

NOTA TÉCNICA

Tarifação e financiamento do transporte público urbano

Apresentador:

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho
Pesquisador do IPEA.



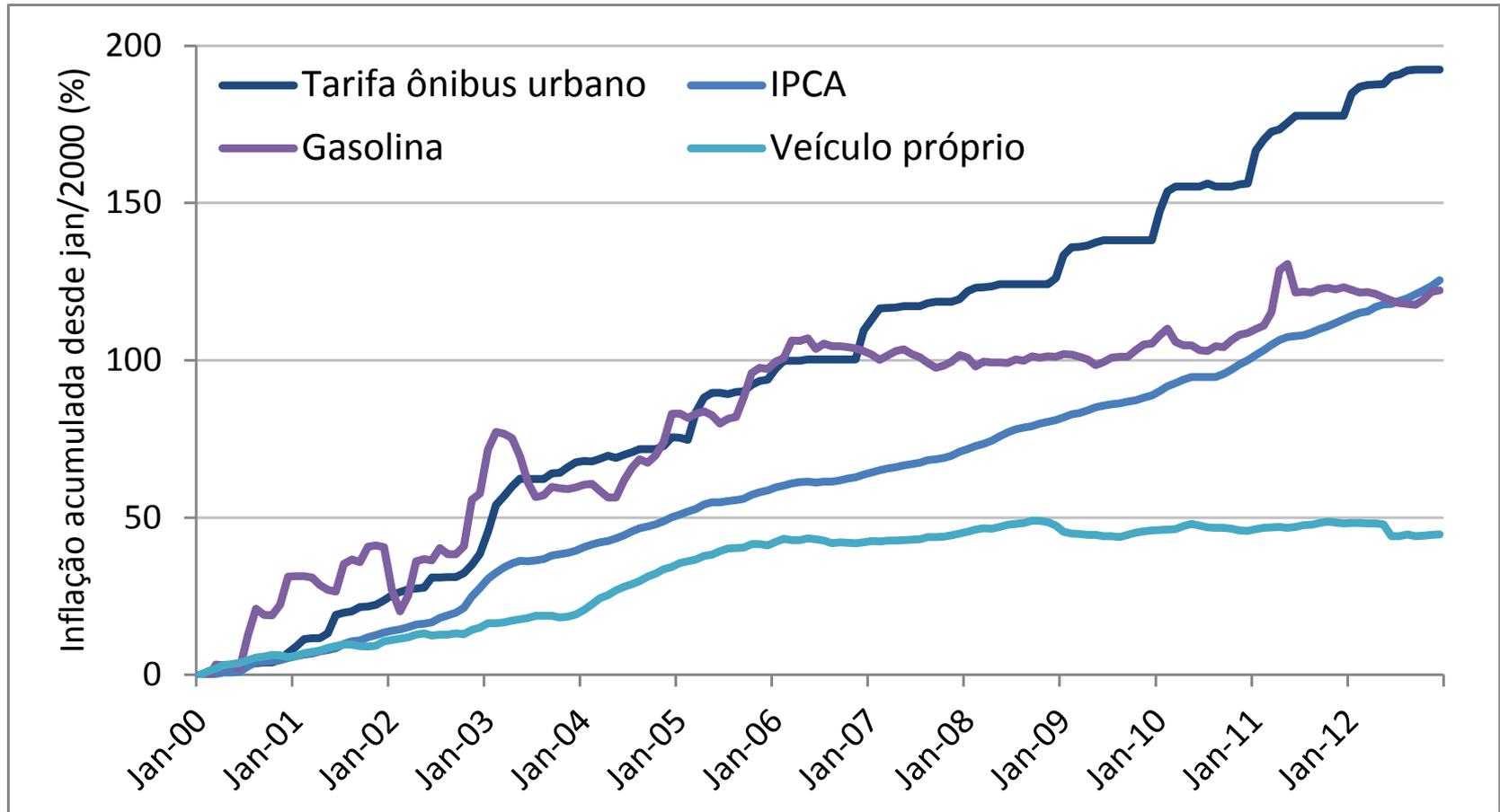
Sumário

- Introdução
- Evolução do preço das tarifas de ônibus e dos gastos das famílias com o Transporte Público Urbano
- Composição dos custos dos serviços e políticas de barateamento das tarifas
- Modelos de financiamento do transporte público urbano no Brasil e no mundo
- Alternativas para diversificação das fontes de financiamento do TPU: propostas e exemplos para o debate público
- Conclusões
- Referências Bibliográficas



