



Gaceta Ecológica

ISSN: 1405-2849

[gaceta@ine.gob.mx](mailto:gaceta@ine.gob.mx)

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos

Naturales

México

Impuestos ambientales en la Unión Europea. Su evolución reciente

Gaceta Ecológica, núm. 57, trimestral, 2000, pp. 14-22

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

Distrito Federal, México

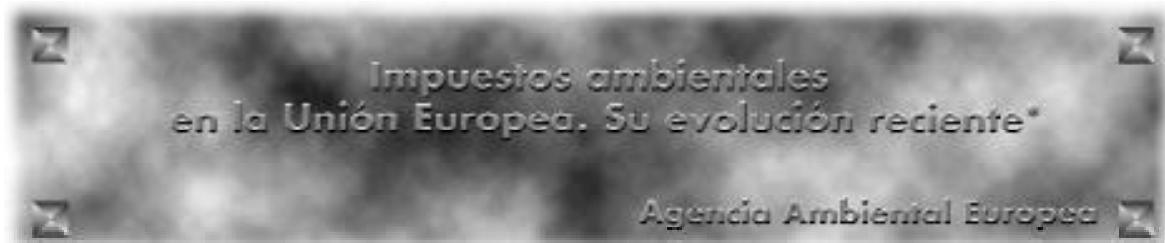
Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53905702>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en [redalyc.org](http://redalyc.org)

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



**E**ste trabajo revisa qué ha pasado a ultimas fechas con los impuestos ambientales en los países que conforman la Unión Europea. Una visión global de este tipo permite conocer las barreras que enfrentan las modificaciones impositivas en este sentido, identificar instrumentos novedosos en este campo y comparar la situación de estas naciones con la nuestra.

\* Tomado de: *Recent developments in the use of environmental taxes in the European Union*. Este resumen es un borrador del reporte cuya publicación se prevé para finales del 2000. El texto original en inglés se puede consultar en [binary.eea.eu.int/taxes.pdf](http://binary.eea.eu.int/taxes.pdf). Traducido por: Raúl Marcó del Pont Lalli.

---

## INTRODUCCIÓN

Este trabajo presenta el desarrollo reciente en el uso de impuestos ambientales en la Unión Europea (UE). Dichos impuestos son herramientas centrales "...para obtener precios adecuados y crear incentivos basados en el mercado para dar lugar a conductas económicas ambientalmente amigables..." (CEC, 1992). Ayudan a poner en marcha los principios *Quien contamina paga* y *Quien lo usa paga*. El trabajo en este ámbito es continuo tanto en la Comunidad como en la OCDE.

La atención en los impuestos ambientales se ve fortalecida por una serie de tendencias. Primero, los objetivos derivados de los acuerdos de Kioto en materia de emisiones de gases de efecto invernadero definidos para los países integrantes de la UE son difíciles de lograr sin la ayuda de instrumentos adicionales, incluyendo los económicos, y los impuestos a las emisiones de carbono pueden ser una opción. Segundo, el 'proceso Cardiff-Gothenburg' de monitoreo avanza hacia la integración de requisitos ambientales en políticas sectoriales que incluyen la internalización de costos y la creación de 'precios justos y eficientes' para lo que los impuestos ambientales son un instrumento capital. Tercero, la esperada dispersión de las bases impositivas tradicionales sobre el capital, el trabajo y el consumo como resultado del aumento en la movilidad de la producción y del comercio electrónico incrementa la atracción en factores fijos y materiales tales como la energía, la tierra y el agua en tanto bases impositivas.

## DESARROLLO RECENTE DE LOS IMPUESTOS VERDES

Los estados que forman parte de la UE hacen uso cada vez mayor de los impuestos ambientales. El porcentaje que representan los ingresos provenientes de los impuestos verdes del ingreso hacendario total es cada vez mayor, y es cada vez más notoria la efectividad de éstos. No obstante se necesitan más datos para evaluar, por lo que un marco evaluatorio "integrado" puede resultar una herra-

mienta central. Dejando de lado los avances de los estados integrantes, durante la década pasada no se ha realizado ningún avance en la UE en la adopción de impuestos ambientales. La adopción de la Directiva Eurovignette, que tiene efecto a partir de julio del 2000, es una excepción. El requisito de voto unánime sobre asuntos fiscales es el principal obstáculo, por lo que la idea de la Eco-Schengen<sup>1</sup> gana adeptos.

