

Dobrowolność w ochronie środowiska

Kupując lodówkę albo pralkę, oglądamy wywieszkę informującą o klasie energetycznej sprzętu. Na niektórych pralkach wisi jeszcze informacja o zużyciu wody przypadającym na jakiś typowy program prania. Uważamy, że produkt opatrzony klasą "B" jest gorszy od podobnego zakwalifikowanego jako "A". Podobnie, kupując samochód, porównujemy wskaźniki zużycia paliwa. Wprawdzie często potem narzekamy, że niskie zużycie się nie potwierdziło, ale zawsze ktoś nam może wytłumaczyć, że odpowiada za to nasz niewłaściwy styl jazdy.

Z kolei kupując meble albo deski, czytamy, że wyprodukowano je z drzew pochodzących z plantacji prowadzonych zgodnie z jakimiś wymaganiami. Jeśli taki produkt jest trochę droższy od innego, to go i tak wybierzemy, bo cenimy sobie świadomość, że kupowane przez nas sprzęty nie degradują środowiska przyrodniczego w takim samym stopniu jak inne. W ten sposób wyrażamy też swoje zaufanie do instytucji, która poświadcza jakąś charakterystykę produktu, mającą dla nas znaczenie.

Sceptycy zwracają jednak uwagę, że w samej Finlandii – która jest przecież uważana za kraj ludzi wyrobionych ekologicznie – istnieją dwa systemy certyfikacji produktów drzewnych i jeden zarzuca drugiemu naciąganie klientów. Sprawa jest rzeczywiście trudna, bo nie ma uniwersalnych metod, za pomocą których można by bezbłędnie ocenić oddziaływanie produktu na środowisko (*Aura 5/11*). W rezultacie w wielu krajach władze państwowe nie chcą narażać swojego autorytetu i pozostawiają certyfikację ekologiczną organizacjom pozarządowym.

Jest to podejście dość racjonalne: wobec niejasności, państwo oddaje inicjatywę w ręce konsumentów albo innych organizacji. Skoro dokładnie nie wiadomo, który produkt jest lepszy, to odpowiedzialność za wybór niech spada na kogoś innego!

Ekologia jest modna i bardzo wiele produktów reklamuje się jako "zielony", "odpowiedzialny", albo "ekologiczny". Sprawa jest delikatna, bo dostawcy odmian, którzy nie uzyskali modnej etykiety nalegają, żeby ich nie używać w ogóle. Albowiem pojawienie się takiej etykiety oznacza, że produkt, który jej nie ma będzie postrzegany jako gorszy – "nie ekologiczny" – co może być trudne do uzasadnienia, skoro dyskusyjny jest przede wszystkim przymiotnik "ekologiczny".

Najdobitniej pokazują to produkty bankowe; w niektórych krajach nie wolno posługiwać się przymiotnikiem "ekologiczny". Zakaz może budzić sprzeciw, ale argumenty są dość ważne. Załóżmy bowiem, że chcielibyśmy dokonać lokaty "ekologicznej". Zgodnie ze zdrowym rozsądkiem, powinniśmy wymagać, żeby pieniądze poszły na coś uczciwego i, broń Boże, nie na jakiś projekt, w którym środowisko doznałoby uszczerbku. Załóżmy, że znaleźliśmy odpowiedniego przedsiębiorcę. Ale powinniśmy wszak jeszcze zadbać, żeby każdy z jego dostawców był "ekologiczny". A może też warto by było, żeby ci dostawcy też współpracowali ze sprawdzonymi kooperantami itd. Oferujące lokaty "ekologiczne" banki postępują rzetelnie, bo nie obiecują, że 100% pieniędzy pójdzie na to, czego byśmy sobie życzyli, tylko jakiś odsetek – bo przecież nie mogą gwarantować, że dostawcy dostawców też będą spełniali określone wymagania. I dlatego pozostałe banki protestują. Argumentują, że obiecany odsetek jest trudny do wyegzekwowania, a więc klienci są wprowadzani w błąd.

Dobrowolność wyboru konsumenckiego ma słabe strony. Dlatego wielu rzeczników ochrony środowiska jest przeciwna przyklejaniu etykietek, certyfikacji itp. Uważają oni, że jeśli "ekologiczność" jakiegoś rozwiązania jest kontrowersyjna, to lepiej w ogóle konsumentom nie mieszać w głowach. Natomiast jeśli "ekologiczność" jakiegoś rozwiązania jest ustalona, to

– zamiast całkowicie pozostawiać sprawę indywidualnemu wyborowi – lepiej obciążyć pozostałe rozwiązania kosztem zewnętrznym, zgodnie ze wskazówkami wypracowanymi przez ekonomię (*Aura* 11/11).

Dobrowolność może dotyczyć nie tylko wyboru konsumenckiego, ale i sposobu produkcji. Sympatią wielu ekonomistów cieszą się tzw. porozumienia dobrowolne (*Voluntary Agreements*, VA). Polegają one na przyjęciu przez producentów jakichś zadań ochronnych. Podręcznikowym przykładem VA był holenderski system "KWS 2000" (zredukowanie emisji lotnych związków organicznych w przemyśle chemicznym – głównie farbiarskim). W latach 1990. Warszawski Ośrodek Ekonomii Ekologicznej zwrócił się do holenderskiego Ministerstwa Środowiska (VROM) z prośbą o informacje, jakie były ekologiczne rezultaty tego porozumienia i jakie koszty poniósł przemysł, aby się z niego wywiązać. Okazało się wówczas, że ów popularny program pozostawiał wiele do życzenia. Nie było bowiem wiadomo, ani o ile zmniejszyły się emisje w jego wyniku, ani ile kosztował. Unaocznia to ryzyko porozumień dobrowolnych. Cieszą się z nich producenci, bo unikają regulacji ekologicznych. Cieszą się również i urzędnicy, ponieważ unikają awantury, która musiałaby się rozpuścić, gdyby wyszli z planem regulacji. Cierpi tylko ochrona środowiska, jeśli VA polegają – jak w przykładzie holenderskim – na deklaracjach dokonania wspaniałego postępu, a w istocie na wdrożeniu planów, które producenci i tak mieli zamiar zrealizować.

Z owych wczesnych prób holenderskich wyciągnięto praktyczne wnioski. Nowsze VA nie zostawiają całej inicjatywy przemysłowi. Za punkt wyjścia biorą hipotetyczną regulację, z konkretnymi skutkami dla ochrony środowiska. Następnie pozwalają producentom na osiągnięcie takich samych rezultatów, tylko "po swojemu", z zastosowaniem przedsięwzięć, które wymyślą sami producenci i co – w związku z tym – powinno taniej ich kosztować. Takie porozumienie dobrowolne nie zagraża już przedstawieniem przez producentów lipnego programu, który nie zapewnia konkretnych rezultatów.

Ale nawet porozumienia dobrowolne wymuszane groźbą regulacji nie gwarantują poprawy jakości środowiska. Najlepszym przykładem są zobowiązania producentów samochodów do poprawy "spalania" w każdej kategorii pojazdów (w niektórych krajach są one dobrowolne, a w niektórych – nakazane prawem). Każda kategoria będzie miała trochę lepsze "spalanie", powiedzmy, o 10%. Nie wynika z tego jednak, że emisja z motoryzacji spadnie o owe 10%. Są trzy powody. Pierwszy polega na tym, że wprawdzie każdy samochód będzie spalał trochę mniej paliwa, ale liczba samochodów może wzrosnąć. Drugi polega na tym, że preferencje nabywców mogą się zmienić w kierunku masywniejszych samochodów, co także spowoduje większą emisję. Trzeci wreszcie polega na tym, że wprawdzie każdy będzie jeździł lepszym samochodem, ale będzie jeździł więcej, czy to dlatego, że przejechanie kilometra jest tańsze, czy dlatego, że pojazd jest przyjemniejszy w obsłudze. Wszystkie owe powody są badane już przez kilka pokoleń ekonomistów, ale niezmiennie wywołują zdumienie elokwentnych polityków, a także niektórych rzeczników ochrony środowiska (*Aura* 5/10).

Pałapki czyhające na ochronę środowiska pozostawioną dobrowolności konsumentów i producentów są liczne i dobrze udokumentowane. Nie oznacza to jednak, że wszystko powinno być uregulowane i wymuszone przepisami. Także w ochronie środowiska jest miejsce na dobrowolność, co nie eliminuje potrzeby prowadzenia świadomej polityki ekologicznej. Żadne instrumenty nie zastąpią potrzeby postawienia rozsądnych ale konkretnych celów do osiągnięcia.