

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

Os desafios do Ônibus no Brasil

Felipe Nejm Carvalho (*)

O Brasil vive um grave problema de mobilidade urbana nas grandes e médias cidades que ficou mais evidenciada após as manifestações nas ruas em junho de 2013. A Presidente da República veio a televisão anunciar investimentos na área, a tarifa do transporte foi pauta de muitas discussões e diversas propostas colocadas para a melhoria do sistema de transporte público.

Por outro lado, bem antes das manifestações e incentivada pela Copa do Mundo de 2014, a sociedade envolvida diretamente no transporte público, através da ANTP, NTU, fabricantes de veículos, empresários e poder público vem estudando as melhores opções de transporte para cada cidade verificando a capacidade de transporte passageiros/hora, o custo de implantação e a manutenção do sistema.

Esses estudos, em sua grande maioria, apontaram que a situação precária do transporte público no país deve-se as duas principais questões: falta de prioridade de circulação nas vias e ausência de incentivos a política tarifária.

A primeira agrava a velocidade comercial do transporte público, especialmente os ônibus, atrasando suas viagens, prejudicando a qualidade serviço como a pontualidade e o nível de conforto de lotação.

A segunda questão encarece a passagem, excluindo os mais carentes financeiramente do transporte e provocando a evasão de outra parcela de usuários que prefere a compra de uma motocicleta ou até mesmo de um carro. Todos esses ex-usuários provocam uma pressão inflacionária na tarifa já que se os passageiros diminuem, a receita diminui e conseqüentemente novos reajustes são necessários.

Para aprofundarmos sobre essa segunda questão temos o projeto de lei n 310/2009, já aprovado no senado e em tramitação na câmara que Institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP que entre outros assuntos, isenta o pagamento de impostos municipais, estaduais e federais incidentes diretamente na planilha tarifária ou nos insumos importantes do transporte como o óleo diesel, o pneu, o chassi e a carroceria dos ônibus.

Esse projeto vem sanar injustiças atuais inconcebíveis como por exemplo o usuário do táxi, que naturalmente tem uma condição financeira melhor do que o usuário do ônibus, não pagar ICMS sobre a aquisição do veículo novo e na maioria dos estados

também não pagar IPVA, enquanto o outro na grande maioria dos estados paga. Impostos e taxas municipais como ISSQN e a taxa de gerenciamento seriam reduzidos a 0. Hoje os percentuais incidentes variam de 0 a 5 % sobre a receita total do transporte tanto para o imposto como para a taxa. Com a aplicação deste projeto de lei estima-se que haverá uma redução média de 20% do valor da tarifa nas cidades brasileiras.

Temos aqui um outro fator que implica consideravelmente na evasão de passageiros do sistema de transporte público para o particular: a concessão pelo empregador do Vale Transporte em pecúnia.

O benefício do Vale Transporte foi instituído pela lei federal 7418/1985 e regulamentado pelo decreto 95.247/1987. O artigo 5º deste decreto expressa:

Art. 5º É vedado ao empregador substituir o Vale-Transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo.

O governo instituiu o vale transporte como benefício do trabalhador, isento de qualquer imposto, contribuição e reflexo trabalhista, mediante o desconto de 6% do seu salário base. O benefício nasceu frente a pressões populares na época pela classe dos trabalhadores que era a mais afetada pelos reajustes tarifários. Uma vez instituído, o financiamento da tarifa passou a ser de responsabilidade do empregador. Estima-se que mais de 50% dos passageiros do transporte público são empregados.

Atualmente o respeito a norma acima citada encontra-se enfraquecido frente a ausência de fiscalização do cumprimento da lei por parte do Ministério do Trabalho e da Receita Federal e também com a recente decisão do Supremo Tribunal Federal no RE 478.410 proposto pelo Unibanco, na qual a corte considerou inconstitucional o artigo 5º do decreto 95.247/1987.

Hoje o empregador sente-se livre para escolher a forma do pagamento do benefício. Dessa forma utiliza do vale transporte uma forma de aumentar a remuneração do trabalhador, sem pagar os impostos sobre essa parcela. Por outro lado o empregado prefere o pagamento em pecúnia já que pode utilizar do valor para pagar o combustível, a prestação do seu veículo particular ou para qualquer outra necessidade íntima. O resultado disso é a evasão do passageiro do sistema de transporte público para o particular, aumentando a tarifa pela perda de receita do sistema e também o número de veículos nas ruas, prejudicando a mobilidade urbana das cidades.

O governo, junto com as associações ligadas ao transporte e os empresários precisam trabalhar o fortalecimento do Vale Transporte. Uma sugestão é proibir o desconto de 6% do salário base dos trabalhadores se o benefício for concedido em pecúnia. Outra sugestão seria a aplicação de multa para a empresa que fornecer o vale transporte em pecúnia. Essa multa seria para o próprio trabalhador para tentar coibir o uso dessa prática pelas empresas em detrimento do aumento de salário do empregado. O próprio

governo federal, através da Medida Provisória 2165-36 de 2001 instituiu o Auxílio – Transporte em pecúnia para os servidores federais e deveria revogar tal por questões de desvio da finalidade do dinheiro público. Não existe controle para saber se o servidor público está utilizando aquela verba destinada ao seu transporte para o próprio fim.

No que pese as cidades terem a tarefa de melhorar o sistema público de transporte, oferecendo um serviço de mais qualidade a preço acessível, precisamos olhar para o incentivo ao uso do transporte público e inevitavelmente precisaremos do Vale Transporte da forma como foi idealizado e instituído, qual seja, obrigatório e insubstituível.

() Felipe Nejm Carvalho, Diretor da Trancid - Transporte Coletivo Cidade de Divinópolis*