## AUMENTO EN EL USO DE IMPUESTOS AMBIENTALES

Para finales de los años 90 el uso de impuestos ambientales en Europa se aceleró. Muchos países cuentan ya con este tipo de impuestos para productos y actividades ambientalmente dañinas, o han ampliado y refinado los esquemas tributarios existentes a fin de mejorar la efectividad ambiental. Para el años 2001, la mayoría de los estados integrantes (ocho en total) aplicarán impuestos a las emisiones de carbono, contra sólo cuatro que lo hacían en 1996. Nueve naciones de la UE aplican hoy medidas impositivas para la disposición de residuos, cuando lo hacían sólo dos a inicios de 1990. La cantidad de esquemas impositivos aplicados a productos también se incrementa como en el caso de pilas, empaques y llantas. Estos ecoimpuestos pueden proporcionar múltiples beneficios como incentivos económicos para reducir la contaminación y el uso de los recursos, e ingresos que pueden utilizarse para reformas fiscales (por ejemplo, menores impuestos al trabajo y a las contribuciones sociales), y para estimular la inversión en el renglón ambiental. Los impuestos ambientales son una de los requisitos ambientales de integración en las políticas sectoriales.

El porcentaje de impuestos ambientales (definidos como los impuestos con un impacto amien-

<sup>1</sup> Los autores hacen referencia al Acuerdos de Schengen, firmado en 1985 en el poblado del mismo nombre, en la frontera entre Luxemburgo, Francia y Alemania. En él se proponía quitar todos los controles terrestres, marinos y aeroportuarios y permitir el libre tránsito de las personas entre los países integrantes. (N del T)

tal potencialmente positivo, que comprende las cargas fiscales a la energía, al transporte y a la contaminación y el uso de los recursos naturales) en los *ingresos totales* provenientes de los impuestos y las contribuciones sociales en la UE ha estado aumentando lentamente a lo largo del tiempo.<sup>2</sup> En 1980 esta porción representaba el 5.84%, en 1990, el 6.17% y en 1997, el 6.71%. El cuadro y la figura 1 presentan estos porcentajes para 1990 y 1997, y para los estados integrantes durante 1997. Si medimos su presencia en el total de ingresos obtenidos por los impuestos ambientales, las imposiciones fiscales directas a la contaminación y el uso de recursos naturales resultan modestas, pero han crecido sustancialmente durante estos años. El cuadro 1 muestra un incremento del 50% en el porcentaje de ingresos impositivos provenientes de la contaminación para el periodo 1990-1997, contra un aumento del 10% en los impuestos a energéticos y un pequeño decremento en los aplicados al transporte. El porcentaje de todos los impuestos ambientales creció en cerca del 9%.

CUADRO 1. INGRESOS PROVENIENTES DE LOS ECOIMPUESTOS COMO PORCENTAJE DEL TOTAL OBTENIDO DE LOS IMPUESTOS Y CONTRIBUCIONES SOCIALES, 1990 Y 1997 (EU15)

UE 15	1990	1997	CAMBIO (%)
Impuestos a los energéticos	4.71	5.18	10.1
Impuestos al transporte	1.29	1.26	-2.2
Impuestos a la contaminación	0.16	0.25	50.8
Impuestos ambientales	6.17	6.75	8.6

Fuente: Eurostat

<sup>2</sup> Dos bases e datos cuentan con amplia información sobre instrumentos de mercado: uno de la Comisión (<http://europa.eu.int/comm/environment/envco/database.htm>) y una de la OCDE (<http://oecd.org/env/policies/taxes/index.htm>).

