Imposto verde: boa idéia ou mais uma adição ao custo Brasil?

DAN BILLER

O Ministério do Meio Ambiente (MMA), através dos seus representantes mais destacados, tem-se mostrado bastante preocupado com a poluição causada pelo trânsito nas grandes cidades brasileiras. Não é necessário ser um especialista em transportes para dar-se conta de que o trânsito está caótico, com engarrafamentos monstruosos e conseqüente diminuição na qualidade do ar. O MMA culpa principalmente a gasolina e ventila a possibilidade de um imposto verde.

A escolha da cor indica o caráter ambiental do imposto cogitado pelo MMA, e sua eficácia se daria através do aumento do preço do combustível. Quem utiliza carros a gasolina, por exemplo, compensaria a sociedade em geral pela contaminação gerada. Implicitamente, de acordo com as idéias expressas pelos representantes do MMA, outros combustíveis, principalmente o álcool, não contaminariam e portanto não estariam sujeitos a esse tipo de cobrança. De fato, discute-se inclusive a possibilidade de utilizar os recursos financeiros gerados pelo imposto verde na gasolina para subsidiar o moribundo Proálcool, resquício de eficiência questionável da crise de petróleo dos anos 70. Mas como separar o joio do trigo? Como saber se a idéia é boa e não mais uma forma velada de saciar a sede de subsídios de alguns setores da sociedade brasileira? Como indicado pelo próprio MMA, este assunto ainda está sendo estudado.

Potencial e possíveis problemas do imposto verde

O imposto verde é uma forma indireta de atingir os poluidores. O objetivo é aumentar o preço do combustível, diminuindo assim o seu consumo. Isso ocorreria através da diminuição da freqüência de uso dos automóveis, do aumento da quantidade de retificações e portanto da eficiência do motor e, no médio prazo, da troca de veículos velhos por outros mais novos, eficientes e menos poluentes. A estrutura do imposto ainda não está clara, mas um exemplo que ilustraria esses três efeitos ocorreu durante o choque do petróleo e a conseqüente elevação do preço da gasolina na década de 70. A grande diferença então é que a receita correspondente ao aumento do preço foi principalmente para os países produtores. No caso do imposto verde, a receita ficaria aqui no país.

Por ser indireto, o imposto verde incorre em alguns problemas quanto a seu objetivo ambiental. O ideal seria cobrar de cada poluidor o valor correspondente à contaminação por ele causada. Com as informações sobre a demanda de gasolina, pode-se estimar o impacto do imposto verde no preço final do produto. Estimar o impacto nos níveis de contaminação, entretanto, é muito mais complicado. Entre outras coisas, seria necessário que o regulador monitorasse emissões individuais continuamente, o que no caso de veículos é claramente impossível. Na prática, para que o imposto verde funcione é provável que sejam necessários períodos de tentativa e erro, onde se buscaria relacionar emissões individuais com a qualidade do ar, diminuindo os níveis de contaminação até que sejam atingidos padrões ambientais aceitáveis.

Por outro lado, já existem padrões de emissão na lei, que pelo menos em princípio deveriam estar sendo cumpridos. Afinal, esta seria uma das funções da vistoria periódica feita no veículo. O imposto verde, enquanto um imposto percentual sobre a gasolina, não é capaz de distinguir entre os carros que estão dentro dos padrões de emissão dos que estão fora. Resultado: paga tanto o contaminador vilão quanto o contaminador mocinho. O imposto portanto pode ser considerado ambientalmente regressivo, ou seja, independe da contaminação relativa que o contaminador gera. Ele também põe em xeque a função do padrão de emissão. Afinal, se todos os consumidores de gasolina estão pagando, para que serve o padrão?

