πετράκος Γ. - Ψυχάρης Γ. (2016) Περιφερειακή Ανάπτυξη στην Ελλάδα, 2^η Έκδοση, Αθήνα: Κριτική.
- Σαββαΐδου Κ., (2009), Οικονομική Διοίκηση και Διαχείριση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.
- Σερράος, Κ. (2012). Η ανάγκη προώθησης καινοτόμων περιβαλλοντικών δράσεων και τα χρηματοδοτικά εργαλεία του Πράσινου Ταμείου. Εισήγηση στην ημερίδα με τίτλο «Επίδραση των φυτεμένων δωματίων στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στο Δήμο Θεσσαλονίκης», που διοργανώθηκε στο πλαίσιο του έργου «δώμαTHESS» (χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Περιβαλλοντική έρευνα – καινοτομία – επιδεικτικές δράσεις – διεθνής συνεργασία 2012»). Θεσσαλονίκη.
- Σερράος, Κ. (2013). Ο κυκλοφοριακός εφησυχασμός ως εργαλείο αστικής ανάπλασης, στο: Σ. Τσέτσης (επιμέλεια), «Πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στα αστικά κέντρα» Παπασωτηρίου / Πράσινο Ταμείο.
- Σερράος, Κ. (2013). Πράσινο Ταμείο. Συμβολή στη διατήρηση και αναβάθμιση μητροπολιτικών αστικών και περαστικών φυσικών περιοχών. Εισήγηση ως Πρόεδρος του ΔΣ του ΝΠΔΔ «Πράσινο Ταμείο» στην ημερίδα της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μητροπολιτικών Περιαστικών Φυσικών και Αγροτικών Περιοχών (European Federation of Metropolitan and Periurban Natural and Rural Areas – FEDENATUR) και του Συνδέσμου Προστασία και Ανάπτυξης Υμηττού (ΣΠΑΥ) με θέμα «Η αλληλεπίδραση με την κοινωνία. Πρόκληση και ευκαιρία για τις περιαστικές φυσικές περιοχές», Αθήνα.