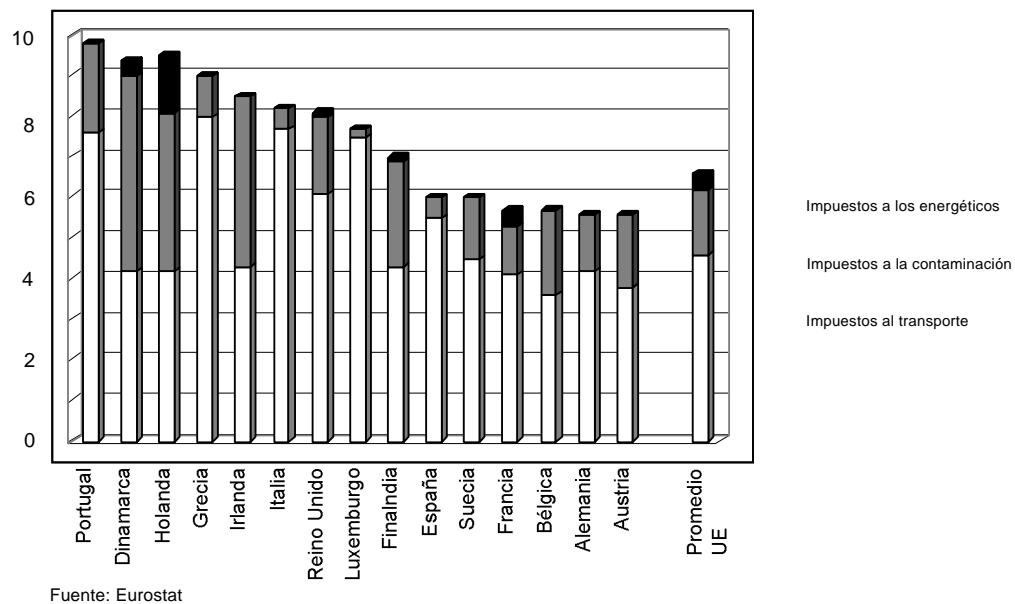
#### APARICIÓN DE NUEVAS ÁREAS PARA APlicar IMPUESTOS AMBIENTALES

Casi el 95% de los ingresos generados por los impuestos ambientales en Europa provienen de la energía y el transporte y menos del 5% de impuestos a otros aspectos como las emisiones, las sustancias químicas, los productos, los residuos y los recursos naturales. Sin embargo, la cantidad de estos impuestos crece y se exploran nuevas bases impositivas, de las cuales son ejemplos los insumos agrícolas (fertilizantes y pesticidas), los productos químicos tales como solventes, PVC y ftalatos, materias primas, agua (subterránea), tierra, la aviación y el turismo. Esta ampliación de la base impositiva refleja una extensión del principio *Quien contamina paga* hacia uno más amplio, el de *Quien usa paga*, en donde los usuarios pagan por los servicios ambientales y de esta forma contribuyen a la reducción de insumos materiales y mejoras en la ecoeficiencia. Los ejemplos incluyen impuestos a la extracción de agua del subsuelo en Francia, Alemania y Holanda, y los impuestos sobre totales en Dinamarca.

#### LA DINÁMICA DEL DESARROLLO EN LAS NACIONES EUROPEAS MÁS GRANDES

Los miembros más grandes de la UE (destacan Francia, Alemania, Italia y el Reino Unido) están acercándose a lo realizado por otras naciones en cuanto a exploración y explotación del potencial de los impuestos verdes. Alemania e Italia han incluido impuestos sobre CO<sub>2</sub> en su esquema de reforma tributaria ambiental, y Francia y Gran Bretaña pondrán en marcha estas reformas en 2001. Como el énfasis se pone en los impuestos a los energéticos, a fin de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> como resultado del Protocolo de Kioto, se presenta un aumento en las tasas mínimas de impuestos a los energéticos en la mayoría de las naciones de la UE. Esto se da incluso ante el fracaso de los intentos por poner en marcha la Propuesta Monti (CEC, 1997) con su extensión de tasas impositivas mínimas a todos los energéticos (a excepción de los renovables) y su aumento en

GRÁFICA 1. IMPUESTOS AMBIENTALES DE LAS NACIONES INTEGRANTES DE LA UE COMO PORCENTAJE DE LOS INGRESOS TOTALES PROVENIENTES DE LOS IMPUESTOS Y DE CONTRIBUCIONES SOCIALES, 1997



los niveles impositivos mínimos en dos etapas bianuales. Además, el planeado aumento gradual en las tasas de los impuestos durante varios años a fin de aumentar la predictibilidad de las partes responsables, puede hallarse, por ejemplo, en los sistemas de impuestos al combustible que aplican Alemania e Italia y que fue parte de la 'escalada' británica en los combustibles.

