



Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU

DESONERAÇÃO DOS CUSTOS DAS TARIFAS DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E DE CARACTERÍSTICA URBANA

Abril/2009

1. APRESENTAÇÃO

O setor de transporte público coletivo urbano no Brasil viveu recentemente uma das piores crises da sua história, que perdurou por dez anos, consubstanciada por uma perda constante de demanda e de produtividade.

Nos últimos anos houve uma discreta recuperação no volume de passageiros pagantes dos sistemas, o que trouxe certo otimismo para o setor. Mesmo considerando essa leve recuperação, o nível de demanda e de produtividade dos sistemas de transporte público por ônibus está muito abaixo do seu nível histórico. Na média nacional, os sistemas de transporte público transportam hoje cerca de 30% menos passageiros do que transportavam em 1995.

Ao lado do crescimento do transporte ilegal, dos congestionamentos urbanos e da falta de investimentos em infra-estrutura, que provocaram a queda da demanda e da qualidade do serviço, um outro fator contribui de forma preponderante para o cenário atual: o alto preço das passagens que é incompatível com a capacidade de pagamento dos usuários do serviço.

Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) confirmam que mais de 37 milhões de brasileiros não podem utilizar o transporte público de forma regular, por absoluta impossibilidade de pagar a tarifa, o que vem afrontar um dos direitos básicos da Carta Magna, ou seja, o direito de ir e vir.

Na realidade, os custos dos serviços de transporte estão muito onerados pela falta de infraestrutura viária adequada, pela concorrência predatória do transporte ilegal, pela alta carga de tributos e encargos — que não considera a essencialidade do serviço — e pelo descontrole na concessão das gratuidades e benefícios tarifários.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) entende que o primeiro passo para solução dos problemas do transporte público coletivo urbano passa pela mobilização dos diversos níveis de governo e de todos os agentes setoriais em um amplo movimento pelo barateamento das tarifas desse importante serviço oferecido à população.

2. POR QUE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO É TÃO IMPORTANTE?

O transporte público urbano é responsável pelo deslocamento de 59 milhões de passageiros diariamente, respondendo por mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras. Somente o segmento de ônibus atende 92% da demanda de transporte público coletivo, gerando aproximadamente 500.000 empregos diretos, com uma frota de 105.000 veículos.

A NTU estima que o setor movimenta mais de R\$ 25 bilhões por ano¹, influenciando diretamente no desempenho de outros setores econômicos, por se constituir em um insumo básico nos processos de produção e consumo de bens e serviços, além de ser um elemento estruturador das atividades urbanas, com forte reflexo na qualidade de vida da população das cidades.

¹ Considerando os sistemas de ônibus urbanos e metropolitanos

2.1. PERFIL DOS USUÁRIOS

Os usuários dos serviços de transporte público coletivo urbano são constituídos em sua maioria por pessoas de baixa renda, que realizam seus deslocamentos majoritariamente para o trabalho ou escola². Cerca de 40% dos passageiros transportados pagam a tarifa utilizando o vale-transporte (NTU, 2008), indicando que os trabalhadores de baixa renda se constituem no maior grupo de beneficiários do transporte público.

Segundo informações da então Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU/PR), qualquer programa de melhoria de desempenho do transporte urbano atingiria um universo de 39 milhões de usuários diretos (SEDU, 2002) e uma população de 86 milhões de habitantes, considerando os 224 centros urbanos que apresentam problemas de mobilidade urbana. Estima-se em cerca de 30 milhões a quantidade de pessoas que utilizam os sistemas de transporte público diariamente. Esses números mostram a dimensão social que o transporte urbano atinge e a grande repercussão entre a população economicamente ativa que uma medida de melhoria no transporte coletivo urbano poderia causar.

2.2. TRANSPORTE URBANO E QUALIDADE DE VIDA URBANA

Os congestionamentos crescentes, os elevados índices de emissão de poluentes por veículos e as altas taxas de mortalidade e invalidez por acidentes de trânsito são as manifestações mais aparentes e dramáticas do que está acontecendo com a mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras. Já muito graves nas maiores metrópoles como Rio de Janeiro e São Paulo, esses problemas estão se propagando rapidamente para os outros grandes pólos urbanos nacionais. Eles significam perdas na qualidade de vida e na eficiência da economia urbana.

Por trás desses problemas está um modelo de expansão da mobilidade fortemente apoiado no transporte individual, sobretudo nos automóveis e motocicletas. O índice de motorização privada nas cidades brasileiras aumentou de 9 veículos por 100 habitantes em 1980 para cerca de 17 por 100 em 2000. Para o futuro, a tendência é de mais crescimento, tendo em vista o aumento das vendas. Segundo dados da Anfavea e da Abraciclo, de 2000 a 2007, as vendas de automóveis aumentaram 67%, enquanto que as de motos aumentaram cerca 178% no mesmo período.

A continuar essas tendências, as condições inadequadas de congestionamentos, acidentes e poluição podem piorar sensivelmente. Além disso, é de se esperar perdas substanciais na eficiência social das cidades, pois o transporte coletivo apresenta menor consumo de combustível, energia e espaço viário por passageiro, assim como taxas muito menores de emissão de poluentes do que as do transporte privado, como se vê na tabela seguinte. O IPEA estimou em pesquisa (IPEA, 1998) que as perdas anuais em 10 centros urbanos brasileiros com os congestionamentos urbanos ultrapassam R\$ 500 milhões de reais anuais, em valores da época, considerando apenas o gasto adicional de combustível e a perda de tempo dos trabalhadores nos seus deslocamentos.

² Várias pesquisas podem comprovar esse perfil, entre elas destaca-se a pesquisa Origem e Destino de São Paulo, realizada em 2007.