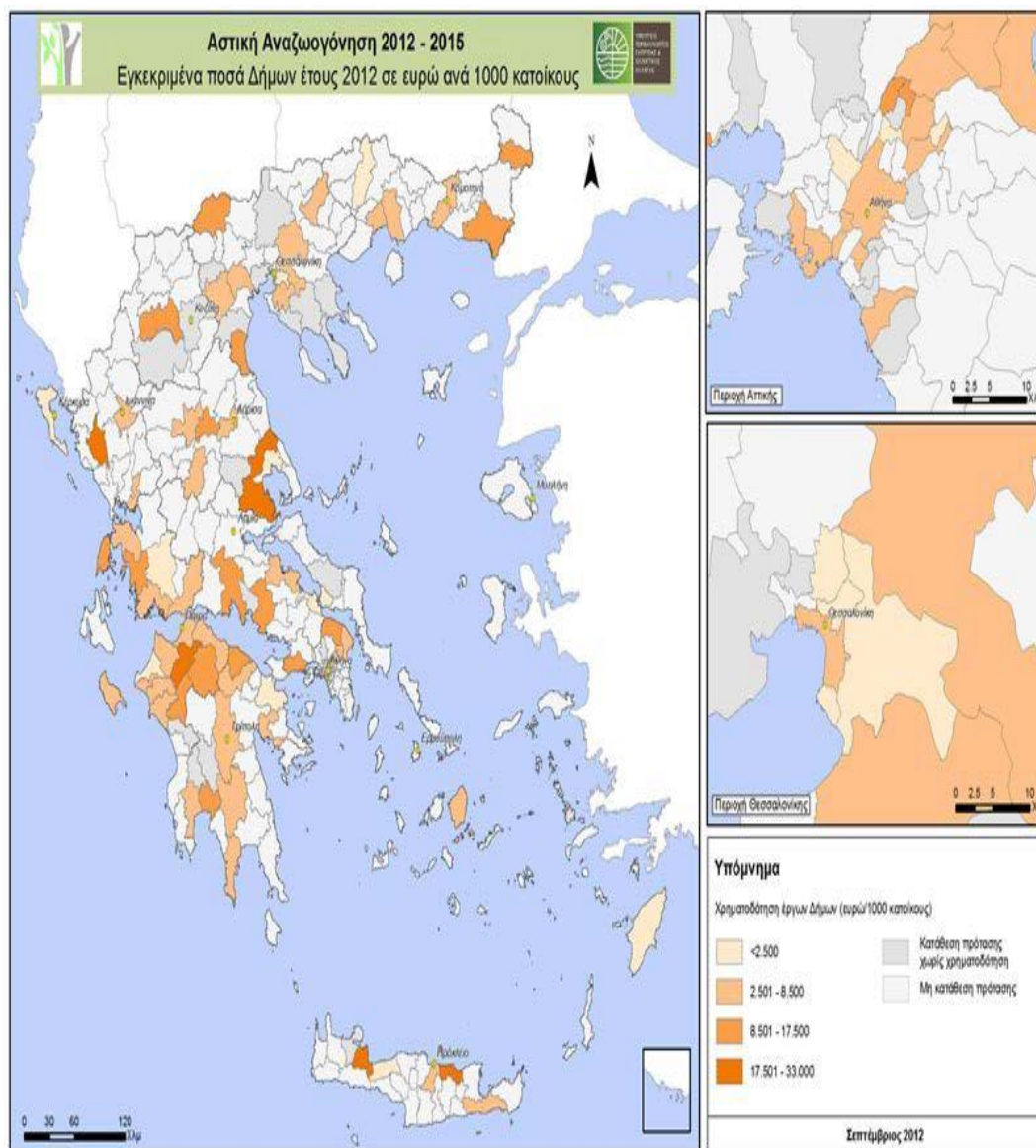
- Σιβάκης, Ι. (2014). Στρατηγική ενδοομιλικής τιμολόγησης και φορολογία.
- Στουρνάρας, Γ. (2010), Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, οι επιπτώσεις, οι προοπτικές και η νέα αρχιτεκτονική, Κεντρικής Τράπεζας της Κύπρου, στο 3^ο Banking Forum της Κυπριακής Εταιρείας Ανάπτυξης Διοίκησης Επιχειρήσεων και του Συνδέσμου Τραπεζών Κύπρου, Λευκωσία
- Τάτσος Ν., (2004), Δημοσιονομική Αποκέντρωση, Θεωρία & Πράξη, Αθήνα: Τυπωθήτω.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής. (2012) Πράσινο Ταμείο, ΥΠΕΚΑ.
- Χλέπας, Ν. (2003) Θεσμοί – Όργανα και λειτουργίες της περιφερειακής ανάπτυξης και Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Εκπαιδευτικό υλικό ΕΣΔΔ, 5/2003.
- Ψυχάρης, Γ. & Σιμάτου Ε. (2003). Η οργάνωση της δημόσιας διοίκησης σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο στην Ελλάδα *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 9 (29).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