#### CASI NO HAY AVANCES EN LA UE

A pesar de los varios intentos durante la década de 1990 por introducir un impuesto común para CO<sub>2</sub>/energía y aplicar una tasa mínima a toda la UE para todos los energéticos, la necesidad de unanimidad en el Consejo sobre medidas fiscales ha frustrado hasta ahora tal enfoque integrado. En fechas recientes la Comisión propuso incluir un impuesto al keroseno para la aviación (CEC, 2000). La Directiva Eurovignette, cuya autorización debe obtenerse a fin de utilizar las au-

topistas de siete de las naciones integrantes (los tres países del Benelux, Alemania, Dinamarca, Suecia y Austria) que no tienen carreteras de cuota, surte efecto a partir del 1º de julio del 2000. Sin embargo, con la ampliación de la UE es de esperarse que el requisito de unanimidad se convierta en un obstáculo más serio para la coordinación fiscal. Mientras tanto, la idea de una coordinación fiscal entre un puñado de naciones de la UE (la 'Eco-Schengen') gana cada vez más atención.

#### LAS NACIONES DE NUEVA INTEGRACIÓN

##### JUEGAN UN PAPEL VALIOSO

Muchas naciones del centro y el este de Europa tienen varios años de experiencia con sistemas elaborados de impuestos ambientales. Estas cargas fiscales, así como las nuevas en estudio, están diseñadas principalmente para aumentar los ingresos de las inversiones ambientales, aunque en algunos esquemas predomina la función de incentivar

---

(por ejemplo, reducir las tasas VAT para la preferencia por productos ambientalmente amigables). Algunos de los impuestos se hallan bajo un proceso de reforma, a fin de mejorar su efectividad y eficiencia, y con vistas a incorporaciones futuras a la UE. Las nuevas naciones a integrarse, por su experiencia y planes relacionados con los impuestos ambientales podrían ser una fuente valiosa de información y de ideas para la actual UE, y viceversa. Por ejemplo, en el sector forestal de tales naciones, se aplican una gran cantidad de cargas fiscales, a la producción de madera y al cambio de terrenos forestales, entre otros. La República Checa opera un impuesto para el uso alternativo de tierras boscosas, que se aplica a la producción maderera. El impuesto es diferenciado conforme el tipo de bosque, y es más alto para los bosques 'protegidos' que para los que hacen un uso 'económico' de ellos.

#### EFFECTIVIDAD DE LOS IMPUESTOS AMBIENTALES

**HAY UNA EVIDENCIA CRECIENTE EN CUANTO A EFECTIVIDAD**  
La mayoría de las evaluaciones *ex-post* se han llevado a cabo en los países septentrionales de la UE (destacan Dinamarca, Finlandia, los Países Bajos y Suecia). La evidencia muestra que muchos de los impuestos ambientales tienen efectos positivos en el ambiente. Las cargas fiscales a la contaminación del agua (por ejemplo, en Francia, Alemania y los Países Bajos), la tributación sueca para los NOx y la diferenciación impositiva para la gasolina con plomo o sin plomo son casos bien conocidos. Evaluaciones recientes muestran que el impuesto danés a los desechos, los impuestos daneses, finlandeses y suecos a las emisiones de CO<sub>2</sub>, el escalador impositivo británico para combustibles y la carga fiscal danesa al sulfuro en los combustibles están dando resultados ambientales positivos. El cuadro que aparece al final de este trabajo da ejemplos de la evidencia disponible sobre la efectividad ambiental incluyendo los casos de naciones que se integrarán a la UE. Actualmente se lleva a cabo un estudio para la Comisión Euro-

pea a fin de evaluar los efectos ambientales y económicos del uso de impuestos ambientales en las naciones que integran la UE. Este estudio estará disponible para finales de este año (2000) y podría arrojar nuevos resultados.

