

L'ecotaxa balear¹: una solució a la congestió turística?

Antoni Riera Font

Abstract

This paper presents the argument that when tourist activities damage the environment, public policy instruments can be used to correct what could be regarded as market failure because the environment component of tourism products is a public good which is not priced. Tourism taxes have become an important source of revenue for many tourist destinations. Ecotaxation create funds which may or may not be reinvested to serve environmental purposes. To illustrate this, we consider the Law 7/2001 approved by the Parliament of the Balearic Islands of a tourist tax.

Introducció

El sector turístic troba en la Comunitat Autònoma de les Illes Balears un dels seus principals focus d'expansió, fet que queda reflexat no només per la seva aportació al VAB regional² i a l'ocupació³, sinó en el sentit més estratègic donat que condiciona el desenvolupament de tota l'economia. Una nota important de quin ha estat el camí que ha seguit l'economia de les Illes Balears en els últims vint anys és que la taxa de producció ha estat positiva en el sector serveis i negativa en la resta de sectors.

En la història del turisme balear, potser el primer referent digne de menció és la Societat Foment del Turisme de Mallorca que a principis de segle va emprendre la promoció de les Illes a l'exterior. Segons la Cambra de Comerç de Mallorca, Eivissa i Formentera l'any 1930 visitaren les Illes 35.000 turistes. Malgrat tot, la Guerra Civil i l'aïllament internacional van impactar amb força el desenvolupament d'aquesta indústria fins que el 1951 es reprèn una trajectòria que avui es pot catalogar d'espectacular. A títol d'exemple 127.000 turistes van visitar les Illes el 1951, una dècada després ja eren 400.000, l'any 1973 la xifra s'havia multiplicat per cinc, a meitat dels vuitanta la xifra oscil·lava ja al voltant dels 4.500.000 i l'última temporada del segle XX compta amb gairebé 11.000.000 de visitants⁴.

1. La denominada *ecotaxa* balear és en realitat un impost. La precisió terminològica és necessària donat que la coneguda *ecotaxa* té les característiques pròpies d'un impost, i no les d'una taxa, al no tractar de cobrir financerament un objectiu pressupostari màxim; d'aquí que el del Borrador del Projecte de Llei s'hi refereixi com 'Impost ecoturístic'. Malgrat tot, hem decidit mantenir el terme *ecotaxa* ja que de fet el govern autonòmic, l'oposició, els mitjans de comunicació i la societat, en general segueix utilitzant aquest substantiu.

2 L'any 1999 la meitat del VAB de la CAIB, en concret un 50'40%, provenia directament del sector turístic, segons es desprèn de l'*Informe Econòmic i Social* elaborat per aquest any per "Sa Nostra", Caixa de Balears.

3. També en Balears és superior el número de persones ocupades en aquest sector, que l'any 1993 representava el 67'4% mentre que a Espanya era del 57'5%.

4. Vegeu Conselleria de Turisme (1999).

Si bé és cert que l'arribada massiva de turisme ha tingut importants efectes positius sobre l'economia illenca duent la seva població a ocupar el primer lloc en el rànking de les regions més riques, no s'ha d'oblidar que ha incidit negativament sobre el medi ambient i els recursos naturals de les Illes i ha provocat una important disminució en la qualitat de vida dels seus habitants.

La pèrdua de qualitat de vida es deu entre altres factors als inconvenients derivats de la massificació de platges i espais naturals⁵, de la saturació de les carreteres i dels serveis públics, de l'escassetat d'aigua potable⁶, de la creixent generació de residus sòlids urbans⁷, de la continua degradació del territori, etc.

El principal problema ambiental lligat a l'activitat turística és, doncs, la congestió. La congestió turística té un efecte negatiu en la funció de consum dels residents i no residents (si la seva funció d'utilitat conté algun paràmetre ambiental), i en la pròpia funció de producció de l'activitat turística (donada la dependència del turisme dels béns i serveis ambientals). En el fons, la congestió turística no és més que una manera ineficient de distribuir el principal recurs escàs de les Illes: el territori.