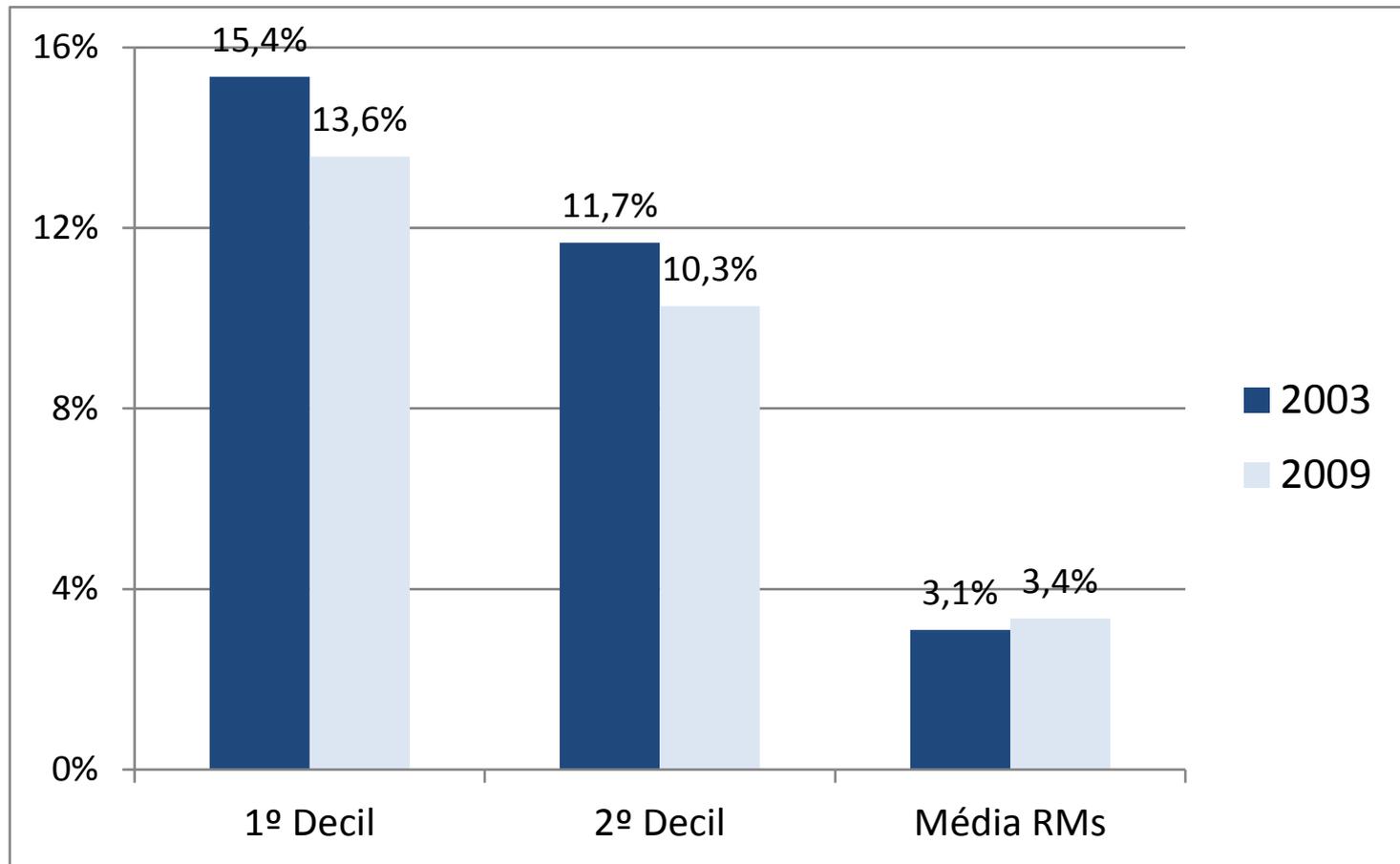
Evolução do preço das tarifas de ônibus

Figura 1 - Inflação por componentes do IPCA associados a transporte urbano no Brasil¹, 2000-2012.



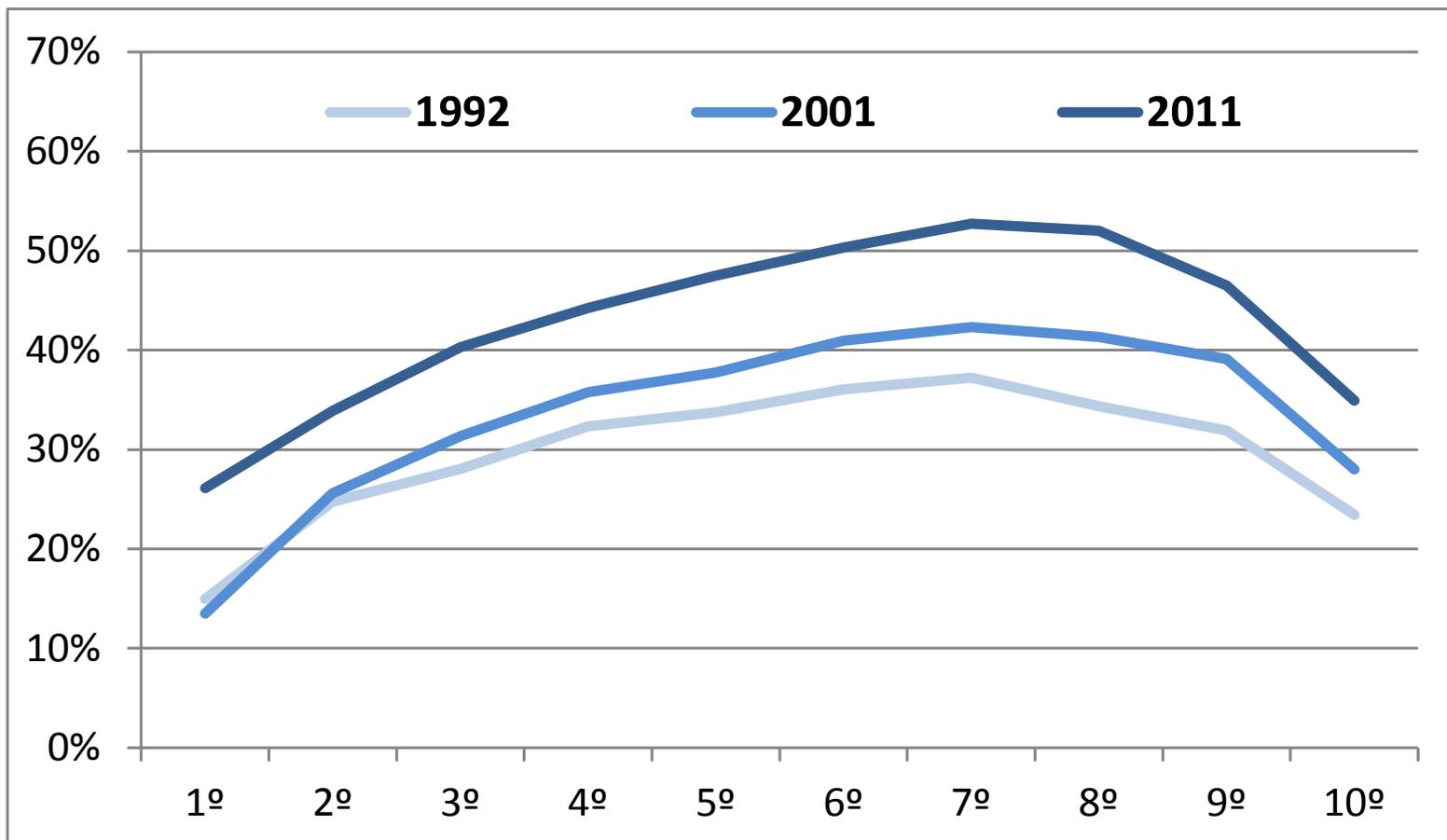
Gastos das famílias com o TPU

Figura 2- Comprometimento de renda com TPU. RM's Brasil, 2003 e 2009.