Además de generar conductas ambientalmente compatibles que sean financieramente compatible y/o aumentar los ingresos provenientes de las inversiones ambientales, los impuestos ecológicos proporcionan también una 'señal suave' que aumenta la atención, conciencia y preocupación por los aspectos ambientales con los cuales se relacionan. Como estos impuestos son normalmente parte de un paquete de políticas con varios otros instrumentos, es a veces difícil separar los aportes de cada instrumento al resultado global. Faltan todavía datos precisos y suficientes. La evaluación de la efectividad de los instrumentos de política se podría ver facilitada si la inclusión de un instrumento fuera acompañada por un esquema de evaluación 'integrado' (como lo recomienda OCDE, 1997) en el cual un procedimiento de evaluación corra paralelo al diseño y puesta en marcha del instrumento.

#### LA COMBINACIÓN DE MEDIDAS Y DE PAQUETES DE POLÍTICA PODRÍA SER DE UTILIDAD

En teoría los impuestos ambientales pueden, en un mercado perfecto, alcanzar cualquier objetivo ambiental propio si se diseñan apropiadamente y si la carga impositiva es lo suficientemente alta. En la práctica, las altas tasas impositivas no siempre son políticamente posibles y un diseño impositivo óptimo puede resultar muy costoso. Por lo general, los impuestos ambientales tienen una tasa por debajo del óptimo y se usan normalmente en combinación con otros instrumentos y medidas. Esto puede mejorar la efectividad o reducir los resultados no deseados de los impuestos. En particular, los posibles impactos negativos a la competitividad de las industrias se reducen generalmente por medio de reducciones o exenciones tributarias, reciclando las ganancias, en combinación con instrumentos como acuerdos voluntarios

y subsidios que pueden estimular a que la industria alcance los objetivos ambientales planteados. El impuesto danés al CO<sub>2</sub> ofrece una reducción impositiva significativa a las empresas que aceptan las medidas de conservación de energía. El Reino Unido planea crear una provisión similar con respecto a la recaudación relacionada con el cambio climático.

#### LAS REFORMAS IMPOSITIVAS AMBIENTALES SIRVEN A OBJETIVOS MÚLTIPLES

La mayoría de las naciones integrantes (Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Italia, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido) introducen (o aumentan) los impuestos ambientales como parte de una reforma fiscal más amplia, acompañados de medidas como la reducción de los impuestos directos (al trabajo) y/o a los pagos de seguridad social. Tales reformas globales pretenden cumplir con objetivos tanto ambientales como de otro tipo. En particular, el pasar las cargas fiscales del trabajo al ambiente y los recursos puede contribuir a (aunque no garantizar) un aumento en el empleo paralelo a las mejoras ambientales (el argumento del 'doble dividendo').

El cuadro 2 muestra que con el tiempo, y en particular en la década de 1990, la proporción de impuestos ambientales ha crecido realmente más rápido que las de impuestos al capital, al trabajo y al consumo. La gráfica 2 presenta la serie de tiempo indexada completa para el periodo 1980-1997. Otros objetivos a los que podrían ayudar estas 'Reformas Impositivas Ambientales' es a incluir la innovación y la competitividad. La posibilidad de alcanzar estos objetivos múltiples parece depender de varios factores, que incluyen la situación inicial del mercado, las distorsiones impositivas existentes y el diseño y los detalles de la reforma propuesta.

#### LOS IMPUESTOS Y LA INTEGRACIÓN DEL AMBIENTE EN LAS POLÍTICAS SECTORIALES

La cuantificación de las externalidades ambientales y la conversión en realidad de unos 'precios

CUADRO 2 INGRESOS PROVENIENTES DE LOS IMPUESTOS  
CONFORME FACTORES ECONÓMICOS COMO EL PIB,  
1990 Y 1997

UE 15	1990	1997	CAMBIO
Capital	7.2	7.5	3.6%
Consumo	10.9	11.4	4.0%
Trabajo	22.3	23.5	5.3%
Medio ambiente	2.5	2.9	13.7%