L'excés de degradació ambiental esdevé en resposta a una assignació de preus massa baixos dels serveis turístics al no incloure les infraestructures públiques i els costos ambientals associats al desenvolupament del sector turístic. Així, els serveis turístics són infravalorats pel turista. Prova d'això és que la decisió relativa a la quantitat final de serveis turístics que han de ser produïts i, en conseqüència, consumits es realitza de forma que és eficient per cada productor o consumidor individual però ineficient per a la societat en conjunt.

La introducció d'un impost o taxa sobre l'activitat turística permetria disminuir el portell de preu i, per tant, reduir el nivell de congestió turística⁸. La quantitat reduïda depèn de molts factors⁹ relacionats amb la resposta de la demanda a l'increment de preus (elasticitat de demanda-preu).

En el sector turístic existeix una variada gamma d'opcions impositives. Malgrat tot, per tal que un impost sigui efectiu ha d'estar relacionat amb el dany ambiental que suposa una unitat addicional de contaminació. Existeixen dues raons per les quals aquesta condició pot no acomplir-se en el cas que ens ocupa. En primer lloc, poden existir efectes de localització, és a dir, els costos poden diferir en funció de les àrees. I, segon, el cost marginal pot diferir del cost mig; per exemple, a baixos nivells de congestió el cost marginal pot ser baix, però pot anar creixent més que

5. Per una visió general de la situació del medi ambient en Balears és útil la consulta de l'informe elaborat per "Sa Nostra", Caixa de Balears (1997).

6. Segons les estimacions realitzades per la Conselleria de Medi Ambient (1999) es preveuen dèficits hídrics importants pels anys 2006 i 2016, excepte en l'illa de Menorca.

7. Segons es desprèn de l'Informe sobre medi ambient del Ministerio de Medio Ambiente (1999), la CAIB té la producció per càpita de residus més elevada de l'Estat.

8. El disseny de polítiques ambientals per corregir aquest portell de preus requereix l'estimació del dany marginal causat per l'activitat turística sobre el medi ambient. A pesar de la importància de la degradació ambiental vinculada al sector turístic, no existeix en la CAIB cap treball en aquesta línia. L'únic intent, encara que no directament extrapolable, el constitueix la valoració monetària dels beneficis d'ús recreatiu que obtenen els turistes de la visita a espais naturals protegits realitzat per Riera (2000).

9. Factors com la repercussió de l'impost, les expectatives de moviment de preus i l'existència de destins substitutius poden ser igualment importants.

proporcionalment a mesura que s'incrementa la congestió. Tot això dificulta no només el disseny sinó també l'aplicació d'impostos ambientals en els destins turístics.

La proposta del govern balear

En aquest context, la CAIB proposa la creació d'un impost propi l'objectiu final del qual és obtenir recursos per finançar despeses¹⁰ dedicades a la reducció de la degradació ambiental com a conseqüència de l'activitat turística.

Ens trobem, doncs, davant un instrument financer de caràcter autonòmic, seguint la normativa establerta en els textos legals que regulen els mecanismes de financiació de les Comunitats Autònomes (CCAA) per desenvolupar les seves pròpies competències. Concretament, el marc jurídic relatiu als possibles instruments de financiació el trobem en la Constitució espanyola¹¹, en la Llei Orgànica de Financiació de Comunitats Autònomes (LOFCA)¹² i en l'Estatut Autonòmic Balear¹³.

Així, de les competències exclusives atribuïdes per l'Estatut, es destaca la ordenació del territori, el turisme o el patrimoni paisatgístic i d'interès per la Comunitat, més, segons l'article 149 de la Constitució, les CCAA tenen competències en el desenvolupament legislatiu i l'execució dins del seu territori de la legislació bàsica de l'Estat en matèria d'ecologia i medi ambient; encara que es matisa que dita competència s'exercirà sense perjudici de les facultats de les CCAA per establir normes addicionals de protecció. D'altra banda, en l'article 148 es reconeix la possibilitat d'assumir competències en matèria de protecció ambiental dins del seu àmbit territorial.