Benefícios recebidos pelas famílias

Figura 3 – Proporção da população economicamente ativa em cada decil de renda¹ segundo situação de recebimento de auxílio transporte. Brasil Metropolitano², 2001 e 2011.



Por que as tarifas subiram tanto?

$$\begin{array}{c} \uparrow \\ Tar = \frac{C_{km}}{IPK_e} = \frac{\cancel{Km}}{Pe} = \frac{CT}{\cancel{Km} Pe} \begin{array}{c} \uparrow \\ \downarrow \end{array} \end{array}$$

Sendo: CT = Custo total do sistema

Pe = Número de passageiros pagantes equivalentes do sistema

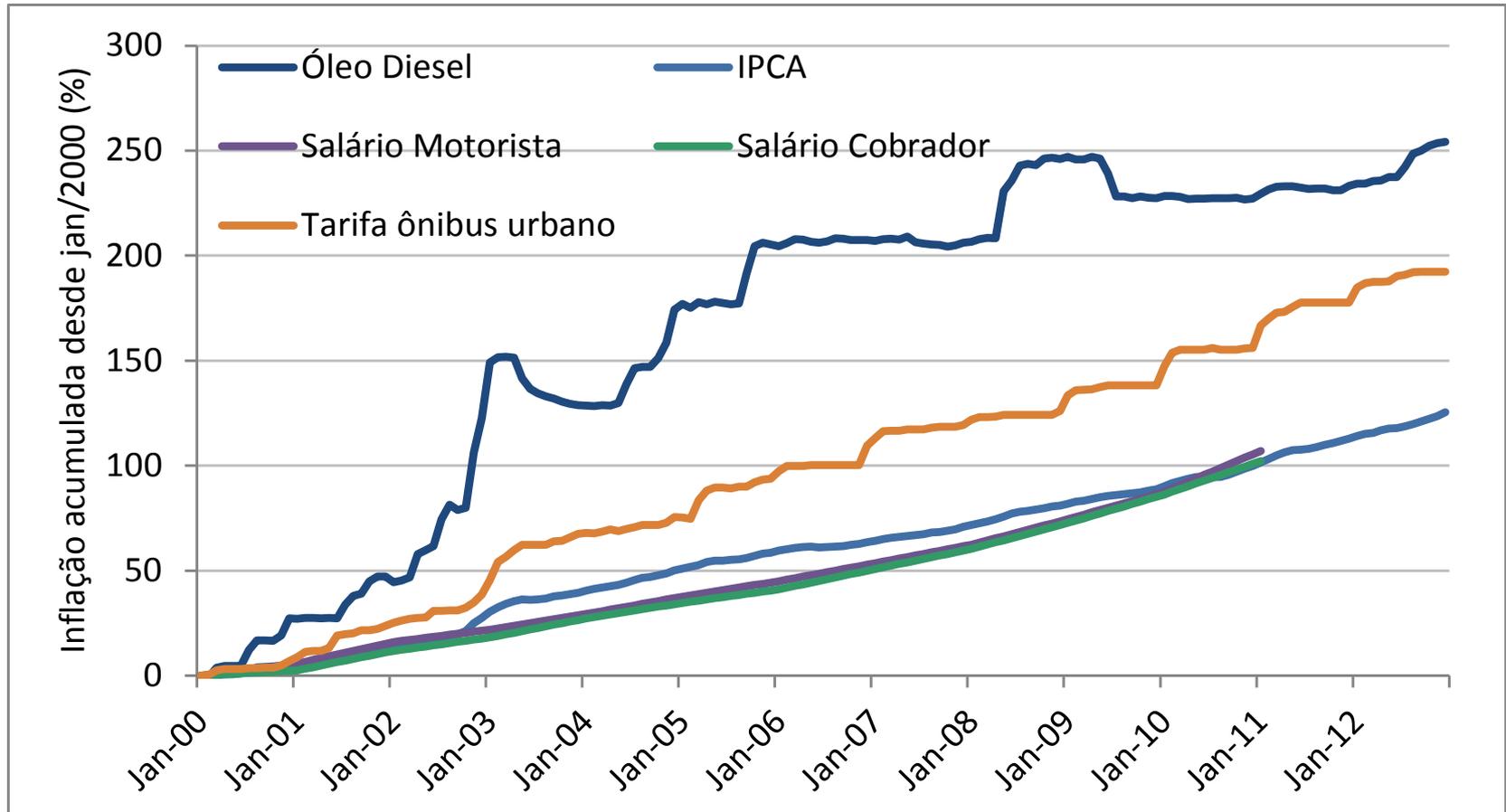
Composição dos custos dos serviços e políticas de barateamento das tarifas