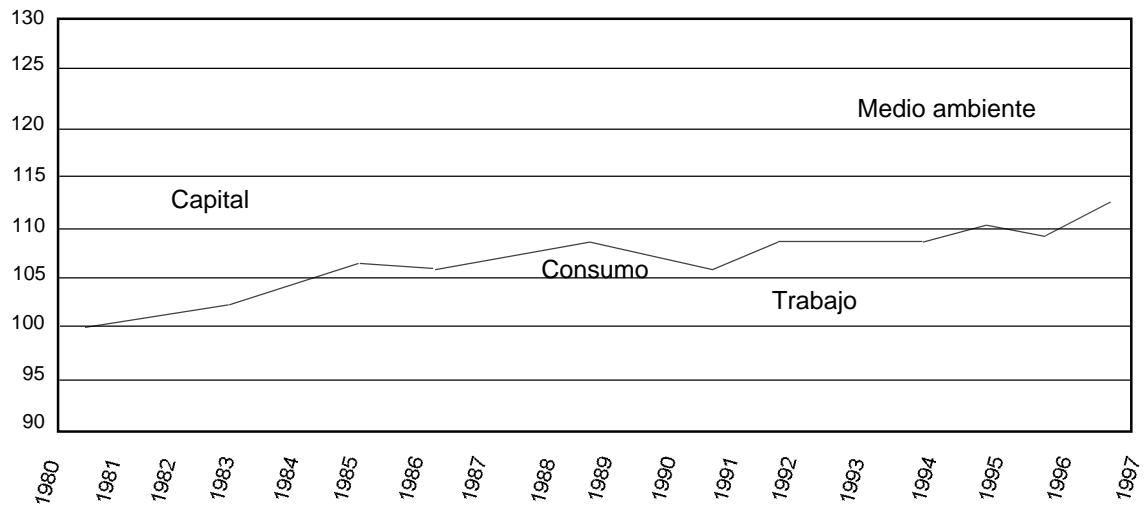
Fuente: Eurostat.

equitativos y eficientes' vía impuestos relevantes son dos de los criterios de la EEA para monitorear el progreso hacia la integración de políticas ambientales en las estrategias y políticas sectoriales. Aunque la mayor parte de los recursos que provienen de los impuestos ambientales son de los aplicados a la energía y el transporte, el avance en la internalización de los costos externos varía con cada nación integrante de la UE, aunque generalmente no mucho. Los intentos preliminares de valorar la integración se han hecho para los sectores 'Cardiff': transporte, energía y agricultura (EEA, 1999).

#### ENERGÍA

Cerca del 75% de los ingresos de los impuestos ambientales provienen de los que se aplican a energéticos. Consisten por lo general en cargas fiscalmente motivadas y, en una cantidad cada vez mayor de naciones integrantes de la UE, e impuestos ambientales, generalmente basados en los contenidos de carbono. Los impuestos a la energía incluyen a los que se aplican al uso final de energía por parte de la agricultura, la industria, los servicios, el transporte y los hogares, así como para la utilizada en la generación

GRÁFICA 2. INGRESOS PROVENIENTES DE LOS IMPUESTOS CONFORME  
FACTORES ECONÓMICOS COMO EL PIB, UE15  
ÍNDICE 1980=100



Fuente: Eurostat.

de energía eléctrica. Estos impuestos mejoran los incentivos para ahorrar energía y para desarrollar tecnologías más eficientes en el uso de energéticos. Sin embargo, con las tasas actuales, y con las exenciones por motivos económicos para las industrias que hacen uso intensivo de la energía, el impacto a corto plazo de los impuestos a los energéticos es, por lo general, limitado. Tienen un impacto a corto plazo más marcado en la sustitución entre distintos tipos de energía, ya que las tasas son diferentes de acuerdo con el contenido de carbono o de sulfuro. Los esquemas de diferenciación impositiva con efectos inmediatos probados incluyen los que se aplican a la gasolina sin plomo y los combustibles bajos en sulfuro.