Indicadores Comparativos entre Ônibus, Motocicletas e Automóveis

MODO	ÍNDICES RELATIVOS POR PASSAGEIRO/KM ¹			
	Energia ²	Poluição ³	Custo total ⁴	Área de via
Ônibus	1	1	1	1
Motocicleta	4,6	32,3	3,9	4,2
Automóvel	12,7	17,0	8,0	6,4

Fonte: ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos - *Desenvolvimento Urbano, Transporte e Trânsito no Brasil. Propostas para debate*. São Paulo: ANTP, julho de 2002. p.11.

1 Ocupação de 50 pessoas por ônibus, 1 por moto e 1,3 por automóvel.

2 Base calculada em gramas equivalentes de petróleo (diesel e gasolina).

3 Monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC), óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado (MP).

4 Custos totais, fixos e variáveis.

Observa-se que as motocicletas poluem 32 vezes mais e gastam 5 vezes mais energia por passageiro do que os ônibus. Os automóveis poluem 17 vezes mais e gastam 13 vezes mais energia do que os ônibus.

Os ônibus apresentam também maior eficiência do que os automóveis e vans quando se considera a relação entre o espaço viário consumido e a quantidade de passageiros transportados. É o que indicam as cifras abaixo, apuradas pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), para os corredores de transporte de onze grandes cidades brasileiras.

Espaço Consumido e Passageiros Transportados

MODO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR ESPAÇO DE VIA	ÍNDICE DE EFICIÊNCIA AUTOMÓVEL = 1,0
Automóvel	1% de via → 0,35% dos passageiros	1,0
Vans e peruas	1% de via → 1,00% dos passageiros	2,8
Ônibus	1% de via → 2,80% dos passageiros	7,9

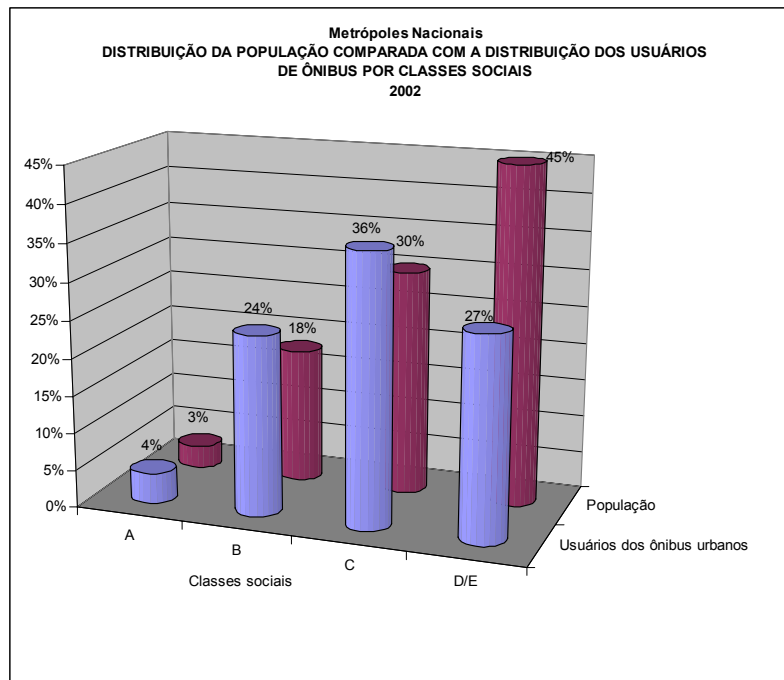
Fonte: CNT - Pesquisa CNT. Passageiros nos corredores de transporte. Brasília: CNT, maio 2002, p.23.

2.3. EXCLUSÃO SOCIAL NO SETOR

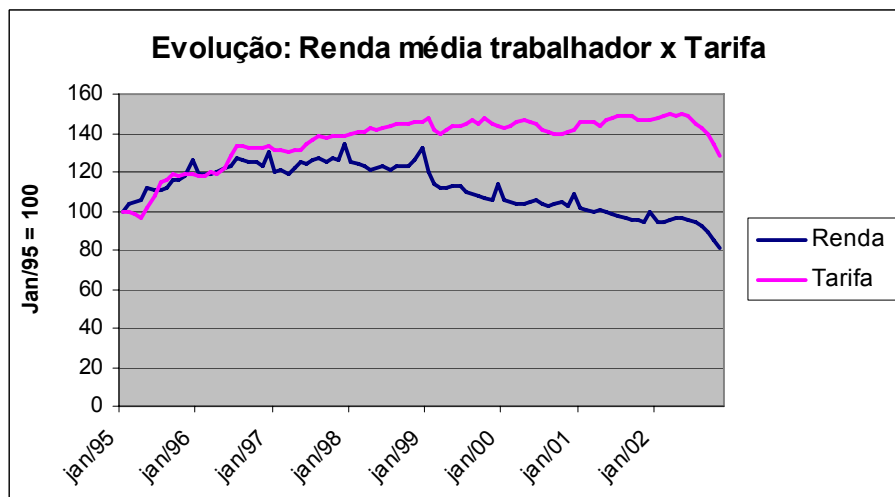
Mesmo apresentando uma importância vital para o bom desempenho das atividades econômicas das cidades, além de sua importância social intrínseca, destacado na Constituição Federal como serviço essencial, o transporte público coletivo urbano vem sofrendo fortes externalidades provocadas pela proliferação do transporte individual, favorecido pela falta de políticas públicas de priorização do transporte coletivo na circulação urbana; elevação vertiginosa dos preços dos principais insumos do setor; além da alta carga tributária e excesso de gratuidades pesando sobre os sistemas públicos. Todos esses fatores conjugados vêm produzindo um efeito perverso: elevação acentuada do custo por passageiro transportado. Este alto custo é suportado integralmente pelos usuários pagantes do sistema, causando perda de competitividade do setor e forte pressão social sobre as camadas mais carentes da população.