Tabela 1 – Itens de custos que compõem a tarifa de TPU nas capitais brasileiras

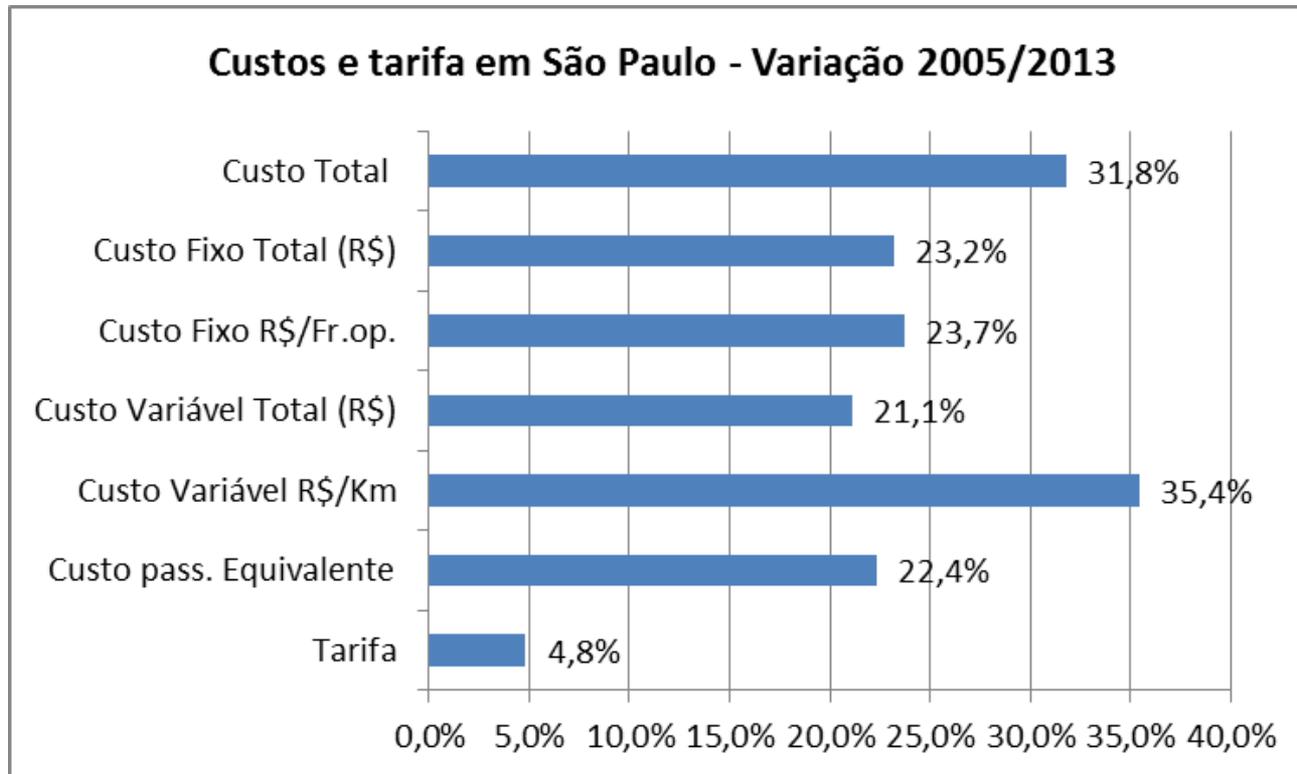
Componentes de custo	Incidência sobre a tarifa (%)
Pessoal e encargos	40 a 50
Combustível	22 a 30
Impostos e taxas	4 a 10
Despesas administrativas	2 a 3
Depreciação	4 a 7
Remuneração	3 a 4
Rodagem	3 a 5
Lubrificantes	2 a 3
Peças e acessórios	3 a 5

Composição dos custos dos serviços e políticas de barateamento das tarifas

Figura 5: Evolução do preço do diesel, IPCA e salários dos trabalhadores das empresas de TPU



Composição dos custos dos serviços e políticas de barateamento das tarifas



- Passageiro Equivalente: +7,5%
- Km total: - 10,6%
- Frota: +2,5%

Composição dos custos dos serviços e políticas de barateamento das tarifas

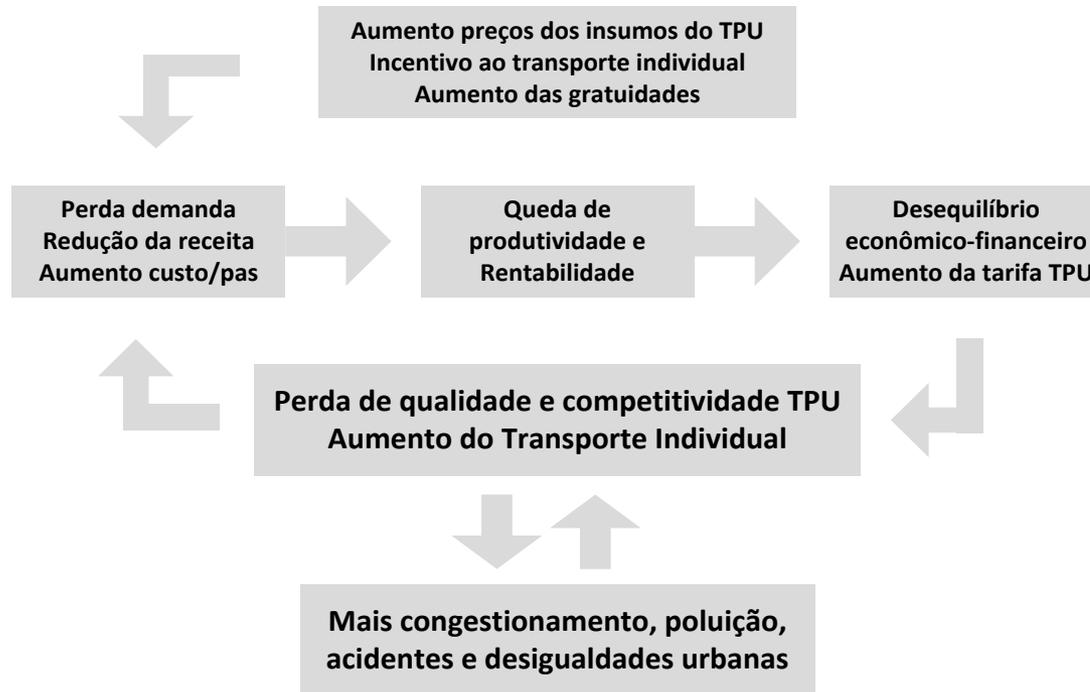
Tabela 2 – Participação sobre a tarifa de TPU dos tributos de incidência direta e indireta (diesel)

TRIBUTOS	Incidência sobre a tarifa
DIRETOS	
Tributos Federais (Pis/Cofins)	3,65%
Tributos e Taxas Municipais (ISS e Tx ger.)	0 a 10%
ICMS sobre serviços metropolitanos	0 a 25%
Encargos Sociais (INSS, SAT, Sistema S e Sal educação)	9 a 11%
INDIRETOS (Considerando apenas o diesel)	
ICMS sobre Óleo Diesel (12 a 25%)	2,5 a 5%
Cide e PIS/Cofins sobre Óleo Diesel (cerca 25%)	4 a 5%

Medida Provisória 617 de junho de 2013 – supressão do Pis/Cofins das tarifas
A Lei Federal nº 12.715/2012 – Desoneração da folha – ganhos de 7 a 9%