#### TRANSPORTE

Casi el 20% de los ingresos de los impuestos ambientales en la UE se relacionan con el transporte (dejando de lado los combustibles para el transporte). Incluyen, entre otros, impuestos al registro automotriz y cargas impositivas anuales para los

automóviles. Aunque estos impuestos pueden influir en la *propiedad* de los autos, prácticamente no existe evidencia de que conduzcan a un agregado menor en cuanto al *uso* de automóviles. Su principal impacto ambiental (a corto plazo) es posible a través de una tasa diferenciada para, por ejemplo, características de emisión (como en Austria y Alemania) o por peso (lo que influyen sobre el uso de la energía, tal como se aplica en varias naciones). Las externalidades ambientales del transporte se estima que representan aproximadamente el 4% del PIB de la UE (INFRAS/IWWW, 2000), de los cuales sólo una pequeña proporción se obtiene vía impuestos relevantes al transporte. En Europa los impuestos al transporte aéreo son prácticamente inexistentes. Sin embargo, varios estudios muestran claramente que los acuerdos internacionales no impiden este tipo de cargas fiscales, con impuestos cuya base no sea el uso de energía sino las emisiones calculadas por nave. Recientemente, la Comisión Europea expresó su intención de introducir un impuesto de este tipo a nivel de la UE (CEC, 2000).

## AGRICULTURA

Para la agricultura no existe una cuantificación similar de las externalidades ambientales *negativas* como las hay para la energía y el transporte, aunque una estimación preliminar indica costos considerables debido al uso de pesticidas y fertilizantes y a la pérdida de biodiversidad (EEA, 1999). Dejando de lado los pocos impuestos a pesticidas y fertilizantes existen ejemplos limitados de impuestos usados para internalizar dichos costos. De manera similar, las *externalidades positivas* de la agricultura, como la captura de carbono y la conservación de la biodiversidad no han sido cuantificadas pero son lo suficientemente grandes como para justificar su internalización vía subsidios apropiados como las medidas agroambientales del CAP.

## LAS BARRERAS A LA INTRODUCCIÓN DE IMPUESTOS AMBIENTALES PUEDEN SUPERARSE

Dejando de lado los fuertes argumentos teóricos a favor de los impuestos ambientales y la evidencia disponible de su efectividad, el rechazo a extender su aplicación se encuentra aún muy extendido. La preocupación relacionada con los posibles efectos negativos sobre la competitividad, el empleo, la inflación, y/o la distribución del ingreso es a veces la razón principal para este freno.

Sin embargo, la experiencia muestra que un diseño cuidadoso, la introducción y puesta en marcha de impuestos ambientales pueden superar tales barreras. Medidas complementarias como las reducciones en la tasa impositiva para las partes que aceptan mejorar su conducta ambiental puede reducir o neutralizar posibles efectos secundarios no deseados y así debilitar la oposición a estos impuestos. Tales medidas podrían incluir el uso de impuestos ambientales y sus ingresos como parte de los paquetes de reforma política y

tributaria, que incluyen la reducción de las cargas fiscales sobre el trabajo y las contribuciones sociales, y una presentación clara de los impuestos como una oportunidad para que las empresas y los hogares ahorren dinero al cambiar su conducta en una dirección compatible con el cuidado del ambiente.

También la unificación impositiva de la UE puede reducir la oposición a la puesta en marcha ya que puede limitar las diferencias en la competitividad de las naciones integrantes. Sin embargo, el requisito de votación unánime en este aspecto es una barrera para tal armonización. Las preocupaciones por la equidad pueden ser atendidos por el diseño impositivo, como las exenciones al consumo inicial de energía, agua, etc., tasas progresivas conforme aumente el consumo o a través de medidas complementarias como los incentivos para un uso energético eficiente. La modificación de las reglas de ayuda a los estados que conforman la UE por ejemplo para facilitar las exenciones fiscales a empresas que lleven a cabo acciones que vayan más allá de lo que establece la legislación ambiental, también podría ser de ayudar para eliminar las barreras.