Concretament, l'origen de la denominada *ecotaxa* és la Llei 12/1999 de 23 de desembre, de mesures tributàries, administratives i de funció pública i econòmiques, la qual, en el seu article 20, crea un "fons de rehabilitació d'espais turístics com mecanisme financer destinat a la remodelació i rehabilitació de zones turístiques i a la recuperació de recursos i espais naturals i patrimonials de rellevància turística". Així el mateix article assenjala que "la dotació anual del fons queda afectada exclusivament a les despeses directament relacionades amb els objectius indicats en l'apartat anterior". D'aquesta manera, la creació de l'impost respon a la necessitat d'obtenir recursos amb els quals cobrir aquest fons ambiental.

La denominada *ecotaxa* és en realitat un impost directe que grava les estàncies de les persones físiques, sigui quina sigui la seva residència, en empreses turístiques d'allotjament si-

10. Encara que, com assenjala Adame (1996) els tributs ambientals autonòmics haurien de perseguir també una internalització dels costos i un canvi de comportament desincentivador d'actituds contaminants.

11. Constitució Espanyola de 1978, en el seu article 156 s'indiquen els principis de financiació de les Comunitats Autònomes, en el que es reconeix el d'autonomia financera; mentre que en l'article següent s'enumeren els possibles recursos de las hisendes autonòmiques, entre els quals trobem els impostos propis.

12. Llei Orgànica 8/1980, de 22 de setembre, de Finançament de Comunitats Autònomes (LOFCA). En els seus articles 2 i 6 recull com principis bàsics la possibilitat d'establir tributs propis i de disposar de medis suficients per exercir les funcions derivades del seu àmbit de competències.

13. Llei Orgànica 3/1999, de 8 de gener, de reforma de l'Estatut d'Autonomia. En el seu article 58 reconeix a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears l'autonomia financera que li permet aconseguir el principi de suficiència financera per exercir les competències pròpies de la Comunitat Autònoma.

tuades en el territori de les Illes Balears, segons es desprèn del Borrador del Projecte de Llei¹⁴. Constitueix, doncs, el fet imponible de l'impost l'estada, comptada per dia o fracció. Així, el subjecte passiu és el visitant, encara que és l'empresa turística qui realitza la recaptació i posteriorment transfereix allò recaptat a la hisenda autonòmica, assumint, així, la figura de substitut¹⁵ del contribuent. Per determinar la base imponible es proposen tres possibles règims: objectiu; directe i indirecte.

La quantitat de l'impost queda determinada per la multiplicació del número de dies per la quota del tribut, la qual sempre serà una quantitat fixa per dia d'estada o fracció, segons la següent tarifa:

Hotels de 5 estrelles i apartaments de 4 claus	2 euro
Hotels de 3 i 4 estrelles i apartaments de 2 i 3 claus	1 euro
Hotels d' 1 i 2 estrelles i apartaments d' 1 clau	50 cèntims
Hotels rurals i d'interior	1 euro
Agroturisme	25 cèntims

Anàlisi detallat

Amb l'objectiu de determinar en quina mesura s'ajusta al disseny de l'*ecotaxa* balear a un impost ambiental òptim o subòptim, es realitza en el següent apartat un anàlisi detallat utilitzant els criteris descrits.

