



IMPACTO DA DESONERAÇÃO TRIBUTÁRIA NAS TARIFAS DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO.

Wilson Folgozi de Brito⁽¹⁾; Fernanda Zakia Martins Gonzales⁽²⁾

⁽¹⁾ Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC
R. Dr. Salles Oliveira, 1.028 – VI. Industrial – Campinas – SP – (19) 3772 – 4033
E-mail: folgozi@emdec.com.br

⁽²⁾ Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC
E-mail: fernandazakia@emdec.com.br

1. RESENHA

Tramita no Senado o PL nº 1927/03, que apresenta proposta para desonerar as tarifas do transporte coletivo público, reduzindo a carga tributária incidente sobre os insumos e sobre o serviço. Este trabalho apresenta o impacto da aplicação do PL para a tarifa em Campinas/SP e das capitais e municípios com mais de 500 mil habitantes.

2. PALAVRAS-CHAVE

Desoneração Tarifária, Barateamento da Tarifa e Carga Tributária.

3. INTRODUÇÃO

A carga tributária brasileira é extremamente elevada e atinge praticamente todos os setores da economia do país. No setor de transporte coletivo essa realidade não é diferente. Incidem diretamente na prestação dos serviços e consequentemente nas tarifas estabelecidas para seus usuários tributos municipais, estaduais e federais. Há, ainda, a carga indireta de todos os tributos incidentes sobre os insumos necessários à operação dos serviços.

Nos últimos anos muito se têm falado e debatido sobre a necessidade de desonerar os serviços de transporte coletivo e suas tarifas, já que o ônus da carga tributária acaba sendo suportado pelos usuários desses serviços, justamente a camada da população mais carente de nosso país.

Apesar dos inúmeros debates realizados em diversos fóruns e níveis governamentais, de prático não se conseguiu nada até este momento. A desoneração tributária sempre esbarra na impossibilidade de os governos, nos seus três níveis, admitirem uma redução nas suas arrecadações tributárias, e, ainda, na necessidade de se cumprir dispositivos da Lei de Responsabilidade Fiscal, que determinam que qualquer redução de carga tributária seja compensada.

Mesmo com todas essas dificuldades, em outubro de 2009, foi aprovado pela Comissão Especial de Desoneração Tributária do Transporte Coletivo Urbano, da Câmara Federal, o substitutivo do relator, o Deputado Carlos Zarattini, ao PL nº 1.927/03, do Deputado Fernando de Fabinho. Foram apensados a esse projeto outros três PL's, de nº 5.311/05, 424/07 e 785/07. O substitutivo seguiu diretamente ao Senado, sem passar pelo Plenário da Câmara, tendo em vista seu caráter conclusivo. No Senado, o PL será relatado pelo Senador Romero Jucá.

Com este trabalho pretendemos demonstrar qual será o impacto da proposta de desoneração tributária, conforme consta do substitutivo ao PL nº 1.927/03, nas tarifas dos serviços de transporte coletivo público em Campinas/SP e em capitais e municípios com mais de 500 mil habitantes. Ainda com base nesse estudo estimaremos a quantidade de pessoas beneficiadas e o montante dos benefícios.



4. DIAGNÓSTICO

Estudos realizados por órgãos governamentais e privados constataram os altos níveis alcançados pelas tarifas dos serviços de transporte coletivos públicos de passageiros no Brasil.

Estes níveis tarifários decorrem principalmente dos altos custos operacionais e da redução do número de passageiros transportados, verificada nos últimos anos.

Os reajustes tarifários anuais, efetivados pelos órgãos de gerência como forma de manter o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos dos operadores, decorrem dos aumentos de preços de insumos, acabam por excluir, gradativamente, os usuários de mais baixa renda, justamente aqueles para os quais os serviços de transporte se apresentam como essenciais.

O processo de reajuste de tarifa e a diminuição do número de passageiros transportados geram um círculo vicioso que pressiona, ainda mais, as tarifas.

Diversos fatores impactam nos custos operacionais, mas a elevada carga tributária brasileira, incidente sobre os insumos e sobre os serviços de transporte, é um dos mais importantes.

Atualmente, a carga tributária média praticada no setor de transporte coletivo público gira em torno de 30%, ou seja, o valor da tarifa é onerado neste percentual em decorrência dos tributos diretos e indiretos incidentes neste setor da economia.

