

Fundado em 1891

JORNAL DO BRASILO primeiro jornal 100%
digital do país

Segunda-feira, 4 de dezembro de 2017

Ciência e Tecnologia

31/05 às 10h02 - Atualizada em 31/05 às 10h04

Comissão internacional sugere taxação de carbono para mitigar efeito estufa

Agência Brasil

Para atingir as metas do Acordo de Paris, firmado em dezembro de 2015 e que visa conter o aumento da temperatura do planeta em menos de 2 graus Celsius (2 °C), é preciso que os países signatários do tratado estabeleçam uma forte política de preços para o carbono. A informação foi dada terça-feira (30) à Agência Brasil pelo professor brasileiro Emilio La Rovere, do programa de Pós-Graduação em Planejamento Energético da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

La Rovere integra uma comissão de alto nível formada por 13 especialistas internacionais em emissões de gás carbônico (CO2) e que divulgou segunda-feira (29), na Alemanha, durante a reunião de uma rede de institutos de pesquisas do G-20 (grupo das 20 nações mais industrializadas do mundo), um relatório sobre a necessidade de os países signatários do tratado estabelecerem uma forte política de preços para o carbono.

O relatório chama a atenção quanto à necessidade de acelerar o processo de taxação dos combustíveis fósseis e desencorajar seu uso na infraestrutura, em especial no transporte rodoviário.

Segundo os especialistas, o aumento da taxação das emissões de carbono é necessária para atingir as metas do Acordo de Paris, de 2015, que visa conter o aumento da temperatura global em menos de 2 graus Celsius (2 °C).

Defasagem

A comissão tentou mostrar na reunião a defasagem que há hoje nos preços dos combustíveis fósseis que emitem gases de efeito estufa. “Há um 'gap' (lacuna) nos preços, porque em uma economia de mercado, você aumentando o preço, inibe o consumo”, disse La Rovere.

O grupo de especialistas - presidido pelo americano Joseph Stiglitz, Prêmio Nobel de Economia de 2001, e pelo presidente da Academia Britânica, Nicholas Stern - foi formado em 2016, após a Conferência das Partes sobre Mudanças Climáticas das Nações Unidas, no Marrocos, com o objetivo de impulsionar a implementação do Acordo de Paris, e conta com apoio do governo francês e do Banco Mundial.

Preço razoável

A comissão analisou cálculos já existentes e mostrou que para chegar às emissões projetadas no Acordo de Paris, o nível de preços que precisaria ser praticado teria de ser bem maior do que se verifica hoje. O grupo explicou que só 13% do total que se emite de gás carbônico no mundo atualmente têm impostos. E desses 13%, 8% dos preços que estão sendo praticados são menores que US\$ 10 por tonelada de gás

carbônico. “Só 5% das emissões estão sendo precificadas a um preço razoável, acima de US\$ 10 por tonelada”, disse o relatório.

Para chegar ao ritmo de redução necessário das emissões, o preço precisa ser aumentado, com metas de US\$ 40 a US\$ 80 por tonelada até 2020, e de US\$ 50 a US\$ 100 por tonelada até 2030, disse o professor da Coppe/UFRJ. Ele informou que essas faixas foram projetadas tendo em vista que não dá para estipular que todos os países do mundo apliquem o mesmo valor. E admitiu que a longo prazo, poderá haver uma convergência, mas os países em desenvolvimento levarão ainda algum tempo justificando preços baixos, seguindo os países mais ricos.

La Rovere informou que colocar em US\$ 40 a tonelada de CO₂ no Brasil equivaleria a aumentar em R\$ 0,20 o litro da gasolina; em R\$ 0,32 o litro do diesel; e aumentar o botijão de 13 quilos de gás em R\$ 5. Isso pode ser feito, justificou, porque há muitas indústrias e restaurantes que usam gás. Mas para que o aumento de R\$ 5 não pese no bolso da dona de casa, observou que é preciso que essa precificação seja acompanhada de políticas públicas complementares, que sinalizem que são políticas que vêm para ficar e não algo que vai e volta. “Vai ter uma progressão. Com o tempo, vai se cobrar cada vez mais caro pelo problema da mudança do clima”, observou.

Precificação

O aumento pode ser feito de duas formas: colocando-se um imposto maior sobre combustíveis fósseis, como gasolina e diesel, proporcionalmente a quanto eles liberam de CO₂ na queima; ou então se organizando um sistema de cotas. Como quando se impõe, por exemplo, restrição às indústrias ou a termelétricas, que só podem emitir por ano uma quantidade máxima de CO₂.

Para isso, elas têm que mudar processos, buscar formas mais eficientes ou outros combustíveis. “Quando não conseguem atender a meta, elas podem comprar cotas, que são comercializáveis. Essa cota de CO₂ também cria um preço para a indústria poder emitir gás carbônico”, disse La Rovere.

A ideia, segundo ele, é que em primeiro lugar sejam cortados subsídios e se imponha uma taxaço maior, porque cerca de 87% dos gases são emitidos sem nenhuma taxaço, em função dos subsídios concedidos em muitos países. O professor deixou claro, porém, que uma taxaço maior não significa aumentar a carga de impostos sobre os consumidores, porque quando se aplica uma taxa, essa receita vai para os cofres do governo e esses recursos podem retornar para a economia por meio da redução de outros impostos. Um exemplo pode ser a desoneração da folha salarial, estimulando a criação de empregos.

Essa política de preços dos combustíveis fósseis deve ser adotada em paralelo com medidas de incentivo à utilização de tecnologias limpas. “Aumentar o preço da gasolina favorece o etanol”, destacou o especialista. Ele disse que outra forma de precificar o carbono é, em vez de penalizar o combustível fóssil, estimular a energia limpa.

Fundo Global do Clima

Há também a chamada “precificação positiva”, que inclui medidas que melhorem a competitividade de projetos de infraestrutura limpa, como os transportes ferroviário e aquaviário, que emitem pouco, embora demandem um gasto inicial elevado. Uma forma de priorizar esses projetos seria atuar com fundos de aval para baratear o capital para investimentos selecionados em infraestrutura de baixo carbono.

Um exemplo é o Fundo Global do Clima, que está tentando se constituir no âmbito da Convenção da Clima das Nações Unidas, e poderia formar um fundo de aval que baratearia o custo do capital, indicou o professor da Coppe.