Optimalitat de l'impost

Sembla obvi que l'*ecotaxa* balear no busca abastar l'òptim, donat que no s'aplica un tipus impositiu equivalent a la valoració monetària del dany extern ni retorna el recaptat pel tribut via transferències de suma fixa. Més aviat al contrari, ens trobem davant un impost afectat, al destinar la seva recaptació a la dotació d'un fons ambiental. L'afectació té el desavantatge d'un risc de sobre o infra inversió pública derivada de l'assumpció d'objectius concrets. A més, el fet que les quantitats gastades en els propòsits ambientals poden variar al llarg del temps en funció de la recaptació en lloc d'atendre a las veritables necessitats ambientals genera importants ineficiències¹⁶. D'altra banda, els tipus impositius s'han determinat per necessitats clarament recaptatòries. D'aquesta manera, tal com afirma Smith, l'afectació sembla que no duu a nivells òptims de despesa en termes ambientals ni a nivells adequats de l'impost ambiental. En aquest sentit, la no afectació és, doncs, necessària per assegurar l'eficiència¹⁷.

A més, tampoc pretén aconseguir un determinat estàndard de qualitat ambiental al mínim cost (cas dels impostos costeficients), al no distingir tipus impositius segons la major o menor congestió turística.

14. Vegeu Conselleria de Turisme (2000).

15. Corresponen al substitut, la liquidació, l'ingrés i la presentació de la declaració en el lloc i termini que reglamentàriament s'estableixin.

16. Vegeu OCDE (1997).

17. Encara, com assenyala Smith (1996), l'afectació de l'impost pot conduir a un major suport social, això no sembla haver passat en les Illes Balears.

Efectivitat ambiental

Com s'ha indicat anteriorment, quan més estreta és la relació entre el problema que es tracta de reduir i el fet finalment gravat, major serà l'efectivitat ambiental de l'impost. En el cas de l'*ecotaxa* balear, dita relació és clara. D'aquesta forma es justifica l'elecció del número de dies d'estada com matèria a gravar; donat que els problemes de congestió que es pretenen reduir es deriven de la presència massiva de visitants. Per això, al gravar el turista per la seva sola presència, es pretén acomplir amb el principi regulador de les polítiques ambientals contingudes tant en la Constitució Espanyola, com en l'Acta Única Europea de 1986, coneguda com 'qui contamina, paga'.

Si bé és cert que cabria la possibilitat de gravar l'arribada de visitants sense tenir en compte el període d'estància en les Illes, això suposaria un allunyament respecte la intencionalitat teòrica de l'impost, encara que hi hauria, això sí, un efecte positiu donat el volum d'oferta hotelera no reglada¹⁸ i la importància creixent que està adquirint el turisme de segona residència.

D'altra banda, en l'anàlisi de l'efectivitat ambiental de l'impost, a més de la matèria finalment gravada, s'ha de tenir en compte el mètode d'avaluació de la base imponible.¹⁹ Així, d'entre els tres mètodes d'estimació possibles s'incentiva l'utilització de l'estimació objectiva davant la directa. Aquest últim mètode permet establir un major vincle entre el fet imponible i el problema ambiental, mentre que l'estimació objectiva no permet establir cap vincle, de manera que, probablement, la seva utilització implica una menor efectivitat de l'impost en termes ambientals.

El tipus impositiu aplicat és un altre dels elements d'anàlisi de l'efectivitat ambiental de l'impost. En l'*ecotaxa* balear, el tipus escollit, és a dir, la tarifa fixa, és reconeguda com una quantitat *mòdica*²⁰ en el projecte de llei, de manera que la finalitat desincentivadora desapareix, prevalent clarament l'objectiu recaptatori de la figura. A més, semblaria lògic que, donada l'estacionalitat del turisme balear, el tipus impositiu variés en cada temporada en funció de la quantitat de turistes. D'aquesta manera, no només seria coherent amb un disseny eficient de l'impost ambiental, sinó que també contribuiria a la desestacionalització de l'economia.