Estudo da então SEDU/PR demonstra que as Classes D e E apresentam uma participação de apenas 27% da demanda total dos ônibus urbanos, enquanto no perfil populacional representam mais de 45% do total de habitantes do país. Este fato indica que uma grande

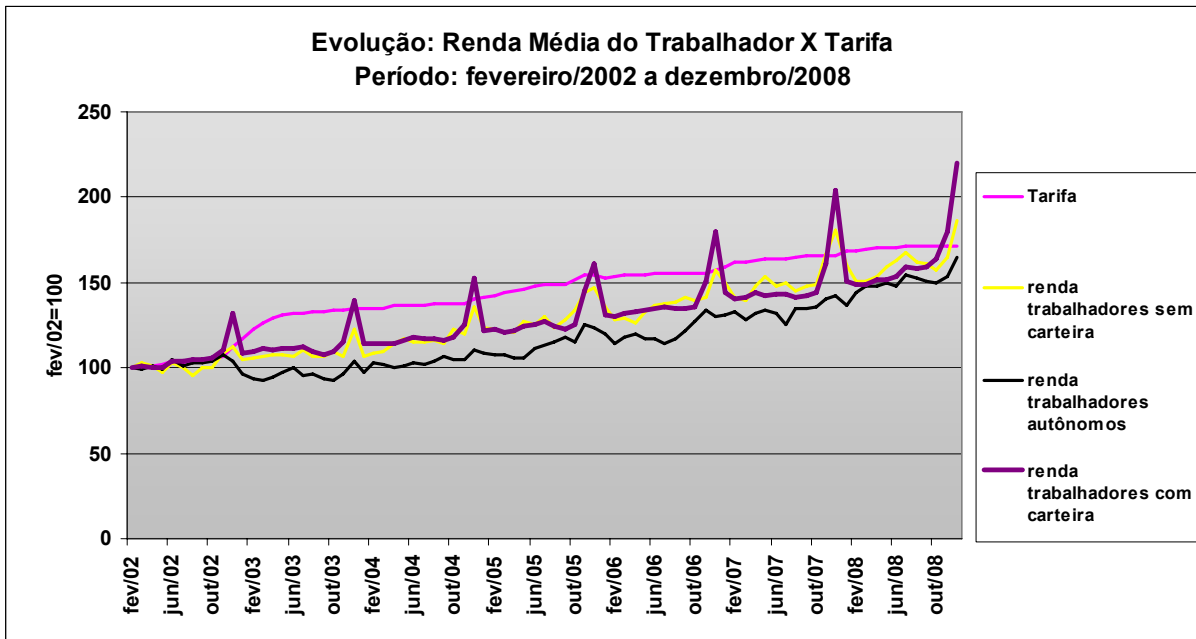
massa da população brasileira está excluída, por motivos financeiros, do direito mais elementar de todos: o direito de ir e vir.



Corroborando com a hipótese da exclusão social no serviço de transporte, o gráfico comparativo “Renda x Tarifa” no período entre 1995 e 2002 mostra claramente que enquanto as tarifas apresentaram tendência de crescimento real, a renda média do brasileiro caiu vertiginosamente.

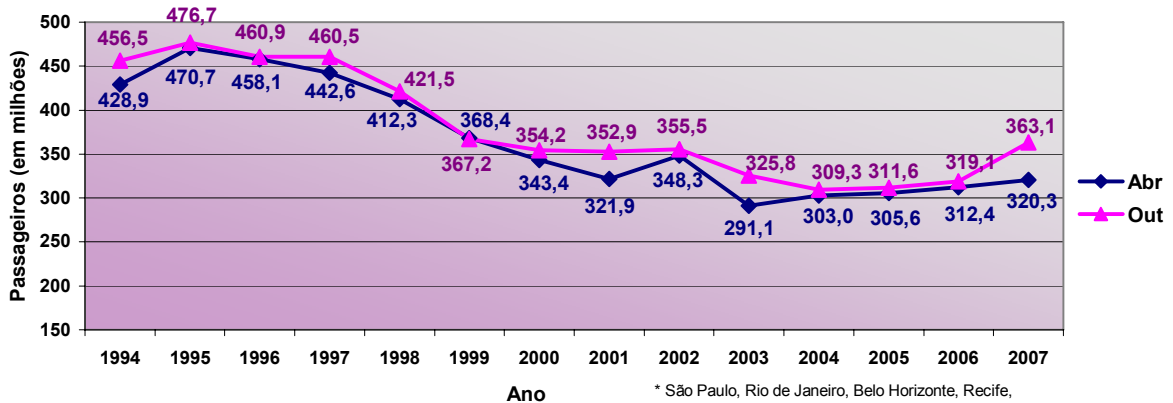


Mesmo nos últimos 5 anos, quando a renda dos trabalhadores cresceu, o problema persistiu, pois as tarifas cresceram proporcionalmente, prejudicando principalmente os trabalhadores autônomos e aqueles sem carteira assinada, que são as pessoas que pagam efetivamente a tarifa por não contar com nenhum benefício tarifário como o vale-transporte.



As fortes pressões de custo sobre os serviços de transporte provocaram a queda sistemática da demanda do transporte regular e o aumento da concorrência predatória, motivando a desestruturação e queda de produtividade dos sistemas, com todas as implicações que isso significa: congestionamentos urbanos, perda de tempo, gasto excessivo de combustível, perda de produtividade do trabalho, poluição, acidentes, etc. Segundo estudos da NTU (2008), nos últimos 12 anos os sistemas regulares de transporte perderam cerca de 30% da demanda, conforme visto no gráfico de volume de passageiros transportados nas 9 maiores capitais do País, apesar de que nos últimos 4 anos têm-se observado uma discreta recuperação do volume de passageiros transportados.