Assim temos uma carga de 3,65% de Tributos e Contribuições Federais, até 8% de Tributos Municipais, 10,33% de Encargos Sociais, além de 4,5% de ICMS sobre óleo diesel, 1,2% de ICMS sobre veículos e 3,75% de CIDE e PIS/COFINS sobre o óleo diesel.

Em função dessa constatação, a desoneração tributária dos serviços de transporte coletivos públicos se mostra essencial para a redução dos níveis tarifários hoje verificados, assim como a possibilidade de atração de mais usuários para os serviços, invertendo-se o círculo vicioso que pressiona atualmente as tarifas e, por fim, uma significativa economia para os seus atuais usuários.

5. PROPOSIÇÕES

A proposta de desoneração tributária prevista no substitutivo ao PL nº 1.927/03 tem como principal objetivo a redução das tarifas do transporte coletivo público, através da redução de tributos incidentes sobre os insumos.

Para isso, o projeto institui o REITUP - Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros, que se destina a pessoas Jurídicas prestadoras de serviço, que atendam as condições estabelecidas para a adesão ao Regime, quanto aos serviços prestados nos limites da jurisdição dos entes federativos concedentes ou permitentes que firmem convênios com a União.

A adesão dos entes federativos ao REITUP fica condicionada ao preenchimento de pré-requisitos fixados em regulamento, além dos seguintes:

- I – No caso dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios:
 - a) Convênio específico com a União, prevendo como contrapartida mínima:
 - redução, isenção ou não incidência dos tributos de sua competência.



- redução, isenção ou não incidência de taxas de fiscalização e serviço.

- redução, isenção ou não incidência ICMS sobre: diesel, chassis, carrocerias, veículos pneus e câmaras de ar.

- Bilhete único ou sistema de transporte estruturado e integrado física e tarifariamente.

- b) Delegação do serviço em conformidade com a Lei nº 8.987/1995.

- c) Conselho de Transporte, do qual participem, sob a forma paritária ou por maioria, representantes da sociedade civil.

- d) A elaboração, pelo órgão de gestão, de laudo demonstrando o impacto econômico-financeiro dos incentivos concedidos pelo Regime Especial e determinando os valores das tarifas.

II – No caso das pessoas jurídicas prestadoras de serviço:

- a) Contrato de concessão ou permissão que atenda as condições do inciso I

- b) A adesão ao convênio, mediante termo de compromisso, com força de título executivo extrajudicial, contemplando no mínimo as seguintes cláusulas:

- Adesão ao laudo, no que diz respeito aos valores das tarifas de transporte.

- Compromisso de praticar as tarifas especificadas no laudo.

- Compromisso de dar conhecimento dos dados econômicos e contábeis da empresa concessionária ou permissionária aos órgãos públicos responsáveis pelo REITUP (informações de interesse público).

- c) Aprovação pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Por outro lado, não poderão aderir ao REITUP prestadoras de serviço de transporte interestadual de passageiros, salvo as que atuem em linhas de transporte urbano ou de característica urbana em que haja transposição de limites de Estado, Distrito Federal ou Território, assim como, aquelas em débito com o INSS, ou com as fazendas públicas federal, estadual ou municipal, cuja exigibilidade não esteja suspensa.

O regime especial trará como benefícios aos participantes:

- I – Redução a zero do **PIS/PASEP** e **Cofins** sobre faturamento.

- II – Redução a zero da **CIDE** de óleo diesel.

- III – Redução a zero do **PIS/PASEP** e **Cofins**, na aquisição de óleo diesel, gás veicular e outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras-de-ar

- IV – Regime especial de cálculo e cobrança do INSS e do Seguro por Acidente de Trabalho – SAT – alíquotas de 3,5% e 0,5% sobre a receita bruta.

A União terá um limite para a sua renúncia fiscal, que não poderá ultrapassar o limite global fixado anualmente pelo Poder Executivo. Enquanto não for fixado, não haverá limite para a renúncia fiscal e a não fixação do limite importa a aplicação do limite do ano anterior, corrigido pela variação do PIB/IBGE. O Poder Executivo fará publicar até 28 de fevereiro, o montante da renúncia fiscal devida ao Regime Especial, no ano-calendário anterior, discriminado por convênio firmado.



A fiscalização do REITUP será feita pelo Ministério Público, pelas Secretarias da Receita Federal do Brasil e da Fazenda Estadual e pelos Órgãos Gestores.