Efectivitat fiscal

L'*ecotaxa* balear, tal com ha sigut dissenyada, té un clar objectiu recaptatori. Així, el criteri de la capacitat de recaptació de l'impost ha estat absolutament decisiu en la seva definició. Tal com assenyalava el propi títol del projecte de llei²¹ la finalitat de la recaptació impositiva és el finançament de les despeses d'un fons ambiental. D'altra banda, per una administració de l'impost més senzilla, es justifica la quantificació de la base imponible mitjançant sistemes d'estimació

18. Volum que s'estima al voltant del 15%, segons el Govern Balear, i entre el 20,8% i 34,8% segons Ernst&Young.

19. Textualment el Borrador del Projecte de Llei diu: "Encara que la llei estableix com a règim general de determinació de la base imponible el règim d'estimació directa, el text legal regula com opció el règim d'estimació objectiva i ho fa amb una vocació clara potenciadora d'aquest règim de determinació de la base imponible".

20. Textualment el Borrador del Projecte de Llei diu: "És una quantitat mòdica per turista: entre les 160-170 ptes. per persona i dia".

21. Títol del Borrador: "Projecte de llei de creació d'un impost sobre estàncies en establiments d'allotjament turístic per la dotació d'un fons per la millora de l'activitat turística i la preservació del medi ambient".

objectius, a l'assimilar-se al mètode de cobrament de l'IVA (per exemple). El desig de senzillesa administrativa queda igualment reflexat en el sistema de determinació de la quota tributària, és a dir, d'una tarifa constant per dia.

S'ha de valorar, a més, la possibilitat d'integració de l'*ecotaxa* en els processos de reforma fiscal verda. Un dels objectius²² de tals reformes és utilitzar la recaptació de l'imposició ambiental per reduir les càrregues sobre el treball, de tal manera que pugui aconseguir tant una millora d'eficiència del sistema (dividend econòmic-fiscal) com una millora en l'ocupació (dividend laboral). Respecte la possibilitat d'aplicar l'argument d'eficiència no ambiental s'han de contemplar els possibles efectes de l'aplicació de l'impost en l'eficiència del sistema impositiu. En aquest sentit, no s'adivina l'existència de cap *doble dividend*.

Finalment, per analitzar l'incidència fiscal de l'*ecotaxa* és precís conèixer l'efecte sobre l'oferta i la demanda del producte gravat, és a dir, sobre el número d'estàncies turístiques. L'aplicació de l'*ecotaxa* implica un desplaçament de l'oferta cap a l'esquerra, donada la rigidesa dels factors en el curt termini. Els efectes depenen, doncs, de l'elasticitat demanda-preu de la demanda turística.

En aquest sentit, en un intent de modelitzar la demanda turística i estimar l'elasticitat de demanda-preu, un recent estudi d'Aguiló, Riera i Rosselló assenjala com l'efecte preu global sobre la demanda turística britànica²³ i alemanya²⁴ llença un valor per l'elasticitat de l'1%, que traslladat al número total d'arribades internacionals suposa 125.000 entrades menys²⁵. Els autors indiquen que, al no disposar d'estimacions de la elasticitat d'oferta, no es pot avaluar la quantia de l'impost que repercuteix exactament sobre els turistes encara que les baixes elasticitats de la demanda semblen confirmar que es trasllada gran part de l'impost. Finalment, cal remarcar que, donat el baix valor de l'elasticitat de la demanda, el poder recaptatori de l'impost és elevat, podent-se aproximar a través del producte entre la quantia diària de l'impost turístic, el número de dies d'estada mig i el número d'arribades internacionals, cosa que dóna un valor de 13.664 milions de pessetes/any.

Incidència econòmica

A l'analitzar els possibles efectes de la introducció de l'*ecotaxa* la qüestió rellevant és conèixer en quina mesura repercuteix sobre el preu del producte turístic, donat que, en última instància, això afecta la competitivitat via preu de l'economia, és a dir, sobre la competitivitat a curt termini. Per pe-

22. Seguint a Gago i Labandeira (1999) els objectius de l'anomenat model extensiu de reforma fiscal verda són tres: primer, un objectiu econòmic-fiscal que consisteix en reduir les pèrdues d'eficiència causades pels elevats tipus marginals i les faltes de neutralitat del sistema; segon, un objectiu estrictament ambiental, pel qual s'incideix en l'utilització de figures impositives d'aquesta naturalesa; i, tercer, un objectiu econòmic-laboral, amb el qual es respon al model de política fiscal defensada per la Comissió Europea (1993), en el que es suggeria la reducció de cotitzacions empresarials compensant la pèrdua recaptatòria amb l'establiment de nous impostos ambientals.

