

Para frear alta da gasolina, Lula usa Petrobras e taxa exportação

Por que onerar combustíveis?

Imposto sobre combustíveis é bom pelos motivos que fazem impostos em geral serem ruins

Bernardo Guimarães

Doutor em economia por Yale, foi professor da London School of Economics (2004-2010) e é professor titular da FGV EESP

Em março, haverá escassez de morango. Precisaremos comprar muito menos do que compramos em setembro.

Faremos isso, sem problemas, como sempre. É assim todo ano, por causa das variações climáticas.

Curiosamente, nunca nos deparamos com campanhas para nos conscientizar sobre a escassez do morango em março.

O problema se resolve porque o morango é muito mais caro em março.

Do ponto de vista do consumidor, compramos menos morango agora porque o moran-

go está mais caro. Mas o morango está mais caro porque há menos morango.

O preço não é o culpado pelo nosso baixo consumo. O preço é o mensageiro.

As flutuações nos custos de produzir (ou importar) cada bem se refletem nos preços. É

mais custoso vender morangos frescos em março? Temos menos à venda, a preços maiores. Variações na demanda

também afetam preços, pelo menos até a oferta se ajustar.

Sem alarde, o sistema de preços faz com que consideremos os custos de produzir nas nos-

sas decisões de consumo; e faz com que produtores considerem nossas demandas nas decisões de produção.

Só que o sistema de preços não capta tudo.

A Terra tem uma capacidade escassa para assimilar poluição sem que isso prejudique a nossa vida no planeta. Crianças aprendem sobre isso na escola. Há inúmeras campanhas de conscientização.

Entretanto, esse problema de escassez persiste. Tudo pode mudar, mas, para a mudança acontecer, não parece que basta conscientizar e educar.

A diferença crucial entre o caso da poluição e o dos morangos é que os custos de produzir (ou importar) morangos para o consumo em março caem na conta de quem produz e vende, mas a poluição resultante da queima de combustíveis recai sobre todos. Assim, parte importante dos custos de queimar combustível não é arcada por quem consome ou produz.

O custo da poluição não é captado pelo sistema de preços.

A solução foi formalizada por Arthur Pigou há uns cem anos. Devemos incluir custos que não incidem diretamente sobre o

produtor ou consumidor nos preços. Isso se chama imposto.

Impostos desestimulam as atividades sobre as quais eles incidem. Impostos sobre cosméticos tornam mais cara e, portanto, menos atrativa a compra de perfumes. Impostos sobre a renda do trabalho estimulam a informalidade. Em geral, isso é um problema.

Contudo, no caso dos combustíveis fósseis, nós de fato queremos desestimular o uso.

A lógica que faz deste um bom imposto é a mesma que faz economistas liberais não gostarem de impostos em geral. Impostos, tipicamente, aumentam a discrepância entre o preço e o custo de produzir. Esse imposto faz o contrário, pois inclui no preço um custo social, e assim torna mais correta a mensagem dos preços.

Sim, esse imposto encarece os produtos que mais usam combustíveis. Mas é justamente isso que queremos. Se o sis-

tema de preços refletir esses custos ambientais, empresas e pessoas vão aos poucos migrar para alternativas menos poluentes. A engenhosidade humana vai ser estimulada a desenvolver essas alternativas.

Sim, os mais ricos, de modo geral, continuarão saindo do carro —mas pagarão mais impostos.

Acabar com a desoneração seria uma ótima medida mesmo se não estivéssemos tão preocupados com o déficit público —nesse caso, poderíamos reduzir outros impostos. Gradualmente, devemos taxar mais os combustíveis fósseis.

Se o custo ambiental de poluir fosse completamente incorporado nos preços pela tributação, quem pagasse esses impostos estaria compensando a sociedade por esse custo.

Não dependeríamos mais de campanhas de conscientização. Adeus culpa. Bem-vinda a arrecadação.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Folha de S. Paulo

Seção: Mercado **Caderno:** A **Página:** 26