

Viitorul Uniunii Economice și Monetare: o privire dinspre București

Valentin LAZEA¹

Uniunea Europeană arată astăzi ca un automobil care are o singură roată: politica monetară comună, gestionată de Banca Centrală Europeană, cu sediul la Frankfurt/Main. Celelalte roți, respectiv politica fiscală comună, politica externă comună și politica de apărare comună sunt în diverse etape ale proiectării, dar nici una nu este transpusă în realitate. Or, pentru ca vehicolul numit Uniunea Europeană să se poată deplasa, este nevoie ca cel puțin cele două roți din față, cele economice (politica monetară și fiscală comune) să acționeze în tandem. La limită, cele două roți din spate, cele politice (apărarea și politica externă comune) pot să mai aștepte până când condițiile vor fi prielnice, dar politica fiscală ar trebui armonizată cât mai curând.

De ce arată U.E. ca un automobil neterminat ? **În primul rând, la scara istoriei, proiectul european este unul foarte tânăr, având abia 50 de ani.** Statelor Unite ale Americii le-au trebuit circa 150 de ani pentru a forma ceea ce se cheamă o “zonă monetară optimă”. Și chiar și astăzi, între state precum Vermont sau Montana, pe de o parte, și California sau Texas, pe de alta, există diferențe economice semnificative. Dar în cazul SUA federalismul economic funcționează, în sensul că transferurile inter-statale sunt pe deplin acceptate. Iar când acestea nu sunt suficiente pentru a egaliza condițiile economice, mobilitatea deosebită inter-statală a forței de muncă americane vine să compenseze această lipsă.

Probabil că peste 50 sau 100 de ani statele europene vor fi ele însele suficient de integrate pentru a accepta transferuri fiscale semnificative și/sau migrația importantă a forței de muncă.

În al doilea rând, economiile vest-europene se leagă încă în iluzia că sunt relevante la nivel mondial, chiar luate separat. Dar nu același lucru va mai fi valabil peste o generație sau două. În fața avântului deosebit al Chinei, urmată de India, Brazilia, Rusia și alte state federative (poate Australia, Canada), statele vest-europene individuale vor deveni tot mai irelevante din punct de vedere economic. Iar în acel moment, francezii și

¹ **Valentin Lazea** este din 1999 economist șef al Băncii Naționale a României. În perioada 1997-1998 și august-decembrie 2000 a deținut funcția de secretar de stat la Ministerul Finanțelor

olandezii nu-și vor mai permite să respingă Constituția europeană, deoarece economiile lor, luate separat, vor fi insignifiante în lupta dintre marile blocuri economice aduse la suprafață de fenomenul mondializării.

În al treilea rând, în Europa de astăzi încă mai este foarte important factorul cultural- istoric. Este foarte greu pentru cetățeni ai căror bunici sau părinți au administrat imperii să se transpună mental în situația de a nu mai fi nu doar o metropolă, ci nici măcar o voce de-sine-stătătoare în concertul națiunilor. Cu atât mai greu trebuie să le fie capetelor încoronate (regi, prinți sau mari duci), ca și politicienilor naționali, care prin diluarea statului-națiune european și-ar vedea amenințată însăși rațiunea de a fi și a căror opoziție la federalizarea Europei este ușor de înțeles.

Așadar, răbdare este ceea ce se cere arhitecților Uniunii Europene și speranța că factorii mondializării vor lucra în sensul demonstrării avantajelor federalizării asupra conceptului de stat-națiune.

Acestea fiind zise, care sunt totuși pârgurile pentru o mai mare integrare fiscală, pe termen mediu (acceptând că din punct de vedere politic mai trebuie așteptat un timp) ?

În primul rând, bugetul comunitar, reprezentând circa 1,1% din PIB UE, este în mod clar insuficient pentru activități de redistribuire fiscală (chiar dacă ne limităm la sfera strict economică). Ar trebui un efort deosebit depus de politicienii din statele donatoare-nete pentru a-și convinge publicul că respectivele transferuri sunt făcute (și) în interes propriu, inclusiv pentru a stabiliza fenomenul de migrație din țările noi membre. Totodată, o Europă puternică economic în toate statele ci (și nu doar în câteva "țări-locomotivă") este un bun pentru care merită luptat, aceasta fiind singura garanție a rezistenței în competiția cu SUA, China și celelalte puteri în devenire, precum și a păstrării mult – lăudatului model social european.

În al doilea rând, transferurile fiscale, plafonate la maximum 4% din PIB țării recipiente, par a fi suficiente în acest moment (ba chiar excesive, având în vedere capacitatea limitată de absorbție). Mai mult, țările din estul Europei pot atrage transferuri cvasi-fiscale mult mai importante, atât prin remiterile private ale lucrătorilor de peste hotare, cât și prin servicii de genul turismului. De exemplu, Croația, fără a fi membru al UE, atrage anual peste 10% din PIB sub formă de încasări de la turiști vest-europeni. Astfel, integrarea poate avea loc și prin sectoarele private, nu neapărat prin sectoarele guvernamentale ale statelor membre.

În al treilea rând, criteriile de Maastricht privind deficitul bugetar și datoria publică ar trebui întărite prin aplicarea de penalități celor care le încalcă. Până în prezent, factorul politic (nota bene: “veriga slabă” a Uniunii Europene) a avut câștig de cauză și a anulat sancțiuni pe care factorul economic ar fi fost îndreptățit să le aplice. Ne putem întreba ce s-ar fi întâmplat dacă țări precum Italia, Portugalia, Grecia, Germania sau Franța ar fi fost penalizate pentru depășirea deficitului de 3% din PIB ? Ce formă ar fi luat “criza” ? Ar fi ieșit țările respective din Uniune ? Și dacă da, pentru cât timp ? În orice caz, a devenit clar că fără o politică având în același timp “morcovul” dar și “bățul”, sunt greu de disciplinat politicieni a căror principală problemă este de a fi realeși de electoratele naționale. În același spirit, ce rost are clemența arătată recent unor noi membri UE din estul continentului, precum Ungaria ? Astfel de exemple fac numai rău, deoarece justifică răspândirea fenomenului de hazard moral: nepedepsindu-i pe cei vicioși, îi penalizezi implicit pe cei virtuoși.

În al patrulea rând, ar trebui încercată o unificare europeană a principalelor impozite și taxe. Dacă acest lucru nu se poate face la valori clare, punctuale, atunci ar trebui ca, măcar precum în cazul TVA, să se definească o bandă (15–25%) între care aceste impozite se pot situa. Aici este de discutat despre fenomenul de “dumping fiscal” pe care tot mai multe țări din estul Europei (printre care, din păcate, și România) îl practică, profitând de caracterul foarte permisiv al legislației fiscale europene. *Ceteris paribus*, este evident că o țară care atrage bani mai puțini la buget va crea, poate, un mediu microeconomic mai atractiv pentru investitori (într-o primă etapă), dar va livra mai puține bunuri publice (neavând resursele necesare). După un timp, chiar investitorii inițial încântați de mediul microeconomic vor solicita țării în cauză să-și crească veniturile bugetare pentru a livra bunuri publice (învățământ, sănătate, infrastructură) compatibile cu un mediu economic european. O încercare de unificare europeană a principalelor impozite și taxe ar anihila multe astfel de tentative de “free – riding” și ar contribui la o mai bună încredere între țările mebre ale UE.

În încheiere, vom aminti vorbele unui fost înalt responsabil sovietic, care spunea “... noi am avut un imperiu clădit pe o limbă unică, pe o monedă unică, pe o politică fiscală unică, pe o armată și pe o politică externă unice, și cu toate astea am eșuat. Ce șanse aveți atunci voi, europenii ?” Uniunea

Europeană s-ar putea dovedi o mare utopie, dar o utopie care merită încercată dacă nu dorim ca forțele globalizării să facă acest continent cu totul irelevant.