23. A diferència dels turistes alemanys, als turistes britànics semblen que els afecten més els canvis en els preus i les variacions de renda, presentant elasticitats que convergeixen al 2%.

24. L'elasticitat renda i l'elasticitat preus relatius dels turistes alemanys convergeix en valors propers a zero.

25. Cal mencionar que l'estudi encarregat per la federació d'hotelers de Balears a la consultora Ernst & Young preveu un impacte negatiu de l'*ecotaxa* d'uns 104.000 milions sobre el Valor Afegit Brut encara que estima l'efecte de l'*ecotaxa* sobre la despesa per nit d'hotel i no sobre la despesa total.

tita que sigui la repercussió sobre el preu, l'*ecotaxa* afectarà, sense cap dubte, a curt termini sobre els costos d'activitat i sobre l'ocupació. Malgrat tot, en una visió a llarg termini, el component principal de la competitivitat és la productivitat, per la qual, els increments de productivitat passen necessàriament per augmentar el producte mig per treballador, cosa que només és possible incrementant la quantitat (el que suposaria una major degradació ambiental) o incrementant el preu (augmentant la qualitat i diferenciant el producte turístic). La introducció de l'*ecotaxa* pot, per tant, suposar una millora en la competitivitat a llarg termini, incentivant una major especialització del producte turístic de gamma alta i afavorint els processos de reconversió de l'oferta turística balear.

Incidència distributiva

En aquest punt cal destacar que la progressivitat via renda és incompatible amb el disseny òptim de l'*ecotaxa*. Si tenim en compte que el principal problema ambiental de les Illes es deriva de la congestió, la política impositiva ambiental correcta hauria de gravar en major proporció els establiments hotelers que allotgen el denominat *turisme de masses* o de menor poder adquisitiu. Haurien, per tant, de proposar-se tipus variables en funció de l'impacte contaminador del turista i no segons la capacitat adquisitiva que es demostra en la categoria de l'allotjament.

Encara que de l'anàlisi anterior es desprèn que el disseny de l'*ecotaxa* balear està en molts aspectes lluny del disseny òptim d'un impost ambiental, no s'ha d'oblidar que un factor important a l'hora d'establir impostos ambientals és l'element social, és a dir, la resposta sociològica-institucional davant de l'aparició de l'impost. Els agents econòmics que es veuen afectats d'alguna forma per la imposició ambiental poden actuar estratègicament davant de la seva implantació. Els governs tractaran d'obtenir beneficis polítics, els grups ecologistes demanaran sempre major intensitat en l'instrument aplicat, i els agents finalment gravats, en aquest cas els hotelers, tractaran d'influir com a grups d'interès. En tot cas, l'acceptabilitat social de l'impost serà major quan més efectiu sigui en termes de protecció ambiental i menor pressió fiscal generi. De manera que, seguint aquest criteri, el disseny de l'*ecotaxa balear* troba aquí la seva principal fortalesa al ser un impost afectat, la recaptació del qual té una aplicació prefixada a un determinat objectiu ambiental, que exigeix una certa capacitat recaptadora i que és administrativament senzilla en relació a la base i als tipus impositius.

Conclusió

Aquest treball ha intentat il·lustrar la importància del sector turístic, i del turisme en particular, per la política ambiental de les Illes Balears. El turisme contribueix significativament a una variada gamma de problemes ambientals. La valoració de l'impacte de la congestió turística no és en cap cas fàcil, però és imprescindible per l'anàlisi de les polítiques ambientals, més quan el cost marginal extern de la congestió difereix significativament de la zona on s'allotgi el turista. Això significa que el disseny d'un instrument capaç de diferenciar la localització del turista seria més equitatiu i eficient en l'assignació que aquells que no fan cas a aquest aspecte.

L'estudi detallat de l'*ecotaxa balear* posa de manifest que les polítiques ambientals vinculades a la congestió turística haurien de ser analitzades individualment cosa que, sense cap dubte,

permetria dissenyar l'impost ambiental que millor respon a la problemàtica que es desitja reduir o eliminar. Únicament procedint d'aquesta manera es pot arribar a la reducció en els nivells de congestió que juntament amb els criteris d'administració senzilla i recaptació elevada podrien donar lloc no només a l'eliminació de la divergència entre costos socials i privats sinó a l'existència d'un *dobte dividend* a través de la utilització dels recursos obtinguts en operacions de reconversió turística. D'aquesta manera, és possible corregir una distorsió, no en el sistema impositiu, sinó en l'oferta de baixa qualitat existent donat l'increment de costos que suposa l'aplicació de l'impost i el conseqüent desenvolupament d'activitats més competitives en el segment de major qualitat.

Bibliografia

- Aguiló, E.; Riera, A. i Rosselló, J. (2001) "Un modelo dinámico para la demanda turística en las Islas Baleares. Una evaluación del efecto precio de la 'ecotasa' balear" Document de treball de la UIB.
- Adame, F. D. (1996) "Tributos propios de las comunidades autónomas", Ed. Comares, Granada.
- Aguilera, F. (1992) "La economía del medio ambiente: notas para un estado de la cuestión", *Cuadernos de Economía*, vol. 19, pàgs. 167-196.
- Baumol, W.J. i Oates, W. E. (1971) "The Use of Standards and Prices for Protection of the Environment", *Swedish Journal of Economics*, núm. 73, pàgs 161-173.
- Baumol, W.J. i Oates, W. E. (1975) *The Theory of Environmental Policy*, Prentice Hall. Inc., Englewood Cliffs, New Jersey (Versió castellana de Martínez Pujana, A. *La teoría de la política económica del medio ambiente*, Antoni Bosch Ed., Barcelona, 1982). 2ª edició en anglès, Cambridge University Press, Cambridge, 1988.
- Bovenberg, A. L. i De Mooij, R. A. (1994) "Environmental Levies and Distorsionary Taxation", *American Economic Review*, núm. 94, pàgs. 1085-1089.
- Bradley, J. i Fitz Gerald, J. (1992) "Modelling the Economic Effects of Energy Taxes: A Survey" a Laroy F., y Velthuijsen, J.W. (eds) *The Economic Consequences of an Energy Tax in Europe. An Application with HERMES*, Amsterdam, SEO Foundation for Economic Research of the University of Amsterdam.
- Buchanan, J. M. (1969), "External Diseconomies, Corrective Taxes and Market Structure", *American Economic Review*, vol 59.1, pàgs 174-177.
- Coase, R. (1960) "The Problem of Social Cost", *Journal of Law and Economics*, octubre (Versió castellana "El problema del coste social" a Gallego Gredilla, J.A. *Economía del medio ambiente*, Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, pàgs 97-173, 1974).
- Comissió Europea (1993) "Crecimiento, competitividad y empleo: retos y pistas para entrar en el siglo XXI", COM (93), 700final, DOCE supl. 6/1993, Brusel·les.
- Conselleria de Turisme (1999) *Dades de Balears*, Govern Balear.
- Conselleria de Turisme (2000) "Borrador del Proyecto de ley de creación del impuesto sobre estancias en empresas de alojamiento turísticas para la dotación del Fondo para la mejora de la actividad turística y la preservación del medio ambiente", Govern Balear.
- Conselleria de Medi Ambient (1999) *Plan Hidrológico de las Islas Baleares. Memoria*, Dirección General de Recursos Hídricos, Palma de Mallorca.
- Ekens, P. (1999) "European Environmental Taxes and Charges: Recent Experience, Issues and Trends", *Ecological Economics*, núm. 31, pàgs. 39-62.

- Gago Rodríguez, A. i Labandeira Villot, X. (1998) “La economía política de los impuestos ambientales”, *Ekonomiaz. Revista Vasca de Economía*, nº 40, 1er quadrimestre, pàgs 208-221.
- Gago, A. i Labandeira, X. (1999) *La reforma fiscal verde. Teoría y práctica de los impuestos ambientales*, Ed. Mundi-Prensa, Madrid.
- González Fajardo, F. (1988) “Impuestos coste-eficientes sobre la contaminación: ¿Uniformidad o diferenciación espacial?”, *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, vol. 19, núm. 6, pàgs. 53-74.
- Goulder, L. H. (1995) “Environmental Taxation and the Double Dividend: A Reader’s Guide”, *International Tax and Public Finance*, núm. 2, pàgs. 157-183.
- Kahn, J. R. i Farmer, A. (1999) “The Double Dividend, Second-best Worlds and Real-world Environmental Policy”, *Ecological Economics*, núm. 30, pàgs 433-439.
- Lee, D. R. i Misiulek, W. S. (1986) “Substituting Pollution Taxation for General Taxation: Some Implications for Efficiency in Pollutions Taxation”, *Journal of Environmental Economics and Management*, núm. 13, pàgs. 338-347.
- Ministerio de Medio Ambiente (1999) *Medio Ambiente en España*, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Madrid.
- Oates, W.E. (1993) “Pollution Charges as a Source of Public Revenues” a GIERSCHE, H. (ed) *Economic Progress and Environmental Concerns*, Springer-Verlag, Berlín.
- Oates, W.E. (1995) “Green Taxes; Can We Protect the Environment and Improve the Tax System at the Same Time?”, *Southern Economic Journal*, abril, vol. 61, núm. 4.
- OCDE (1975) *The Polluter Pays Principle: Definition, Analysis, Implementation*, París
- OCDE (1989) *L’utilisation des instruments économiques pour la protection de l’environnement*, París (Versió castellana “La utilización de instrumentos económicos para la protección del medio ambiente”, *Revista del Instituto de estudios económicos*, núm. 2, Madrid, 1990).
- OCDE (1993) *La fiscalité et l’environnement. Des politiques complémentaires*, París (Versió castellana, *La fiscalidad y el medio ambiente. Políticas complementarias*, de F. Pichot i J.R. Rapado, coedició OCDE/Ediciones Mundi-Prensa, Madrid).
- OCDE (1997) *Environmental taxes and green tax reform*, París.
- Parry, I.W.H. (1995) “Pollution Charges and Revenue Recycling”, *Journal of Environmental Economics and Management*, núm. 29, pàgs. S64-S67.
- Pearce, D. i Turner, R. K. (1990), “Economics of Natural Resources and the environment”, Harvester Wheatsheaf Press, London.
- Pigou, A.C., (1920), *The Economics of Welfare*, McMillan, London (Versió castellana, “*La economía del bienestar*”, Aguilar, Madrid, 1946).
- “Sa Nostra”, Caixa de Balears (1997) “Estat del medi ambient a les Illes Balears”, *Papers de Medi Ambient*, Palma de Mallorca.
- “Sa Nostra”, Caixa de Balears (1999) *Informe Econòmic i Social*, Palma de Mallorca.
- Riera, A. (2000) “Mass Tourism and the Demand for Protected Natural Areas: A Travel Cost Approach”, *Journal of Environmental Economics and Management*, núm. 39, pàgs. 97-116.
- Smith, S. (1996) “Taxation and the Environment” a DEVEREUX, M.P. (ed) *The Economics of Tax Policy*, Oxford University Press.
- Terkla, D. (1984) “The Efficiency Value of Tax Revenues”, *Journal of Environmental Economics and Management*, núm. 11, pàgs. 107-123.
- Turvey, R. (1963) “On Divergences Between Social Cost and Private Cost”, *Economica*, agost 1963.