Desta forma, as propostas de redução tributárias apresentadas no PL, por meio do Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP, impactariam diretamente nos seguintes tributos:

- Redução de Tributos Municipais: Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN incidentes sobre o transporte coletivo público de forma que a soma dos tributos e taxas municipais seja de, no máximo, 5% sobre o faturamento.
- Redução dos Tributos Estaduais: Redução, isenção ou não incidência da alíquota do ICMS sobre óleo diesel, veículos (chassis e carrocerias), pneus e câmaras-de-ar destinados ao transporte coletivo público.
-
- Redução dos Tributos Federais:
 - Alteração da 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 montante total da receita bruta das empresas com a alíquota de 4% (3,5% de INSS + 0,5% SAT).
 - Reduzir a zero as alíquotas de PIS e da COFINS incidentes sobre o faturamento da empresa prestadora dos serviços de transporte coletivo público.
 - Redução a Zero da alíquota de PIS e COFINS incidentes sobre a aquisição do óleo diesel destinado ao transporte coletivo público, gás veicular e outros combustíveis, desde que renováveis e não poluentes, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras-de-ar, bem como da Energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, inclusive centros de controle e estações, e na iluminação de terminais e abrigos de passageiros.
 - Redução a zero da alíquota da CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico sobre a comercialização ou importação de combustíveis (CIDE Combustíveis), de que trata o inciso II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, na aquisição, de produtor ou importador, de óleo diesel a ser utilizado nos serviços de transporte coletivo público.

Com base nas propostas de desoneração do PL nº 1.927, conforme acima especificado, calculamos o impacto na tarifa do Sistema de Transporte Coletivo Público de Campinas/SP, através da planilha tarifária que serviu de base para o estabelecimento da tarifa vigente desde janeiro de 2011, de R\$ 2,85. Dessa forma, o custo operacional foi recalculado considerando todos os itens previstos no PL, resultando, obviamente, em uma tarifa menor do que aquela estabelecida.

Com o novo valor de tarifa foram determinados os montantes economizados individualmente e para o conjunto de usuários do serviço de transporte coletivo. É importante ressaltar que Campinas atende a todos os itens de contrapartidas estabelecidos pela proposta do PL.

O impacto verificado em Campinas foi extrapolado para o conjunto das capitais e dos municípios com mais de 500 mil habitantes, com a aplicação do percentual total de redução da tarifa de Campinas sobre a tarifa média ponderada para o conjunto daquelas cidades. A tarifa média ponderada foi obtida com base na tabela elaborada pela ANTP, com as informações básicas dos serviços de transportes locais, que inclui o valor das tarifas vigentes e o total de passageiros transportados, e divulgada através do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana.

Da mesma forma que para Campinas, para o conjunto das capitais e municípios com mais de 500 mil habitantes, o novo valor de tarifa determinou os montantes economizados individualmente e para o conjunto de usuários do serviço de transporte coletivo daquelas



idades. De um modo geral, a extrapolação realizada para as outras cidades, neste estudo, pode ser considerada uma boa estimativa dos impactos da proposta prevista no PL nº 1.927/03, já que a participação de cada item de custo operacional é muito próxima nas cidades com mais de 500 mil habitantes e, conseqüentemente, os impactos de cada item da proposta de desoneração tributária também.

As capitais e cidades com mais de 500 mil habitantes consideradas neste estudo são as seguintes: São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Brasília, Fortaleza, Belo Horizonte, Curitiba, Manaus, Recife, Belém, Porto Alegre, Guarulhos, Goiânia, São Luís, São Gonçalo, Maceió, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São Bernardo do Campo, Natal, Teresina, Campo Grande, Osasco, João Pessoa, Jaboatão dos Guararapes, Santo André, Uberlândia, Contagem, São José dos Campos, Feira de Santana, Sorocaba, Ribeirão Preto, Cuiabá, Aracaju, Juiz de Fora, Joinville, Florianópolis, Porto Velho, Macapá, Vitória, Rio Branco, Boa Vista e Palmas.



6. RESULTADOS

A seguir são apresentados os impactos na tarifa atualmente praticada no m concedido. Também são apresentadas as contrapartidas municipais já imediata adesão ao programa proposto.