## BIBLIOGRAFÍA

- CEC, 1992. 5th Environmental Action Programme 'Towards Sustainability'.
- CEC, 1997. The Commissions proposes a Common System for the Taxation of Energy Products.
- CEC, 2000. Communication from the Commission to the Council, The European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – Taxation of Aircraft Fuel.
- EEA, 1999. Monitoring Progress Toward Integration – A Contribution to the 'Global Assessment of the 5<sup>th</sup> Environmental Action Programme of the EU'.
- INFRAS/IWW, 2000. External Costs of Transport – Accident, Environmental and Congestion Costs of Transport in Western Europe.

CUADRO ANEXO. ALGUNOS IMPUESTOS AMBIENTALES EN EUROPA Y SU EFECTIVIDAD

IMPUESTOS A	SE APLICAN EN	EVIDENCIA EN TORNO A SU EFECTIVIDAD
Combustibles para automotores	En todos los países europeos	Se reporta cierto impacto sobre el consumo de combustibles (como en el caso británico). El principal impacto en el corto plazo es la sustitución en respuesta a la diferenciación impositiva (esto es, tasas más bajas para la gasolina sin plomo y para los combustibles bajos en sulfuro, como en el caso de Dinamarca)
Otro uso energético (incluye impuestos al carbono y al sulfuro)	La mayoría de las naciones europeas	Se observan evidentes mejoras en la eficiencia energética y en la sustitución de combustibles en los países con los impuestos más elevados (Dinamarca, Finlandia, Suecia). La diferenciación impositiva (por ejemplo, para el contenido de sulfuro) conduce a un rápido proceso de sustitución.
Registro o venta de automotores	La mayoría de las naciones europeas	Existe cierta evidencia de una baja en la propiedad de automotores; el principal impacto se presenta cuando existe una diferenciación ambiental (emisiones y uso de energéticos) y en los casos en los que los ingresos se utilizan para financiar la descarcachización.
Propiedad/uso de los vehículos Uso de los vehículos	La mayoría de las naciones europeas Varias naciones europeas	El impacto principal se presenta cuando existe una diferenciación ambiental (emisiones y uso de energéticos) Generalmente se aplica como una carga para cubrir gastos; existe evidencia débil de su efectividad como instrumento de política ambiental
Emisiones industriales al agua y a la atmósfera (conforme mediciones)	Varias naciones europeas	Existe evidencia clara de su efecto en una cantidad limitada de casos (el caso sueco para los NOx, los impuestos a la contaminación del agua en Alemania, Francia y Holanda). La principal eficiencia como resultado del reciclado o ingresos para inversiones ambientales (Francia y varios países en proceso de incorporación)
Insumos agrícolas (fertilizantes, pesticidas)	Bélgica, Dinamarca, Noruega, Suecia, Austria, Finlandia (abolido)	Impacto directo limitado en cuanto al uso (como un incentivo a través del precio); posiblemente resulten más importante las <i>señales suaves</i> (conciencia creciente), por ejemplo cuando se utilizan los ingresos para financiar programas de capacitación, como en el caso sueco.
Empaques <i>en un sola dirección</i> y otros desechos Sustancias químicas (solventes, CFC)	Bélgica, Dinamarca, Estonia, Hungría, Finlandia, Noruega, Letonia, Polonia. En Alemania, sólo a nivel local, y fue abolido Bélgica, República Checa, Dinamarca, Hungría, Islandia, Eslovaquia	Los impuestos locales en Alemania manifiestan ser efectivos, aunque fueron retirados por razones legales. Se presenta un impacto positivo en la reintroducción de sistemas de depósito-reembolso en Estonia.  Dinamarca reportó reducciones en el uso de CFC.
Baterías y acumuladores Llantas	Bélgica, Dinamarca, Hungría, Latvia, Suecia Dinamarca, Hungría, Latvia	Estimula la recolección de baterías usadas  Los ingresos se utilizan para financiar el manejo de llantas usadas
Extracción de agua	Varias naciones	Se observó una reducción en el uso de agua subterránea en Holanda después de introducido este impuesto.
Residuos	Dinamarca, Estonia, Finlandia, Holanda, Noruega, Suecia, Gran Bretaña	Efectivo en varios casos (por ejemplo, en el caso del impuesto danés a los residuos) en cuanto al reciclaje, reducción de residuos y cambio de rellenos sanitarios a incineración, reuso y reciclado.