Financiamento do TPU no Brasil

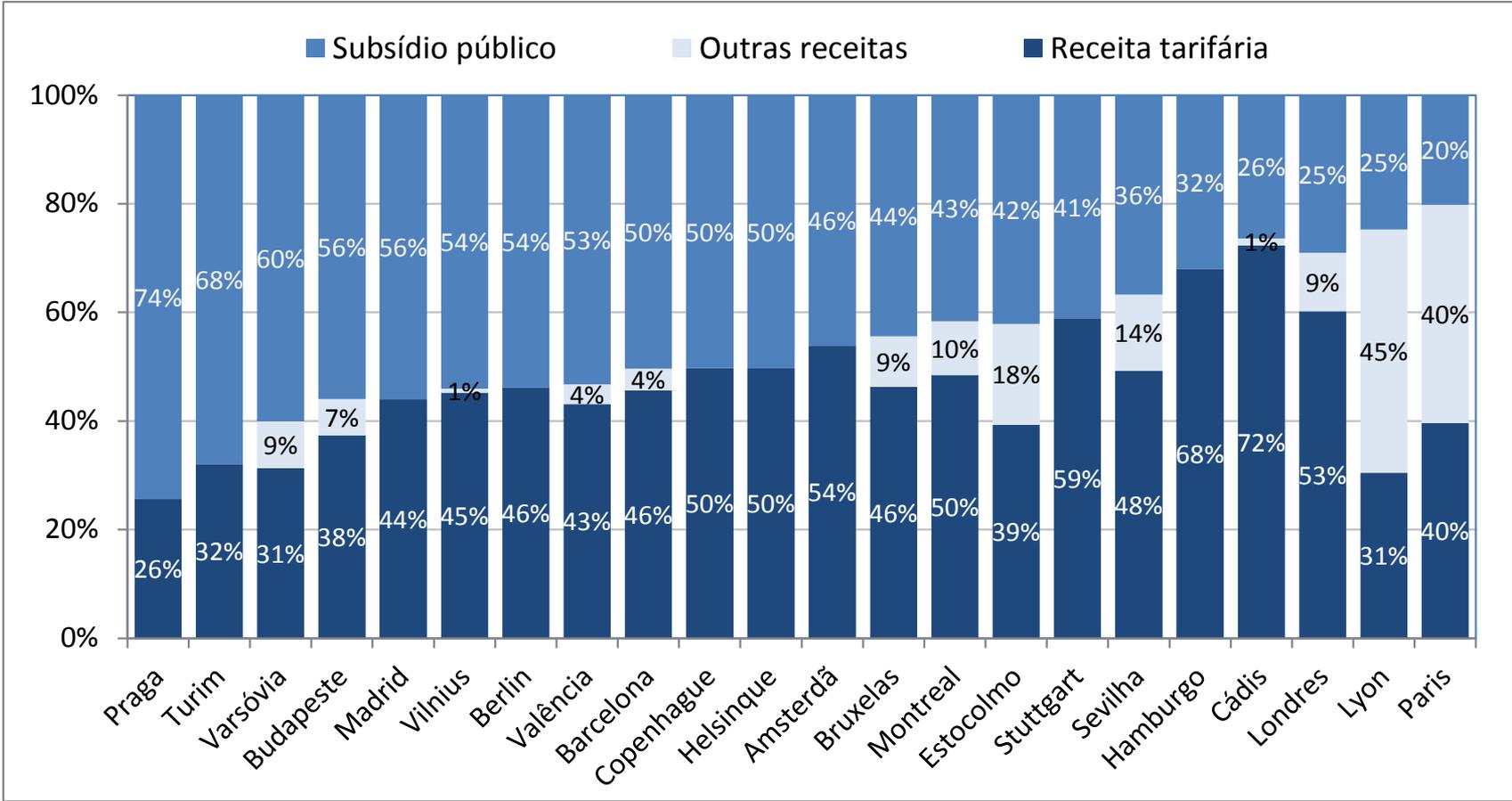
Base – arrecadação tarifária



Problemas: subsídio cruzado; ciclo vicioso de aumento das tarifas; financiamento das expansões e melhorias da qualidade

Financiamento TPU na Europa

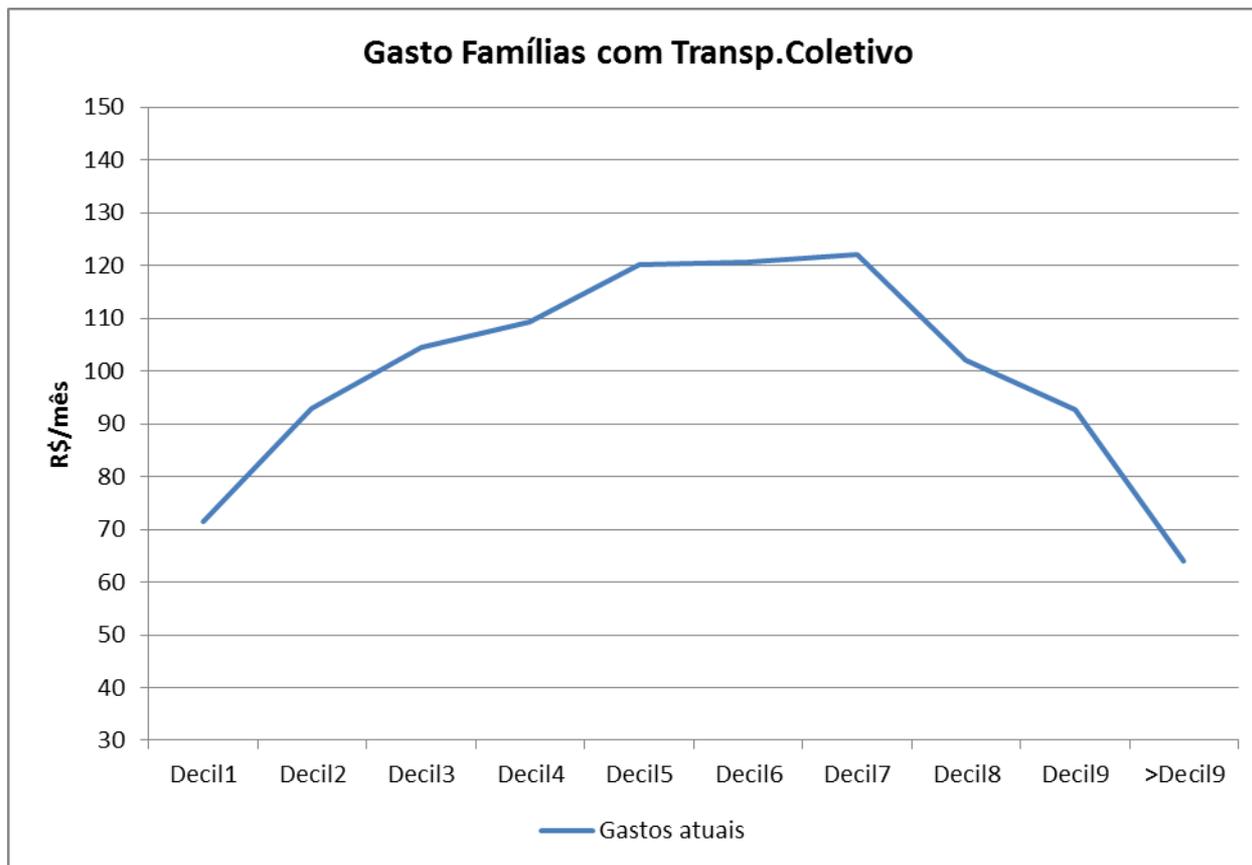
Figura 6: Custeio do transporte público urbano na Europa.