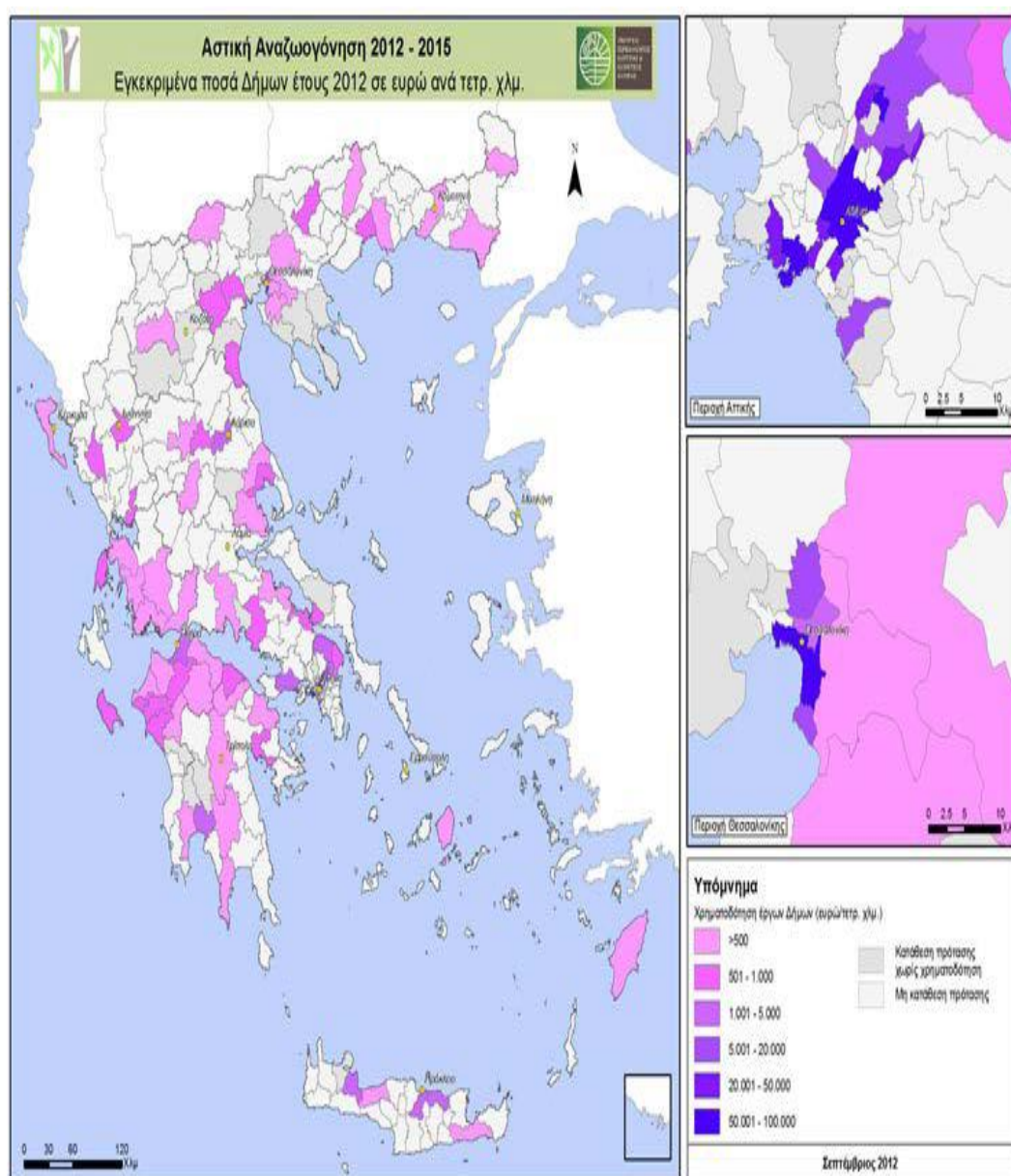
Παράρτημα 1 - Εγκεκριμένα Ποσά Χρηματοδότησης Δήμων