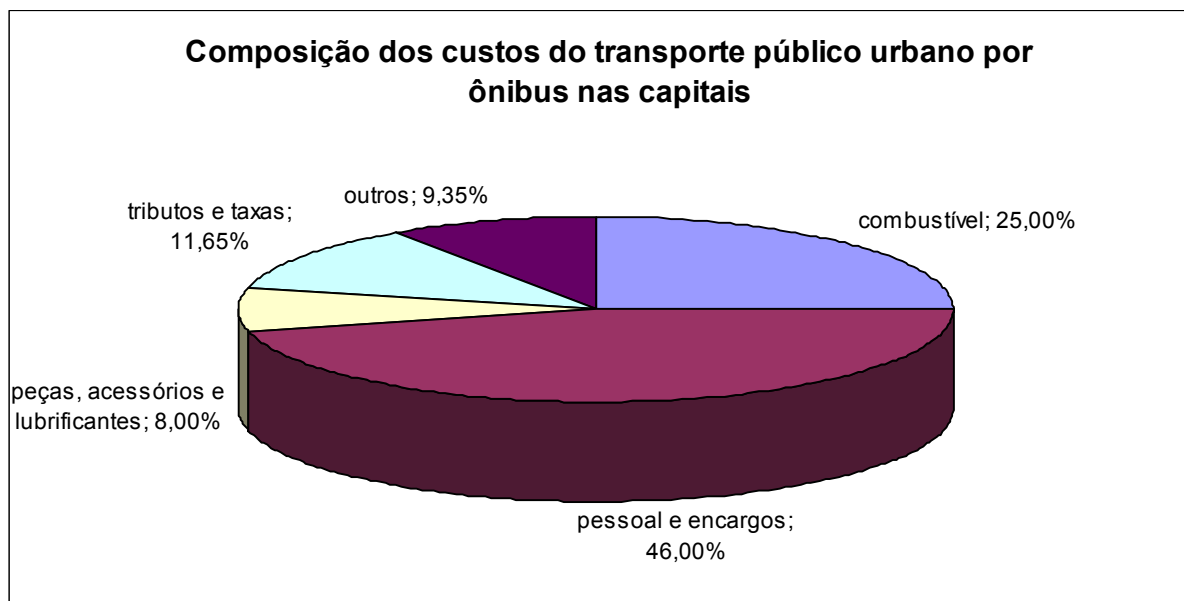
Capitais Brasileiras - Sistema de Ônibus Urbanos*
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR MÊS
Abril e Outubro de 1994 a 2007



* São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Salvador, Fortaleza, Curitiba e Goiânia

3. POR QUE O CUSTO POR PASSAGEIRO TRANSPORTADO É TÃO ALTO NO BRASIL?

Vários são os motivos para o custo por passageiro transportado no Brasil ser tão alto, destacando-se principalmente os fatores que causam um excesso de ônus sobre as tarifas e as condições operacionais adversas que pressionam os custos operacionais. Segue uma breve discussão sobre esses fatores.



3.1. FATORES QUE ONERAM DIRETAMENTE A TARIFA

Carga Tributária

Ao contrário dos países desenvolvidos, onde a sociedade transfere recursos para o transporte público para reduzir o seu custo operacional — o transporte público é reconhecido como componente importante da cesta básica do trabalhador —, no Brasil, o setor de transporte coletivo urbano é que transfere recursos para a sociedade, sob forma de tributos, e o que é pior, incidentes sobre a camada da população mais carente, que são os passageiros pagantes. Cerca de 30% do custo das tarifas urbanas atualmente são referentes a tributos federais, estaduais e municipais, além dos encargos sociais, conforme mostra a tabela a seguir.

Carga Tributária — Incidência sobre os Custos dos Serviços

DIRETOS	
Tributos Federais (COFINS e PIS/PASEP)	3,65%
Tributos (ISS) e Taxas Municipais	8%
Encargos Sociais	10,28%

INDIRETOS (principais)	
ICMS sobre óleo diesel	4,5%
ICMS sobre veículos	1,2%
Cide e Pis/Cofins sobre óleo diesel	3,75%
Total	31,38%

Gratuidades

Segundo levantamento da NTU, aproximadamente 25% dos passageiros dos sistemas regulares de transporte não pagam passagem. O problema é que o usuário pagante é o responsável pelo custeio desses benefícios, já que todos os custos de transporte são rateados pelos passageiros pagantes do sistema. Quanto maior a fatia de passageiros com direito à gratuidade, menor a fatia de pagantes do sistema, o que acarreta em maior ônus sobre a tarifa. Segundo esse mesmo estudo, se houvesse uma fonte extratarifária para cobrir esse custo adicional sobre os pagantes, a tarifa poderia ser reduzida em cerca de 17%.