Desoneração Tributária – Impacto na Tarifa Campinas – Resultados

Benefícios do Governo Federal	
Tarifa Atual	
1.	Isenção PIS (0,65%) Isenção COFINS (3,00%)
2.	Isenção CIDE
3.	Isenção PIS/PASEP e Cofins sobre: Óleo Diesel, Chassis, Carroce
4.	Mudar base de cálculo da folha de pagamento para a receita bruta. INSS (3,5%) e SAT (0,5%)
Total	

Benefícios do Governo Estadual



1. Isenção ou não incidência do ICMS sobre: Diesel (12%), Veículos (12%)
Pneus (18%)

Total Geral

Desoneração Tributária – Impacto na Tarifa Campinas – Resultados

População Beneficiária

Pessoas / Dia

Passageiros (viagens) / Mês (Média 2010)

Passageiros (viagens) /Ano

Economia da Tarifa

Na Tarifa

Economia Mensal

Bilhete Único

Total Economia Mensal + Bilhete Único

Economia Anual

Bilhete Único

Total Economia Anual + Bilhete Único



Desoneração Tributária - Contrapartidas Campinas

Contrapartidas	
Redução ou isenção do ISS	A
Redução ou isenção de taxas de gerenciamento ou serviço	L
Implantação de Bilhete Único	In
Delegação do serviço conforme Lei nº 8.987/95	L
Instalação de Conselho de Transporte	In
Redução na Tarifa vigente proporcional aos benefícios tributários demonstrado em relatório descritivo do estudo, encaminhado para aprovação do Governo Federal	C S

A seguir são apresentados os impactos estimados para o conjunto das capitais e 43 cidades, que representam menos de 1% do total de municípios brasileiros (população total) e seus serviços de transporte coletivo públicos locais transportando 12 milhões por mês e 26 milhões por dia.



A tarifa máxima praticada em abril de 2011 nesse conjunto de municípios era de R\$ 2,54.

Com base no estudo feito para a tarifa de Campinas/SP, que considerou o resultado em uma redução da tarifa da ordem de 13,4% e, ainda, uma redução do ISSQN + 2% de redução da taxa de gerenciamento), projeta-se p

Desoneração Tributária

Impacto na Tarifa Média das Capitais e Municípios com mais de 500 Mil

Benefícios do Governo Federal	
Tarifa Média	
1.	Isenção PIS (0,65%) Isenção COFINS (3,00%)
2.	Isenção CIDE
3.	Isenção PIS/PASEP e Cofins sobre: Óleo Diesel, Chassis, Carroço Pneus
4.	Mudar base de cálculo da folha de pagamento para a receita bruta INSS (3,5%) e SAT (0,5%)
Total	

Benefícios do Governo Estadual

¹ Fonte: Sistema de Informações da Mobilidade Urbana – ANTP – Associação Nacional



1. Isenção ou não incidência do ICMS sobre: Diesel (12%), Veículos (12%) e Pneus (18%)

Benefícios do Governo Municipal

1. Contrapartida Municipal (redução do ISS de 2% + redução do custo de Gerenciamento de 2%)

Total

Desoneração Tributária

Impacto na Tarifa Média das Capitais e Municípios com mais de 500 Mil

População Beneficiária

Pessoas / Dia

Participação % (Pessoas / Dia em relação à população do conjunto das

Passageiros (viagens) / Mês

Passageiros (viagens) /Ano

Economia com

Na Tarifa

Economia Mensal por Usuário

Economia Anual por Usuário

Economia Mensal do Conjunto dos Usuários

Economia Anual do Conjunto dos Usuários

7. CONCLUSÕES



O estudo mostra que a desoneração tributária dos custos operacionais do 1.927/03, que se encontra no Senado Federal, permite a redução das tarifas significativos para seus usuários. No caso específico de Campinas/SP, a tarifa para usuários economizasse R\$ 5,77 milhões por mês e R\$ 49,2 milhões por ano para 10,7 milhões de viagens por mês e 128,7 milhões de viagens por ano.

Para o conjunto das capitais e dos municípios com mais de 500 mil habitantes, os usuários economizassem R\$ 27,50 por mês e R\$ 330,00 por ano (60% do valor atual), que realizam 660 milhões de viagens por mês e 8,0 bilhões de viagens por ano, economizariam R\$ 3,50 bilhões por ano.

Sem dúvida, os resultados são muito significativos e podem garantir que a utilização dos serviços de transporte coletivos públicos pelo alto valor das tarifas seja considerada pela Constituição como essencial. É, portanto, imprescindível que o substitutivo seja aprovado como foi proposto.