Παράρτημα 2- Εγκεκριμένα Ποσά Χρηματοδότησης ανά πληθυσμό Δήμου



Παράρτημα 3- Εγκεκριμένα Ποσά Χρηματοδότησης ανά επιφάνεια Δήμου



Παράρτημα 4 - Συγχρηματοδοτούμενα Προγράμματα

Έργα ενταγμένα στο ΧΠ «Συγχρηματοδότηση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων LIFE+»					
α/α	ΑΡΙΘΜΟΣ LIFE+	ΑΚΡΩΝΥ- ΜΙΟ	ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	ΠΙΣΤΩΣΗ
1	LIFE09/NAT/GR/000323	SKYROSBIO DIVERSITY	Δήμος Σκύρου	Επιδεικτική εφαρμογή της προ- σέγγισης «Σχέδιο δράσης για την βιοποικιλότητα» για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας της Σκύρου	148.745,00 €
2	LIFE10/NAT/GR/000630	ANRDOSSPA	Δήμος Άνδρου	Διαχείριση της Ζώνης Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ) της Άνδρου με σκοπό την επίτευξη ικανοποιητι- κής κατάστασης διατήρησης 4 ει- δών πτηνών προτεραιότητας	128.894,00 €
3	LIFE08/NAT/GR/000533	FRAMME	Ελληνική Εται- ρεία Περιβάλ- λοντος και Πο- λιτισμού	Μεθοδολογία αποκατάστασης πυρόπληκτων μεσογειακών δα- σών – Ασφάλεια & αποδοτικότητα 4 παρεμβάσεων στην NATURA 2000 της Ρόδου	123.350,00 €
4	LIFE08/ENV/GR/000551	PURE	Δημοτική Επι- χείρηση Ύ- δρευσης Απο- χέτευσης Χερ- σονήσου	Μετάβαση από τα επεξεργασμένα λύματα σε εναλλακτικούς πόρους άρδευσης σε ημιάνυδρες περιοχές	61.814,00 €
5	LIFE09/INF/GR/000320	THALASSA	MOM Εταιρεία για τη Μελέτη και Προστασία της Μεσογεια- κής Φώκιας	«Θάλασσα: Μάθε, Δράσε, Προ- στάτειψε» Ενημερωτική, Εκπαι- δευτική, Συμμετοχική Εκστρατεία για τα θαλάσσια θηλαστικά στην Ελλάδα	159.500,00 €
ΣΥΝΟΛΟ					622.303,00 €

Παράρτημα 5-Στήριξη Φορέων Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών
2012

A/A	ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΣ	ΠΡΟΫΠ/ΣΜΟΣ
1	Φορέας Διαχείρισης Δέλτα Νέστου - Βιστωνίδας – Ισμαρίδας	38.044,29 €
2	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Πρεσπών	35.531,44 €
3	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Αλοννήσου Β. Σποράδων	34.000,00 €
4	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Θαλάσσιου Πάρκου Ζακύνθου	31.800,00 €
5	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Δέλτα Αξιού - Λουδία - Αλιάκμονα	35.080,00 €
6	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Δέλτα Έβρου	35.000,00 €
7	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Κορώνειας, Βόλβης, Μακεδονικών Τεμπών	37.890,00 €
8	Φορέας Διαχείρισης Εθνικών Δρυμών Βίκου - Αώου και Πίνδου	35.235,35 €
9	Φορέας Διαχείρισης Λίμνης Κερκίνης	31.455,00 €
10	Φορέας Διαχείρισης Λιμνοθάλασσας Μεσολογγίου	32.950,00 €
11	Φορέας Διαχείρισης Υγροτόπων Αμβρακικού	33.476,00 €
12	Φορέας Διαχείρισης Δάσους Δαδιάς - Λευκίμης - Σουφλίου	28.013,00 €
13	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Σαμαριάς	32.930,00 €
14	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Σχοινιά - Μαραθώνα	41.500,00 €
15	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Αίνου	35.846,71 €
16	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Οίτης	34.000,00 €
17	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Ολύμπου	45.371,00 €
18	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Παρνασσού	33.340,00 €
19	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Δρυμού Πάρνηθας	35.267,50 €
20	Φορέας Διαχείρισης Εθνικού Πάρκου Υγροτόπων Κοτυχίου - Στροφυλιάς	38.100,00 €
21	Φορέας Διαχείρισης Καρπάθου - Σαρίας	40.000,00 €
22	Φορέας Διαχείρισης Οροσειράς Ροδόπης	36.650,00 €
23	Φορέας Διαχείρισης Όρους Πάρνωνα και Υγρότοπου Μούστου	38.400,00 €
24	Φορέας Διαχείρισης Περιοχής Οικ/ξης Κάρλας-Μαυροβουνίου-Κεφαλόβρυσου-Βελεστίνου	33.658,98 €
25	Φορέας Διαχείρισης Περιοχής Οικοανάπτυξης Λίμνης Παμβώτιδας	39.500,00 €
26	Φορέας Διαχείρισης Ποταμών Αχέροντα - Κалаμά	34.000,00 €
27	Φορέας Διαχείρισης Χελμού - Βουραϊκού	35.150,00 €
28	Φορέας Διαχείρισης Τζουμέρκων Περιστερίου και Χαράδρας Άραχθου	37.800,00 €
ΣΥΝΟΛΟ		999.989,27 €