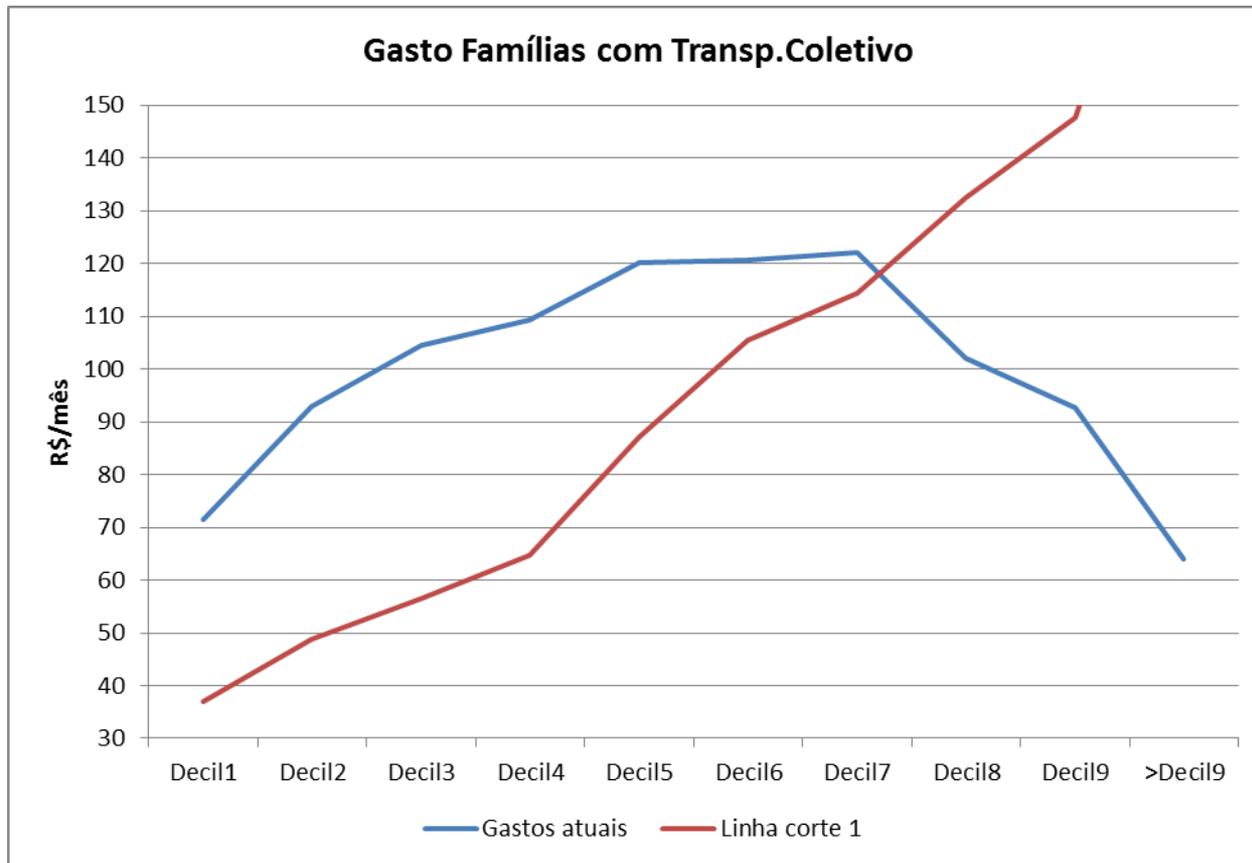
Fonte: European Metropolitan Transport Authorities - EMTA

Alternativas para diversificação das fontes de financiamento do TPU: propostas e exemplos para o debate público