No tocante à distribuição de renda e dependendo do modo como for estruturado, o imposto verde também tem o potencial de ser regressivo. Pobres e ricos, classes média e baixa, todos pagarão o mesmo percentual sobre o preço, independente da sua renda. Como os pobres tendem a ter carros mais velhos e portanto menos eficientes no consumo do combustível, eles ainda pagarão mais em termos relativos. É claro que no caso brasileiro essa regressividade pode ser menor do que em outros países como os EUA, pois afinal o uso do carro aqui não é tão difundido entre todas as camadas sociais como no nosso vizinho do Norte.

A solução de ambos os problemas citados pode ser bastante complexa, mas dado que no Brasil um imposto sobre a gasolina não deve ser tão regressivo, focalizaremos

na temática ambiental que é o objetivo principal do instrumento. Pode-se vislumbrar uma *proxy* que de fato não necessariamente contabilizaria o valor dos danos ambientais, mas que diminuiria a pena daqueles que estão dentro dos padrões de emissão. Por exemplo, em testes de aferimento pode-se calcular um fator de emissão do veículo (e.g. gramas por quilômetro ou litro), multiplicar-se pela leitura do hodômetro e aplicar uma cobrança no resultado. O valor pode ser pago individualmente durante as vistorias. Ele também pode ser uniformemente cobrado a todos no preço da gasolina, mas aqueles que provarem estar dentro dos padrões terão o direito à devolução da sua parte.

As receitas do imposto verde

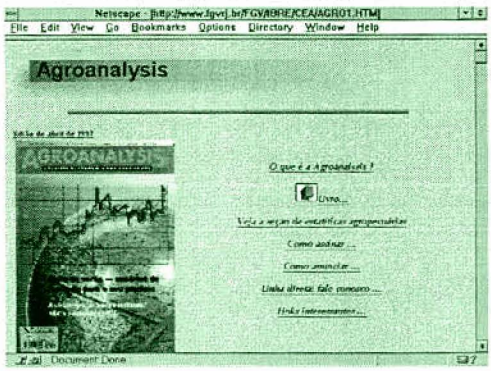
Apesar dos problemas, o imposto verde pode ser um dos instrumentos a ser utilizado no combate à contaminação do ar. Bem desenhado, ele pode até diminuir os níveis de contaminação àqueles que a sociedade almeja. Este efeito é completamente independente do destino dado às receitas do imposto, portanto conectar sua cobrança ao uso das receitas por ele geradas não tem embasamento ambiental e econômico claro.

Para escolher o álcool como combustível passível de subsídio por ser ambientalmente mais saudável, deve-se levar em conta uma série de fatores, como por exemplo um balanço ambiental cuidadoso, alternativas para a aplicação de recursos, entre outros. O fato de ser o álcool um combustível de origem renovável, e talvez menos contaminante no cano de descarga, não é suficiente. Afinal, quem garante que recursos financeiros não seriam melhor gastos em programas de combustíveis não-renováveis como o gás natural? Quem garante que, ao promover o álcool, não estaríamos simplesmente exportando contaminação para o campo? Vários estudos médicos mostram que o vinho tinto, quando tomado comedidamente, faz bem à saúde. Talvez esteja na hora de o governo se perguntar se o mesmo não acontece em relação ao álcool e à economia nacional, mesmo levando-se em conta aspectos ambientais.

Dan Biller é economista sênior da FGV-IBRE, de licença do Bird. As opiniões expressas no artigo são do autor e não necessariamente refletem a posição das instituições mencionadas.

http://www.fgv.br/fgv/ibre/cea/agro1.htm

Para não se perder, anote o endereço de *Agroanalysis* na Internet e faça-nos uma visita.



- Estatística agropecuária
- Agribusiness
- Entrevistas
- Estudos conjunturais
- Legislação agrícola
- Oferta e demanda
- Panorama internacional

e mais

Como assinar, como anunciar, linha direta e as análises e opiniões dos técnicos do Centro de Estudos Agrícolas do Instituto Brasileiro de Economia da FGV.

e-mail: editora@fgv.br