Παράρτημα 6 -Χρηματοδοτικά Προγράμματα Πράσινου Ταμείου
έτους 2012

Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα 2012	Προϋπολογισμός (εκ €)	Προϋπολογισμός ενταγμένων έργων (εκ €)	Πληρωμές (εκ €)
Προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος και πρόληψη και αντιμετώπιση θαλάσσιας ρύπανσης	2,25	2,25	0,26 11,58 %
Προστασία και αναβάθμιση δασών	10,00	8,02	5,72 57,17 %
Αστική αναζωογόνηση	24,20	29,15	16,50 68,16 %
Ολοκλήρωση πολεοδομικού σχεδιασμού	6,80	7,38	6,14 90,24 %
Απόκτηση και διαμόρφωση ελεύθερων χώρων στις πόλεις	13,15	12,55	12,55 95,47 %
Περιβαλλοντική έρευνα, καινοτομία, επιδεικτικές δράσεις, διεθνής συνεργασία	1,25	1,44	1,16 92,90 %
Συγχρηματοδότηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων life+	0,62	0,62	0,61 99,36 %
Στήριξη Φορέων Διαχείρισης Προστατευόμενων Περιοχών	1,00	0,99	0,87 87,27 %
Μεταβατικό πρόγραμμα ΕΤΕΡΠΣ	9,66	9,70	7,66 79,28 %
ΣΥΝΟΛΟ	68,93	72,10	51,47 74,67 %

**Παράρτημα 7 - Κατανομή εσόδων ΠΤ ανά κατηγορία πόρων της ΥΑ
4503/23.11.2012**

ΟΜΑΔΑ ΠΟΡΟΥ	ΕΣΟΔΑ
1η - ΠΟΡΟΙ ΓΑΛΑΖΙΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ	1.051.139,81
2η - ΠΟΡΟΙ ΕΙΔΙΚΟΥ ΦΟΡΕΑ ΔΑΣΩΝ	14.970.186,63
3η - ΠΟΡΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	2.422.691,47
4η - ΠΟΡΟΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ	432.733,22
5η - ΠΟΡΟΙ ΤΑΜΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ (ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗΣ ΗΜΙΪΨΠΑΙΘΡΙΩΝ)	
6η - ΠΟΡΟΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΑΥΘΑΙΡΕΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ	191.665.533,52
7η - ΠΟΡΟΙ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	88.639,11
8η - ΠΟΡΟΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΗΣΗΣ	165.189,35
ΤΟΚΟΙ ΑΠΟ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ -ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ	26.072.073,92
ΣΥΝΟΛΟ:	236.868.187,03

Παράρτημα 8-Κατανομή εξόδων ΠΤ ανά Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα

A/A	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2014	ΕΞΟΔΑ
1	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ/ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	284.620,78
2	ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΔΑΣΩΝ	1.747.798,19
3	ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	407.366,74
4	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ, ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΠΙΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ, ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	10.000,00
5	ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ	423.495,10
6	ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΗΣΗ 2012 – 2015	1.098.086,04
7	ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	2.102.726,33
8	ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	1.576.936,32
9	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ	190.723,37
10	ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ	414.791,96
11	ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ-ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ	88.642,35
	ΣΥΝΟΛΟ:	8.345.187,58