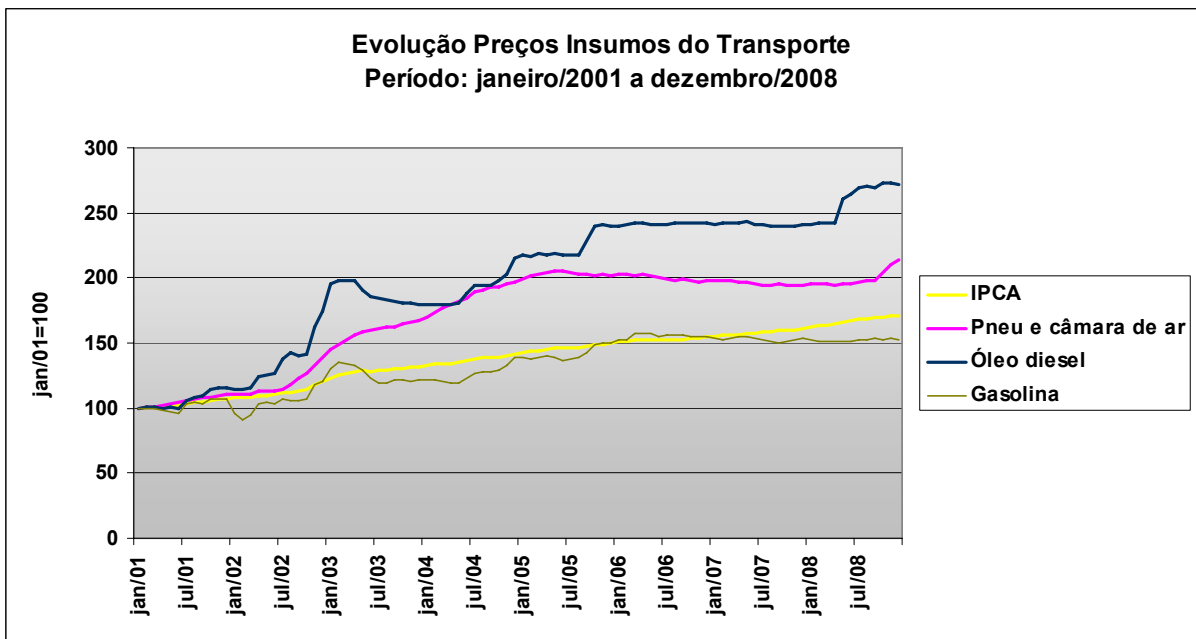
É nesse fato que reside o cerne da questão. A grande iniquidade ocorre não pela escolha de beneficiar um grupo específico — pois com certeza, na maioria dos casos, existem fortes argumentos de sustentação da medida —, mas sim pela escolha de apenas um grupo para arcar com o ônus da medida: o usuário pagante do sistema de transporte coletivo. Isso, na prática, constitui-se em uma política social ao avesso, pois tira recursos de pessoas de baixa renda para transferir para outros segmentos da sociedade, enquanto outros setores, que poderiam arcar com parte desse custo social, não contribuem com absolutamente nada, como os proprietários dos automóveis, por exemplo.

Cidades Brasileiras
Gratuidades
2009

Cidade	UF	Abrangência	Gratuidades		Estudantes			Percentual de gratuidade (%)	Impacto na tarifa (%)
			(%)	Obs.	Desconto (%)	Ocorrência (%)	Obs.		
Aracaju	SE	Sistema	21,00	estimado	50,00	13,96	auferido	27,98	21,86
Belo Horizonte	MG	Município	12,00	estimado	-	-	-	-	-
Campinas	SP	Município	4,60	...	60,00	6,00	-	8,20	7,58
Campo Grande	MS	Município	12,00	...	100,00	14,00	auferido	26,00	20,63
Caxias do Sul	RS	Município	13,63	...	...	...	...	13,63	12,00
Chapecó	SC	Município	15,63	...	50,00	13,90	auferido	22,58	18,42
Curitiba	PR	Município	17,47	estimado	50,00	1,10	auferido	18,02	15,27
Florianópolis	SC	Município	1,00	estimado	50,00	20,00	auferido	11,00	9,91
Fortaleza	CE	Município	15,00	...	50,00	37,00	auferido	33,50	25,09
Goiânia	GO	Sistema	16,70	...	50,00	12,80	auferido	23,10	18,77
Natal	RN	Município	8,00	...	50,00	40,00	...	28,00	21,88
Porto Alegre	RS	Município	28,28	...	50,00	12,37	auferido	34,47	25,63
Porto Alegre	RS	Município	7,20	...	10,00	2,50	estimado	7,45	6,93
Recife	PE	Sistema	14,00	estimado	50,00	20,00	estimado	24,00	19,35
Rio de Janeiro	RJ	Município		...	100,00	...	...		0,00
Rio de Janeiro	RJ	Sistema	36,80	...	50,00	...	...
Salvador	BA	Município	10,10	...	50,00	19,70	auferido	19,95	16,63
São José do Rio Preto	SP	Município	15,00	...	50,00	15,00	estimado	50,00	33,33
São Paulo	SP	Município			50,00	...	...		0,00
São Luís	MA	Município	36,00	...	50,00	30,00	...	51,00	33,77
Teresina	PI	Município	14,00	...	50,00	32,32	...	30,16	23,17
Vitória	ES	Município	10,00	...	50,00	26,00	auferido	23,00	18,70
Vitória	ES	RM ou Aglom.	10,00	...	50,00	20,00	auferido	20,00	16,67
Média			15,16			18,70		24,84	17,41