Financiamento do TPU

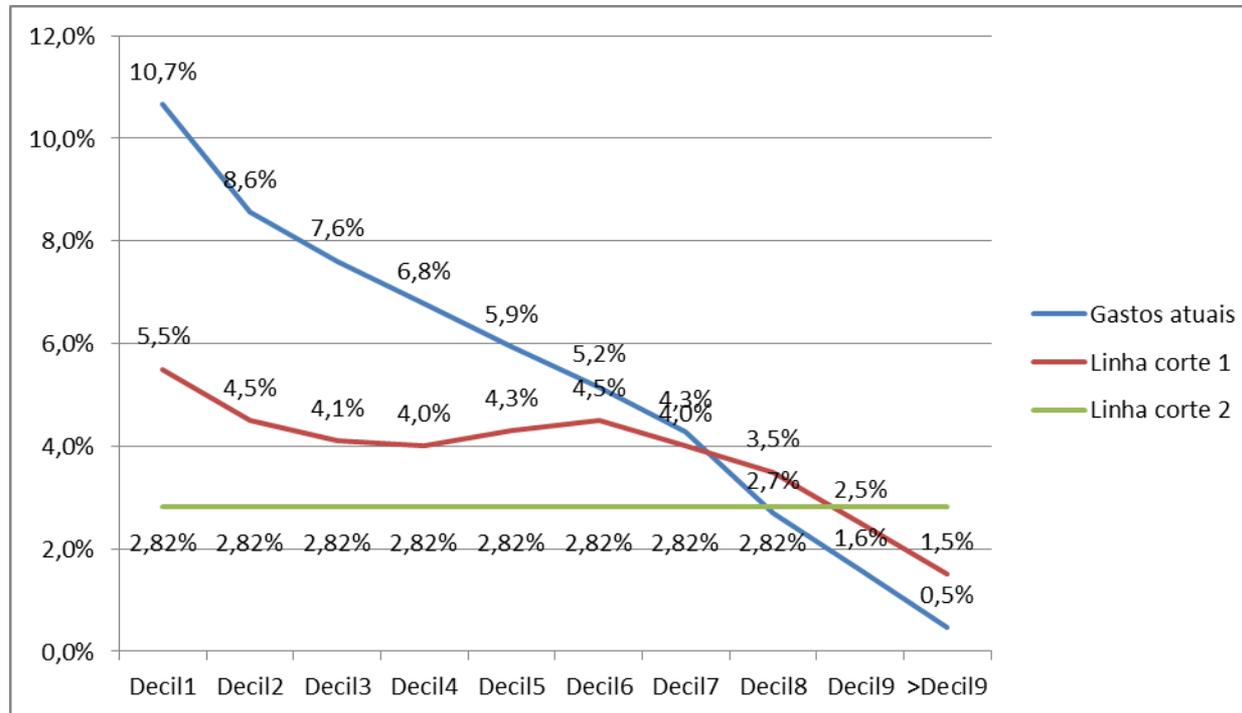


Financiamento do TPU

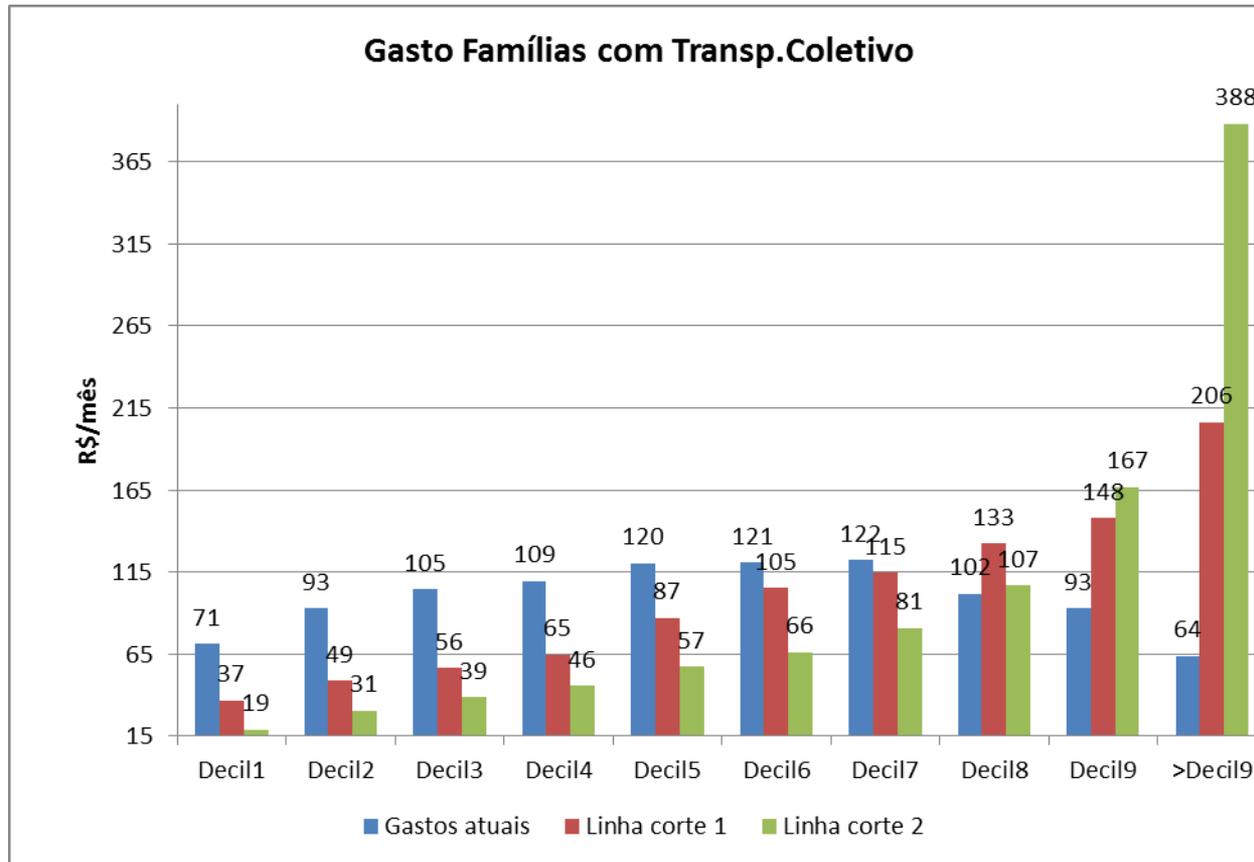


Financiamento do TPU

Gastos das famílias com TPU (% da renda)



Financiamento do TPU



Financiamento do TPU

Gastos das famílias metropolitanas com despesas de transporte, uso do espaço e IPTU

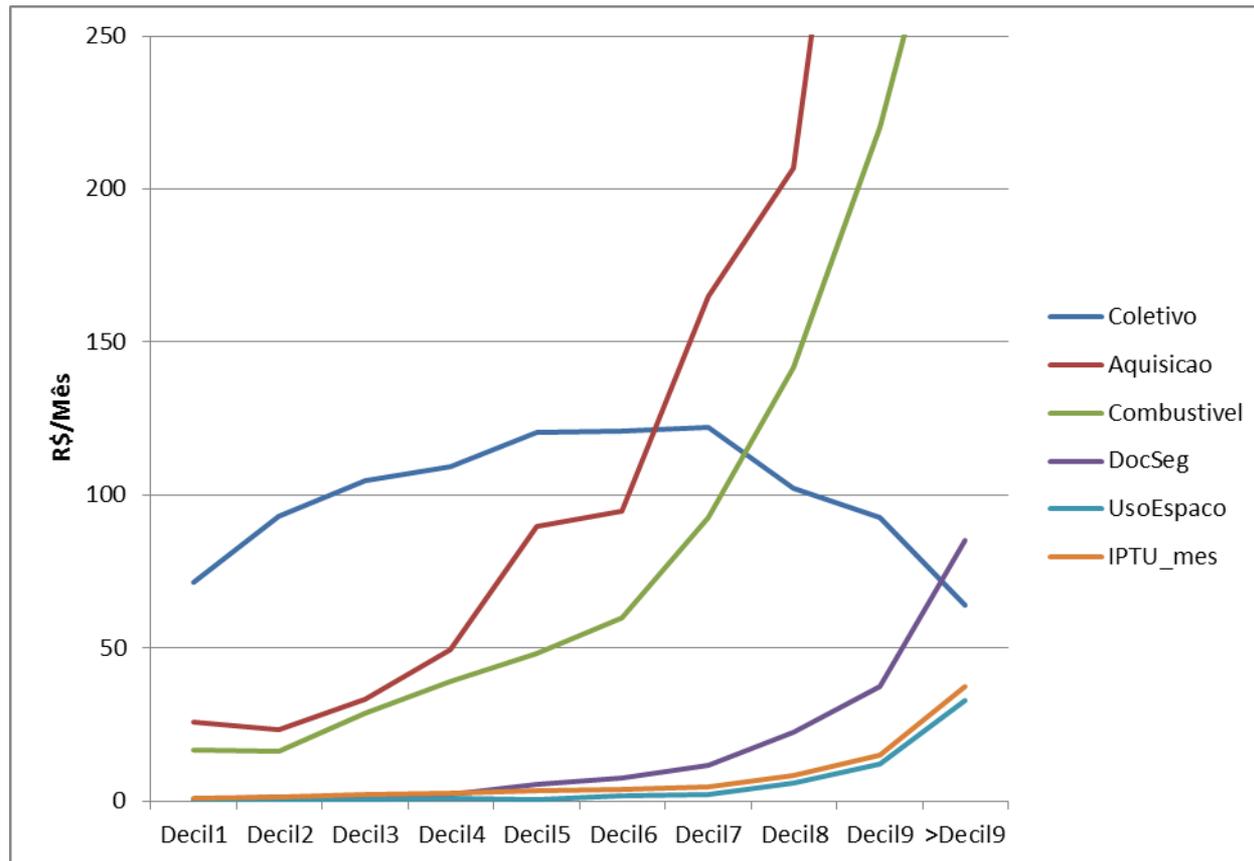


Tabela 4 - Sociedade

Exemplos de fontes de financiamento do TPU

Origem	Fonte	Justificativa	Vantagens	Desvantagens	Exemplos
Sociedade	Orçamento geral, Fundos setoriais (gratuidades)	Toda sociedade se beneficia do transporte público	Redução do nível da tarifa ao usuário direto e expansão da base	Compromete investimentos sociais além da regressividade do orçamento	São Paulo e cidades européias que já subsidiam
Usuário do automóvel - Taxação do uso	Taxa sobre os combustíveis; taxaço do uso do espaço urb. (estacionamento e pedágio)	Os congestionamentos de trânsito aumentam os custos de operação do transporte público e externalidades negativas para a sociedade	Tributos proporcionais ao uso das vias públicas e de fácil cobrança	Resistência política e algumas iniquidades em termos de uso do transp. Individual.	A cidade de Bogotá (taxa sobre a gasolina destinada a fundo específico para transporte público)
Usuário do automóvel - Taxação da aquisição e propriedade	Tributos incidentes sobre a produção, comercialização e propriedade dos veículos individuais	Externalidades negativas do transp. Privado são proporcionais ao aumento de frota.	Tributos já existentes e de fácil operacionalização	Resistência política e algumas iniquidades em termos de aquisição do transp. Individual.	Cingapura cobra uma taxa anual muito cara para licenciar os veículos privados.

Tabela 4 - Sociedade

Exemplos de fontes de financiamento do TPU

Origem	Fonte	Justificativa	Vantagens	Desvantagens	Exemplos
Setor produtivo	Taxa transporte proporcional ao faturamento ou folha de pagto.	Os empregadores são beneficiários indiretos do TPU	Aumento da base de arrecadação para beneficiários indiretos	Aumento da carga tributária e resistências políticas.	Versement transport da França e VT no Brasil
Proprietários de imóveis	IPTU ou contribuições de melhorias ou taxas sobre vagas privadas de grandes empreendimentos imobiliários	Proprietário se beneficia com a valorização dos imóveis em função da rede de transporte de qualidade próxima	Aumento da base de arrecadação para beneficiários indiretos	Aumento da carga tributária e resistências políticas.	Contribuições de melhoria no exterior e operações consorciadas no Brasil
Receitas de comércio, serviços, publicidade etc.	Comissões de Atividades geradoras de renda associadas ao transporte	Transporte público viabiliza demanda e espaço para exploração comercial	Receitas extra tarifárias e sem aumento de carga tributária	Modelos de negócios complexos (PPP's ou outras formas)	Estação Diamante (BH) e shoppings anexos ao metrô em Tokio

Considerações Finais

Transporte mais barato e de melhor qualidade

Necessidade de desoneração dos custos do TPU

- Contra partida dos governos locais e empresas operadoras (modelos regulatórios e dispositivos que estimulem a eficiência)

Necessidade de discutir novas fontes de financiamento

- Usuário do automóvel e sociedade em geral
- Subsídios cruzados e gratuidades

Aprimorar o planejamento e a gestão do transporte

Investimentos contínuos em infraestrutura

NOTA TÉCNICA

Tarifação e financiamento do transporte público urbano

Muito obrigado!!!



Apresentador:

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho