

Licença para poluir

29-01-2000

[França resiste à fórmula cínica nascida nos EUA como evolução sofisticada da regulação convencional]

[Emissão de carbono exigirá pagamento de ecotaxa de US\$ 30 por tonelada]

O programa de luta contra a mudança climática anunciado há dez dias pelo primeiro ministro francês Lionel Jospin ilustra bem as contradições que condicionam a difícil integração entre políticas econômicas e ambientais. Algumas das iniciativas redutoras de emissões dos gases de efeito estufa inseriram a França no pequeno grupo de países que está na vanguarda do respeito às determinações da Kyoto-97. Outras, ao contrário, só melhoraram o discurso do governo da esquerda plural, pois tornaram-se inócuas depois do longo calvário de acordos interministeriais. A própria ministra do meio ambiente Dominique Voynet, jovem médica do partido verde, foi surpreendida por arbitragens de Jospin sem as quais o anúncio do programa teria sido mais uma vez adiado.

A partir de 2001, toda emissão de carbono exigirá o pagamento de uma ecotaxa cujo valor inicial não deverá ultrapassar US\$ 30 por tonelada, mas que até 2010 deverá chegar a quase US\$ 80. Não haverá perda de competitividade nos setores de muita emissão – transporte rodoviário e indústria – porque simultaneamente cairá a carga fiscal sobre o trabalho. Empresas modernas que consomem muita energia e empreguem pouca mão-de-obra terão como evitar compressão de suas margens, pois o aumento líquido de seus custos fiscais poderá ser compensado por receita suplementar obtida com a venda de direitos de emissão. Simetricamente, empresas incapazes de se lançar imediatamente em inovações menos poluentes poderão ganhar tempo comprando cotas de emissão colocadas à venda por firmas mais ecoeficientes.

Trata-se de uma solução híbrida, pragmática, e duplamente ganhadora, que incita simultaneamente a redução das emissões e a manutenção do nível de emprego. Uma saída que confirma, aliás, o talento acrobático de Lionel Jospin, pois equilibra vantagens e inconvenientes das ecotaxas ao combiná-las a essa espécie de “mercado obrigatório” da licença de poluir. Como diz a excelente tese de PhD de Nancy Kete, funcionária da agência americana de proteção ambiental (EPA), “num esquema de negociação de emissões, as fontes ganham quando vão além dos controles mínimos que exerceriam se o sistema fosse outro. Enquanto a regulação convencional é concebida para forçar a empresa a internalizar seus custos sociais, os esquemas de comercialização de emissões são projetados para internalizar objetivos sociais nas decisões de produção da firma”.

Dentro e fora do governo francês continua a haver muita resistência a essa fórmula “cínica e brutal” que emergiu nos EUA como evolução sofisticada da regulação convencional. A maioria dos principais grupos ambientalistas americanos, que inicialmente se havia melindrado com a questão da venda do direito de poluir, passou a aceitar a idéia das licenças negociáveis – desde que fossem solidamente amarradas a uma estrutura regulatória estável, que garantisse a redução de emissões totais ao longo do tempo. Foi em 1990 que ambientalistas e empresários encontraram esse terreno comum, deixando de ser adversários desconfiados. Uma história relatada com argúcia no fascinante livro “Tudo à venda” de Robert Kuttner (Cia. de Letras, 1998).

A França ainda não chegou lá. Além do forte repúdio ético ao comércio do direito de poluir, outras propostas muito benéficas ao meio ambiente colidiram com o medo de que seriam nocivas à competitividade. Por exemplo: adaptação mecânica dos veículos à velocidade máxima permitida nas estradas, taxaço do combustível de avião, normas para uma maior eficiência energética dos aparelhos elétricos, ou regulamentação mais rígida do tempo de trabalho dos camioneiros. São quatro das muitas medidas previstas nas primeiras versões do programa que viraram meras sugestões a serem encaminhadas à UE. E os verdes esperavam conseguir até mais: contas de eletricidade baseadas no custo ecológico, fim do desperdício provocado por nefastos climatizadores impostos aos compradores de automóveis, mudanças no sistema de transporte que tornem a rodovia mais cara que a ferrovia, mudanças na organização urbana que ofereçam boas alternativas ao uso de automóvel, e assim por diante.

O critério fundamental que presidiu a filtragem política da longa lista de excelentes intenções foi obviamente a necessidade de favorecer um crescimento econômico rico em empregos. Só passaram propostas capazes de persuadir os agentes de que não há risco de reversão dessa expectativa geral. E esse tipo de saída nunca resulta de uma pressão unívoca dos ambientalistas sobre o governo. Exige sempre que patrões e empregados sejam seduzidos pela dupla perspectiva de prêmios aos inovadores e amparo aos retardatários. Ou seja, a integração entre políticas ambientais e econômicas só avança quando o diálogo entre os principais grupos de pressão envolvidos é capaz de produzir garantia de adaptabilidade às empresas já existentes. E só se consolida quando também consegue criar novas incitações ao empreendedorismo.