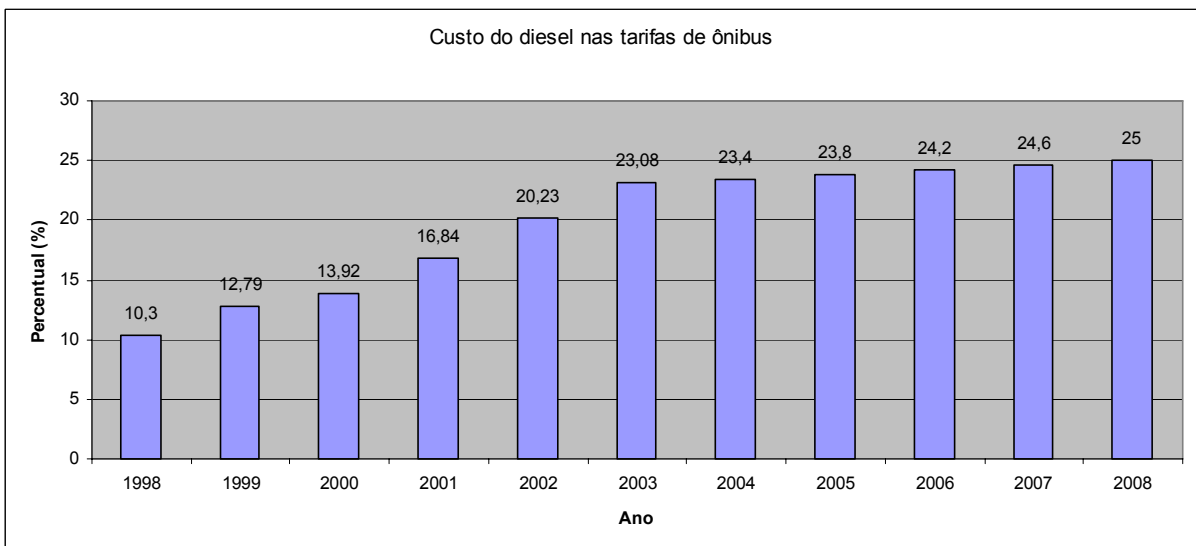
Preços dos Principais Insumos

Os principais insumos do setor tiveram fortes aumentos de preços nos últimos seis anos. Segundo dados do IBGE, o óleo diesel teve um aumento de cerca de 140% e os pneus 100%. Outro insumo importante, o ônibus novo, teve seu preço aumentado em torno de 120%. Tudo isso enquanto a inflação medida pelo IPCA foi de 57% no período considerado (janeiro/2001 a março/2007).



Com relação ao aumento do preço do diesel, observou-se uma forte pressão sobre o custo do serviço. Historicamente, o custo das empresas com combustível sempre se situou na casa de 10% do custo total, e com a sucessão de aumentos desse insumo, o custo do combustível pulou para cerca de 25% do custo total.

O que causa surpresa é que, nesse mesmo período, o governo imprimiu uma política de beneficiamento do transporte individual via redução do preço da gasolina, como podemos verificar no gráfico anterior. Transporte público mais caro aliado com transporte individual mais barato significa mais perda de produtividade do setor e aumento dos congestionamentos, dos acidentes e da poluição nas cidades brasileiras.



Os impactos dos aumentos dos preços dos veículos tiveram forte influência sobre a qualidade do serviço, já que o ritmo de renovação da frota caiu muito em função dos novos preços praticados no mercado. Para agravar a situação, desde janeiro de 2004, o Conama estabeleceu novos limites máximos de emissão de poluentes que impactou em cerca de

15% o preço final dos veículos novos — para atender os novos padrões a indústria teve que substituir os motores mecânicos por motores eletrônicos com custo de produção muito superior aos demais.

Outro ponto que vai impactar bastante o preço final dos veículos é o Decreto governamental nº 5.296/2004 que determina que a partir de 2008 todos os ônibus novos terão que ser acessíveis, o que significa veículos de piso-baixo — que atualmente custam o dobro de preço do veículo convencional — ou veículos convencionais com equipamentos específicos de custo elevado.

3.2. FATORES QUE PRESSIONAM O CUSTO DO SERVIÇO

Condições Operacionais

Operando no tráfego misto, em vias cada vez mais congestionadas por automóveis, motos e veículos de carga de toda espécie, o transporte coletivo é afetado por uma série de problemas que comprometem a sua eficiência e capacidade de competição. Entre eles, destacam-se: baixas velocidades operacionais e tempos de viagem relativamente longos. Uma pesquisa nacional da CNT mostrou que a velocidade média dos ônibus, no pico da tarde, nos principais corredores sem tratamento preferencial para o transporte público de onze grandes cidades e regiões metropolitanas brasileiras, é de apenas 14,7km/h. Menores velocidades significam maiores tempos de viagem para os usuários e aumento dos custos operacionais e conseqüentemente pressão sobre a tarifa.

Pesquisa do IPEA mostrou que o congestionamento provocado pelos automóveis aumenta os custos operacionais médios dos ônibus em valores que chegam a 16% no caso de São Paulo e a 10% no Rio de Janeiro. O congestionamento provoca aumento de custos no transporte coletivo à medida que a redução da velocidade exige mais veículos e tripulações (e, portanto, mais despesas) para fazer o mesmo serviço antes realizado. Além disso, o consumo de combustível por quilômetro aumenta quando a velocidade operacional se situa abaixo de determinados limites e quando são necessárias partidas freqüentes.

Outro problema operacional sério é a proliferação do transporte clandestino que retira passageiros do sistema legal e degrada as condições de circulação e operação dos veículos nas ruas, ocasionando fortes impactos sobre o custo por passageiro transportado.

4. PROPOSTA PARA DESONERAÇÃO DOS CUSTOS DAS TARIFAS DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

As medidas para redução dos custos do transporte público urbano e de característica urbana podem ser agrupadas em quatro linhas de ação:

- Desoneração ou subsídio aos principais insumos;
- Redução dos tributos diretos e encargos sociais;
- Custeio extratarifário das gratuidades e descontos;
- Melhoria da eficiência e eficácia das redes de transporte público.

4.1 PROPOSTAS DE DESONERAÇÃO DOS CUSTOS DO SETOR

4.1.1 Desoneração ou Subsídio aos Principais Insumos

4.1.1.1) Óleo Diesel

Proposta: Reduzir em 50% o preço do óleo diesel destinado ao transporte público urbano e de característica urbana;

Reflexo nos custos: Redução de 10 a 12,50%

Considerações:

Até o ano de 2001, o óleo diesel era subsidiado pelo preço da gasolina. Com a abertura do mercado e a decisão de realinhar os preços dos derivados de petróleo ao mercado internacional, o óleo diesel deixou de ter qualquer subsídio e sofreu pesados reajustes. De 2002 a 2004, segundo dados do DIEESE, enquanto o custo de vida subiu de 33,24%, o óleo diesel subiu 94,55% e a gasolina somente 27,59%.

Os reflexos no setor de transporte público coletivo por ônibus foram graves: a participação do diesel nos custos dos serviços, que historicamente se situava em torno dos 10%, representa hoje cerca de 25%.

A proposta de redução do preço do óleo diesel poderia ser viabilizada de duas formas:

- Utilização dos recursos da CIDE para subsídio ao preço ou adoção de um mix, utilizando recursos da CIDE e redução a zero das alíquotas de PIS, COFINS, CIDE E ICMS sobre o preço do óleo diesel destinado ao transporte público.
- Reintrodução do subsídio cruzado na cadeia de derivados do petróleo. Um aumento de 5% no preço da gasolina seria suficiente para cobrir os custos da redução em 50% do preço do óleo diesel para o transporte público.

O óleo diesel com preço diferenciado deverá estar sujeito a rigoroso controle estatal, com o estabelecimento de cotas mensais para as empresas operadoras, de forma a evitar qualquer tipo de fraude. Vale lembrar que nos anos 70, durante a crise internacional do petróleo, o transporte público urbano esteve sujeito ao regime de cotas controladas e monitoradas pelas prefeituras.

Atualmente a atividade pesqueira goza de subsídio ao óleo diesel, representado pela isenção do ICMS e repasse em dinheiro pelo Governo Federal no montante de 20% sobre o total consumido.

4.1.1.2) Veículos

Proposta: Reduzir a zero a alíquota do ICMS sobre os veículos destinados ao transporte público urbano e de característica urbana.

Reflexo nos custos: Redução de 1,20%

Considerações:

Atualmente os táxis e os automóveis destinados a pessoas com deficiência física possuem isenção de IPI e ICMS.

Os ônibus só contam com a isenção de IPI.

A política atual é injusta socialmente considerando que a parcela mais pobre da população está sendo prejudicada e onerada com o ICMS dos veículos computado nas tarifas de transporte público, enquanto que os usuários de táxis (parcela mais abonada da população) e os deficientes físicos em condições de adquirir um automóvel são beneficiados.

4.1.2) Redução dos Tributos Diretos e Encargos Sociais

4.1.2.1) PIS/COFINS

Proposta: Reduzir a zero as alíquotas de PIS e COFINS incidentes sobre os serviços de transporte público urbano e de característica urbana.

Reflexo nos custos: Redução de 3,65%

Considerações:

Diversos setores econômicos são beneficiados com a isenção de PIS/COFINS, como produtores de diversos itens da cesta básica, indústria gráfica, empresas exportadoras e outros.

O transporte público coletivo como um serviço público essencial para a vida nas cidades, destinado principalmente à população de baixa renda, precisa ter um tratamento tributário diferenciado.

4.1.2.2) ISS e Taxas Municipais

Proposta: Redução do ISS e das Taxas Municipais incidentes sobre o transporte público coletivo urbano de forma que a soma dos tributos e taxas municipais seja no máximo de 5% sobre o faturamento.

Reflexo nos custos: Redução média de 3%

Considerações:

A média dos tributos e taxas municipais incidente sobre o transporte público coletivo nas capitais brasileiras é atualmente da ordem de 8%.

No caso das taxas de gerenciamento deve-se observar que, com a tendência de unificação dos órgãos gestores de transporte e trânsito, há que se buscar a contribuição dos veículos privados, através do IPVA, para manutenção desses órgãos.

4.1.2.3) Encargos Sociais

Proposta: Alterar a forma de cálculo do INSS patronal e do SAT, atualmente incidente sobre a folha de pagamento à alíquota de 23% (20+3), estabelecendo a tributação com base no faturamento das empresas com a alíquota de 2,6% (2,5+0,1).

Reflexo nos custos: Redução média de 5%

Considerações:

O segmento do transporte público coletivo por ônibus é forte empregador de mão-de-obra. Para cada ônibus urbano em circulação são gerados em torno de cinco empregos diretos. Estima-se que o setor emprega atualmente mais de 500.000 brasileiros.

O resultado disso é que cerca de 46% dos custos das empresas são relativos à folha de pagamento e encargos sociais. Só os encargos sociais representam mais de 10% dos custos. Por outro lado, o setor sofre grandes pressões sociais para manter esses empregos mesmo com as inovações tecnológicas como é o caso da bilhetagem eletrônica.

A proposta equipara o setor à agroindústria que, pela Lei nº 10.256/2001, já recolhe seus encargos sociais com base no faturamento.

4.1.3) Custeio Extratarifário das Gratuidades e Benefícios

4.1.3.1) Gratuidade dos Idosos

Proposta: Destinação de recursos do orçamento da União, por conta da seguridade social, para cobertura da gratuidade dos idosos acima de 65 anos nos transportes públicos urbanos.

Reflexo nos custos: Redução média de 5,66%

Considerações:

O custeio da gratuidade dos idosos com orçamento público atende ao comando estabelecido no *caput* do artigo 230 da Constituição Federal que direciona à família, ao Estado e à sociedade como um todo, o dever de amparar as pessoas idosas.

Na situação atual a gratuidade dos idosos no transporte urbano está sendo financiada somente pelos usuários desse serviço público que representa justamente a parcela mais carente da sociedade. Os idosos que utilizam a gratuidade representam cerca de 6% do total de usuários do transporte público.

A combinação dos artigos 230 e 195 da Constituição Federal, em conjunto com o recente Estatuto do Idoso, estabelecem claramente a obrigatoriedade do custeio com o orçamento público.

4.1.3.2) Cobertura Extratarifária dos Descontos dos Passes Escolares

Proposta: Utilização dos recursos do Fundo Nacional do Desenvolvimento Escolar (FNDE) para custeio dos descontos tarifários concedidos através dos passes escolares.

Reflexo nos custos: Redução média de 9,09%

Considerações:

Atualmente 18,7% dos usuários dos transportes públicos utilizam passe escolar com descontos variados de 50 a 100%. Na maioria das grandes cidades brasileiras prevalece o desconto de 50%. O Programa Nacional do Transporte Escolar (PNTE), que utiliza recursos do FNDE, só atende na atualidade os estudantes da área rural. Assim, o custeio dos Passes Escolares para os estudantes residentes nas cidades acaba caindo mais uma vez nas costas do usuário do transporte público. Tal fato se constitui em grave injustiça social, pois, em muitos casos, encontram-se estudantes de classe média sendo subsidiados por trabalhadores sem carteira assinada que ganham um salário mínimo por mês.

4.1.4) Melhoria da Eficiência e Eficácia das Redes de Transporte Público

A melhoria da eficiência e eficácia das redes de transporte público é fundamental para a redução dos custos operacionais e deverão considerar a racionalização da oferta dos serviços, a priorização do transporte coletivo no sistema viário, a eliminação da concorrência predatória e a melhoria da gestão empresarial com a implantação da bilhetagem eletrônica objetivando aperfeiçoar as informações operacionais e reduzir os custos gerenciais.

4.2 REDUÇÃO DOS CUSTOS DAS TARIFAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COMO POLÍTICA DE DISTRIBUIÇÃO DE RENDA

A concretização das propostas relacionadas representa na realidade o maior programa social de distribuição de renda a ser implantado no país, que pode significar uma redução nos custos do transporte público urbano em todo o Brasil da ordem de 40%, o que

corresponde a uma transferência de renda para a população mais pobre de cerca de 10 bilhões de reais por ano.

Os quadros a seguir resumem as propostas apresentadas indicando o reflexo nos custos dos serviços, o custo anual para cada uma delas, bem como os valores a serem arcados pelos diferentes níveis de governo.

Apresenta-se também a alternativa para o caso do desconto do diesel ser subsidiado por um sobrepreço da gasolina.

Para efeito dos custos apresentados, a receita anual do segmento do transporte público urbano por ônibus foi estimada em 25 bilhões de reais por ano.

Quadro 4.2.1

PROPOSTAS PARA REDUÇÃO DOS CUSTOS DAS TARIFAS

Propostas	Redução (%)	Custo Anual (R\$)
<u>Insumos</u>		
Óleo Diesel	12,5	3.125.000.000
Veículos	1,2	300.000.000
<u>Tributos e Encargos Sociais</u>		
PIS/COFINS	3,65	912.500.000
ISS/Taxas Municipais	3,00	750.000.000
Encargos Sociais	5,00	1.250.000.000
<u>Gratuidades e Descontos</u>		
Idosos	5,66	1.415.000.000
Passes Escolares	9,09	2.272.500.000
Totais	40,1	10.025.000.000

Quadro 4.2.2

PROPOSTAS PARA REDUÇÃO DOS CUSTOS DAS TARIFAS
Custos por Nível de Governo
(Alternativa do desconto do diesel coberto por isenção tributária e subsídios)

Propostas	Redução (%)	Custo Anual (R\$)
<u>Governo Federal</u>		
CIDE e PIS/COFINS sobre Diesel	3,75	937.500.000
Subsídio Diesel com CIDE	4,25	1.062.500.000
PIS/COFINS sobre Serviço	3,65	912.500.000
Encargos Sociais	5,00	1.250.000.000
FNDE – Passe Escolar	9,09	2.272.500.000
Seguridade Social – Idoso	<u>5,66</u>	<u>1.415.000.000</u>
Subtotal 1	31,4	7.850.000.000
<u>Governos Estaduais</u>		
ICMS sobre Diesel	4,50	1.125.000.000
ICMS sobre Veículos	<u>1,20</u>	<u>300.000.000</u>
Subtotal 2	5,70	1.425.000.000
<u>Governos Municipais</u>		
ISS e Taxas Municipais	<u>3,00</u>	<u>750.000.000</u>
Subtotal 3	3,00	750.000.000
Totais	40,1	10.025.000.000

Quadro 4.2.3

PROPOSTAS PARA REDUÇÃO DOS CUSTOS DAS TARIFAS
Custos por Nível de Governo
(Alternativa do desconto do diesel coberto por sobrepreço na gasolina)

Propostas	Redução (%)	Custo Anual (R\$)
<u>Governo Federal</u>		
CIDE e PIS/COFINS sobre Serviço	3,65	912.500.000
Encargos Sociais	5,00	1.250.000.000
FNDE – Passe Escolar	9,09	2.272.500.000
Seguridade Social – Idoso	<u>5,66</u>	<u>1.415.000.000</u>
Subtotal 1	23,4	5.850.000.000
<u>Governos Estaduais</u>		
ICMS sobre Veículo	<u>1,20</u>	<u>300.000.000</u>
Subtotal 2	1,20	300.000.000
<u>Governos Municipais</u>		
ISS e Taxas Municipais	<u>3,00</u>	<u>750.000.000</u>
Subtotal 3	3,00	750.000.000
<u>Usuários de Automóveis</u>		
Subsídio Diesel (50%) com sobrepreço da Gasolina (5%)	<u>12,50</u>	<u>3.125.000.000</u>
Subtotal 4	12,50	3.125.000.000
Totais	40,1	10.025.000.000

Brasília, 9 de Abril de 2009
Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos