



COPPE/UFRJ

FINANCIAMENTO OPERACIONAL PARA UM TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL

Jorge Manuel Pereira Dias

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Engenharia de Transportes.

Orientador: Ronaldo Balassiano

Rio de Janeiro

Junho de 2010

FINANCIAMENTO OPERACIONAL PARA UM TRANSPORTE
URBANO SUSTENTÁVEL

Jorge Manuel Pereira Dias

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO INSTITUTO ALBERTO LUIZ COIMBRA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA DE ENGENHARIA (COPPE) DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM CIENCIAS EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES.

Examinada por:

Prof. Ronaldo Balassiano, Ph. D.

Prof. Márcio Peixoto de Sequeira Santos, Ph. D

Eng. Andre Dulce Gonçalves Maia, Dsc.

RIO DE JANEIRO, RJ – BRASIL

JUNHO DE 2010

Dias, Jorge Manuel Pereira

Financiamento Operacional Para Um Transporte Urbano Sustentável / Jorge Manuel Pereira Dias. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010.

XI, 155 p.: il.; 29,7cm

Orientador: Ronaldo Balassiano

Dissertação (mestrado) – UFRJ/COPPE/ Programa de Engenharia de Transportes, Rio de Janeiro, 2010.

Referencias Bibliográficas: p 100-105

1.Financiamento Operacional. I. Balassiano, Ronaldo. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Programa de Engenharia de Transportes. III. Título

À minha esposa Márcia, aos meus filhos
Arthur Alberto e Ana Carolina.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Ronaldo Balassiano, pela atenção dedicada não só na orientação desta dissertação, mas ao longo de todo o curso.

À minha esposa Márcia, aos meus filhos Arthur Alberto e Ana Carolina, que souberam entender a minha ausência durante a elaboração deste trabalho.

Aos meus amigos, em especial ao Eng. Sergio Balloussier, não só pela amizade e incentivo, como também pela ajuda incansável ao longo do meu trabalho, cedendo material do seu vasto arquivo.

Aos funcionários do PET pela atenção dispensada.

De maneira geral, agradeço a todos aqueles que, de uma forma ou outra, contribuíram para a elaboração deste trabalho.

Resumo da Dissertação apresentada à COPPE/UFRJ, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Ciências (M.SC.)

FINANCIAMENTO OPERACIONAL PARA UM TRANSPORTE URBANO SUSTENTÁVEL

Jorge Manuel Pereira Dias

Junho / 2010

Orientador: Ronaldo Balassiano.

Programa: Engenharia de Transportes.

Hoje a população faz uso dos diferentes modos de transporte na busca de melhores oportunidades de emprego, de ensino, de serviços e de comércio. As tarifas praticadas nesses modos impedem, muitas vezes, que essa situação realmente se efetive. A dissertação começa por demonstrar a evolução da tarifa do transporte coletivo e a importância na escolha do sistema tarifário. Ao longo desta, se enfatizaram como alternativas de financiamento dois modelos já existentes, o Vale Transporte e o Versement Transportm, procurando demonstrar o grau de abrangência de cada um deles e qual das alternativas melhor se adequaria à realidade do país e, em especial ao Rio de Janeiro. Assim como, apresentar uma solução alternativa ao modelo de financiamento operacional adotado hoje ou às soluções normalmente apresentadas, como o subsídio direto, ou a simples desoneração dos impostos e contribuições, que permita praticar a tarifa calculada sem onerar mais os usuários, possibilitando a prestação de um serviço com qualidade a uma tarifa considerada justa, inclusive levando-se em conta as gratuidades praticadas.

Abstract of Dissertation presented to COPPE/UFRJ as a partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Sciences (M.SC.)

OPERATIONAL FUNDING TO A SUSTAINABLE
PUBLIC TRANSPORTATION

Jorge Manuel Pereira Dias

June / 2010

Advisor: Ronaldo Balassiano.

Department: Engenharia de Transportes.

Nowadays the population uses different means of transportation in the search of better job, learning, service and commerce opportunities. The fares applied in these means prevent, on many occasions, this situation from effectively happen. The dissertation starts demonstrating the evolution of public transportation fares and the importance of choice in the pricing system. Throughout this dissertation, two existing models of funding alternatives have been emphasized, the VALE TRANSPORTE and the VERSEMENT TRANSPORT, trying to demonstrate the level of reach each of them has and which alternative better adequates to our country's reality, especially to Rio de Janeiro's. Also, to introduce an alternative solution to the finance operational model adopted today or to the usually presented solutions, such as direct subsidies or simple unburdening of taxes and contributions, permitting the possibility to practise the calculated fare without charging the users even more, enabling a quality service and a fair price, taking into account the existing gratuities.

ÍNDICE

ÍNDICE DE FIGURAS	x
ÍNDICE DE TABELAS	xi
CAPÍTULO 1 : INTRODUÇÃO.....	1
1.1. Objetivos	3
1.2. Estrutura	3
1.3. Contribuição Prática	5
CAPÍTULO 2 : A EVOLUÇÃO DA TARIFA DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	7
CAPÍTULO 3 : ESCOLHA DE UM SISTEMA TARIFÁRIO.....	17
3.1. Análise das condições atuais na definição da tarifa	17
3.2. A definição de um sistema de tarifação.....	33
3.3. A fixação de uma estrutura tarifária	36
3.4. A manutenção da receita média.....	36
3.5. Um caso extremo de tarifação: a gratuidade total	41
3.6. Análise comparativa dos sistemas tarifários.....	42
CAPÍTULO 4 : FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO	48
4.1. O “Versement Transport” - França.....	51
4.1.1. Utilização do “Versement Transport”	55
4.1.2. “Versement Transport” na Região Parisiense	58
4.2. O Vale Transporte – Brasil.....	69
4.2.1. O que é o Vale Transporte.....	71
4.2.2. Elementos fundamentais do Vale Transporte.....	72
CAPÍTULO 5 : UMA PROPOSTA DE MODELO PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO – VALE TRANSPORTE X “VERSEMENT TRANSPORT”	82
5.1. Comparação entre os pontos fundamentais e os de maior destaque do Vale Transporte e “Versement Transport”.	88
5.1.1. Pressuposto	88
5.1.2. Definição	88
5.1.3. Custeio.....	89
5.1.4. Natureza Jurídica	90

5.1.5. Natureza Social.....	90
5.1.6. Beneficiários.....	90
5.1.7. Gerenciamento.....	91
5.1. 8. Deveres dos Órgãos Locais de Gerenciamento	91
5.1.9. Deveres do Empregado	91
5.1.10. Deveres do Empregador	92
5.1.11. Deveres da Operadora	92
5.1.12. Atribuições da Entidade Responsável pela Emissão dos Bilhetes no que Respeita as Possibilidades Previstas na Legislação	92
5.1.13. Atribuições da Entidade Responsável pela Emissão dos Bilhetes, no que Respeita os Princípios Gerais a Observar	92
5.1.14. Deveres da Entidade Responsável pela Emissão dos Bilhetes	93
CAPÍTULO 6 : CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	94
6.1. Vale Transporte	94
6.2. “Versement Transport”	98
6.3. Recomendações	99
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	100
ANEXO I.....	106
PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS NO MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	106
ANEXO II	107
Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987.....	107
ANEXO III	115
Lettre circulaire nº 2005-087	115
ANEXO IV	148
Lettre circulaire nº 2008-002	148

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Mapa do Sistema Troncal Transmilênio	38
Figura 2: Plano Doxiadis também conhecido como Plano Policromático	39
Figura 3: Financiamento operacionais do transporte público na Ile-de-França em 2007	65
Figura 4: Diagrama dos canais de financiamento do Transporte Público na Île- de France	66

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Tempo Gasto em Deslocamentos	10
Tabela 2: Total e percentual da frota de veículos ativos, segundo a	12
Tabela 3: Peso relativo das tarifas do Trem e do Ônibus em relação ao salário mínimo.....	15
Tabela 4: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros : Cr\$ 480,00 (Ano:1985).....	20
Tabela 5: Valor da Tarifa Modal em Cruzados Novos: NCz\$ 3,00 (Ano:1990).....	21
Tabela 6: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 40,00 (Ano:1991).....	23
Tabela 7: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 250,00 (Ano:1992).....	24
Tabela 8: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 3.400,00 (Ano:1993).....	25
Tabela 9: Distribuição das viagens pelo modo coletivo	27
Tabela 10: Resumo das formas de pagamento	29
Tabela 11: Impactos na tarifa em função das variações do PMM e IPK.....	31
Tabela 12: Sistemas Tarifários Adotados.....	45
Tabela 13: Vantagens e desvantagens dos sistemas tarifários.....	46
Tabela 14: Ordem de prioridade das alternativas definidas para os melhores sistemas tarifários.....	47
Tabela 15: Percentagem da tarifa paga pelos usuários em cidades européias.....	50
Tabela 16: Percentagem da tarifa paga pelos usuários em cidades dos Estados Unidos.....	50
Tabela 17: Estrutura de financiamento de transporte público nas cidades Francesas com mais de 100.000 habitantes.....	57
Tabela 18: Evolução da Arrecadação do “Versement Transport”	58
Tabela 19: Valor arrecadado pelo Versement Transport na Região d’Île-de-France.....	60
Tabela 20: Orçamento de Receitas de 2008	63
Tabela 21: Orçamento das Despesas de 2008	64
Tabela 22 : Carga Tributária – Incidência sobre os custos dos serviços	97

CAPÍTULO 1 : INTRODUÇÃO

A Constituição da República Federativa do Brasil estabelece o transporte como uma das atividades fundamentais e o coloca como dever do Estado, tornando, desta forma, imprescindível assegurar o direito à mobilidade do cidadão.

Hoje, a população das cidades brasileiras e, particularmente, a do município do Rio de Janeiro, faz uso dos diferentes modos de transporte, que lhe são disponibilizados na busca de melhores oportunidades de emprego, de ensino, de serviços e comércio.

As tarifas praticadas nessas modalidades impedem, muitas vezes, que essa situação se efetive, influenciando nesse comportamento, excluindo parcela dessas populações, não só das melhores oportunidades, como reduzindo a sua mobilidade que, em extremo, passa a se realizar a pé.

Diante do exposto, conclui-se o quanto é importante o segmento dos transportes públicos no desenvolvimento e na integração da sociedade. E, também, o quanto ele é fundamental para o crescimento econômico e o quanto uma adequada política tarifária permitirá maiores índices de mobilidade e, conseqüentemente, uma maior integração de uma importante parcela da população na sociedade, melhorando sua qualidade de vida.

As condições atuais da fixação das tarifas praticadas, sempre inferiores à resultante do cálculo tarifário, fazem com que estas sejam insuficientes para satisfazer as necessidades dos dois principais intervenientes na prestação de serviço. Tanto o usuário como o operador saem perdendo com a forma de fixação tarifária hoje praticada, seja pela insuficiência da manutenção da qualidade desejada do serviço prestado pelo operador, seja pelo não ajustamento da modicidade desejada para a satisfação dos usuários. Principalmente se considerado que elas não trazem a eles qualquer tipo de benefício e ainda terem de financiar as gratuidades, um dos fatores responsáveis pelo aumento das tarifas.

O desequilíbrio entre os custos e as receitas provocará cada vez mais prejuízos para ambas as partes: as empresas permissionárias pela crescente inviabilidade

econômico-financeira e os usuários pela diminuição da sua mobilidade em função da queda da acessibilidade provocada pelo inevitável crescimento das tarifas praticadas, se as condições de operação não forem corrigidas.

Uma solução para a convergência dessas necessidades é o desenvolvimento de alternativas ao modelo de financiamento operacional hoje adotado, permitindo que se possa praticar integralmente a tarifa calculada sem onerar mais os usuários. Assim possibilitando a prestação de um serviço com a necessária qualidade e uma tarifa, consideradas justas, inclusive levando-se em conta as gratuidades praticadas.

Conclui-se a introdução com a transcrição de dois trechos do relatório “FOCUS”, de março de 2001, publicado pela União Internacional de Transporte Público – UITP, considerados pertinentes ao tema:

“O crescimento do parque automobilístico e a progressão da demanda de mobilidade exercem uma crescente pressão sobre a rede viária a qual é cada vez mais solicitada. Ora, o espaço urbano alocado à circulação e ao estacionamento não é ilimitado e os dispositivos de gestão do tráfego visando a otimizar o uso do sistema viário podem fornecer somente uma resposta para o momento presente, face à progressão da circulação viária.

Com um parque automobilístico em constante aumento, a decisão de escolher entre o uso do automóvel ou dos transportes públicos é uma questão de escolha individual. A solução para o problema do congestionamento urbano também consistirá, cada vez mais, em convencer os usuários do automóvel a optar, voluntariamente, pelo ônibus, bonde ou trem. O cidadão deverá tomar sua decisão em função do custo financeiro (preço do bilhete ou preço do combustível e estacionamento), do tempo de deslocamento, bem como da qualidade e da disponibilidade globais do serviço ofertado.”

“Quando o preço do bilhete não cobre o custo financeiro do serviço proposto, ele deve ser subvencionado. Esta subvenção pode ser motivada

por um desejo de eficiência, por ser o transporte público um meio eficiente para assegurar a mobilidade urbana e por imperativos sociais, pois os usuários dos transportes públicos são, freqüentemente, menos favorecidos economicamente que os usuários do automóvel.

Por desejarem atender a estes dois objetivos – promover uma transferência modal do automóvel para o transporte público e manter a tarifa em um nível baixo – é que a maioria das cidades subvenciona seus sistemas de transporte público.”

Pretende-se, com este trabalho, demonstrar que se podem oferecer preços mais baixos, melhor qualidade de serviço e maior mobilidade social, principalmente para as classes de menor poder aquisitivo. Desta forma, é possível estimular a transferência do usuário do automóvel para o transporte coletivo, sabendo-se que isto é impossível de se atingir sem a existência de um sistema com fontes de financiamento operacional diferentes do praticado hoje.

1.1. Objetivos

O objetivo principal desta dissertação é analisar diferentes formas de financiamento operacional de sistemas de transporte público para propor uma alternativa ao aplicado hoje no município do Rio de Janeiro.

Como objetivo secundário, propõe-se identificar um modelo tarifário adotado em cidade europeia que poderia servir de fundamento para a busca de uma forma de subsídio compatível com os interesses dos operadores e usuários, voltado para oferecer maior acessibilidade e mobilidade urbana em áreas e regiões metropolitanas brasileiras.

1.2. Estrutura

O tema será desenvolvido seguindo-se uma metodologia na qual será, inicialmente, analisada toda a evolução tarifária ocorrida no município do Rio de Janeiro até o momento presente. Assim como, serão apresentadas as principais interferências do poder público nas formas de operação do transporte coletivo, procurando-se demonstrar quais os benefícios para os seus usuários, suas conseqüências

para a população de menor poder aquisitivo, ou seja, como realmente afetaram ou contribuíram para a acessibilidade e sua mobilidade.

No Capítulo 3, será apresentado, sucintamente, como se deve proceder para a escolha e fixação de um sistema tarifário, considerando-se os prós e os contras de cada sistema.

Esse ponto é de extrema importância, pois interferirá na necessidade de financiamento operacional – o subsídio, inclusive agindo sobre a importância do volume do financiamento operacional necessário, influenciando nas finanças do agente público responsável pelo subsídio, qualquer que seja seu nível, municipal, estadual, ou mesmo federal. A título de esclarecimento, apresenta-se, ainda no Capítulo 3, o reflexo da ausência de políticas voltadas para o transporte coletivo rodoviário que, no espaço de quinze anos, provocou os graves problemas tarifários por que hoje passa a cidade do Rio de Janeiro, com os reflexos em toda a Região Metropolitana.

No Capítulo 4, serão discutidos, resumidamente, alguns modelos tarifários e a forma de financiamento operacionais no exterior, considerando-se apenas a quantidade de tarifas praticadas e não os tipos de bilhetes em uso. Será elaborada uma tabela que permita identificar os modelos mais adotados, podendo-se estabelecer uma comparação dessas aglomerações urbanas com o município do Rio de Janeiro.

Apresenta-se a filosofia que orientou a instituição do Vale Transporte, indicando as suas vantagens, em termos de atendimento à população, e as desvantagens, em relação àqueles que não têm acesso às facilidades oferecidas por esse instrumento de redução dos custos de deslocamento e, conseqüentemente, a participação das despesas de transporte em seu ganho salarial.

Complementarmente, será dado o mesmo tratamento ao “Versement Transport”, escolhido como referencial para se estabelecer uma comparação entre os dois instrumentos de financiamento operacional.

No Capítulo 5, será realizada uma comparação dos dois modelos apresentados no Capítulo 4, confrontando os pontos fundamentais, destacando as vantagens e

desvantagens de cada um deles, qual deles melhor se aplicaria às necessidades do Município do Rio de Janeiro e em que condições poderia o mesmo ser aplicado.

Para melhor caracterização do “Versement Transport”, serão considerados os dados da Região Parisiense, não só pelo seu porte, como pela possibilidade de comparação com o sistema de tarifação julgado mais adequado para o município do Rio de Janeiro.

Finalmente, no Capítulo 6, serão apresentadas as conclusões e recomendações avaliadas como as mais viáveis para reduzir o atual valor das tarifas calculadas e praticadas no sentido de aumentar a acessibilidade e a mobilidade, indicando as fases em que as medidas para o subsídio ao transporte poderiam ser implantadas.

1.3. Contribuição Prática

O transporte público é tão essencial quanto a moradia, a saúde, a educação e a cesta básica. É um direito de todos assegurado na Constituição Federal. Talvez por, na maioria das vezes, tratar-se de um serviço operado por empresas privadas, os Municípios, os Estados e o Governo Federal não lhe atribuam a importância devida. Hoje, os tributos cobrados sobre os transportes, junto ao tratamento dado à tarifa praticada, refletem essa política, que é bem diferente do tratamento dispensado às obrigações constitucionais acima referidas em relação às outras atividades industriais básicas – como agroindústria e automobilística, por exemplo.

A tarifa que dá os parâmetros para a adoção da tarifa praticada no município do Rio de Janeiro é o resultado da aplicação da planilha de custos que segue o modelo criado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT. Hoje ela é uma das principais ferramentas utilizada pelo poder permitente das diversas unidades da federação para a determinação dos valores das tarifas.

O objetivo a alcançar com o emprego da planilha é a obtenção de um valor de equilíbrio, também previsto na Constituição da República Federativa do Brasil, uma remuneração do operador, condizente com o serviço prestado e uma tarifa socialmente justa em função dos custos envolvidos.

Objetiva-se com esta pesquisa apresentar uma contribuição, buscando outras fontes de custeio, ou de redução de custos, como alternativa ao tipo de financiamento operacional hoje adotado. Tendo como base as diferentes possibilidades como forma de diminuir o impacto do alto custo da tarifa praticada que, em função da política tarifária adotada, é suportado, integralmente, pelos usuários pagantes, entre os quais os que vivem de uma economia informal sem qualquer tipo de benefício.

Desta forma, desenvolver uma política voltada para o transporte coletivo, diminuindo o impacto dos aumentos de preços dos principais insumos, da alta carga tributária, do excesso de gratuidades, das condições de circulação viária, responsável pela perda de velocidade comercial e da operação ilegal das kombis e vans, maior responsável pela perda de passageiros. O que vêm pressionando o custo por passageiro transportado é uma necessidade imperativa para a obtenção de um serviço de qualidade e modicidade para o usuário do transporte coletivo.

CAPÍTULO 2 : A EVOLUÇÃO DA TARIFA DO TRANSPORTE COLETIVO NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

A cidade do Rio de Janeiro, como quase todas capitais e cidades brasileiras de porte superior a meio milhão de habitantes, não apresenta planejamento urbano e de transporte de forma integrada, visando à perfeita interação desses dois segmentos, absolutamente necessária para que seu desenvolvimento seja equilibrado e a mobilidade urbana compatível com as necessidades de seus habitantes.

Por outro lado, uma exceção deve ser aqui destacada, a da cidade de Curitiba que, a partir do início da década de 1970, desenvolvendo o estudo feito pelo urbanista francês Alfredo Agache no final dos anos 20, conseguiu implantar a atual estrutura urbanística, permitindo-lhe atingir o estágio atual, transformando-a numa das únicas cidades brasileiras a ter um desenvolvimento urbano racional.

Em 1926, o mesmo Alfredo Agache já tinha sido contratado pelo Prefeito Antonio Prado Junior, do então Distrito Federal, para desenvolver o que se denominou Plano de Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro, no qual foram abordados todos os setores necessários para o reordenamento urbano, como transporte, saneamento, urbanização, sistema viário, zoneamento habitacional, entre outros (SMU, 2010).

Por problemas políticos ocorridos no início da década de 1930, sequer se chegou a discutir suas proposições, aproveitando-se apenas o traçado da atual Avenida Presidente Vargas, executado no início dos anos 40, e o da Avenida Radial Oeste, iniciada na primeira metade dos anos 1960. Os outros eixos de penetração previstos no Plano de Embelezamento não foram sequer desenvolvidos. A cidade do Rio de Janeiro poderia ser bem diferente do que é hoje, se algumas importantes proposições básicas nele contidas tivessem sido implementadas.

Em 1939, é apresentado, ao então prefeito do Distrito Federal, um plano operacional de transporte no qual se propunha a criação de um consórcio de todas as empresas que operavam as diversas modalidades e que passaria a ser a única operadora, em regime de concessão, para explorar todas essas modalidades, respeitando-se as

empresas então existentes. Desta forma, o sistema ferroviário seria de responsabilidade da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Linha Auxiliar, da Estrada de Ferro Leopoldina e da Estrada de Ferro Rio Douro. Assim como, o modal bonde, pela Light e o modal ônibus seria operado pelas empresas então existentes. Desta maneira, seria possível integrar os diversos modais, propiciando a racionalização de sua operação, com evidentes reflexos positivos sobre os custos de transporte. O plano previa ainda que, quando da implantação do sistema de metrô, este seria agregado ao consórcio.

Uma vez mais, não se deu andamento a essa proposição que poderia, sem dúvidas, representar a primeira tentativa de racionalização do transporte coletivo da cidade do Rio de Janeiro, nos moldes então adotados e implantados nas grandes cidades européias, com a adoção da operadora única.

Na primeira metade dos anos 60, já como Estado da Guanabara, a cidade do Rio de Janeiro sofreu grandes alterações em seu sistema de transportes: fim da operação das lotações, término da concessão dos serviços de bonde, mantendo-se apenas os serviços de Santa Tereza, e o estabelecimento de frota mínima por empresa, a fim de facilitar a implantação das Áreas Seletivas, previstas no Decreto nº 13 974 de 1958. Uma nova tentativa de racionalização do sistema de transporte metropolitano.

Em janeiro de 1964, ainda na administração do Governador Carlos Lacerda, contratou-se o escritório do urbanista grego Constantinos Doxiadis para elaborar o Plano Diretor e o Programa para o Desenvolvimento do Estado da Guanabara. Esse estudo foi concluído em dois anos, gerando o relatório “Urban Development of the State of Guanabara and of the City of Rio de Janeiro”, submetido à apreciação da administração da Guanabara em dezembro de 1965. Do Plano Doxiadis, como ficou conhecido, destaca-se o que foi denominado Linhas Policrômicas, os corredores de circulação viária, ou seja, vias expressas axiais e transversais. As primeiras permitiriam o acesso às Zonas Norte e Oeste da cidade do Rio de Janeiro e à Baixada Fluminense. Já as transversais permitiriam a integração não só entre as axiais como, também, com os eixos de penetração ferroviários.

Somente uma axial, a Linha Vermelha, e uma transversal, a Linha Amarela, foram implantadas, a partir da década de 1990. Estuda-se há mais de 30 anos a implantação do Corredor Transversal, conhecido como Penha - Alvorada, o Corredor T5, sem que até o presente tenha o mesmo saído do papel. Esse corredor transversal foi estudado, inicialmente, para ser operado como linha 3 do metrô, entre a Barra da Tijuca e Madureira, em seguida como VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e, mais recentemente, como BRT (Bus Rapid Transit). Portanto, por metrô, bonde ou ônibus articulado em Via Expressa – na ligação da Penha com a Barra da Tijuca.

O Corredor T5, com seu ponto inicial na Penha, poderá ser prolongado para o Aeroporto Tom Jobim ou para a Cidade Universitária da UFRJ, interceptando todos os corredores radiais de transporte, até hoje estudados. O que permitirá o acesso não só a Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro, como a todos aqueles da Baixada Fluminense, quais sejam: Avenida Brasil (Mercado São Sebastião), Estrada de Ferro Leopoldina (Estação Penha), Linha 2 do Metrô (Estação Vicente de Carvalho), Linha Auxiliar (Estação Magno), Estrada de Ferro Central do Brasil (Estação Madureira) e Avenida das Américas (Terminal Alvorada), permitindo integrações físicas e tarifárias intra e intermodais.

O Corredor T5 serviria a pólos geradores de atratividades bastante importantes, como os referidos Aeroporto e Cidade Universitária, além de pólos comerciais e de serviços como Penha e Madureira, e o industrial de Jacarepaguá. A velocidade nele alcançada poderá oscilar entre 20 km/h a 35 km/h (LERNER, 2009). Conforme pode ser observado na tabela 1, o espaçamento entre as estações e o acesso ao modo de transporte vai trazer um ganho de tempo em relação ao hoje constatado, refletindo-se, positivamente, no custo por quilômetro da operação.

Tabela 1: Tempo Gasto em Deslocamentos

Deslocamento		Metrô	BRT	VLT	Ônibus
Acesso à estação	Distância (m)	500	250	250	200
	Tempo	7,5	3,9	3,9	3,0
Acesso à plataforma	Distância (m)	200	-	-	-
	Tempo	3,0	-	-	-
	Pagamento	0,1	0,1	0,1	0,1
Viagem (10 Km)	Velocidade	40 km/h	27,5km/h	20 km/h	17 km/h
	Tempo	15,0	22,0	30,0	35,3
Acesso à rua	Distância (m)	200	-	-	-
	Tempo	3,0	-	-	-
Tempo Total		28,6	26,0	34,0	38,4

Nota: Distância em metros / Tempo em minutos = 4km/h (pessoa caminhando).

Fonte: LERNER (2009).

A tabela 1 apresenta, de forma comparativa, a economia de tempo de 12,4 minutos entre o modo atual e o proposto BRT, numa viagem hipotética de 10 Km, que no corredor T5, numa viagem que hoje leva 96 minutos, passará a ser de 47 minutos, um ganho de 51% (SMTR, 2009).

Numa análise simplificada, seria possível caracterizar que a diferença maior entre esses dois planos, o de Alfredo Agache e o de Doxiadis, está no fato de que no primeiro se enfatiza mais o transporte coletivo, enquanto que no segundo nota-se uma maior tendência para o rodoviarismo. O que bem caracteriza as escolhas tecnológicas mundiais então vigentes nas épocas de sua elaboração, principalmente, para o segundo, como consequência do grande crescimento, nas décadas de 1950 e 1960, da produção automobilística.

De qualquer forma, passados mais de 70 anos para o Plano Agache e 40 para o Doxiadis, muitos pontos neles abordados permanecem de grande atualidade, considerando que pouquíssimas de suas proposições foram adotadas.

Se as soluções para a política de transporte coletivo e do zoneamento urbano apresentadas em ambos os planos tivessem sido implantadas, certamente se refletiriam em importantes melhorias nas áreas de transporte coletivo, de trânsito e de moradia,

hoje tão deterioradas, aumentando, consideravelmente, a mobilidade urbana pela acentuada redução da distância entre a moradia e o local de trabalho, isto é, diminuindo o tempo de deslocamento casa-trabalho, com ganhos importantes para a qualidade de vida do cidadão.

No início dos anos de 1970, ainda como Estado da Guanabara, iniciou-se o estudo de Áreas Seletivas, como já referido, previstas no Decreto 13.974/58. Um instrumento de planejamento e racionalização do transporte coletivo urbano por ônibus que também não teve a necessária aprovação por parte do poder concedente. Dele só foi implantado o sistema com ônibus tipo rodoviário dotado de equipamento de ar condicionado, que passou a ser conhecido como “frescão”.

Esse sistema, cuja operação iniciou-se a partir de 1973, chegou a transportar, em 1975, cerca de seis milhões de passageiros por mês. Entretanto, na primeira metade dos anos 1980, por falta de apoio do poder permitente, sua importância foi decrescendo e hoje é operado por apenas quatro empresas, em lugar das treze que atuavam no auge de sua operação (BALLOUSSIER, 2010).

Se o Plano de Áreas Seletivas, como ficou conhecido, tivesse sido implantado, a cidade estaria dividida em zonas, o que facilitaria a implantação da tarifa zonal, ou por coroas, permitindo a racionalização tarifária e operacional do sistema de ônibus no Rio de Janeiro.

A partir da década de 1980, com exceção dos diversos estudos elaborados para o Corredor T5, nada de positivo foi apresentado com consistência e que pudesse ser desenvolvido para ser considerado como planejamento interativo do transporte e urbanismo. Somente com essa interação será possível efetuar estudos que visem à redução dos custos operacionais.

O que se observa a partir da década de 1990 é o crescimento acelerado do número de veículos licenciados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro que, num período de 15 anos (DETRAN, 2009), mais do que duplicou, com reflexos altamente negativos para a circulação viária, como pode ser observado na tabela 2.

Tabela 2: Total e percentual da frota de veículos ativos, segundo a procedência – Município do Rio de Janeiro – 1994-2008

Ano	Total	Nacional		Estrangeiro	
		Total	%	Total	%
1994	980 361	951 662	97,1	28 699	2,9
1995	1 086 410	1 027 085	94,5	59 325	5,5
1996	1 192 287	1 113 358	93,4	78 929	6,6
1997	1 309 900	1 204 107	91,9	105 793	8,1
1998	1 415 408	1 278 973	90,4	136 435	9,6
1999	1 500 258	1 349 816	90,0	150 442	10,0
2000	1 602 170	1 435 670	89,6	166 500	10,4
2001	1 693 707	1 518 715	90,0	174 992	10,0
2002	1 794 881	1 610 627	90,0	184 254	10,0
2003	1 842 368	1 659 719	90,0	182 649	10,0
2004	1 884 820	1 706 499	90,0	178 321	10,0
2005	1 930 229	1 755 887	91,0	174 342	9,0
2006	1 981 258	1 807 056	91,2	174 202	8,8
2007	2 060 580	1 877 902	91,1	182 678	8,9
2008	2 148 734	1 952 263	90,9	196 471	9,1
2009	2 252 032	2 032 836	90,3	219 196	9,7

Nota: Os dados são revistos mensalmente e podem apresentar alterações em função dos registros baixados.

Fonte: ARMAZÉM DOS DADOS (2010).

A tabela 2 apresenta o número de veículos ativos que passaram de 980.361 em 1994 para 2.252.032 em 2009, mostrando um crescimento de 130%.

Nesse mesmo período, a superfície viária sofreu pouca variação, devendo-se o seu crescimento, basicamente, à implantação das Linhas Vermelha e Amarela e à complementação de alguns Projetos de Alinhamento – PA.

É dentro desse quadro, no qual as velocidades comerciais da quase totalidade das linhas de ônibus do Rio de Janeiro se deterioraram, apresentando quedas consideráveis, acarretando, conseqüentemente, crescimento dos tempos de ciclos, aliado à proliferação do transporte ilegal (kombis e vans), com perda de passageiros, que se observou o agravamento dos custos e da perda de receita (SECTRAN, 2005).

Aumentando a complexidade do problema de transporte no Rio de Janeiro, a adoção da tarifa única, implantada sem nenhum estudo técnico que demonstrasse sua viabilidade, ou interesse social, acabou com a seletividade dos serviços operados em muitas regiões da cidade, provocando a perda de equilíbrio econômico-financeiro de

varias empresas, principalmente aquelas que só operavam linhas auxiliares, com preços inferiores aos das linhas radiais, vindo a sofrer concorrência dessas linhas que passaram a oferecer o mesmo preço, aumentando a oferta de lugares nos trechos sobrepostos. Na realidade, o que ocorreu foi aumento da oferta, sem que tivesse havido crescimento de demanda que justificasse esse aumento.

Como exemplo, pode ser destacado o ocorrido com a linha 636, Saens Peña x Gardênia Azul, cujo tempo máximo de ciclo passou de 2:30 hs em 1993 para 3:20 hs em 2008. Na primeira situação, cada carro efetuava cerca de cinco viagens por dia, enquanto que na situação atual esse número nunca ultrapassa a quatro viagens por carro por dia. Como consequência direta, observou-se uma drástica redução do Percurso Médio Mensal (PMM) do veículo de sua frota, devido a cada carro realizar um número menor de viagens, vindo a contribuir para o aumento dos custos operacionais, pela obrigatoriedade de manter a oferta de lugares com a mesma frequência, o que só é conseguido com o aumento do número de carros na linha.

A cidade do Rio de Janeiro é uma das duas cidades brasileiras onde se pratica a gratuidade total no transporte de escolares. Além desta, tem-se ainda a dos idosos, dos portadores de deficiência física, e também das de menor ocorrência, perfazendo cerca de 23,3% (SMTR, 2005) do total de passageiros transportados. Para efeito do cálculo do Índice de Passageiros por Quilometro (IPK), só se contabiliza, evidentemente, o passageiro pagante, o que reduz, sobremaneira, esse valor em relação ao total de passageiros transportados – pagantes e não pagantes.

Considerando, apenas, o PMM e IPK, ambos denominadores de frações, o primeiro no cálculo de custos e o segundo no da tarifa, constata-se a importância desses dois índices no cálculo da tarifa.

Outro ponto a ser levado em consideração diz respeito à fixação da tarifa a ser cobrada. Há mais de vinte anos, a tarifa praticada é sempre inferior à tarifa calculada, chegando, em certas ocasiões, a ser cerca 28% inferior ao valor calculado (ver ANEXO 1), ou seja, é estabelecida pelo poder público com uma defasagem definida sem nenhum fundamento técnico.

Nessas condições, é o operador que subsidia a tarifa praticada, agravada, em seu cálculo, pelas gratuidades, pelos congestionamentos, geradores de redução da velocidade comercial, pela concorrência ruínosa do transporte ilegal, pelo estabelecimento do preço único, pelo aumento dos deslocamentos a pé, ou seja, por uma série de fatores sobre os quais o operador não tem ingerência.

Por outro lado, o trabalhador informal é aquele mais penalizado, pois, por não estar inserido na economia moderna, na formalidade, geralmente habitando longe de seu local de trabalho, não lhe é disponibilizado determinados benefícios sociais, como o uso do Vale Transporte (VT). Além do que, possui renda familiar *per capita* insuficiente para proporcionar a ele e aos seus dependentes um mínimo de mobilidade, induzindo-os, a contragosto, a substituir o transporte coletivo por longas e extenuantes caminhadas a pé, muitas vezes nas piores condições de deslocamento, em ruas não pavimentadas e sem proteção para as intempéries.

Observa-se hoje, inclusive, uma forte tendência na contratação de trabalhador que utilize unicamente um só modo de deslocamento, em uma só viagem em cada sentido, para permitir ao empregador redução nos gastos com vale transporte.

Essa constatação, da falta de recursos para fazer uso de uma segunda condução, encontra comprovação quando se analisa o ocorrido na primeira metade da década de 1980, quando o sistema ferroviário chegou a transportar em média mais de 900.000 passageiros pagantes por dia útil, com recorde diário de passageiros transportados superior a um milhão de passageiros (CBTU, 1984).

Dois fatores contribuíram para que isso se realizasse: o sistema ferroviário era altamente subsidiado e a não existência de preço único na Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro, com os preços das linhas auxiliares exprimindo, com bastante aproximação, as quilometragens percorridas. Beneficiando o trabalhador de baixa renda, pois seu gasto em transporte representava um percentual bastante inferior, ao hoje constatado (tabela 3), passível de ser absorvido pelo seu ganho salarial. Conforme CBTU (1984): “O baixo valor da tarifa, Cr\$ 93 em 1983 e de Cr\$ 66 em 1984 (ambas em Cr\$ médio de 1984), foi fator primordial na crescente demanda do Transporte dos

subúrbios.” O que no mesmo relatório demonstra déficits operacionais de 1976 a 1984 (CBTU, 1984, p.66).

Tabela 3: Peso relativo das tarifas do Trem e do Ônibus em relação ao salário mínimo

Ano	Itens	Valor	Numero de viagens
1984	Salário Minino (1)	Cr\$ 166.560,00	
	Tarifa do Trem (2)	Cr\$ 66,50	2.504
	Tarifa do ônibus (3)	Cr\$ 404,00	412
2009	Salário Minino	R\$ 465,00	
	Tarifa do Trem	R\$ 2,50	186
	Tarifa do ônibus	R\$ 2,20	211

OBS: (1) Salário mínimo Cr\$ 166.560,00 – Valor Cr\$ novembro de 1984;
 (2) Tarifa Trem Cr\$ 66,50 – Valor Cr\$ médio de 1984;
 (3) Tarifa média em novembro de 1984 na RM do Rio de Janeiro (SEVERO, 1985).

Analisando a tabela 3, pode-se observar como o peso do custo do transporte aumentou em relação ao salário mínimo, enquanto que em 1984 um salário mínimo permitia viajar 2.504 vezes no trem. Hoje o salário mínimo só permite 186 viagens. Já no caso da viagem ser realizada por ônibus, essa perda foi menor, caiu de 412 viagens para 211.

Todas essas considerações têm um fim único de demonstrar a falta de planejamento coordenado de transporte e urbanismo, a ausência de políticas voltadas para o transporte público e a circulação viária, aí se compreendendo a prioridade para o transporte público e a inexistência de um sistema de tarifação que acompanhasse a evolução tarifária dos diversos modais. Ou seja, não foi encontrado ao longo da pesquisa, desde 1929, quando da publicação do Plano Agache, até o momento presente, nenhum estudo que pudesse embasar ou justificar as medidas tomadas pelo poder público.

Ao longo do trabalho, será apresentada a situação atual do sistema de transporte por ônibus no Município do Rio de Janeiro, por meio de exemplos de custos de linhas hipotéticas, porém, absolutamente reais, mostrando a influência que determinados índices têm no resultado do custo quilométrico e do cálculo da tarifa.

Nesta condição, pode ser demonstrada a necessidade imediata de adoção do subsídio ao transporte coletivo, enquanto medidas técnicas que poderiam contribuir para a redução tarifária não sejam implantadas.

Será desenvolvida ainda uma análise das diversas fontes de custeio, que permitem a adoção do subsídio para o transporte coletivo, utilizado em diversas cidades europeias, detendo-se na solução adotada na França – com o “Versement Transport”, procurando estabelecer um paralelo entre o Vale Transporte e o “Versement Transport”.

Finalmente, será apresentada uma avaliação de possíveis benefícios para o usuário do transporte coletivo, inclusive atraindo-o para ele, pela adoção de medidas, como a prioridade para o transporte coletivo e subsidiando a tarifa calculada. Somente atuando sobre o preço da passagem e do tempo de deslocamento, poderá ser mantido o atual usuário e como atrair o usuário do automóvel.

CAPÍTULO 3 : ESCOLHA DE UM SISTEMA TARIFÁRIO

A escolha de um sistema tarifário implica em considerações que abrange diversos aspectos que serão tratados nos tópicos apresentados a seguir. É necessário que se conheça como se chegou ao quadro atual, como se deve definir um sistema de tarifação de forma que o mesmo possa trazer ao usuário a maior mobilidade, qual a melhor estrutura tarifária que proporcione a maior acessibilidade social, tudo contribuindo para a garantia de manutenção de uma receita média. Esses tópicos, que serão analisados a seguir, permitirão uma compreensão maior dos problemas hoje enfrentados.

3.1. Análise das condições atuais na definição da tarifa

O estabelecimento das tarifas praticadas na cidade do Rio de Janeiro, desde a segunda década do século XX, sempre se fundamentou na quilometragem percorrida para cada linha do sistema e suas seções, com o estabelecimento de preços para essas seções, visando a atender às demandas existentes entre pontos intermediários, dentro do itinerário para ela estabelecido, o que já era, há longo tempo, prática utilizada para o sistema de bondes. A adoção desses valores intermediários de passagem garantia a modicidade dos deslocamentos, aumentando, desta forma, a mobilidade social da população por meio das tarifas praticadas.

Nos meados dos anos 1980, após a reestruturação do sistema de transporte coletivo por ônibus e a extinção da operação dos bondes, ocorridas na primeira metade dos anos 60, deu-se início à tentativa de racionalização dos preços das seções e das diretas das diversas linhas que operam sobre um mesmo corredor, estabelecendo valores compatíveis entre elas, visando a dar as mesmas condições de competitividade a todas que nele operasse, com a concentração, por convergência, na fixação da tarifa modal. Evidentemente que essa atitude, da mesma forma que beneficiou os usuários que pagavam tarifas superiores a modal, pela redução de seus valores, prejudicou aqueles que se serviam das tarifas seccionadas, geralmente usadas para acesso aos centros comerciais e de serviço dos bairros e nas integrações inter e intramodais.

Somente a partir de 1985 começa-se a observar redução no número de linhas seccionadas com a finalidade de evitar as fraudes operacionais, prejudiciais não só para o operador, com a perda de receita, como para o poder permitente, recebendo informações não verdadeiras sobre a origem-destino dos deslocamentos possíveis pelos seccionamentos então praticados.

A diversidade das tarifas praticadas permaneceu quase imutável até esta data, variando, sobretudo, em função das áreas operadas e os tipos de serviços prestados. Pelo Decreto N 45 de 1962, são definidos os tipos de linhas quanto as suas áreas de operação e quanto ao tipo de serviço. Embora essa classificação permaneça até o momento presente, a sua serventia deixou de existir como elemento determinante da modicidade da tarifa praticada, anulada pelo estabelecimento do preço único.

Estabeleceu-se a numeração das linhas, como forma de identificação do tipo de serviço e da área em que opera, sempre considerando o seu ponto de origem. Assim, ficou definida a numeração:

00 – linhas Circulares Centro;

100 – linhas Radiais Sul, com ponto inicial no Centro e terminal nos bairros da Zona Sul;

200 – linhas Radiais Norte, com ponto inicial no Centro e terminal na Zona Norte, nos bairros das áreas de influência da Estrada de Ferro Central do Brasil até o bairro de Vila Valqueire e da então Estrada de Ferro Rio Douro (hoje Linha 2 do Metrô) até Acari;

300 – linhas Radiais Norte, com ponto inicial no Centro e terminal na Zona Norte, nos bairros das áreas de influência da Estrada de Ferro Leopoldina até Vigário Geral e Ilha do Governador, da Estrada de Ferro Central do Brasil de Deodoro até Santa Cruz e de Deodoro até Anchieta e da Linha Auxiliar até Pavuna;

400 – linhas Diametraais, com ponto inicial na Zona Norte e terminal na Zona Sul, passando ou não pelo Centro;

500 – linhas Auxiliares, com pontos iniciais e terminais na Zona Sul;

600 – linhas Auxiliares Norte, com ponto inicial na área compreendida entre a Rodoviária Novo Rio e Engenho de Dentro e terminal em qualquer área do Município do Rio de Janeiro;

700 – linhas Auxiliares Norte, com ponto inicial na área compreendida entre Cascadura e Madureira, além de Jacarepaguá e Barra da Tijuca e terminal em qualquer área do Município do Rio de Janeiro;

800 – linhas Auxiliares Norte, com ponto inicial na Zona Oeste e terminal em qualquer área do Município do Rio de Janeiro;

900 – linhas Auxiliares Norte, com ponto inicial na área de influência da Estrada de Ferro da Leopoldina e da linha Auxiliar e terminal em qualquer área do Município do Rio de Janeiro.

Neste estudo, serão analisadas apenas as linhas regulares convencionais, não levando-se em conta as outras modalidades de transporte coletivo por ônibus, considerando que são aquelas que transportam mais de 95% dos passageiros que se deslocam em transporte coletivo no Rio de Janeiro.

Para melhor entender a inadequação da implantação da tarifa única no município do Rio de Janeiro, foram elaboradas tabelas com o número de linhas que praticam a tarifa modal, as enquadradas acima e abaixo dela, por tipo de linha, para que se possa visualizar a situação vigente nos anos de 1985, 1990, 1991, 1992 e 1993 (ver tabelas 4,5,6,7 e 8), sempre referentes ao mês de janeiro, anos que precederam adoção do preço único, implantado a partir de janeiro de 1994.

A escolha do ano de 1985 foi determinada pela importante redução do número de linhas com seccionamentos, que a partir de então se passa a observar, passando cada uma delas a operar com preço único e, também, pela diminuição do número das tarifas praticadas.

A cada ano indicado, comenta-se a situação dos valores encontrados e as situações existentes nas zonas de operação das linhas, no que respeita o usuário, na facilitação de seu deslocamento, contribuindo para a melhoria da mobilidade social. A

análise fixou-se, sobretudo, nas linhas da Zona Oeste do município, justamente aquela que, à época, apresentava a menor densidade populacional.

Tabela 4: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 480,00 (Ano:1985)

Tipo de Linha	< Modal	= Modal	> Modal	Total
Circular Centro	3	0	0	3
Radial Sul (100)	0	22	2	24
Radial Norte (200)	3	20	21	44
Radial Norte (300)	0	7	24	31
Radial Norte (300 ZO)	0	0	14	14
Diametral (400)	6	24	3	33
Auxiliar Sul (500)	2	19	7	28
Auxiliar Norte (600)	6	33	1	40
Auxiliar Norte (700)	16	22	12	50
Auxiliar Norte (800)	30	21	0	51
Auxiliar Norte (900)	12	29	1	42
Auxiliar Norte (900 ZO) *	0	2	0	2
TOTAL	78	199	85	362

*Aqui se consideram as seções estabelecidas dentro ou em parte da Zona Oeste.

Fonte: Arquivo Pessoal do Eng. Sérgio Balloussier.

Na análise observa-se que 54,97% das linhas praticavam a tarifa modal, 23,48% tarifas maiores à modal e 21,55% tinham tarifas determinadas inferiores à modal. Entre elas, chama a atenção as Auxiliares Norte 800, que representam 38,46% delas.

As linhas Auxiliares Norte 800 são aquelas que operam na Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro. A totalidade delas o faz internamente ou ligando os bairros nela existentes à Barra da Tijuca e ao Recreio dos Bandeirantes, servindo aos principais pontos de atratividade, às estações ferroviárias da Estrada de Ferro Central do Brasil, ramal de Santa Cruz, onde se processam as integrações ônibus-trem, e às concentrações comerciais, principalmente nas estações de Bangu, Campo Grande e Santa Cruz. Do total das tarifas nela praticados, 59% eram inferiores à modal e quase todas elas tinham seus valores fixados em função da quilometragem percorrida.

Pode ser ressaltado que, do início dos anos oitenta até cerca de 1987, o sistema de transporte ferroviário suburbano transportou o maior volume de passageiros de sua história, como já foi referido. Esse fato pode ser credenciado a dois fatores: os baixos preços praticados pelas linhas alimentadoras do sistema ferroviário e ao elevado subsídio concedido a esse sistema.

O valor citado se refere, obviamente, não só à Zona Oeste, como a toda Baixada Fluminense. O que pode ser destacado é que o número de deslocamentos a pé era mínimo, pela tarifa praticada pelas linhas auxiliares ser compatível com o poder aquisitivo da população. Nessa época, o principal destino das viagens geradas na Zona Oeste era o centro da cidade do Rio de Janeiro, representando cerca de 38% do total, ou o pólo de Madureira, ainda grande centro de comércio e de serviços, com cerca de 18%.

Os deslocamentos da Zona Oeste para o centro da cidade eram efetuados por quatorze linhas radiais, com preços acima do modal. A seletividade das viagens dentro da Zona Oeste era, portanto, bem definida pela diversidade dos preços ofertados. Nas linhas Auxiliares Norte 700 e 900, as ligações com preços abaixo da modal respondem por, respectivamente, 32% e 29% do total das tarifas aplicadas e, nas demais categorias, esses valores são absolutamente irrelevantes.

Os valores acima do modal estabeleciam a seletividade dos deslocamentos, evitando, desta forma, a concorrência entre as radiais e as auxiliares, conforme observa-se na tabela 5, garantindo a essas últimas o equilíbrio econômico financeiro da operação. A qualidade do serviço prestado pelas linhas radiais também estava garantida pela seletividade da oferta.

**Tabela 5: Valor da Tarifa Modal em Cruzados Novos:
NCz\$ 3,00 (Ano:1990)**

Tipo de Linha	< Modal	= Modal	> Modal	Total
Circular Centro	3	0	0	3
Radial Sul (100)	0	22	2	24
Radial Norte (200)	1	25	20	46
Radial Norte (300)	0	15	17	32
Radial Norte (300ZO)	0	0	17	17
Diametral (400)	3	30	2	35
Auxiliar Sul (500)	0	19	4	23
Auxiliar Norte (600)	4	37	3	44
Auxiliar Norte (700)	6	44	8	58
Auxiliar Norte (800)	32	29	7	68
Auxiliar Norte (900)	13	31	0	44
Auxiliar Norte (900ZO)	0	2	0	2
TOTAL	62	254	80	396

Fonte: Arquivo Pessoal do Eng. Sérgio Balloussier.

Observa-se que nas linhas Auxiliares Norte 800, em 1990, do total das tarifas praticadas, 47% era inferior à modal, mantendo, quase todas elas, seus valores fixados em função da quilometragem percorrida. Constata-se que houve aumento de ligações nas três situações, decorrentes das importantes alterações urbanísticas que começavam a ocorrer na área servida por essas linhas no início dessa década, com a implantação de atividades criadoras de atratividade, e que continuam a ocorrer até os dias de hoje. No que tange à seletividade das viagens, ela ainda existia, embora já se possa verificar uma diminuição da quantidade de tarifas inferiores e superiores à modal, demonstrando o começo da concentração.

A grande modificação ocorrida na Zona Oeste, no período de cinco anos decorridos entre 1985 e 1990, pode ser creditada ao início de investimentos na implantação de Shoppings Centers, filiais de grandes redes de supermercados e, também, à abertura de sucursais de universidades e escolas técnicas, fatos esses que explicam o crescimento das frotas dos três níveis de tarifação considerados neste estudo. Observou-se a criação de novos serviços ligando a região à Barra da Tijuca, importante pólo de atratividade e, conseqüentemente, gerador de viagens.

Já para as linhas Auxiliares Norte 700 e 900, as ligações com preços abaixo da modal passaram a responder por, respectivamente, 10% e 30% do total das tarifas aplicadas e, nas demais categorias, esses valores continuaram sem expressividade.

Nesse período, observa-se um acentuado crescimento do número de tarifas praticadas, com um acréscimo de 12%, principalmente para as tarifas das Radiais Norte 300, operando na Zona Oeste (21%) das Auxiliares Norte 700 (16%) e das Auxiliares Norte 800 (33%). É importante esclarecer que as tabelas se referem à tarifa e não às linhas, pois, nessa ocasião, ainda existiam algumas poucas linhas seccionadas.

A concentração da tarifa modal praticada em Janeiro de 1991 (tabela 6) corresponde a 72% do total, sendo apenas 8% o percentual das tarifas inferiores ao valor modal, dos quais 56% estão localizados na Zona Oeste. Verifica-se, como anteriormente referido, a questão dessa região, pois nela está localizada a população de mais baixa renda do Município do Rio de Janeiro.

Tabela 6: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 40,00 (Ano:1991)

Tipo de Linha	< Modal	= Modal	> Modal	Total
Circular Centro	3	0	0	3
Radial Sul (100)	0	22	2	24
Radial Norte (200)	0	26	17	43
Radial Norte (300)	0	16	17	33
Radial Norte (300ZO)	0	0	17	17
Diametral (400)	0	32	2	34
Auxiliar Sul (500)	0	19	3	22
Auxiliar Norte (600)	1	40	3	44
Auxiliar Norte (700)	2	50	8	60
Auxiliar Norte (800)	18	42	7	67
Auxiliar Norte (900)	8	35	0	43
Auxiliar Norte (900ZO)	0	2	0	2
TOTAL	32	284	76	392

Fonte: Arquivo Pessoal do Eng. Sérgio Balloussier.

Na análise, observa-se que 72,45% das linhas praticavam a tarifa modal, 19,39% tarifas maiores à modal e 8,16% tinham tarifas determinadas inferiores à modal, uma redução bastante acentuada em relação a 1985.

O número de favelas cresce desordenado e acentuadamente, sendo hoje a Zona Oeste a que possui a maior área de favelas e de conjuntos habitacionais de baixa renda no Município. O adensamento dessas favelas ainda não se fez sentir, pois sua implantação se dá extensivamente em face de sua ocupação ser ainda muito recente. Quando isto ocorrer, a tendência à perda de mobilidade deverá se agravar.

Alguns estudos visando ao restabelecimento de tarifas praticadas inferiores ao valor da tarifa única foram realizados, sem que o poder permitente se atentasse para o fato de que ao elevá-lo ao valor único estava reduzindo, drasticamente, a acessibilidade da população de baixa renda ao transporte coletivo e, conseqüentemente, reduzindo sua mobilidade.

Ao se concentrar a tarifa no valor modal, muitas linhas que operavam com superposição em partes importantes de seus itinerários foram unificadas, algumas com pequenas alterações de itinerários com a finalidade de preservar os acessos a pé em distâncias curtas, compatíveis com o tempo gasto no deslocamento.

Não houve, entretanto, nenhum estudo voltado para a racionalização das linhas de determinadas áreas onde essa nova realidade foi mais significativa, como é, principalmente, o caso da Zona Oeste, passando a existir um excesso de oferta para mesmas ligações e tarifas. A participação das tarifas praticadas com valores abaixo da modal caiu para 27%.

Na Zona Sul o efeito imediato foi o enfraquecimento das linhas auxiliares, observado desde 1990, quando não mais existiram linhas com valores inferiores à tarifa modal. Para a Zona Norte, a grande perda se deu na qualidade do serviço prestado pelas linhas radiais. No ano de 1992 (tabela 7), praticamente não existiram alterações.

Tabela 7: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 250,00 (Ano:1992)

Tipo de Linha	< Modal	= Modal	> Modal	Total
Circular Centro	3	0	0	3
Radial Sul (100)	0	22	2	24
Radial Norte (200)	0	26	18	44
Radial Norte (300)	0	16	21	37
Radial Norte (300ZO)	0	0	17	17
Diametral (400)	0	33	2	35
Auxiliar Sul (500)	0	19	4	23
Auxiliar Norte (600)	1	40	3	44
Auxiliar Norte (700)	2	49	9	60
Auxiliar Norte (800)	18	44	9	71
Auxiliar Norte (900)	8	31	0	39
Auxiliar Norte (900ZO)	0	2	0	2
TOTAL	32	282	85	399

Fonte: Arquivo Pessoal do Eng. Sérgio Balloussier.

A simples observação dos valores da tabela 8 demonstra claramente a maior compressão das tarifas abaixo da modal do que as acima desse valor. Mesmo assim, observa-se a manutenção da seletividade entre os deslocamentos locais e os radiais, mas com o agravamento do custo de deslocamento para os usuários que faziam uso de linhas cujas tarifas praticadas eram inferiores à da modal, cuja participação caiu para 25%, correspondendo a 29 valores. Enquanto que, no total, quantificava apenas 8%, fortalecendo a afirmativa de que o maior prejuízo se deu para o usuário residente na Zona Oeste.

Tabela 8: Valor da Tarifa Modal em Cruzeiros: Cr\$ 3.400,00 (Ano:1993)

Tipo de Linha	< Modal	= Modal	> Modal	Total
Circular Centro	3	0	0	3
Radial Sul (100)	0	22	2	24
Radial Norte (200)	0	27	18	45
Radial Norte (300)	0	18	17	35
Radial Norte (300ZO)	0	0	17	17
Diametral (400)	0	33	3	36
Auxiliar Sul (500)	0	19	4	23
Auxiliar Norte (600)	0	40	3	43
Auxiliar Norte (700)	0	47	11	58
Auxiliar Norte (800)	18	42	8	68
Auxiliar Norte (900)	8	29	0	37
Auxiliar Norte (900ZO)	0	2	0	2
TOTAL	29	279	83	391

Fonte: Arquivo Pessoal do Eng. Sérgio Balloussier.

Observa-se em 1993, principalmente, uma diminuição das tarifas inferiores à modal, representando apenas 7,42% do total, se restringindo a sua aplicação às circulares Centro, Auxiliares Norte 800 e 900.

Em janeiro de 1991 praticavam-se sete valores de tarifas, passando a seis em 1992 e cinco em 1993. A partir de janeiro de 1994, passou a vigorar o preço único. Qual o primeiro impacto dessa decisão sobre o sistema? Quais os prejuízos para os usuários? Quais as perdas para os operadores?

O impacto maior dessa medida foi a perda da seletividade das viagens, principalmente para os usuários das linhas radiais que passaram a sofrer concorrência daqueles oriundos das linhas auxiliares, perdendo a qualidade do serviço anteriormente prestado e a transferência de passageiros das linhas auxiliares para as radiais, inviabilizando algumas delas.

Essa nova situação gerou a necessidade de reajuste da frota para se adaptar à nova demanda, mas os novos índices de passageiros por quilômetro, embora tivessem aumentado, não foram suficientes para compensar a redução da tarifa, acarretando perda na receita por quilômetro. A saída encontrada à época foi a da criação de um fundo de compensação tarifária para complementar as novas receitas inferiores às necessárias para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das linhas ou mesmo das empresas.

A fonte de custeio usada para a implantação do preço único foi o fundo de compensação mantido pela contribuição das empresas que tiveram um impacto menor, isto é, aquelas em que já predominava a tarifa modal, que passaram a subsidiar parte do sistema.

Evidencia-se, desta forma, que a implantação da tarifa única não foi objeto de estudos conclusivos que pudessem embasar essa decisão, pois implicou na perda de qualidade para os usuários das ligações radiais, encarecimento dos deslocamentos de curta distância, justamente aqueles que permitem o acesso aos centros de atratividades locais e às integrações intra e intermodais, oneração das operadoras mantenedoras do Fundo de Compensação Tarifária, e, ainda, enfraquecimento e mesmo inviabilização de empresas que operavam unicamente linhas auxiliares. A solução ideal para a simplificação tarifária teria que considerar a implantação de, no mínimo, três tarifas, uma abaixo e outra acima do valor modal – preço único.

A eliminação das tarifas praticadas abaixo do valor modal contribuiu de forma preponderante para a expansão dos serviços irregularmente explorados pelas kombis e vans que, em sua grande maioria, oferecem tarifas com valores inferiores à tarifa única.

A exploração desses serviços é responsável pelo transporte de cerca de 1,6 milhões de passageiros por dia na RMRJ e 897 mil na Cidade do Rio de Janeiro (SMTR, 2005) (ver tabela 9), o que não é absolutamente desprezível. A primeira consequência dessa transferência de passageiros se reflete na redução do índice de passageiros por quilômetro – IPK, denominador da fração determinante da tarifa, o que fará que ele seja, obviamente, responsável pelo seu aumento.

Tabela 9: Distribuição das viagens pelo modo coletivo

Modo de Transporte	RMRJ		RIO	
	Viagens x 1000	%	Viagens x 1000	%
Ônibus municipal	5.302	57	3.646	69
Ônibus intermunicipal	1.332	14	128	2
Transporte alternativo	1.631	18	897	17
Metrô	355	4	289	5
Trem	304	3	112	2
Transporte escolar	190	2	118	2
Transporte fretado	92	1	59	1
Barco/Aerobarco/Catamarã	82	1	23	0
Bonde	2	0	2	0
Total modo coletivo	9.290	100	5.274	100

Fonte: SMTR (2005).

A distribuição observada na tabela 9 mostra que, na cidade do Rio de Janeiro, a participação maior é do ônibus municipal, com 64%, seguido do transporte alternativo, com 17%, o que mostra uma participação importante no número de viagens diárias com praticamente 900 mil.

O número de vans cadastradas na Prefeitura da Cidade, com intuito de legalização que operam esses serviços, ultrapassam 8.350 veículos (SMTR, 2005), considerando somente o Município do Rio de Janeiro, agravando, mais ainda, o caos da circulação viária. A disputa do passageiro em potencial com o transporte legalmente constituído conduz à desordem no tráfego, principalmente junto aos pontos de parada, e à utilização do espaço viário destinado à circulação dos veículos para o estabelecimento ilegal de pontos terminais.

O que se havia conseguido no início dos anos 1960, a substituição de veículos de baixa capacidade, as lotações, com o máximo de 20 lugares, pelos ônibus, com um mínimo de setenta lugares, permitindo uma considerável redução do número de veículos circulando pelas ruas de nossa cidade e assim contribuindo para um melhor ordenamento do tráfego e conseqüente ganho na velocidade comercial do sistema, foi completamente anulado pela falta de repressão por parte do poder público à operação das kombis e vans. Só na área da Baixada de Jacarepaguá são cerca de três mil veículos (estatística divulgada por empresa operadora da região) desse tipo hoje operando ilegalmente.

A consequência imediata da atuação inadequada do poder público na repressão a esse tipo de operação foi o aumento do custo por quilômetro, pela redução do PMM, e da tarifa calculada, pela redução do IPK. O primeiro como numerador e o segundo como denominador da fração determinante dessa tarifa.

Nos últimos 15 anos, o número de automóveis mais do que duplicou no Município do Rio de Janeiro (tabela 2) (ARMAZÉM DOS DADOS, 2010). Nesse mesmo período, a superfície viária pouco ou nada cresceu, dependendo dos bairros analisados. Em toda a Zona Sul, por exemplo, desde a década de 1960 e início da de 1970, nenhuma obra importante que permitisse ganho de capacidade viária foi realizada. A totalidade dos Projetos de Alinhamento – PA dos logradouros dos bairros dessa região já foram totalmente implantados, o que dificulta qualquer tipo de desapropriação.

O que se vislumbra hoje, como possibilidade de crescimento da superfície viária, é a conclusão dos PAs dos principais eixos de transporte cujas implantações foram parcialmente executadas. Obras concluídas, que tiveram realmente grande impacto na circulação viária, beneficiando sobremaneira o transporte coletivo, foram as linhas Vermelha e Amarela, não só por utilizá-las para a operação de Serviços Especiais Rápidos, como transferindo para elas os automóveis que antes circulavam pelas vias urbanas dos bairros, aliviando-as dos deslocamentos que as utilizavam somente como vias de passagem, em benefício dos Serviços Regulares de transporte coletivo.

Diante dessa situação, considerando-se que na repartição modal da circulação viária a parcela preponderante é a do modal automóvel, a solução mais racional é a da priorização do transporte coletivo, mesmo e, sobretudo, em detrimento do automóvel.

A implantação de corredores exclusivos para transporte coletivo em sítio próprio implicaria na racionalização parcial do sistema, com a criação de linhas troncais e alimentadoras, estações de integração, ou pontos de integração, sem a necessidade de soluções sofisticadas, que só contribuem para elevar os custos de manutenção, fazendo que as mesmas sejam executadas de forma precária, perdendo-se as vantagens que elas poderiam oferecer.

A questão das gratuidades é outro problema a ser considerado. Na cidade do Rio de Janeiro, o percentual de passageiros não pagantes oscila em torno de 23%, (ver tabela 10), o que, como já referido, tem reflexo direto na tarifa. A Constituição Federal e a Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro estabelecem a necessidade de contrapartida, fonte de custeio para que as gratuidades possam ser aplicadas, o que não é praticado na cidade por parte do poder permitente.

Tabela 10: Resumo das formas de pagamento

Modalidade	RMRJ		Rio	
	Quantidade	%	Quantidade	%
Dinheiro	5484	56%	3349	56%
Vale Transporte	2124	22%	1208	20%
Gratuidade - Idoso	415	4%	295	5%
Gratuidade - Estudante 1º Grau	805	8%	417	7%
Gratuidade - Estudante 2º Grau	363	4%	202	3%
Gratuidade - Deficiente Físico	45	0%	23	0%
Gratuidade - Outros	496	5%	444	7%
Total	9732	100%	5938	100%
Total de Gratuidades	2124	22%	1381	23%

Fonte: SMTR (2005).

Na cidade do Rio de Janeiro, o total de gratuidades atinge os 23% do total de passageiros transportados, sendo a principal modalidade de gratuidade a de estudantes de 1º Grau, com 7%, que somados aos estudantes de 2º Grau atinge os 10% de participação.

Um fator importante, no cálculo da tarifa feito pelo poder público, é que só considera-se o passageiro pagante, embora as gratuidades sejam responsáveis por parte do custo total da prestação do serviço, provocando um aumento da tarifa praticada, agravando, dessa forma, a situação dos trabalhadores informais, que sequer têm o benefício do Vale Transporte, um dos fatores que contribuíram para o crescimento do deslocamento realizado a pé.

No decorrer dos últimos trinta anos, vários estudos foram efetuados, como o **PIT** (Plano Integrado de Transportes do Metrô/RJ, 1975-79), o **PTM** (Plano de Transporte de Massa, 1990-95) e, mais recentemente, o Riobus (1998). Alguns sem os necessários detalhamentos, mas todos deixando bem claro quais os ganhos que se poderiam obter

quanto a valores mais elevados para o PMM e para o IPK, que, como já referidos, são índices de extrema importância para a determinação do custo quilométrico, no caso do PMM, e da fixação da tarifa, no do IPK.

Se o PMM e o IPK de duas linhas hipotéticas fossem hoje os mesmos de 1993, as tarifas praticadas seriam bem menores que as atuais, podendo mesmo adotar-se a tarifa calculada, sem necessidade de se estabelecer uma tarifa praticada que não apresenta nenhuma razão para ser inferior à primeira, por ser ela a garantidora do equilíbrio econômico-financeiro da operação.

É importante destacar o fato de que o PMM entra, como denominador no cálculo de todos os itens que compõem os custos fixos, além de ser usado para determinar o custo por quilômetro de peças e acessórios, de parte dos custos variáveis, ou seja, dos dez itens que compõem os custos operacionais. Ele atua como denominador em seis deles. Isso equivale a dizer que o PMM influencia cerca de 73% do custo quilométrico de uma linha ou sistema (ver ANEXO 1).

Os exemplos apresentados a seguir (tabela 11) comparam duas linhas de uma empresa do Município do Rio de Janeiro em dois momentos distintos, utilizando-se os valores atuais dos insumos na determinação dos custos para que se possa efetuar uma comparação viável, cujas únicas variáveis são o PMM e o IPK, índices influenciados pelas situações apresentadas e que independem da atuação do operador.

A linha A refere-se a um Serviço Regular Auxiliar que trafega por logradouros de grande intensidade de tráfego, onde a predominância atual é de automóveis, concorrendo, em parte importante de seu itinerário, com serviços de kombis e vans.

A linha R corresponde a um Serviço Regular Radial, também com itinerário em logradouros com elevado grau de saturação, sofrendo concorrência de kombis e vans, embora em menor intensidade que a linha auxiliar. A coleta de dados foi feita nos registros estatístico da empresa operadora das referidas linhas para os meses de outubro de 1993 e 2008.

Certos parâmetros foram estabelecidos para que se possam entender as análises que serão feitas. Para se determinar o novo PMM em função do aumento do Tempo de

Ciclo – Tc, considerou-se o número de viagens para a carga horária de sete horas, para cada turno de operação, vigente em 1993 e em 2008, não se levando em conta se para se manter o mesmo número de viagens tivesse que se pagar hora extra excedente às sete horas para as equipes de operação, o que, evidentemente, encareceria o custo de mão de obra. Para o cálculo do IPK, foram considerados apenas os passageiros pagantes e não os transportados, isto é, pagantes e não pagantes, o que é absolutamente correto, pois a receita gerada pelos passageiros transportados e a tarifa calculada é aquela que terá que cobrir todos os custos operacionais e financeiros da empresa.

Tabela 11: Impactos na tarifa em função das variações do PMM e IPK

Linha/Ano	PMM	Custo/Km	IPK	Tarifa
A/93	9.735	2,5842	2,73	0,947
A/08	7.788	3,0172	1,23	2,453
Variação	- 20,00 %	+ 16,75 %	- 121,95 %	+ 160,00 %
R/93	11.055	2,3774	2,34	1,016
R/08	8.844	2,7587	1,19	2,318
Variação	- 20,00 %	+ 16,04 %	- 97,00 %	+ 128,20 %

Fonte: Linhas de ônibus de uma empresa do Município do Rio de Janeiro.

Observa-se que, no período de 1993 a 2008, o número de viagens do Serviço Regular Auxiliar caiu de cinco viagens por carro por dia, numa jornada de quatorze horas, para quatro, fazendo com que o PMM da linha A caísse 20%, provocando uma elevação de 16,75% no custo por quilômetro, subindo de R\$ 2,5842 para R\$ 3,0172.

A queda do IPK deve ser atribuída, principalmente, a dois fatores determinantes: primeiramente, a inquestionável transferência dos passageiros que eram transportados pelos ônibus para outros modos e ao aumento da frota operante, necessário quando do estabelecimento do preço único, no caso em que a tarifa praticada se situava acima da modal, caso da linha em análise, transferindo para ela parte dos usuários das linhas auxiliares que operavam com tarifas inferiores.

Essa transferência não foi, entretanto, suficiente para manter o IPK anterior, reduzindo-o de 2,73 para 1,23, pois o aumento do número de passageiros não foi bastante para compensar o crescimento da quilometragem produzida, fazendo-o desabar para 121,95 %. A gratuidade não pode ser aqui considerada como fator determinante, pois só o passageiro pagante é contabilizado, como já referido anteriormente.

A conjugação do aumento do custo por quilômetro com a redução do IPK fez com que a tarifa aumentasse em 160 %, passando de R\$ 0,947 em 1993 para R\$ 2,453 em 2008, pois, crescendo o numerador e diminuindo a denominador, o quociente sofre uma variação positiva considerável.

As considerações feitas para a Linha Auxiliar A se aplicam, também, para a Radial R, inclusive com a mesma redução do número de viagens por carro e por dia, com os valores e variações percentuais explicitadas na tabela acima, o que vem demonstrar a semelhança de comportamento independente do tipo de linha.

O exemplo dessas duas linhas demonstra claramente que, se o poder público municipal não agir rapidamente sobre os fatores que geraram o aumento da tarifa calculada, a situação continuará a se agravar, chegando-se a um impasse quanto à mobilidade do cidadão, por não lhe assegurar a acessibilidade ao transporte coletivo. Ou o poder permitente atua efetivamente sobre a gratuidade, a operação ilegal das kombis e vans, a deteriorização da circulação viária e o preço único, ou dificultará o atendimento ao preceito constitucional de garantir o equilíbrio econômico financeiro das operadoras do sistema sem que a tarifa calculada torne-se proibitiva, sacrificando, sobretudo, ao trabalhador de baixa renda e aos informais. Mesmo que o conjunto de medidas necessárias sejam tomadas, os resultados demandarão um tempo considerável para serem contabilizados. Resta, como possível solução, subsidiar o transporte coletivo.

3.2. A definição de um sistema de tarifação

A evolução de um sistema de tarifação faz-se sempre no sentido de obter-se sua simplificação e equalização. Se essa evolução parece, de uma maneira geral, benéfica para o usuário, convém ter sempre em mente as vantagens e os inconvenientes que cada sistema de tarifação pode comportar em função, notadamente, das características estruturais de transporte próprias a cada aglomeração urbana. Assim sendo, um sistema de tarifação deve ser compatível com as características peculiares da cidade onde o mesmo será implantado.

A tarifa única apresenta a vantagem de agradar a maior parte da clientela e permitir a racionalização mais simplificada do sistema. Entretanto, ela tende a suprimir, sobretudo para as grandes distâncias, a relação entre a tarifa aplicada e o serviço oferecido, ou seja, ela não oferece maiores vantagens para as receitas provenientes da exploração, principalmente se for considerado que os usuários aceitam pagar uma tarifa mais elevada para trajetos mais longos, desde que a prestação do serviço lhes ofereça maior conforto. Por sua vez, se existem pólos de atratividade próximos ao local de residência do usuário em potencial, no qual uma tarifa mais baixa poderia ser implantada, a vantagem desaparece, agravando seus gastos em transporte e diminuindo sua acessibilidade e mobilidade. Para que a mobilidade seja a mais perfeita possível, a acessibilidade deve ser física e econômica.

Essa afirmativa encontra apoio na simples observação dos serviços ilegais de vans em ligações de diversos bairros do município do Rio de Janeiro com o centro da cidade e outros pólos de atratividade, praticando tarifas mais elevadas que as estabelecidas pela tarifa única, cujos inconvenientes já foram destacados anteriormente.

No caso das distâncias menores que tiveram suas tarifas elevadas, são as kombis que passam a oferecer tarifas menores, mais próximas das anteriormente praticadas. O Vale Transporte passa a ser, então, um importante instrumento para atenuar os inconvenientes gerados pela adoção de uma tarifa mais elevada, face ao peso que hoje ele representa no faturamento de uma empresa, em torno de 50 % (NTU, 2008).

Na prática, o que acontece é que os inconvenientes da implantação da tarifa única em uma área urbana de grande extensão, mesmo se uma reforma tarifária é aplicada, se manifestam por uma importante baixa da receita operacional média das empresas e do sistema, o que inviabiliza, totalmente, várias empresas, sobretudo aquelas operadoras de linhas auxiliares ou nas quais esse tipo de linha era preponderante em sua receita, como ocorreu no Rio de Janeiro.

Em várias cidades européias, e mesmo na América do Norte, teve-se que recorrer a diversas formas de financiamento operacional para remediar o inconveniente da perda de receita. As formas de obtenção de fontes de custeio variam de cidade para cidade, algumas fazendo uso do subsídio direto, outras pela cobrança de impostos incidentes sobre o salário da população economicamente ativa de uma cidade ou de um país, ou ainda sob formas mais elaboradas, como o “Versement Transport”, associado ao subsídio direto, como o adotado na França.

Quando a Prefeitura Municipal da Cidade de São Paulo estabeleceu o bilhete único para reduzir as despesas dos usuários do transporte coletivo obrigados a fazerem integração dentro do mesmo modal (o ônibus) para complementar seu deslocamento, o poder permitente teve que subsidiar as empresas operadoras para que estas pudessem manter o equilíbrio econômico financeiro da prestação de seus serviços. Essa decisão veio melhorar não só a acessibilidade dos extratos de mais baixa renda ao transporte coletivo, como, também, a mobilidade de toda uma imensa parcela da população paulistana.

Os sistemas de tarifação fundamentados no serviço ofertado – tarifação por seção ou por zonas – apresentam para os operadores certo grau de dificuldade técnica de aplicação, embora hoje em dia, graças aos desenvolvimentos tecnológicos na área de bilhetagem eletrônica, os inconvenientes que a tarifação por seção ou por zonas poderiam apresentar, sob o aspecto de custos em comparação com a tarifa única, não são assim tão graves que os levem a renunciar as possibilidades ofertadas pela diferenciação tarifária. A escolha a ser feita entre as variantes da tarifa ligada ao serviço ofertado depende, também, das características da área a ser servida:

A aplicação da tarifa quilométrica só se recomenda para as zonas mais afastadas, face à complexidade dos procedimentos de desconto e controle de caixa, entendendo-se aqui o desconto na tarifa como um subsídio.

Na Região Parisiense, dividida em seis zonas concêntricas, quanto maior a distância, menor o desconto tarifário (RATP, 2009), devendo-se atentar para o fato de que pelo plano diretor da região não se estimula as classes de menor poder aquisitivo a estabelecerem sua moradia nas áreas mais afastadas (IAU, 2010).

As tarifas por seções, assim como as por zonas, devem levar em conta as peculiaridades locais, de forma que se possa encontrar uma fórmula de compromisso racional na relação do serviço ofertado e a simplicidade da concepção da tarifa.

Enquanto as tarifas seccionadas são recomendadas para áreas de baixa densidade populacional, para a qual se pode, graças à simplicidade do traçado das linhas, diferenciar os preços, a tarifa zonal é, sobretudo, mais apropriada para zonas de elevada densidade populacional, a fim de propiciar maior mobilidade dentro de uma dada área constituindo-se, assim, em um atrativo suplementar.

A multiplicidade das características estruturais de uma aglomeração urbana – sob o enfoque da demografia, do urbanismo, da topografia, entre outras – pode, muitas vezes, sinalizar a oportunidade da combinação de sistemas tarifários de base, de modo que se possam conciliar as exigências das empresas operadoras, no que diz respeito ao plano operacional e o equilíbrio econômico financeiro, com os desejos do usuário quanto ao conforto do serviço oferecido.

Nas aglomerações mais densas, no centro da cidade, onde o tráfego é particularmente intenso, as vantagens da implantação de uma tarifa única, em termos de custo, podem implicar na perda de ganho resultante da renúncia da diferenciação tarifária. Nas zonas que lhe são adjacentes convém, entretanto, considerar o serviço oferecido e modular a tarifa em função das possibilidades do mercado.

A definição de um sistema de tarifação é, portanto, de extrema importância. Não se pode defini-lo sem elaborar estudos que levem em consideração não só o aspecto operacional do sistema, mas, e sobretudo, no aspecto da capacidade do usuário em

absorver a tarifa definida, o que não foi considerado quando da definição do preço único no Município do Rio de Janeiro.

3.3. A fixação de uma estrutura tarifária

Uma vez determinado o sistema de tarifação, torna-se necessário escolher uma estrutura e níveis tarifários apropriados. Diante das constatações acima desenvolvidas, a fixação de uma estrutura tarifária e níveis relativos a diferentes tipos de bilhetes conduz às seguintes questões:

- Uma estrutura com um número limitado de tipos de bilhetes é suficiente para responder satisfatoriamente às necessidades da população?
- Qual a política que se deve adotar para a fixação das condições de utilização e de custo do bilhete unitário, que é freqüentemente criticado por razões operacionais?
- Deve-se assegurar o acesso à tarifa especial para certas categorias, tais como escolares, idosos, deficientes físicos e trabalhadores ou restringi-las a apenas algumas delas?
- A quais categorias de usuários, e em quais condições, deve-se conceder a gratuidade de transporte? Em que condições deve-se estabelecê-la?

A adoção de uma estrutura tarifária sem responder a esses questionamentos pode trazer sérias conseqüências, pois, delas dependerá a situação financeira do sistema. Visto que as gratuidades respondem por cerca de 23,3% (SMTR, 2005) dos passageiros transportados, dependendo das áreas em que as linhas operam, o transporte ilegal e os níveis de saturação das vias públicas chegam valores altamente preocupantes. Com a ausência de políticas viárias que busque priorizar o transporte coletivo, e, ainda, que busque implantar a tarifa temporal na cidade, sem que seja concedido subsídio, conclui-se que as repostas aos questionamentos formulados são de capital importância para o equilíbrio do sistema de transporte por ônibus no Rio de Janeiro.

3.4. A manutenção da receita média

O desafio da manutenção da receita cresce com o aumento do uso do automóvel, o crescimento horizontal das aglomerações urbanas, junto com a adoção muitas das

vezes de uma tarifa praticada, inferior à tarifa calculada. A generalização das medidas adotadas voltadas para o aumento da demanda sem, contudo, refletir positivamente na receita, fazem com que a tarifa praticada tenha, apenas, um efeito moderador. O sistema de tarifa única, a tarifação horária, permite, em alguns casos, a realização de um deslocamento de ida e volta, permitido pelas recentes inovações tecnológicas, como a bilhetagem eletrônica, contribuindo para uma tendência da diminuição da receita média do sistema.

A concessão generalizada de gratuidade a certas categorias, principalmente a concedida para todos os idosos, sem levar em conta a sua renda, manifestando uma preocupação social, pode conduzir a cargas suplementares prejudiciais a usuários sem acesso a facilidades previstas na legislação social.

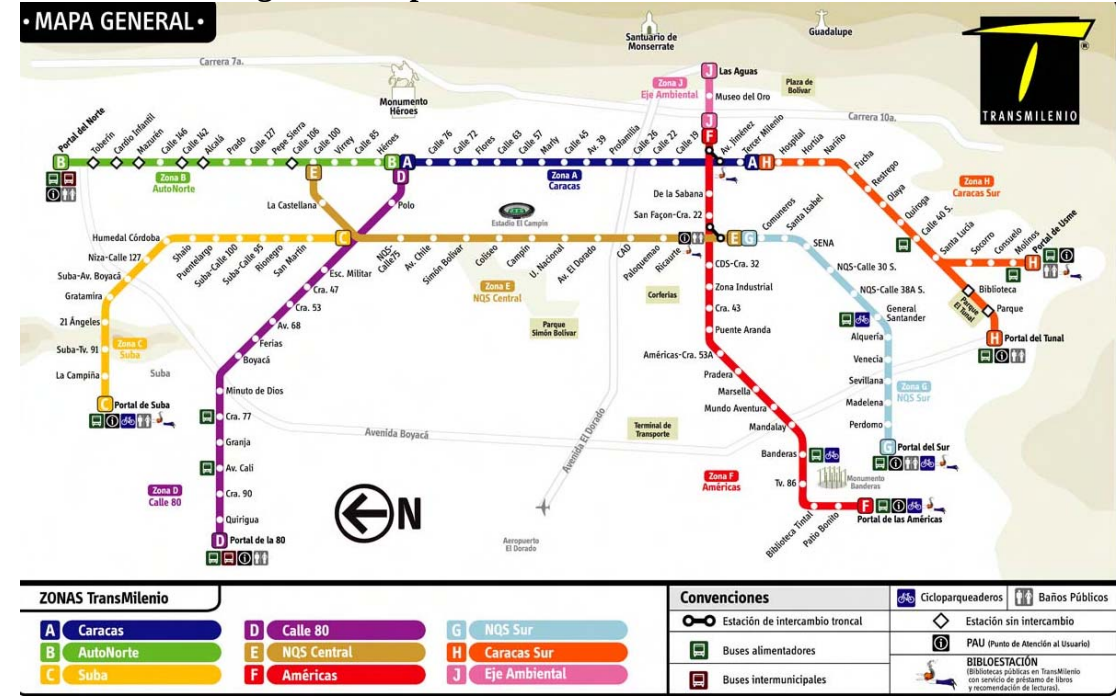
Essa situação não é exclusiva das metrópoles brasileiras. A diferença está no procedimento do poder público. Como uma grande parte das medidas tarifárias adotadas pelos sistemas de transporte coletivo do Rio de Janeiro responde, sem dúvidas, aos aspectos da solidariedade social, mais importante se torna o aporte de fontes de custeio locais, estaduais, ou mesmo nacionais para a manutenção do equilíbrio econômico financeiro dos sistemas de transporte. Cabendo, assim, ao poder público o cuidado de supervisionar a contribuição da receita proveniente dos usuários para que ela só seja reduzida caso sejam efetuados estudos que comprovem, com o necessário discernimento e fundamentado na manutenção do equilíbrio econômico financeiro, a necessidade dessa redução.

É preciso que a autoridade permitente defina até que nível de comprometimento a receita proveniente da operação pode ser reduzida para que, então, sejam definidas as fontes de custeio que permitam a manutenção do desejável equilíbrio operacional. Cabe ao poder público investir em medidas voltadas para redução dos custos operacionais, agindo sobre a circulação viária, por exemplo, implantando corredores em sítio próprio para priorizar o transporte coletivo.

O exemplo mais significativo de um sistema de BRT – Bus Rapid Transit, e que está entre os mais bem sucedidos do mundo, é representado no esquema de linhas

troncais da figura 1, conhecido pelo nome Transmilenio, localizado na cidade de Bogotá, na Colômbia.

Figura 1: Mapa do Sistema Troncal Transmilenio



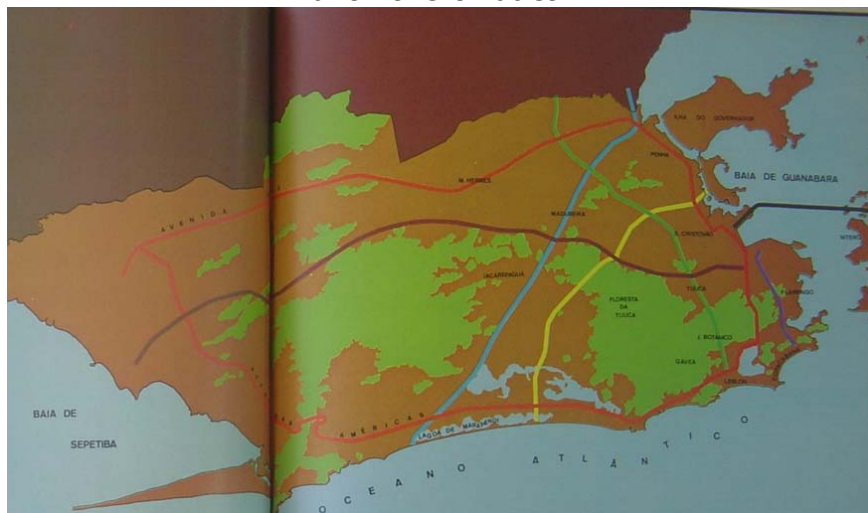
Fonte: Transmilenio S.A.

A velocidade comercial média dos ônibus nesse corredor atinge 27 km/hora. O sistema opera com 1.110 ônibus ao longo dos 84,4 Km de linhas troncais e 482 distribuídos pelas 74 linhas alimentadoras, transportando diariamente 1,5 milhões de passageiros (LEOPOLDINO, 2009). O que atinge 174.368 mil em média nos horários de pico em outubro de 2009 (TRANSMILÉNIO, 2009). Esses números permitem antever valores elevados para o PMM e o IPK, que, como já visto, têm importante peso no cálculo da tarifa. O primeiro sobre o custo e o segundo diretamente na tarifa.

Como resultado, a tarifa do Transmilenio é suficiente para garantir a rentabilidade das empresas operadoras, todas elas privadas. A implantação desse sistema iniciou-se em 2000, com sua finalização prevista para o ano de 2015. Além das linhas alimentadoras, dotou-se a área de influência do Transmilenio de infra-estrutura voltada para o pedestre, com ruas exclusivas, calçadas largas e iluminação pública adequada, e para o ciclista, com 300 km (CABRAL, 2007) de ciclovias e bicicletários junto às estações.

Na cidade do Rio de Janeiro, desde 1964, já se havia previsto a implantação de corredores expressos radiais para a circulação viária, as denominadas linhas policrômicas¹, visando não só ao acesso à Zona Oeste como à Baixada Fluminense, além de corredores transversais, permitindo a interligação entre eles e dos pólos de atratividade neles encontrados.

Figura 2: Plano Doxiadis também conhecido como Plano Policromático



Fonte: Região Metropolitana do Rio de Janeiro Cronologia da Evolução Urbana.

Dois desses corredores foram implantados, as Linhas Vermelha e Amarela, sem a preocupação da implantação de faixa exclusivas para o transporte coletivo. Somente o Corredor Transversal Penha – Alvorada foi concebido com essa característica em estudos efetuados a partir do início da década de 80, sendo o mais recente o concluído em 2007 para uso semelhante ao BRT. As velocidades alcançadas permitiriam a obtenção de um PMM que poderia ser suficiente o bastante para reduzir o custo em cerca de 50 % em relação ao atualmente calculado.

Em geral, quando se analisa o custo de uma obra que priorize o transporte coletivo, não se leva em consideração o benefício social que ela traria para a população e para a cidade como um todo.

¹ O **Plano Doxiadis** foi publicado em 1965 e concebido pelo arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiádis sob encomenda do então governador do estado da Guanabara, Carlos Lacerda (1960-1965). Destinava-se à reformulação das linhas mestras do urbanismo da cidade do Rio de Janeiro, preparando-a para o crescimento esperado até ao século XXI. Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Plano_Doxiadis, em 13/12/2009.

Desta forma, a falta de integração entre planejamento urbano e planejamento de transporte conduz a decisões que não trazem maiores benefícios à população, principalmente àquela de menor poder aquisitivo ou àqueles desprovidos de benefícios sociais justamente voltados para essa população, sobretudo os trabalhadores informais.

Um dos exemplos mais significativos dessa atitude é a inversão da relação moradia-trabalho, isto é, são as classes menos favorecidas que têm moradias mais afastadas dos seus locais de trabalho, o que contribui para um maior comprometimento de seu salário com as despesas com transporte. Essa inversão urbanística, oposta a dos países desenvolvidos, tem, portanto, um viés perverso, que acaba contribuindo para o crescimento das favelas.

O poder público, na tentativa de diminuir os efeitos dessa inversão, implanta medidas que alteram a manutenção do equilíbrio econômico financeiro da operação, provocando muitas vezes uma queda na receita média do sistema sem que nenhuma compensação tarifária seja praticada.

Hoje, várias práticas contribuem para a desestruturação do sistema de transporte na cidade do Rio de Janeiro. Trabalha-se com uma tarifa praticada inferior à calculada, desvinculou-se totalmente o valor da tarifa da extensão do serviço oferecido (ver ANEXO 1), sobretudo nas regiões mais afastadas, em áreas de baixa densidade populacional, mesmo com as facilidades que a bilhetagem eletrônica permite. Também não se consideram as interferências causadas por linhas provenientes de zonas mais distantes sobre outras mais próximas, as quais têm seus itinerários estabelecidos, superpondo-se às linhas que nelas operam, reduzindo a qualidade do serviço das radiais e desequilibrando operacionalmente as linhas auxiliares. Assim como, não se coíbe ou se limita o transporte ilegal, efetuado pelas kombis e vans, responsável pela queda vertiginosa do índice de passageiros por quilômetro, responsável, também, pelo aumento da tarifa calculada.

Torna-se imperiosa a adoção de medidas que possam vir a contribuir para o restabelecimento do equilíbrio econômico financeiro do sistema (CUNHA FILHO *et al.*, 2005), garantindo uma receita média que permita a oferta de qualidade aos usuários do transporte coletivo na cidade.

3.5. Um caso extremo de tarifação: a gratuidade total

As circunstâncias que devem prevalecer para a implantação de serviços gratuitos são bastante diversas, entretanto, podem-se fixar alguns pontos:

A implantação de um sistema totalmente gratuito corresponde, na maior parte dos casos, à criação de novos serviços. No Rio de Janeiro, quando da inauguração da Vila Kennedy, em Bangu, na Zona Oeste, foi criada uma linha inteiramente gratuita para o atendimento desse conjunto habitacional na sua ligação com o centro da cidade, situação que prevaleceu por, no mínimo, dois anos, operada pela empresa estatal de transporte coletivo – a CTC (BALLOUSSIER, 2010).

Para sistemas de pequeno porte, o problema da gratuidade reduz, freqüentemente, a seguinte escolha: cobrar um preço simbólico e único para todos os usuários, ou optar pela gratuidade. A primeira solução não permite o oferecimento de tarifas sociais ou estimular a implantação de serviços com tarifas comerciais, além disso, a implantação de uma tarifa única, mesmo que bastante baixa, implica, de qualquer forma, na necessidade de organização de um sistema de gestão e controle, com todas as implicações deles decorrentes.

Para sistemas de maior porte, se as causas precedentes conduziram a uma decisão voltada para a gratuidade, elas desempenham um papel secundário, como consequência de uma firme vontade de manter a vitalidade do centro da comunidade urbana, facilitando o acesso de seus usuários ativos.

Em alguns casos, quando o sistema já poderia existir antes da instauração da gratuidade, essa gratuidade pode vir a provocar um aumento de demanda de tal importância, que o custo marginal – e, por consequência, o custo médio – de produção de uma viagem apresente uma considerável diminuição, de tal forma que, em consequência, haja somente necessidade de um pequeno aporte de contribuição do poder público local para cobrir a perda de receita proveniente dos usuários.

O impacto junto à população é bastante favorável e, na quase totalidade dos casos, as reclamações se restringem à qualidade dos serviços prestados que tendem a ter uma queda, principalmente se existir um aumento da demanda. O impacto da gratuidade

sobre o uso de outros modos de transportes é julgado relativamente baixo, inclusive sendo imperceptível no que respeita a relação transporte individual / transporte público.

3.6. Análise comparativa dos sistemas tarifários

A variedade dos sistemas tarifários aqui citados merece uma análise comparativa entre vantagens e desvantagens que o sistema pode suportar sempre considerando que a evolução tecnológica da bilhetagem permitirá escolhas que há alguns anos atrás seriam impossíveis de serem implantadas, sem que se recaísse nos problemas de outrora, como, por exemplo, evasão de receita por transferência de passageiros de uma seção com custo mais elevado para a de menor custo.

De uma maneira geral, existem várias formas de se efetuar a cobrança do deslocamento, cabendo ao poder permitente decidir a que melhor convier, ou mesmo, a possibilidade de associação de duas formas, numa análise em que se leve em conta a extensão das regiões e da variação do adensamento dentro delas.

A cobrança poderá ser efetuada optando-se pela unificação tarifária ou pela diversificação tarifária, considerando-se que, nessa última, tem-se que levar em conta as integrações inter e intramodais, as gratuidades e possíveis descontos que poderão ser concedidos.

A unificação tarifária implica na implementação da tarifa única que, apresenta como vantagens a maior facilidade de compreensão de sua aplicação, a simplicidade de implementação e controle. Como desvantagens, o alto custo para os usuários que se deslocam em pequenas distâncias, como já referido no caso da Zona Oeste do município do Rio de Janeiro, contribuindo, ainda, para a perda de passageiros. Esse sistema foi implantado no Município do Rio de Janeiro no ano de 1994, com as desvantagens já referidas anteriormente.

Já no que diz respeito à diversificação tarifária, várias são as escolhas possíveis do sistema a ser adotado. Basicamente, pode-se dividi-lo em quatro grupos, esclarecendo que nada impede a adoção de um modelo de sistema misto, associando estratégias que possam vir a contribuir para a melhoria do atendimento ao usuário cativo e para atrair o usuário potencial: estabelecido ao se considerar a quilometragem da linha ou por área

ou zona; estabelecido em função do *status* econômico potencial do usuário; considerando o horário em que se utiliza o transporte coletivo e sobre o serviço utilizado.

A tarifação fundamentada na distância ou por área e zona produz, sem dúvidas, maiores receitas, pois, as tarifas são calculadas levando em consideração a distância a ser percorrida: quanto mais longa for a viagem, maior será o seu custo, implicando em tarifas mais elevadas. Seria possível dizer que esse sistema seria o mais justo se os estratos sociais de mais baixa renda habitassem em áreas mais próximas aos seus locais de trabalho, prevalecendo, então, o critério urbanístico de que as classes mais abastadas morem longe e as de menor poder aquisitivo morem perto.

O mesmo critério poderia ser adotado por áreas ou zonas, o que se observa com bastante frequência nas cidades européias. Seria uma escolha mais eqüitativa, pois permitiria a diferenciação tarifária entre zonas habitacionais de estratos sociais diferentes, fixando-se tarifas compatíveis com cada situação. Esse critério, o da tarifa quilométrica, foi utilizado na cidade do Rio de Janeiro, desde a década de 1910 até 1993. A tarifação por área ou zona foi considerada quando dos estudos das Áreas Seletivas, que não chegaram a serem implementadas.

No sistema estabelecido em função do *status* econômico potencial do usuário, no qual se comercializa vários tipos de passes com vigência de validade semanal, mensal, semestral e anual, não há limitação de deslocamentos dentro do período de validade.

Alguns passes, de preferência os de maior validade, oferecem preços menores por viagem, mais uma vantagem oferecida como atrativo para o transporte coletivo. Há, sem dúvidas, prós e contras em sua utilização, como: vantagens, para o usuário, além de permitir um número ilimitado de deslocamentos, esses são feitos com tarifas inferiores ao valor unitário e, para o operador, maximiza o pré-pagamento, gerando receita antecipada, podendo, inclusive, gerar aumento de demanda e, conseqüentemente, de receita. Como desvantagens, podem ser contabilizados maiores custos de comunicação social, distribuição e comercialização para maximizar a demanda.

Um dos grandes exemplos da utilização de passes no transporte coletivo é a “Carte Orange”², comercializada na Região Parisiense. Com diversas opções de validade, é amplamente comercializada, representa uma expressiva participação na obtenção da receita operacional da empresa operadora, a Régie Autonome des Transports Parisiens – RATP, que é a maior operadora de transportes de Paris e da Île-de-France – STIF.

O sistema de tarifação diferenciado em função do horário de sua utilização, basicamente fora dos horários de pico, tem como objetivo principal diminuir a demanda dos usuários que não necessariamente precisam viajar nesses períodos atraídos pela redução do custo de seus deslocamentos, melhorando, desta forma, a qualidade do serviço prestado. O sistema de transporte coletivo de Estocolmo pratica essa estratégia com inteiro sucesso, permitindo uma melhor distribuição da demanda ao longo do dia, racionalizando, inclusive, a utilização da frota.

A diferenciação tarifária, quanto ao serviço utilizado, consiste no estabelecimento de tarifas específicas não só, mas sobretudo, quanto à modalidade empregada – trem, metrô ou ônibus, como também a qualidade do serviço praticado – ônibus expresso e ônibus com ar condicionado.

Esses tipos de serviço tendem a oferecer uma oferta de qualidade a determinado segmento de usuários que visa a trocar o transporte individual pelo coletivo, como sucedeu na cidade do Rio de Janeiro: dois anos após a implantação dos “frescões”, ônibus tipo rodoviário dotado de equipamento de ar condicionado, cerca de 60% de seus usuários eram oriundos do transporte individual, como foi demonstrado numa pesquisa realizada pelo metrô na década de 80 (BALLOUSSIER, 2010).

Finalizando o tópico da escolha de um Sistema Tarifário, a tabela 12 apresenta por tipo de sistema, algumas cidades das Américas, Europa, Ásia e Oceania, onde os sistemas de transporte apresentam uma estrutura organizacional estável e evoluída.

² A **Carte Orange** é um cartão de acesso ao sistema de transporte público nas regiões de Paris e da Île-de-France. O titular do cartão tem acesso ilimitado ao sistema de transporte público num período de tempo que pode ser de uma semana ou um mês. Em 1 de Janeiro de 2009, a **Carte Orange** foi substituída pelo cartão “**Navigo**”.

Tabela 12: Sistemas Tarifários Adotados

Sistema Tarifário (Critério Adotado)	Cidade ou Região Metropolitana (RM)
Único	Nova Jersey - Nova York (RM); Santiago; São Paulo (RM); Bruxelas (RM); Moscou; Rio de Janeiro;
Distância	Seul (RM); Tóquio (RM);
Zona	Recife (RM); Londres (RM); Madri (RM); Porto (RM); Paris (RM); Melbourne;
Serviço	Cidade do México; Rio de Janeiro; São Paulo.

Fonte: COSTA (2008).

Observando a tabela 12, é possível entender que não existe um sistema tarifário único, ideal para qualquer aglomeração urbana. Ao avaliar as vantagens e desvantagens (tabela 13) de cada um dos sistemas e das características da cidade, pode-se chegar ao que mais se adéqua.

Tabela 13: Vantagens e desvantagens dos sistemas tarifários

Estratégias tarifárias		Vantagens	Desvantagens
Unificação tarifária	Tarifa única	Mais fácil de entender	Alto custo para os usuários que realizam viagens curtas
		Simple e menos oneroso para implementar e administrar	
		Menor nível de não pagamento (evasão)	Aumento do valor, aumenta a perda de usuários
Diversificação tarifária	Distância	Deve produzir maiores receitas	Difícil de usar
			Difícil de implementar e administrar, pode exigir equipamento especial
		Considerado equitativo; viagem longa possui custo maior	Potencialmente alto nível de não pagamento (evasão)
			Pode ser impopular com os usuários de viagens longas
	Mercado	Geralmente considerado equitativo; oferece a capacidade de pagar menos	Geralmente produz menos receitas
		Pode minimizar a perda de passageiros com aumento no valor da tarifa	Potencialmente alto nível de não pagamento (evasão)
		Maximiza o pré-pagamento	Requer ampla comercialização para maximizar o número de passageiros
		Opção mais conveniente	Maior custo em comunicação social e distribuição
	Tempo	Deverá aumentar o número de passageiros	Potencial de conflitos com motoristas
		Permite a gestão do uso da frota pela mudança fora de horas de pico	Potencial de fraude (agentes ferroviários)
		Considerado equitativo; usuários (fixos) pagam mais	Pode exigir modificações nos equipamentos (ou equipamentos novos)
	Serviço	Relativamente fácil de entender	Pode ser impopular entre os usuários de serviços de custo mais elevado
		Considerado equitativo; maior qualidade de serviço ou preços mais elevados têm custo mais elevado.	
		Alto potencial de receitas, baixa evasão tarifária	Complica transferências (por exemplo, pode exigir o pagamento de <i>upgrade</i> na tarifa de transferência)
		Permite a gestão do uso da frota pela deslocação entre serviços.	

Fonte: TRB (1996).

Podem-se observar as vantagens e desvantagens de cada sistema tarifário, resumidas em cinco possibilidades (COSTA, 2008):

- Tarifa única – consiste na cobrança de uma mesma tarifa para qualquer deslocamento em uma rede de transportes;
- Distância ou zona – consiste na cobrança de tarifas diferenciadas de acordo com a distância percorrida ou as zonas utilizadas;

- Mercado – consiste na utilização de passes ilimitados, semanais, mensais ou anuais, estabelecendo uma frequência dos usuários na utilização do sistema de transporte;
- Tempo – consiste na variação da tarifa de acordo com o horário de utilização dos meios de transporte, durante ou fora do horário de pico, durante a semana, assim como durante a madrugada, finais de semana e feriados;
- Serviço – consiste na variação da tarifa de acordo com o modo de transporte utilizado (por exemplo, ônibus ou trem) ou dependendo da "velocidade" do serviço (por exemplo, ônibus normal, ônibus expresso, trem normal, trem rápido).

Em pesquisa elaborada por COSTA (2008) para a determinação do melhor sistema tarifário pelo método de análise hierárquica (MAH), dividiu-se em quatro análises o resultado de acordo com os operadores, os professores/consultores, o poder público e a combinação dos resultados dos três grupos. A tabela 14 demonstra os resultados finais dessa análise numa comparação entre os diferentes grupos.

Tabela 14: Ordem de prioridade das alternativas definidas para os melhores sistemas tarifários

Colocação	Operadores	Professores/Técnicos	Poder público	Geral
1	Zona / Distância (33%)	Zona / Distância (31,10%)	Zona / Distância (28,8%)	Zona / Distância (31,10%)
2	Serviço (24,5%)	Mercado (23,30%)	Serviço (23,7%)	Serviço (22,8%)
3	Mercado (17,4%)	Tempo (20,5%)	Mercado (20,6%)	Mercado (20,3%)
4	Tempo (17%)	Serviço (19,7%)	Tempo (18,5%)	Tempo (18,6%)
5	Tarifa única (8%)	Tarifa única (5,4%)	Tarifa única (8,5%)	Tarifa única (7,2%)

Fonte: COSTA (2008).

Cabe ressaltar que, na ordem de prioridades das alternativas, a alternativa Zona / Distância foi a escolhida como primeira prioridade e a Tarifa Única a última prioridade. É importante destacar que a ordem de prioridade definida pelos operadores e pelo poder público é idêntica. Portanto, segundo os especialistas, o melhor sistema tarifário, considerando os critérios estabelecidos, é o baseado em Distância ou Zona (COSTA, 2008).

CAPÍTULO 4 : FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO

O crescimento do número de automóveis nos países emergentes, associado à maior oferta de transportes públicos que, no caso do Rio de Janeiro, é gerada pelo transporte ilegal operado por kombis e vans, tem contribuído para um aumento acentuado da circulação viária, provocando, como já visto, a elevação dos custos dos serviços sem que as tarifas praticadas sejam suficientes para cobri-los.

No Município do Rio de Janeiro, essa situação é bem mais grave do que em outras cidades brasileiras pelo fato de que essa tarifa praticada é inferior à calculada, como já destacado anteriormente. Desta forma, mais importante se torna a busca de novas estruturas e alternativas de financiamento para o setor, entre as quais podem-se incluir, como principais:

- A destinação de recursos financeiros diretamente do orçamento público, ou melhor, de subsídios, os quais poderão ter aplicação restrita a investimentos diretamente ligados ao transporte – como corredores exclusivos, ou incluir também aporte à operação e manutenção do sistema;
- A geração de recursos para aplicação no sistema de transporte pela fixação de taxas específicas sobre combustíveis e veículos automóveis de caráter nacional;
- A geração de recursos pela cobrança de taxas locais, por iniciativa da própria municipalidade, tanto para investimento em infra-estrutura viária voltada para o transporte público como para subsidiar operacionalmente o sistema;
- O financiamento do setor por beneficiários indiretos dos serviços de transporte, entre os quais se podem incluir os empregadores, o poder público e outras atividades, as quais dependem, para sua existência, de serviços de transporte.

A tendência dos governos, seja nos níveis federal, estadual ou municipal, é a de não conceder subsídios ao transporte coletivo, principalmente se for considerado que

hoje, na totalidade das cidades brasileiras, não existe serviço de transporte público estatizado.

Antes da privatização do trem e do metrô, ainda se observava essa prática, podendo-se citar o sistema ferroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro que, na primeira metade da década de 1980, chegou a transportar, como média de dia útil, cerca de 900 mil passageiros pagantes (CBTU, 1984). Esse número é maior, pois, a evasão de receita pela falta de controle de acesso às estações não era desprezível.

A expansão urbana sempre se deu pelo crescimento, sucessivamente, das periferias, sustentada pela existência de eixos de transporte coletivo rodoviário e ferroviário, principalmente esse último. Nessas periferias, desprovidas de uma estrutura mínima de urbanização, os valores da terra permitiam a aquisição de terrenos a baixo custo, barateando a moradia, embora se acentuasse, cada vez mais, a carência de serviços mínimos de saúde, segurança, educação, emprego e, sobretudo, de transporte.

Barateou-se a moradia, mas, em contrapartida, com o fim do subsídio, devido à privatização do sistema ferroviário, elevou-se o gasto com os deslocamentos, principalmente o de casa-trabalho, aumentando, em consequência, os deslocamentos a pé, como ocorreu na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro.

A falta de planejamento urbano, no qual se buscava a disseminação de Zonas Industriais capazes de oferecer emprego nas periferias, próximas às Zonas Habitacionais, reduziu drasticamente a mobilidade dos trabalhadores urbanos.

A grande maioria das cidades da Europa e dos Estados Unidos adota pelo menos uma das alternativas de financiamento acima referidas, podendo fazê-lo de forma isolada ou em associação a duas ou mais alternativas.

Para que se possa ter uma noção do quanto esses subsídios participam na formação da receita dos sistemas, apresenta-se, na tabela 15, para algumas cidades européias, os percentuais provenientes da receita gerada pelos usuários pagantes e, quando possível, a origem do subsídio.

Tabela 15: Percentagem da tarifa paga pelos usuários em cidades européias

Cidade	%
Roma	10
Amsterdã	25
Atenas	27
Bruxelas	33
Paris	33
Estocolmo	34
Viena	40
Frankfurt	45

Fonte: CUNHA FILHO em “Financiamento do Transporte Público Urbano no Brasil.

Observa-se na tabela 15 que as grandes cidades européias recebem subsídio como parte do financiamento operacional, ficando, em percentual, para os usuários pagarem da tarifa calculada entre 10% em Roma até os 52% em Copenhague.

A tabela 16 apresenta dados dos Estados Unidos no ano de 2001, quando a receita operacional respondeu por cerca de 50% do total das despesas, nas quais a tarifa contribui com 35% e a publicidade 15%. A complementação é feita com o aporte de subsídios governamentais, nos quais 24% provêm da autoridade local, 22% da estadual e 4% da federal.

Tabela 16: Percentagem da tarifa paga pelos usuários em cidades dos Estados Unidos

Ano	% Receita Operacional			% Subsídio Governamental			
	Tarifa	Outras	Total	Local	Estadual	Federal	Total
2001	35,20	14,10	49,30	23,70	22,50	4,50	50,70

Fonte: CUNHA FILHO em “Financiamento do Transporte Público Urbano no Brasil.

No Município do Rio de Janeiro, além de não haver qualquer tipo de subsídio, contabiliza-se um considerável número de gratuidades. Os investimentos voltados para

o transporte coletivo urbano, aqueles que poderiam melhorar as condições viárias, priorizando os transportes coletivos, são muito baixos.

Serão analisadas, nesta dissertação, duas alternativas de financiamento para o transporte coletivo urbano de passageiros, como alternativas de financiamento operacional: uma já implantada no Brasil no nível nacional, o Vale Transporte – VT, e a outra já em uso desde 1971 na França, o “Versement Transport”, também designado VT.

Serão destacadas as circunstâncias em que os mesmos foram implantados, quais os benefícios por eles trazidos, buscando fazer um paralelismo entre os dois, mostrando as vantagens e desvantagens que cada um pode apresentar, não só para o trabalhador formal, como para a população em geral. Será dado início pelo “Versement Transport” por ter sido o de implementação mais antiga.

4.1. O “Versement Transport” – França

O “Versement Transport”, estabelecido originalmente na Região Parisiense pela Lei 71-559 de 12 de julho de 1971, é um mecanismo de arrecadação pelo qual as empresas passam a participar da cobertura dos custos de transporte público.

A adoção de medidas dessa natureza tornara-se absolutamente necessária face ao agravamento dos custos de transporte que se refletia em aumentos sucessivos nas tarifas cobradas dos usuários do transporte público.

Essa situação provocou a necessidade de profundas alterações na estrutura de financiamento, pois a arrecadação proveniente das tarifas praticadas cobre, em média, cerca de 1/3 dos custos de operação e manutenção. Com a criação do “Versement Transport”, o restante desse custo passou a ser suprido pela arrecadação dessa contribuição e por aportes dos departamentos componentes da Região Parisiense.

O “Versement Transport” é uma taxa incidente sobre o montante da folha de pagamento dos assalariados de todas as empresas com mais de nove empregados, localizadas dentro do perímetro considerado que limita os serviços de transporte urbano nas cidades passíveis de terem acesso a esse benefício.

Por decisão número 90-287, de 16 de janeiro de 1991, o Conselho Constitucional da França considerou que o “Versement Transport” constitui uma imposição e não uma contribuição social. No mesmo sentido, é a decisão tomada pelo Tribunal de Conflitos, de 7 de dezembro de 1998.

Na cidade de Paris e no Departamento de Hauts-de-Seine, essa contribuição tem seu valor hoje fixado em 2,6% do total da folha de pagamento de salários passíveis de serem taxados e de 1,4% a 1,7% nos outros departamentos da Região Parisiense.

Com o decorrer do tempo, aprovada que foi pelo sucesso de sua implantação na Região Parisiense, essa medida passou a ser permitida para cidades com população superior a 300.000 habitantes, pela Lei 73-640, de 11 de julho de 1973, fixando-se, inicialmente, em 1,0% o valor dessa taxa, podendo a mesma atingir valores maiores em casos em que sistemas de metrô ou “tramways” estejam em construção.

Avaliando-se os pontos positivos para a racionalização, operação e expansão dos sistemas de transporte, permitiu-se que o “Versement Transport” tivesse seu patamar inferior sucessivamente reduzido em cidades ou aglomerações urbanas onde o mínimo de população exigido era de mais de 30.000 habitantes, para 10.000. Hoje o valor dessa taxa fixou-se em 0,55% pelo “article L/2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales”, dispositivo modificado pela lei nº 2003-1311 de dezembro de 2003.

Os tetos da taxa de “Versement Transport” nas províncias são fixados pelas Autoridades Organizadoras (AO) de transportes, consoante ao tamanho da população agrupada e segundo a natureza dos investimentos realizados (infra-estruturas de transporte coletivo), com as suas prerrogativas estabelecidas pelo artigo “L/2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales – CGCT”, que teve seus dispositivos modificados pela lei nº 2003-1311 de 30 de dezembro de 2003. As taxas vigentes do “Versement Transport” são as seguintes:

- 0,55% a 0,60% para as cidades com menos de 100.000 habitantes;
- 1,00% a 1,05% para as cidades com mais de 100.00 habitantes;

- 1,75% a 1,80% para as cidades com projetos de implantação de Transporte Coletivo em Sítio Próprio – TCSP.

O cálculo da contribuição das empresas obedece a um teto máximo de salário fixado pelo regime geral referente às cotizações da seguridade social, sobre o qual incidirá a taxa correspondente do “Versement Transport”. O princípio básico para a instituição dessa taxa é a de que o empregador necessita de que ele tenha à porta de sua empresa os empregados necessários para que as suas atividades possam ser desenvolvidas. O que implica que haja transporte que garanta o deslocamento do local de moradia para a empresa e vice-versa e, para isso, ele tem que contribuir.

Encontram-se no Anexo I (Le financement des transports collectifs, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer – Ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement durable et de la Mer), do CGCT concernente ao “Versement Transport”, maiores informações às taxas máximas para essa contribuição, ao seu reembolso e à responsabilidade progressiva das empresas com mais de nove assalariados.

No Anexo II (Le financement des transports collectifs, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer – Ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement durable et de la Mer), é mostrada a evolução dos tetos máximos das taxas de contribuição do “Versement Transport” em relação às populações das regiões beneficiadas por essa contribuição.

Se, entretanto, a empresa mantiver um sistema próprio para o transporte de seus empregados, ou oferecer moradia permanente no local de trabalho, lhe é assegurada a total restituição de sua contribuição, conforme determinado pela Direction de la Reglementation du Recouvrement et du Service Dirres – Lettre Circulaire N° 2005-087 (ver ANEXO 3, item 4 – Les Cas Particuliers De Remboursement Du Versement Transport para o “Versement Transport”).

Na França, os municípios (comunas) componentes de uma mesma aglomeração urbana podem se associar para fins de organização, planejamento e gestão dos

transportes coletivos urbanos. A forma mais usual de associação é a de Sindicato Intermunicipal, aqui entendido como reunião dos municípios.

Essas associações são conhecidas como “Autorités Organisatrices – AO”, ou Associações, permitindo, desta forma, a criação de uma autoridade única responsável pela organização do Transporte Urbano na Aglomeração e não de uma empresa operadora.

Suas atividades não se restringem necessariamente ao transporte, podendo abranger diversas outras funções urbanas sempre voltadas para a melhoria da qualidade de vida e, sobretudo, para ações viárias que visem à melhoria da circulação para reduzir os tempos de deslocamento, como forma de dar atratividade ao transporte coletivo em detrimento do individual.

Em sua composição, cada AO permite a participação dos diversos municípios (comunas) associados, com todas as decisões concernentes ao transporte coletivo passando a ser responsabilidade da Autoridade Organizadora e não mais de cada município individualmente. As áreas de atuação de cada AO estão vinculadas a um determinado perímetro de transporte urbano, definindo, desta forma, qual a área em que o Sindicato Intermunicipal ou AO pode exercer a sua competência e responsabilidade na organização do transporte coletivo urbano.

A exigência da legislação quanto ao atendimento aos requisitos populacionais para que se possa adotar a cobrança do “Versement Transport”, inicialmente nos patamares de 30.000 e 100.000 habitantes, praticamente levou os municípios (Comunas), principalmente aqueles de menor população, a se organizarem em AO, gerando reflexos positivos no campo institucional e como um importante mecanismo gerador de recursos financeiros para o sistema, conforme concebido pelo “Versement Transport”.

Apesar do “Versement Transport” ter sido instituído e regulamentado pela legislação nacional, sua aplicação é de responsabilidade da AO local, suas decisões são tomadas no nível de sua área de abrangência, por meio de votação de seus membros,

cabendo ainda a elas a operacionalização e o controle da arrecadação junto às empresas contribuintes.

4.1.1. Utilização do “Versement Transport”

A criação dessa receita alocada ao transporte está fundamentada em uma justificativa econômica e social:

- Impossibilidade de cobrir totalmente os custos da prestação do serviço pela tarifa paga pelo usuário e, portanto, necessidade de uma compensação integral das reduções tarifárias acordadas aos assalariados pelas empresas de transportes coletivos urbano e suburbano;
- Dificuldade de se proceder a uma fiscalização do financiamento dos transportes urbanos, considerando o caráter obsoleto, quando da criação do “Versement Transport”, das condições operacionais;
- Necessidade de fazer com que os empregadores públicos e privados sejam obrigados a participar dos custos dos benefícios indiretos gerados pela existência de uma rede de transportes urbanos (trajeto casa-trabalho e vice-versa);
- Desenvolver e aprimorar os transportes coletivos, financiando parte de seus investimentos com essa contribuição.

Nos anos 60 e início dos 70, já se constatava que os transportes coletivos urbanos parisienses estavam praticamente estagnados quanto à atualização e adoção de novas tecnologias. A falta de prioridade para o transporte coletivo, a carência de financiamento para os imprescindíveis investimentos na rede pública de transportes, aliados ao elevado crescimento da frota de automóveis contribuíram, assim, para a acentuada perda de demanda do sistema e, conseqüentemente, de receita, agravando cada vez mais, as precárias condições de deslocamento na Região Parisiense.

Na operação do sistema ônibus, ainda eram utilizados veículos fabricados na segunda metade dos anos 30. O sistema metroviário estava praticamente estagnado, sem que novas linhas tivessem sido implantadas ou mesmo modernizadas.

A implementação do “Versement Transport” mostrou-se, portanto, altamente positiva tanto como fonte de geração de recursos, permitindo não só o subsídio ao transporte coletivo, como possibilitando a manutenção de tarifas atraentes para o usuário, além de facilitar o financiamento de investimentos para o desenvolvimento dos estudos e da inadiável necessidade de modernização do sistema de transportes nessa Região.

A criação das “Autorités Organisatrices” e dos Sindicatos, foi, por outro lado, de extrema importância como responsáveis que são pela organização dos serviços de transporte público, abrangendo o planejamento, a delegação, a administração tarifária, o controle operacional e a fiscalização, decidindo também sobre os investimentos a serem feitos no sistema e a melhor destinação dos recursos gerados pelo “Versement Transport”.

Inicialmente, quando do início de sua implantação, era obrigatória a apresentação detalhada das aplicações dos recursos, obedecendo à seguinte discriminação:

- Recursos destinados a investimentos (ônibus, VLT, infra-estrutura, reembolsos);
- Recursos destinados ao financiamento e à organização dos serviços de transporte;
- Recursos destinados à cobertura de benefícios concedidos a determinadas categorias de usuários pelas reduções tarifárias;
- Recursos destinados à cobertura de déficits operacionais propriamente ditos.

Com o decorrer do tempo, os benefícios constatados para o transporte público, obtidos com a utilização do “Versement Transport”, tornaram desnecessário o então obrigatório detalhamento da aplicação desses recursos. Hoje, a quase totalidade das

aglomerações urbanas no território francês votou e implantou essa fonte de contribuição.

Nas cidades com mais 100.000 habitantes, exceção feita a Paris, a estrutura de financiamento de transporte público, nos últimos anos, apresentou os resultados médios, como mostra a tabela 17:

Tabela 17: Estrutura de financiamento de transporte público nas cidades Francesas com mais de 100.000 habitantes

Custo de Operação / Manutenção	100%
Parcela Coberta pelas Tarifas	42%
Parcela Coberta pelo “Versement Transport”	31%
Parcela Coberta pelos Próprios Municípios / Sindicatos	25%
Outras	2%
Custos de Investimento	100%
Parcela Coberta pelo “Versement Transport”	40%
Parcela Coberta com Recursos Reembolsáveis (Empréstimos)	39%
Parcela Coberta com Recursos Oriundos de Fundos Próprios dos Municípios ou Associações de Municípios	5%
Parcela Coberta com Subsídios do Governo Central	16%

Fonte: Arquivo particular Eng. Sérgio Balloussier.

Assim, nas cidades ou aglomerações urbanas com mais de 100.000 habitantes, localizadas nas províncias, o custo operacional e de manutenção é coberto em 73% pela tarifa e pelo “Versement Transport”. Enquanto que, para os custos de investimentos, é a contribuição de empréstimos, de recursos dos próprios municípios e do governo central que responde por 60% do total, embora a participação do “Versement Transport” seja também significativa – 40%.

A evolução da arrecadação do “Versement Transport” na França, excetuando-se a Região d’Île-de-France, de 2000 a 2005, demonstrada na tabela 18, mostra claramente

a importância que esse instrumento de subsídio e financiamento adquiriu nos seis anos desse período.

**Tabela 18: Evolução da Arrecadação do “Versement Transport”
Nas Províncias**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Produto Total do VT	1.752,4	1.936,2	1.989,5	2.103,4	2.252,6	2.401,9
Varição % em relação ao ano anterior	4,9	4,4	2,77	5,72	7,05	6,67
Produto do VT nas AO/ TCSP	1.142,7	1.136,6	1.335,7	1.426,7	1.546,5	1.772,6
Produto do VT nas AO 1	444,4	517,8	450,8	431,0	468,6	389,1
Produto do VT nas AO 2	165,3	283,3	203,2	245,7	236,5	240,47

Obs: Valor em milhões de Euros

AO/TCSP – “Autorités Organisatrices /Transport en Commun en Site Prope”

AO 1 – “Autorités Organisatrices” com mais de 100.000 habitantes

AO 2 – “Autorités Organisatrices” entre 10.000 e 100.000 habitantes

Fonte: Ministère de l’Écologie, de l’Énergie, du Développement Durable et de la Mer.

Observa-se que o valor total arrecadado pelo “Versement Transport” nas províncias cresceu, no período de 2000 a 2005, em 37,06%, enquanto nas AO/TCSP e nas AO, com população entre 10.000 e 100.000 habitantes, o crescimento foi de, respectivamente, 55,12% e 45,32%. Enquanto isso, nas AO com população acima de 100.000 habitantes, observou-se, nesse mesmo período, uma redução de 12,41%, talvez pelo fato de serem elas as que mais estejam implantando sistemas de transporte em sítio próprio.

4.1.2. “Versement Transport” na Região Parisiense

Na Região Parisiense (Île-de-France), com uma população aproximada de 11 milhões de habitantes, a autoridade responsável pelo transporte urbano é o Syndicat des Transports d’Île de France – STIF, criado em 14 de dezembro de 2000, pela Lei 2000-1208, estabelecimento público administrativo, sob a tutela da Região correspondente a uma “Autorité Organisatrice” (AO) dos transportes dessa região. O que congrega oito departamentos como sucessor do Syndicat des Transports Parisiens – STP.

Com essa transformação, o STIF deixa de ser dirigido pelo Estado e passa a ser um estabelecimento público sob a tutela da Região Parisiense, com financiamento cada vez mais independente do Governo Central. No quadro de descentralização administrativa, o governo, que participava do Conselho de Administração do STIF, como seu presidente, retira-se, em 2005, passando a presidência desse Conselho a ser ocupada pelo representante da Região “Ile de France”. Com a participação, em 2008, de 4.434 milhões de euros, o STIF é o principal financiador dos transportes na Região Parisiense (STIF, 2009).

O Sindicato tem como finalidade organizar e modernizar os transportes coletivos em sua área de competência, além de coordenar as atividades de todas as empresas de transporte de passageiros na Região Parisiense, e é o responsável pela organização dos serviços regulares e especiais, pela escolha das empresas operadoras, pela fixação das tarifas e dos títulos de transporte, definindo a oferta de transporte e o nível de qualidade dos serviços pela definição dos investimentos e pelo estabelecimento dos contratos com as operadoras.

Além do que, coordena também a modernização do sistema de transportes públicos na região, definindo os princípios dos grandes investimentos públicos, principalmente dos grandes projetos de infra-estrutura e as modalidades de transporte para sua realização.

O STIF co-financia a modernização ou a criação dos equipamentos necessários à melhoria da qualidade do serviço, graças ao arrecadado pelas multas aplicadas na circulação viária e recebidas na Região Parisiense, recebendo 50% do montante arrecadado (STIF, 2009).

A partir de 2005, novas missões foram confiadas ao STIF, principalmente às relativas ao controle das obras projetadas, do transporte escolar, do transporte público fluvial, do transporte de pessoas com mobilidade reduzida e de serviços de transporte sob demanda.

A operação dos serviços é feita por de três empresas, sendo duas delas públicas, a Régie Autonome de Transport Publique – RATP e o Service National des Chemins de

Fer – SNCF, que asseguram a operação de 90% do serviço prestado, e a Organisation Professionnelle des Transports d’Île-de-France – OPTILE, uma organização de transporte público, criada em Outubro de 2000, a partir da fusão entre a Associação Profissional dos Transportadores Rodoviários (APTR) e a Associação para o Desenvolvimento e Melhoria dos Transportes na Região Ile-de-France (ADATRIF), que agrupa todas as empresas privadas de transporte rodoviário que operam regularmente nos subúrbios de Paris, registrados no Plano de transporte de Île-de-France (mais de 90 empresas em 2005). Ela regula as rotas de transportes rodoviários, e atua sob a autoridade do STIF (OPTILE, 2009).

O Sindicato tem por missão antecipar as necessidades de transporte a fim de adaptar o sistema às necessidades dos usuários da região. Para esse fim, ele realiza inúmeros estudos e pesquisas e contribui para a elaboração do Plano de Deslocamentos Urbanos.

Para coordenar e harmonizar os transportes rodoviários e ferroviários, o STIF fixa as tarifas dos operadores. Convenções são assinadas com a RATP e o SNCF, fixando as condições de exploração dos sistemas, aprovando os orçamentos dessas operadoras, assim como os montantes das compensações tarifárias e de indenizações compensatórias possíveis pelo aporte do Governo Central (Etat) e dos departamentos d’Île de France.

O valor total arrecadado proveniente do “Versement Transport” pelo STIF, entre os anos de 2000 e 2006, apresentou um crescimento de 41,50% entre o início e o fim do período, conforme mostra a tabela 19. Na qual, também se observa que o crescimento da arrecadação do “Versement Transport” se deu continuamente ao longo de todos esses anos:

Tabela 19: Valor arrecadado pelo Versement Transport na Região d’Île-de-France

Ano	Milhões de Euros	Evol. n/n-1%
1997	1.807,1	6,5%
1998	1.933,4	7,0%
1999	1998,0	3,3%
2000	2.100,2	5,1%
2001	2.188,5	4,2%
2002	2.292,5	4,8%
2003	2.381,3	3,9%

2004	2.556,8	7,4%
2005	2.631,1	2,9%
2006	2.748,7	4,5%
2007	2.876,6	4,7%
2008	2.970,9	3,3%

Fonte: STIF (2009).

Os números do orçamento de 2008 indicam que a arrecadação com o “Versement Transport” totalizou 2.971 milhões de euros, ou seja, 67% dos recursos do STIF, representando um aumento de 3,3% em relação a 2007. Essa receita corresponde ao pagamento feito ao STIF pelas empresas e organismos públicos e privados que empregam mais de 9 empregados na Região d’Île-de-France, com base na massa salarial dessa região nas condições estabelecidas. A distribuição das taxas devidas na região de Île-de-France foram determinadas pelo Decreto nº2003-1385 de 31 de dezembro 2003 e alteradas pelo artigo D. 2531-6 do CGCT. Fixou as seguintes taxas do “Versement Transport”:

- 2,6% em Paris e Hauts-de-Seine;
- 1,7% em Seine-et-Saint Denis e Va-de-Marne;
- 1,4% nos quatro departamentos da Grande Coroa.

As contribuições públicas totalizaram 1.074 milhões de euros, ou seja, 23,2% do total dos recursos cujas origens são (STIF, 2009):

- 547,7 milhões de euros da Região d’Île-de-France;
- 326,3 milhões de euros da cidade de Paris;
- 200,0 milhões de euros dos sete departamentos dessa região, sendo que, na realidade, os recursos dessas coletividades provêm, majoritariamente, das dotações que o Governo Central lhes aporta anualmente a título de despesas transferidas para o STIF.

Complementa as fontes de recursos ainda (STIF, 2009):

- 229 milhões de euros de subvenções públicas referentes à tarifa social (65,4 milhões de euros), à “carte imagine R (36,2 milhões de euros), 126,6 milhões de euros, de subvenções do Ministério da Educação Nacional da Região, para usos específicos e de uma dotação do Governo Central para o financiamento dos transportes escolares, transferidas a partir de julho de 2005;
- Recursos referentes a 50% do total de multas de estacionamento, que no ano de 2008 atingiu o total de 89 milhões de euros;
- E outras receitas, designadamente receitas financeiras (22 milhões de euros) e extraordinárias (101 milhões de euros).

As principais despesas operacionais do orçamento de 2008, que atingiram 4.309 milhões de euros, foram (STIF, 2009):

- Subvenções às empresas de transporte, num total de 3.964 milhões de euros – 92%, assim distribuídas:
 - o RATP – 1.933,5 milhões de euros, com aumento de 3,9% em relação a 2007;
 - o SNCF – 1.548,5 milhões de euros, com aumento de 3,6% em relação ao ano anterior;
 - o OPTILE – 490 milhões.
- O STIF, que desde 1 de julho de 2005 é responsável pelo transportes escolar, gastou 156 milhões de euros para assegurar o transporte escolar.

Cabe aqui uma breve informação sobre a OPTILE, em face de sua importância no que diz respeito aos transportes da Região d’Île-de-France. Essa organização assegura a gestão administrativa das linhas regulares exploradas pelos seus aderentes e coordena projetos comunitários da Rede Integrado Regional com a SNCF e a RATP. Esse sistema transporta mais de um milhão de passageiros por dia, assegurando 60% da oferta do transporte urbano e interurbano de passageiros fora de Paris e comunas limítrofes.

Sua importância pode ser medida também pela operação de 1.079 linhas regulares, produzindo 169,2 milhões de quilômetros por ano para transportar 284 milhões de passageiros nesse período. Sua frota representa a metade da frota circulante na Região d'Île-de-France, com 4.181 ônibus, empregando 6.173 motoristas, servindo 1.100 comunas das 1.300 dessa região (OPTILE, 2009).

A OPTILE opera o transporte público urbano e interurbano, o transporte escolar e o transporte especializado, assim como transporte por fretamento, transporte sob demanda, transporte de pessoas com mobilidade reduzida e transporte ocasional.

O orçamento do Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) para o ano de 2008, a seguir apresentado, tem como finalidade mostrar a política voltada para a vontade permanente de atender às necessidades dos moradores dessa região, para que se possa aumentar a atratividade de seu sistema de transporte, sabendo-se que, logicamente, essa decisão terá um custo que deverá ser coberto.

O aumento de demanda constatado em todas as modalidades de transporte da Região d'Île-de-France, levou o STIF a se engajar em um ambicioso programa de aumento na oferta de transporte para responder às novas necessidades de mobilidade dos habitantes dessa Região, tendo sido previsto um reforço suplementar de 85 milhões de euros para desenvolver o necessário aumento dessa oferta, afim de ser assegurada a manutenção da qualidade dos serviços prestados. Esse reforço de oferta de transporte concerne à totalidade dos sistemas dessa região.

As receitas estabelecidas no orçamento de 2008 são as indicadas na tabela 20:

Tabela 20: Orçamento de Receitas de 2008

	Em ME	%
“Versement Transport”	2.971,83	40,23
Receitas Tarifárias	3.091,08	41,84
Contribuição das Coletividades Membros	1.074,04	14,54
Subvenção para Transportes Escolares	129,97	1,76
Subvenção Regional (projetos especiais)	117,72	1,59
Outras Fontes	2,60	0,04
TOTAL	7.387,24	100,00

ME – milhões de euros.

Fontes: STIF (2009).

Enquanto as receitas tarifárias previstas representaram 41,84%, os recursos provenientes do “Versement Transport” responderam por 40,23% do total. A forte participação desse recurso no orçamento de transporte é que permitiu, a partir de 1975, a recuperação do sistema de transporte da Região d’Île-de-France e ainda contribui para a modernização do equipamento da RATP, a implantação de três linhas de “tramways” nessa Região, a adequação do sistema viário para a prioridade ao transporte coletivo e o oferecimento de tarifas capazes de atrair o usuário do transporte individual para o coletivo. O que contribui de forma significativa para o aumento da mobilidade dos parisienses, ou melhor, para os “franciliens”, em referência à Região d’Île-de-France.

A tabela 21 mostra as despesas e contribuições previstas no orçamento de 2008 do STIF.

Tabela 21: Orçamento das Despesas de 2008

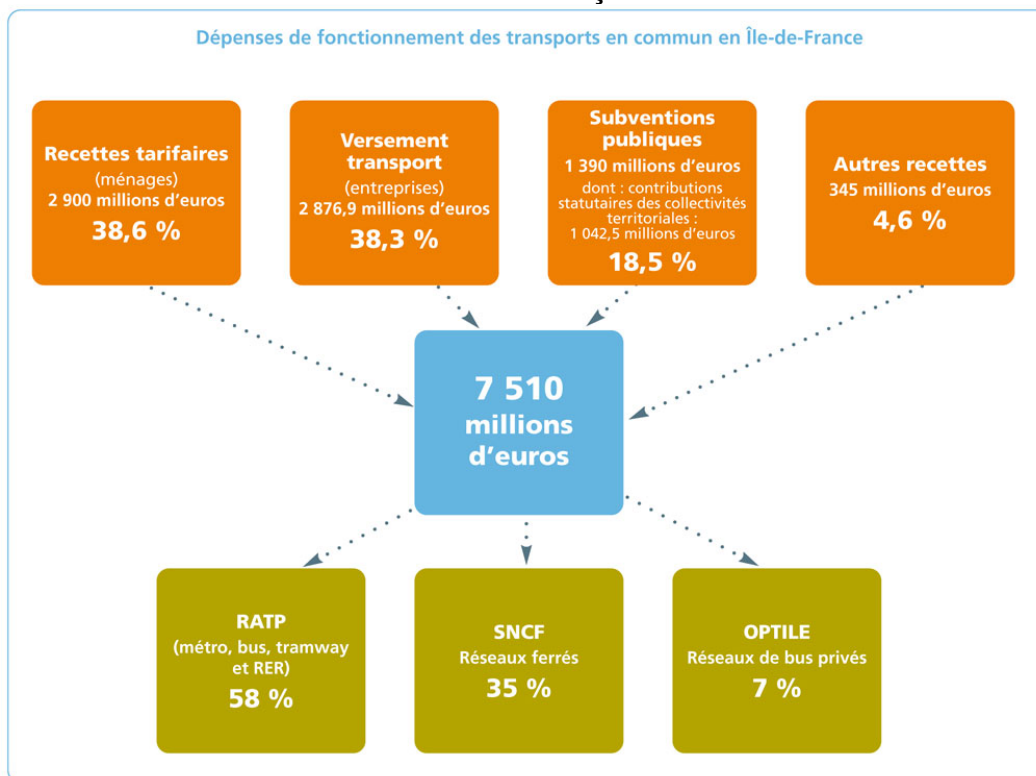
	Em ME	%
Contribuições destinadas à RATP e SNCF	6.583,23	89,22
Contribuições destinadas à OPTILE	491,64	6,66
Encargos relativos ao “Versement Transport”	81,51	1,10
Despesas Convencionais	36,44	0,50
Despesas de Funcionamento do STIF	44,93	0,61
Despesas Escolares	135,60	1,84
Novos Estudos	10,00	0,01
Transporte Fluvial e Transporte sob Demanda	3,90	0,06
TOTAL	7.387,24	100,00

ME – milhões de euros.

Fontes: STIF (2009).

Os valores das contribuições destinadas às três operadoras de transportes na Região d’Île-de-France têm o total de 7.074,87 milhões de euros, o que representa 95,88% do total dos repasses. A figura 3 demonstra a origem do financiamento operacional das operadoras para o ano de 2007.

Figura 3: Financiamentos operacionais do transporte público na Île-de-France em 2007



Fonte: STIF (2009).

Observa-se que, o financiamento operacional no ano de 2007, no total de 7.510 milhões de euros, teve apenas 38,6% do seu valor sustentado por receitas oriundas das tarifas. O “Versement Transport” é o segundo contribuinte, com 38,3%. 18,5% fazem referência ao total de recursos repassados a título de subsídio e 4,6% a título de outras receitas.

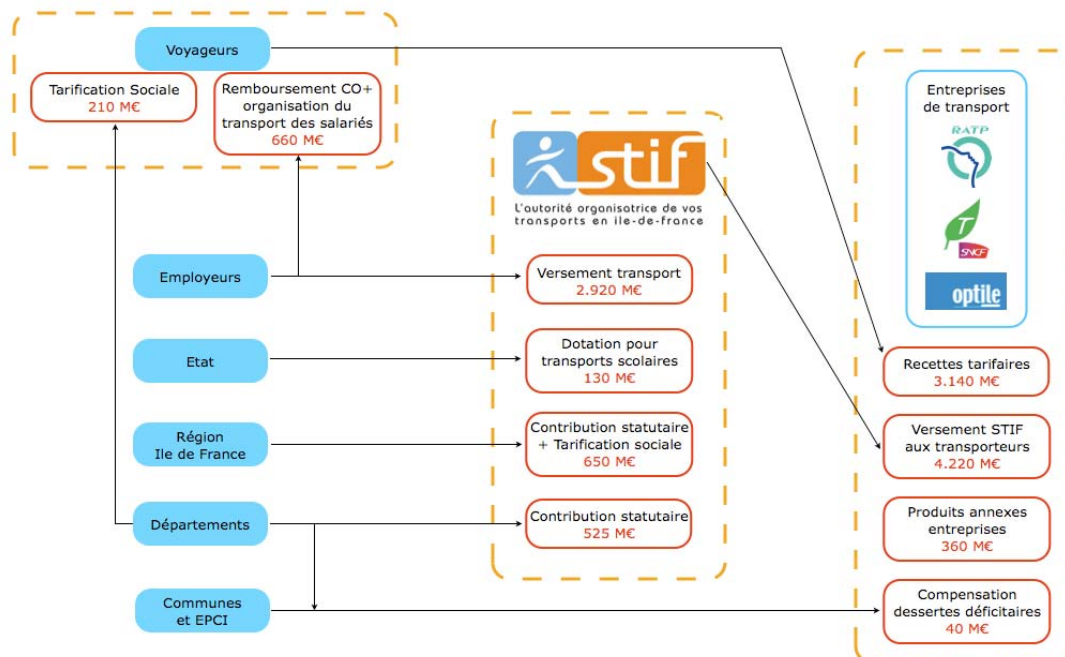
No ano de 2008, foi gasto para financiar o transporte público o total de 8,75 bilhões de dólares só na Île-de-France (STIF, 2009):

- 28% desses gastos são financiados pela participação direta das comunidades locais e estaduais;

- 72% das despesas privadas – o pagamento de transporte representam mais de metade dessas despesas (38%).

A figura 4 demonstra os canais de financiamento e respectivos montantes no ano de 2008.

Figura 4: Diagrama dos canais de financiamento do Transporte Público na Île-de-Franca



Fonte: STIF (2009).

Na análise da figura 4 observa-se a origem dos recursos que são repassados pelo STIF e a presença que cada um teve no total em 2008. Sendo o “Versement Transport” responsável pela principal parcela, cerca de 2.920 Milhões de Euros, em segundo a Região de Île-de-France com 650 Milhões de Euros e em seguida pelas comunidades locais, com 525 Milhões de Euros.

A legislação em vigor para o “Versement Transport” apresenta possibilidades de reembolso e exoneração do recolhimento dessa contribuição pelos empregadores, como também de recuperação do valor recolhido (“recouvrement”) do “Versement Transport”, tanto nas Províncias como na Região d’Île-de-France, artigos L. 2333-69 e L 2531-6 do CGCT.

No que diz respeito ao reembolso, nos termos do artigo L.2333-70 do CGCT, o órgão gerenciador – Autorité Organisatrice (AO) – ou Sindicato, reembolsa as contribuições efetuadas:

- Aos empregadores que comprovarem ter assegurado o alojamento permanente nos locais de trabalho ou efetuado integralmente e permanentemente, a título gratuito, o transporte de todos os seus assalariados;
- Aos empregadores cujos assalariados estão empregados dentro do perímetro de urbanização de “Villes Nouvelles” ou de Zonas Industriais ou Comerciais previstas em documentos de urbanização, quando esses perímetros ou essas Zonas são designados por deliberação da AO que institui o “Versement Transport”.

O segundo caso é concernente a uma especificidade francesa, ou seja, a descentralização da concentração urbana pela criação de “Villes Nouvelles”, geralmente situadas nas periferias das zonas urbanas existentes.

As exonerações são regidas pelo artigo L2333-64 do CGCT, que estipula que as fundações e associações sem fins lucrativos, cuja atividade é de caráter social, não estão sujeitas ao “Versement Transport”. Por outro lado, a Lei n° 96-987, de 14 de novembro de 1996 concede, a contar de 1 de janeiro de 1997, a exoneração para casos específicos, principalmente quando da renovação urbana, para empresas que empregam no máximo 50 assalariados.

As modalidades de recuperação do “Versement Transport”, tanto nas províncias como na Região d’Île-de-France, são confiadas a entidades definidas para tal fim, sendo a principal delas a “Union de Recouvrement des Cotisations de Sécurité Sociale et des Allocations Familiales” – URSSAF (União de Recuperação das Cotizações da Segurança Social e das Alocações Familiares), para os empregadores que já contribuem total ou parcialmente das cotizações patronais de Seguridade Social, ou para aqueles que contribuem com a parte patronal de uma das cotizações da Seguridade Social. Quando se trata de recuperação da participação patronal do Seguro Doença –

“Assurance Maladie”, cabe essa ação a uma diversidade de organismos ligados a entidades de classe.

Destaca-se, entretanto, que o “Versement Transport” vem sofrendo constantes e importantes modificações desde sua criação, com o objetivo de aprimorá-lo e adaptá-lo às novas situações da operação e de investimentos em novas tecnologias que permitam aumentar a mobilidade da população.

Conclui-se, nessa análise do “Versement Transport”, que a instituição dessa contribuição foi um fator decisivo para a recuperação dos transportes públicos na França, a partir de 1975, quando, justamente, os sistemas apresentavam sintomas de deteriorização.

Trata-se efetivamente de um mecanismo local simples, de aplicação fácil e capaz de gerar receitas significativas para o sistema de transporte. Pode-se dizer que com o aporte proveniente dessa contribuição patronal, beneficia-se toda a população que necessita de fazer uso do transporte público urbano, não se fazendo reserva para nenhuma classe em particular.

Acrescente-se que, com esse modelo de financiamento operacional, podem-se estabelecer benefícios para extratos da população, com menor acessibilidade ao transporte coletivo, mesmo com as reduções tarifárias resultantes dos subsídios que em 2008 chegaram a 28% do financiamento operacional.

Entre as principais críticas que têm sido feitas ao “Versement Transport”, destaca-se o fato de que a medida não abrange uma série de outros beneficiários dos serviços de transporte. Entre esses, se incluem os proprietários de imóveis e os pequenos comerciantes com número de empregados inferior ao previsto na legislação.

Além disso, argumenta-se que o “Versement Transport” atuaria, de certa forma, como inibidor da expansão da oferta de empregos. Tal argumento, entretanto, não encontra respaldo na constatação de que, na realidade, praticamente não se verificam manifestações contrárias ou resistências por parte das empresas empregadoras a sua aplicação.

4.2. O Vale Transporte – Brasil

O Vale Transporte foi concebido para reduzir o impacto dos custos de transporte no salário do trabalhador. Os estudos tiveram origem em março de 1985 e foram elaborados pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT e Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos – EBTU.

Inicialmente esses estudos conduziram a uma proposta em que se estabelecia a obrigatoriedade da concessão desse benefício. Entretanto, o setor empresarial privado e mesmo setores do próprio governo rejeitaram a obrigatoriedade da concessão desse benefício, obrigando a elaboração de novos estudos que evoluíram para o Vale Transporte em caráter facultativo, através da Lei nº 7.418, sancionada pelo Presidente da República em 16 de dezembro de 1985.

O índice de adesão dos empregadores ao sistema de Vale Transporte vinha se mantendo em níveis muito baixos, provavelmente em função do caráter facultativo da medida e da pouca atratividade dos benefícios fiscais, previstos como forma de compensação pelas despesas efetuadas.

Sob o ponto de vista do beneficiário, o interesse demonstrado ficou bem aquém do esperado, o que pode ser creditado à implantação do Plano Cruzado, que reajustou o salário mínimo e determinou o congelamento das tarifas, provocando, automaticamente, a redução do principal potencial para a aplicação do Vale Transporte. Isto é, o universo dos trabalhadores com rendimento mensal de um salário mínimo, para o qual o constante e praticamente mensal reajuste das tarifas associado à estagnação do salário mínimo, tendia a atingir níveis preocupantes.

No decorrer dos meses seguintes à implantação do Vale Transporte facultativo, com o agravamento da crise dos transportes coletivos, volta a fortalecer-se a idéia de ampliar a utilização desse benefício, juntamente com o recrudescimento das reivindicações da transformação do facultativo em obrigatório. O que foi consolidado nos termos do Decreto nº 95.247 que regulamente a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987, dando aos trabalhadores, em geral aos servidores públicos federais e posteriormente aos servidores estaduais e

municipais, conforme discriminado no artigo 1º do referido decreto, o direito de usufruir do Vale Transporte obrigatório.

Essa mudança de orientação veio do então Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente que, sensível às dificuldades enfrentadas pelo setor de transporte, desenvolveu, pela sua Secretaria de Transportes Urbanos e da EBTU, proposta para alterar a legislação vigente, consolidada em exposição de motivos que contemplava basicamente:

- A transformação do Vale Transporte em benefício obrigatório;
- Alterações relativas ao esquema de comercialização do Vale Transporte, objetivando facilitar a operacionalização do mecanismo em grande escala, face ao caráter da obrigatoriedade;
- A previsão de multas para o empregador que não concedesse o benefício, agora necessárias também em função da obrigatoriedade.

Para garantir o sucesso da implantação do Vale Transporte, o Ministério do Desenvolvimento Urbano realizou reunião com representantes dos órgãos de gerenciamento de transporte das Regiões Metropolitanas e do Distrito Federal, visando a avaliar as condições locais para a imediata operacionalização do Vale Transporte obrigatório.

Nessa reunião, os órgãos representados manifestaram-se positivamente, afirmando que, em princípio, não haveria dificuldades que pudessem inviabilizar o funcionamento do mecanismo no nível local, na escala prevista e no prazo que viesse a ser fixado.

Paralelamente, a transformação do caráter facultativo, em obrigatório, seguia os trâmites necessários no âmbito do Congresso Nacional. A aprovação nas duas casas foi concluída em setembro de 1987, sendo sancionada pela Presidência da República pela Lei nº 7.619 de 30 de setembro de 1987, que alterava dispositivos da Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985. Estava assim instituído o Vale Transporte obrigatório.

4.2.1. O que é o Vale Transporte

Por definição, o Vale Transporte constitui um benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para cobrir parte de seus gastos com deslocamento casa-trabalho-casa. Esse deslocamento compreende a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais de um modo de transporte, entre sua casa e o local de trabalho.

Esse benefício é utilizável em todas as modalidades de transporte público urbano ou, ainda, intermunicipal e interestadual, com características semelhantes ao urbano, por qualquer operador autorizado pelo poder concedente em linhas regulares e com tarifas previamente fixadas, excluindo desse benefício os serviços seletivos e especiais.

O empregador que proporcionar aos seus empregados, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, nos deslocamentos casa-trabalho e vice-versa, ficam exonerados da obrigação da concessão desse benefício. Entretanto, se esse serviço colocado à disposição do empregado não cobrir integralmente seu deslocamento, o empregador é obrigado a fornecer o Vale Transporte para cobrir os segmentos da viagem não atendidos pelo referido transporte.

O custeio do Vale Transporte será feito pelo beneficiário na parcela equivalente a 6% de seu salário básico ou vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens e pelo empregador no valor que exceder à parcela referente ao beneficiário. Caso a despesa com o deslocamento do beneficiário seja inferior a 6% do salário base ou vencimento, o empregado poderá optar pelo recebimento antecipado do Vale Transporte, cujo valor será integralmente descontado quando do pagamento do respectivo salário ou vencimento, ou seja, o empregador não contribui com nenhuma parcela para as despesas de transporte de seu empregado.

Para o empregador, pessoa jurídica, o valor efetivamente pago e comprovado na aquisição do Vale Transporte, poderá ser deduzido como despesa operacional, na determinação do lucro real, no período base da competência da despesa. Sem prejuízo dessa dedução, a pessoa jurídica empregadora poderá deduzir do Imposto de Renda devido valor equivalente à aplicação da alíquota cabível ao Imposto de Renda sobre o

montante das despesas comprovadamente realizadas, no período base, na concessão do Vale Transporte, em conformidade com a legislação vigente.

No Anexo II, apresenta-se a íntegra do Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987, que regulamenta a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale Transporte, com a Lei nº 7.619, alterada, de 30 de setembro de 1987, também nelas apresentadas.

4.2.2. Elementos fundamentais do Vale Transporte

Os elementos fundamentais e os pontos de maior destaque relacionados com o mecanismo do Vale Transporte, considerando a sua concepção, características básicas e diretrizes gerais de operacionalização, são aqui apresentadas para que melhor se possa estabelecer uma comparação com o “Versement Transport” adotado na França. Para seu melhor entendimento, subdivide-se em itens bem distintos para facilitar o objetivo, a saber:

- Evolução;
- Concepção Básica;
- Principais Características;
- Beneficiários;
- Operacionalização;
- Exemplo de Cálculo.

4.2.2.1. Evolução do Vale Transporte

Em agosto de 1985, por meio de mensagem presidencial, é encaminhado ao Congresso Nacional, para discussão, proposta, consubstanciada em Projeto de Lei, para a instituição do Vale Transporte.

Em 16 de dezembro desse mesmo ano é sancionada pelo Presidente da República a Lei nº 7.418, que instituiu o Vale Transporte facultativo, regulamentada pelo Decreto nº 92.180, de 19 de dezembro de 1985.

Face aos modestos resultados alcançados com o Vale Transporte facultativo, o Congresso Nacional aprova, em agosto de 1987, projeto de lei tornando-o obrigatório.

A Lei nº 7.619 é sancionada em 30 de setembro de 1987, alterando dispositivos da Lei nº 7.418, tornando agora o Vale Transporte obrigatório.

O Decreto nº 95.247, que substitui o de número Decreto nº 92.180 que regulamenta a Lei nº 7.418, agora alterada pela Lei nº 7.619, é assinado em 17 de novembro de 1987.

4.2.2.2. Concepção Básica

O Vale Transporte é um benefício novo que o empregador concederá aos seus empregados, na forma de bilhetes, cartões ou similares, para utilização efetiva e individual no sistema de transporte, nos seus deslocamentos diários entre casa e trabalho e vice-versa.

Os empregados não poderão comprometer mais do que 6% de seu salário Base em despesas mensais com o transporte entre casa e trabalho e vice-versa.

O que exceder a esse valor constitui a parcela de responsabilidade do empregador, passível de apropriação como despesa operacional da empresa, e também dedutível do imposto de renda devido, mediante aplicação da alíquota cabível, respeitados os limites previstos em lei.

4.2.2.3. Natureza Jurídica do Benefício

O Vale Transporte não constitui salário, nem a ele pode ser incorporado, nem se constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço. Não é também considerado para efeito de pagamento de gratificação natalina, nem configura rendimento tributável do beneficiário.

4.2.2.4. Natureza Social da Medida

Quanto maior for o salário do trabalhador, menor será a participação do empregador na cobertura dos gastos com transporte de seus empregados, ou seja, quanto maior for o salário do empregado, maior a será sua contribuição. Essa constatação implica em um julgamento que, embora o vale transporte beneficie o trabalhador, principalmente o de menor salário, o que é indiscutível, ele não considera a renda familiar *per capita*, uma falha desse benefício.

Para exemplificar a questão acima levantada, suponha-se um trabalhador cuja família seja composta pelo casal e um dependente, cuja renda familiar seja de R\$ 600,00. A renda *per capita* dessa família corresponderá, portanto, a R\$ 200,00, e sua contribuição para a despesa com transporte será de R\$ 36,00.

Agora, imagine-se outro trabalhador, cuja renda familiar seja de R\$ 800,00 e cuja família seja composta pelo casal e três dependentes, terá renda familiar *per capita* de R\$ 160,00 e contribuirá com R\$ 48,00 com seus gastos em transporte.

No primeiro caso, a família estará em melhor situação do que no segundo, no que diz respeito à renda *per capita*, além de descontar menos que a segunda, apesar desta ter renda familiar menor e contribuição maior. Observa-se que, embora haja benefício para ambos os casos, esse benefício não é equalitário.

4.2.2.5. Beneficiários do Vale Transporte

São considerados beneficiários do Vale Transporte os trabalhadores em geral e os servidores públicos, tais como:

- Os empregados regidos pela CLT;
- Os empregados domésticos;
- Os trabalhadores de empresas de trabalho temporário;
- Os empregados a domicílio;
- Os empregados de subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal;

- Os atletas profissionais;
- Os servidores da União, do Distrito Federal, das autarquias, os estados e municípios, qualquer que seja o regime jurídico e a forma de remuneração e de prestação de serviços.

Observa-se que somente os trabalhadores inseridos na economia moderna podem usufruir desse benefício, ficando os informais totalmente alijados do mesmo. Se for considerado que existem cerca de 52% de trabalhadores dentro dessa categoria, pode-se dizer que o benefício do Vale Transporte não apresenta um caráter universal, como deveria ser (CAMARGO, 2006).

O Vale Transporte não abre nenhuma oportunidade para o atendimento a qualquer outro cidadão que não tenha vínculo empregatício pela simples razão de que são os empregadores que pagam os custos de parte da despesa com transporte do trabalhador.

4.2.2.6. Operacionalização do Vale Transporte

A operacionalização do Vale Transporte obedece a um esquema básico bastante simples, podendo variar conforme desejo do órgão gestor do sistema de transporte ou do poder concedente, conforme de quem for a competência do gerenciamento:

- Compete ao órgão local de gerência do sistema de transporte, ou ao poder concedente, o detalhamento da operacionalização, a definição das normas complementares, quando necessários, o acompanhamento, a fiscalização e o controle de todo o processo;
- Cabe aos empregados fornecerem ao empregador as informações necessárias para que estes procedam ao encaminhamento dos Vales Transportes para utilização no sistema de transporte, bem como seja procedido o desconto em folha;

- Por sua vez, para que o Vale Transporte possa ser distribuído ao empregado, o empregador deve adquiri-lo da entidade responsável pela sua emissão e comercialização contra recibo para comprovação de despesas;
- O empregado efetua o pagamento da tarifa com os Vales Transportes recebidos do empregador;
- A entidade responsável recebe das empresas operadoras dos serviços de transporte os vales para resgate, sendo descontada do valor repassado ao operador a taxa de administração e comercialização do Vale Transporte.

4.2.2.7. Competências e procedimentos envolvidos na operação

1 – Ao órgão local de gerência do sistema de transporte:

- Detalhar e editar normas complementares de operacionalização do mecanismo no nível local;
- Acompanhar o funcionamento do Sistema de Transporte, efetuando o necessário controle operacional;
- Fornecer as informações estatísticas necessárias à avaliação nacional, em caráter permanente, da instituição do Vale Transporte.

2 – Ao empregado:

- Informar ao empregador o endereço residencial e os serviços de transporte utilizados e respectivas tarifas;
- Comprometer-se a utilizar o Vale Transporte para as finalidades previstas.

3 – Ao empregador:

- Cadastrar os empregados que desejem exercer o direito ao Vale Transporte e respectivas necessidades;

- Calcular o montante das despesas, discriminando a parcela de sua responsabilidade e a de seus empregados;
- Providenciar a aquisição de Vales Transporte, em tipo e quantidade adequados às necessidades de seus empregados;
- Distribuir os vales aos empregados cadastrados;
- Efetuar o desconto da parcela do empregado em sua folha de pagamento;
- Registrar em conta própria, as despesas efetivamente realizadas com o Vale Transporte – custo total de aquisição dos vales, menos a parcela descontada dos empregados em folha – para posterior abatimento no imposto de renda.

4 – A empresa operadora dos serviços de transporte:

- Garantir a aceitação dos Vales Transporte dos empregados como pagamento da tarifa;
- Controlar o recebimento dos Vales Transporte;
- Efetuar o resgate dos Vales Transporte recebidos junto à entidade responsável pela sua emissão e comercialização.

5 – Ao órgão responsável pela emissão e comercialização do Vale Transporte:

São possibilidades previstas na Lei:

- Emissão e comercialização pelas empresas operadoras diretamente, em consórcio ou mediante delegação a outra entidade;
- Emissão e comercialização pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente.

São princípios gerais a serem observados:

- Os custos envolvidos na emissão e comercialização dos Vales Transporte serão de responsabilidade exclusiva das entidades que exercerem esta função, não podendo ser repassados para a tarifa dos serviços;

- O Vale Transporte será comercializado ao preço integral da tarifa vigente, proibidos quaisquer descontos.

A entidade responsável – empresas operadoras ou órgão de gerência – deve, em qualquer hipótese:

- Cadastrar empresas compradoras e respectivas necessidades;
- Providenciar a emissão dos Vales, conforme estrutura e valores tarifários vigentes;
- Facilitar a emissão dos Vales pelos empregadores;
- Manter estoque adequado à demanda;
- Emitir, em cada operação de venda, recibo conforme especificações regulamentares;
- Controlar tipo e quantidade de Vales emitidos, comercializados e efetivamente utilizados – resgatados pelo operador;
- Apresentar, mensalmente, demonstrativos financeiros da atividade;
- Substituir por novos os Vales Transporte vendidos e ainda não utilizados, quando da ocorrência de alteração de tarifas dos serviços, no prazo regulamentado;
- Efetuar o pagamento dos créditos correspondentes aos Vales recebidos pelas empresas operadoras e apresentados à entidade para o devido resgate.

4.2.2.8. Exemplos de Cálculo

Apresentam-se aqui duas hipóteses, isto é, a correspondente a um salário próximo ao mínimo e a correspondente à aplicação desse benefício que não oferece vantagem ao empregado.

- Dados básicos do empregado:

S = salário básico mensal;

N = número de deslocamentos mensais entre casa e trabalho e vice versa;

T = Tarifa, ou soma das tarifas, do ou dos serviços utilizados em cada deslocamento;

Cvt = Custo total com Vale Transporte;

Pt = Despesa do empregado;

Pe = Despesa do empregador .

Hipótese 1

S = R\$ 500,00

N = 50

T = R\$ 2,20

Nessa situação, a despesa do empregado com o transporte é de R\$ 110,00, representando 22% de seu salário base.

- Cálculo do Vale Transporte

$Cvt = Pt + Pe$

Onde:

$Cvt = R\$ 110,00$

$Pt = 0,06 \times R\$ 500,00 = R\$ 30,00$

$Pe = R\$ 110,00 - R\$ 30,00 = R\$ 80,00$

A aplicação do Vale transporte permitiu uma redução na despesa mensal do trabalhador de 16,7% para 6% de seu salário básico.

Hipótese 2

$$S = \text{R\$ } 1800,00$$

$$N = 50$$

$$T = \text{R\$ } 2,20$$

Nessas condições, a despesa mensal do empregado com transporte é a mesma da hipótese anterior, isto é, R\$ 110,00, só que agora ela corresponde a 6% de seu salário, não havendo, portanto, nenhum ganho que o faça se entusiasmar pelo uso do Vale Transporte.

A consideração feita anteriormente, quanto à renda familiar per capita, poderia ser aqui aplicada, demonstrando que o Vale Transporte sendo, indiscutivelmente, um benefício para o trabalhador, não parece ser a melhor solução para que se possa estender esse benefício a uma faixa muito mais ampla da população usuária do transporte coletivo, na comparação feita entre os dois sistemas aqui apresentados.

No Brasil, o Vale Transporte cobre hoje mais de 40% dos usuários do transporte público. Dentre os usuários de baixa renda (devido ao desemprego e à informalidade das relações de trabalho nesse segmento social), apenas 20% são beneficiados. Trata-se de um mecanismo que permite aos trabalhadores de menor salário receber auxílio maior. Essa característica de quanto menor o salário maior o benefício enfatiza a natureza social do vale-transporte (LEITE e CARVALHO, 2005), mas deixa de fora um grande percentual da população.

Segundo LEITE e CARVALHO (2005):

“[...] a instituição do vale-transporte mostrou-se adequada à realidade brasileira, pelos seguintes fatores:

- Não envolve recursos públicos. Nesse aspecto, o vale-transporte assemelha-se à taxa de transporte (versement transport) vigente na França – ambos baseados no princípio da contribuição de beneficiários não usuários para o financiamento dos sistemas de transporte;*

- *Garantia, em se tratando de subsídio direto ao usuário, da efetiva e imediata apropriação do benefício pelo beneficiário, por meio de uma estrutura descentralizada, que dispensa a participação do poder público no controle dos recursos envolvidos.”*

“Quanto às críticas que são feitas à transformação do vale-transporte em “moeda paralela” e à conversão do benefício em dinheiro, mediante a venda de vales com deságio, os processos de automação, com ênfase nos sistemas de bilhetagem eletrônica, inauguram uma nova perspectiva para o controle da utilização indevida do vale-transporte e garantia do cumprimento de sua finalidade precípua.” (LEITE e CARVALHO, 2005).

Ainda segundo LEITE e CARVALHO (2005):

“uma outra questão relevante diz respeito à restrição do benefício do vale-transporte aos usuários do sistema de transporte coletivo que não se encontram no mercado formal de trabalho. De fato, pesquisa recente (ITRANS, 2004) mostra que o mecanismo do vale-transporte é menos eficaz justamente para a parcela mais carente da população (composta por famílias com renda inferior a três salários mínimos mensais), constituída, na sua maioria, por trabalhadores do mercado informal. Significa dizer que o aumento do desemprego e também do emprego informal nos segmentos de baixa renda impõem a busca de novos mecanismos de financiamento que garantam o acesso desses contingentes expressivos de pessoas aos serviços regulares de transporte público.”

O que no caso do “Versement Transport”, não ocorre com o usuário, que não sofre com esses tipos de restrições. Visto que esse instrumento concede uma abrangência ampla para todos os gêneros de usuário, uma vez que os valores referentes ao “Versement Transport” surge na forma de “desconto” no valor final das tarifas praticadas.

CAPÍTULO 5 : UMA PROPOSTA DE MODELO PARA A CIDADE DO RIO DE JANEIRO – VALE TRANSPORTE X “VERSEMENT TRANSPORT”

A melhor forma de análise de duas soluções para um determinado problema é, sem dúvidas, estabelecer um confronto entre os principais pontos que elas apresentam não só como vantagens como, sobretudo, pela universalidade de suas conseqüências. Serão identificados quatorze pontos considerados mais importantes nas propostas do Vale Transporte e do “Versement Transport”, já explicitados nos capítulos anteriores, e que podem ter uma clara correlação nessas duas versões.

Para o melhor entendimento, elaborou-se um quadro comparativo onde se identificam os títulos referentes aos pontos selecionados:

TÍTULO	VALE TRANSPORTE	“VERSEMENT TRANSPORT”
Pressuposto	Nenhum empregado poderá comprometer mais do que 6% de seu salário base com o transporte em seus deslocamentos casa/trabalho e vice-versa.	Financiar a compensação integral das reduções tarifárias concedidas pelas empresas operadoras de Transporte Coletivo aos assalariados; Financiamento de investimentos específicos para o Transporte Coletivo; Financiamento das melhorias, reorganização, extensões ou criação de novos serviços de Transporte Coletivo.
Definição	Benefício que os empregadores concedem aos empregados no sistema de Transporte Coletivo em seus deslocamentos casa-trabalho e vice-versa para o exercício de sua atividade como trabalhador.	As pessoas Físicas, Públicas ou Privadas, com exceção das Fundações e Associações reconhecidas como de utilidade pública sem fins Lucrativos cuja atividade é de caráter social, podem estar sujeitas a uma contribuição destinada ao financiamento do TC desde que empreguem mais de nove assalariados.
Custeio	Pela quantidade de Vales Transportes antecipados aos empregados, o empregador poderá descontar em folha parcela equivalente a 6% de seu salário básico, o restante constituindo a parcela de responsabilidade do empregador.	O “Versement Transport” é constituído por um percentual variável da massa salarial de seus empregados, segundo a região em que for aplicado, que o empregador é obrigado a contribuir.
Natureza Jurídica	Não constitui salário nem a ele se incorpora; Não constitui base de incidência de contribuição Previdenciária ou de FGTS; Não é considerado para efeito de pagamento de gratificação natalina; Não configura rendimento tributável do Beneficiário.	O “Versement Transport” é uma imposição e não um levantamento de recursos de caráter social para o financiamento da composição tarifária e de melhorias do sistema.

TÍTULO	VALE TRANSPORTE	“VERSEMENT TRANSPORT”
Natureza Social	Quanto maior o salário do trabalhador menor é a participação do empregador nos gastos dos deslocamentos de seus empregados. O limite do salário com direito a ganho com o Vale Transporte ocorre quando o valor gasto com os deslocamentos corresponde aos 6% do desconto permitido.	A criação do “Versement Transport” é fundamentada sobre uma justificativa econômica e social: Impossibilidade de o usuário pagar a totalidade da tarifa; Dificuldade de proceder à fiscalização eficiente do financiamento dos Transportes Coletivos urbanos; Vontade política de fazer com que o empregador público ou privado participe dos gastos indiretos necessários para que o assalariado possa chegar ao seu local de trabalho, do qual é o beneficiado indireto; Desenvolver e melhorar os Transportes Coletivos, financiando parte dos investimentos com essas receitas.
Beneficiários	Empregados regidos pela CLT, empregados domésticos, trabalhadores em empresas de trabalho temporário, empregados de subempresas, atletas profissionais, servidores da União, do Distrito Federal, dos Estados e Municípios. No caso destes dois últimos, é necessária legislação específica, qualquer que seja o regime jurídico e a forma de remuneração e de prestação de serviços.	Todos os cidadãos são beneficiários da redução tarifária, não havendo discriminação quanto a salário, ser empregado ou desempregado etc. Portanto, é um benefício universal.
Gerenciamento	Órgão local de gerenciamento de Transporte Coletivo – Sindicatos, Federações ou o próprio poder concedente.	O gerenciamento do “Versement Transport” pode ser feito pela “Autorité Organisatrice des Transports (Autoridade Organizadora de Transportes – AOT), por meio dos Sindicatos de Transporte das Regiões, estabelecimento público administrativo.

TÍTULO	VALE TRANSPORTE	“VERSEMENT TRANSPORT”
Deveres dos Órgãos de Gerenciamento Locais	Detalhar e editar normas de operacionalização do mecanismo do Vale Transporte no nível local; Acompanhar o funcionamento do sistema de Vale Transporte se responsabilizando pelo controle operacional; Fornecer as informações estatísticas para a avaliação da instituição do Vale Transporte.	Define as condições gerais da exploração, cria os títulos de transporte e fixa tarifas; Define a oferta de transporte e o nível de qualidade dos serviços dentro das condições estabelecidas com os empregadores; Coordena a modernização do sistema de transporte da Região onde atua, definindo os investimentos públicos prioritários, enfatizando os grandes projetos de infraestrutura; Co-financia a modernização ou a criação de equipamentos necessários à melhoria da qualidade do serviço.
Deveres do Empregado	Informar o endereço residencial e os serviços de transportes utilizados em seus deslocamentos e respectivas necessidades; Comprometer-se a utilizar o Vale Transporte para as finalidades previstas.	Não há.

TÍTULO	VALE TRANSPORTE	“VERSEMENT TRANSPORT”
Deveres do Empregador	Cadastrar os empregados que desejam exercer o direito ao Vale Transporte e respectivas necessidades; Calcular o montante das despesas, discriminando a parcela de sua responsabilidade e a dos seus empregados; Adquirir os Vales Transporte em quantidade e tipo adequados; Distribuir os Vales Transporte aos empregados cadastrados; Efetuar o desconto da parcela do empregado na folha de pagamento; Registrar, em conta própria, as despesas efetivamente realizadas com o Vale Transporte (custo total da aquisição dos vales menos a parcela descontada dos empregados em folha) para posterior abatimento no imposto de renda.	Os empregadores públicos ou privados podem estar sujeitos a uma contribuição destinada ao financiamento dos transportes coletivos, conforme previsto na lei, a qual deverá ser feita aos órgãos ou serviços encarregados do reembolso das cotizações da segurança social e familiar, segundo as regras estabelecidas para esse reembolso. No caso da Região D’Ile-de-France, a contribuição varia de 1,4% a 2,6% da massa salarial.
Deveres da Operadora	Garantir a aceitação do Vale Transporte; Controlar o recebimento do Vale Transporte; Efetuar o resgate dos Vales Transporte recebidos junto à entidade responsável pela sua emissão e comercialização.	Aceitar todos os títulos de transporte, tais como cartões com validade temporal (Carte Orange), para cada modo de transporte ou associação de modos, estabelecidos e autorizados pelo Sindicato de Transportes D’Ile-de-France.
Entidade Responsável pelo Vale Transporte – Possibilidades legais	Emissão e comercialização dos Vales Transporte para as empresas operadoras, diretamente, por meio de consórcio ou mediante delegação a outra entidade; Emissão e/ou comercialização pelo órgão gerenciador ou pelo poder concedente.	As Autoridades Organizadoras dos Transportes (AOT) e os Sindicatos recebem o montante do “Versement Transport” diretamente dos órgãos autorizados para fazer o reembolso das cotizações a eles pagas pelos empregadores.

TÍTULO	VALE TRANSPORTE	“VERSEMENT TRANSPORT”
Entidade Responsável pelo Vale Transporte – Princípios gerais a observar	Os custos envolvidos na emissão e comercialização serão de responsabilidade exclusiva das entidades que exercerem essa função, não podendo ser repassados para a tarifa; O Vale Transporte será comercializado ao preço integral da ou das tarifas vigentes, proibidos quaisquer descontos.	Os custos dos serviços relativos à administração do “Versement Transport” por parte dos Sindicatos ou das Autoridades Organizadoras dos Transportes são cobertos pela apropriação de 1% (Balloussier, 2010) do valor arrecadado pelo “Versement Transport”.
Entidade Responsável pelo Vale Transporte – Deveres da Entidade Responsável	Cadastrar as empresas operadoras e respectivas necessidades; Providenciar a emissão do Vale Transporte conforme estrutura tarifária vigente; Facilitar a aquisição dos Vales Transporte; Estocar Vales Transporte adequados à demanda; Substituir os Vales Transporte quando da mudança de tarifa; Pagamento dos créditos correspondentes aos Vales Transporte recebidos às empresas; Emitir em cada operação de venda o recibo correspondente; Controlar tipo e quantidade de Vales Transporte emitidos e utilizados.	Novas missões, além das aqui referidas, foram confiadas, a partir de 01/07/2005 ao Sindicato de Transportes D’Ile-de-France – STIF.

5.1. Comparação entre os pontos fundamentais e os de maior destaque do Vale Transporte e “Versement Transport”

Discutem-se aqui as vantagens e desvantagens de cada ponto no confronto entre as duas modalidades de financiamento de transporte público, a fim de que se possa definir qual seria a mais interessante, sob o ponto de vista social e técnico, que poderia ser adotada em na cidade do Rio de Janeiro.

5.1.1. Pressuposto

Socialmente, quanto ao Vale Transporte, há um forte apelo, pois, por esse meio, assegura-se, ao empregado uma despesa máxima com transporte equivalendo a 6% de seu salário base, sendo o restante pago pelo empregador.

O “Versement Transport”, por sua vez, é universal, com abrangência total. Independente de qual a origem do passageiro, empregado, desempregado, estudante, todos são beneficiados com redução da tarifa calculada. Na Região d’Ile-de-France, a receita gerada pela venda de bilhetes no valor da tarifa praticada corresponde a cerca de 41% (tabela 20) do custo operacional.

Observa-se que a segunda modalidade é mais interessante não só para a população em geral como também para o empregado, pois, para o Vale Transporte, há um limite salarial acima do qual não há interesse para ele fazer uso desse benefício, como já explicado anteriormente.

5.1.2. Definição

Pela simples análise das definições do Vale Transporte e do “Versement Transport”, conclui-se que, enquanto o empregador no Brasil despende apenas o complemento do custo do deslocamento do trabalhador que exceda aos 6% previsto como máximo que possa ser descontado de seu salário para a finalidade de transporte, desconto este variável em relação ao valor recebido pelo empregado, como já referido, o “Versement Transport” corresponde, na França, onde é amplamente utilizado, a um percentual sobre a folha de pagamento que varia em função da região em que é aplicado. Como por exemplo, de 2,6% o valor aplicado em Paris e em alguns outros departamentos da Região d’Ile-de-France, como já

citado anteriormente, o que confere, ao segundo, um valor muito mais expressivo que ao primeiro, permitindo, inclusive, que se façam investimentos em melhoria do transporte coletivo, além de contribuir, evidentemente, para o subsídio da tarifa praticada.

A modalidade do Vale Transporte cria dificuldades para fiscalizar se o mesmo está sendo corretamente aplicado, em conformidade com a lei, havendo casos comprovados de que alguns empregadores não cumprem a obrigatoriedade desse benefício.

Já o “Versement Transport”, ao incidir diretamente sobre a folha de pagamento da empresa, facilita a fiscalização dessa aplicação, o que o torna, conseqüentemente, mais eficiente. Como será apresentado a seguir, o empregador tem instrumentos legais que lhe permite recuperar parcial ou totalmente o desconto efetuado.

5.1.3. Custeio

No Vale Transporte, o empregador poderá debitar, como despesa em sua contabilidade, o valor por ele pago pela aquisição do Vale Transporte entregue antecipadamente ao empregado. Isto representa a diferença entre o total pago do Vale Transporte e o valor de responsabilidade do empregado, 6% do salário do empregado.

A filosofia do “Versement Transport”, atribuir ao transporte a possibilidade da existência da indústria ou de qualquer outro tipo de atividade, “cobra” do empregador o oferecimento de um serviço que permite a ele existir, qual seja, e de transportar o empregado de sua casa para seu local de trabalho. Como essa “despesa” não pode ser considerada como custo, há necessidade de se buscar uma compensação, o que é possível pelas modalidades de recuperação – “recouvrement”, por meio de legislação específica, confiadas a entidades definidas para tal fim, sendo a principal delas a URSSAF e outras menores, como já explicitado anteriormente.

Tanto o Vale Transporte como o “Versement Transport” dão ao empregador possibilidade de recuperação das contribuições financeiras que permitem a redução dos gastos com o transporte.

Evidencia-se que o “Versement Transport” se torna mais interessante não só para o empregador como para o usuário do transporte coletivo, seja ele o empregado ou não.

5.1.4. Natureza Jurídica

O que basicamente diferencia o Vale Transporte do “Versement Transport” é que o primeiro é uma imposição legal e não um levantamento de recursos de caráter social, enquanto que o segundo não tem nenhuma vinculação salarial. Ou seja, não pode ser considerado como salário e, conseqüentemente, não cabe a ele nenhuma vinculação com benefícios ou obrigações de origem salarial.

5.1.5. Natureza Social

O maior alcance social do Vale Transporte em relação ao trabalhador é cerceado pelo percentual (6%) de participação sobre o salário do empregado: quanto maior ele for, maior será a participação do empregado, sem se levar em consideração sua renda *per capita*, importante para os gastos de transporte da família.

O fundamento do “Versement Transport” se baseia na impossibilidade do usuário pagar a totalidade da tarifa e da participação dos empregadores, públicos ou privados, nos gastos em transporte e nas melhorias do sistema de transportes públicos. A visão desse instrumento é, portanto, econômica e social, mais ampla do que a do Vale Transporte.

5.1.6. Beneficiários

Pela legislação vigente, todo e qualquer trabalhador formal tem direito ao benefício do Vale Transporte, inclusive as empregadas domésticas e trabalhadores em regime temporário. Se for considerado o elevado número de trabalhadores informais e as diversas categorias que a eles se assemelham, como as duas explicitamente citadas, o alcance desse benefício é bastante reduzido, pois a dificuldade de sua fiscalização é também grande. Mesmo para os trabalhadores formais, muitos empregadores não beneficiam seus empregados com esse instrumento.

No “Versement Transport”, todos os cidadãos, quer os trabalhadores ou não, são beneficiados, não importando o salário recebido, se empregados ou desempregados, familiares etc. O “Versement Transport” é, portanto, um benefício de caráter universal.

5.1.7. Gerenciamento

No caso do Vale Transporte, o gerenciamento pode ser feito por qualquer órgão autorizado pelo poder concedente: Sindicatos, Federações ou o próprio poder concedente. Já para o “Versement Transport”, prevê-se a criação de uma Autoridade Organizadora dos Transportes (AOT) ou dos sindicatos das diversas Regiões definidas para a implantação desse benefício. No caso da região parisiense, a autoridade responsável para o gerenciamento da Região d’Ile-de-France é o STIF – Syndicat de Transport d’Ile-de-France.

5.1. 8. Deveres dos Órgãos Locais de Gerenciamento

Os deveres concernentes ao gerenciamento do Vale Transporte são bem mais simples que os relativos ao “Versement Transport”. Para o primeiro, as decisões respeitam, apenas, a normatização da operacionalização do mecanismo do Vale Transporte, de seu acompanhamento e elaboração das estatísticas de sua utilização. Por outro lado, os deveres do segundo são muito mais amplos, indo desde a definição das condições gerais de exploração, da fixação das tarifas, do nível de qualidade e da oferta de lugares, modernização do sistema de transporte até o co-financiamento que permitirá a melhoria da qualidade do serviço prestado.

Nota-se, mais uma vez, que o “Versement Transport” apresenta uma amplitude de ação que permite a adoção de medidas mais eficientes não só sobre as despesas relativas ao transporte como, também, sobre a modernização e a qualidade do serviço prestado, o que inexiste no caso do Vale Transporte.

5.1.9. Deveres do Empregado

O empregado deve informar ao seu empregador o local de sua residência e os meios de transportes utilizados, assumindo o compromisso de utilizar o Vale Transporte dentro de sua finalidade. Já no caso do “Versement Transport”, o empregado não deve nenhuma obrigação ao patrão, dado ao seu caráter universal.

5.1.10. Deveres do Empregador

O empregador, no caso do Vale Transporte, tem como obrigação o cadastramento do empregado, o cálculo do montante das despesas com transporte de cada assalariado, discriminando o quanto deverá ser deduzido do salário do empregado. Assim como, providenciar a distribuição dos Vales Transporte, ou seja, dever meramente administrativo. Já para o “Versement Transport” os deveres são financeiros, referentes ao aporte à autoridade arrecadadora, e de recolhimento de um percentual, conforme a região considerada, variando de 1,4% a 2,6% na Região d’Ile-de-France.

5.1.11. Deveres da Operadora

Tanto para o Vale Transporte como para o “Versement Transport”, as operadoras são obrigadas a aceitar todos os tipos de bilhetes de transporte: unitários, de integração e múltiplos. As diferenças são pequenas quanto ao procedimento, sobretudo quanto ao ressarcimento às operadoras do sistema de transporte da região considerada.

5.1.12. Atribuições da Entidade Responsável pela Emissão dos Bilhetes no que Respeita as Possibilidades Previstas na Legislação

Essas entidades, tanto para o Vale Transporte como para o “Versement Transport”, têm que respeitar o que é estabelecido nas leis respectivas, devendo cumpri-las na sua integralidade.

5.1.13. Atribuições da Entidade Responsável pela Emissão dos Bilhetes, no que Respeita os Princípios Gerais a Observar

Todos os custos para a emissão e comercialização do Vale Transporte são de responsabilidade do órgão responsável por essa função, não podendo ser repassados para a tarifa e serem vendidos ao preço integral da ou das tarifas vigentes, assim como, não sendo permitido qualquer desconto. Para o “Versement Transport”, esses custos são cobertos por 1% do valor por ele arrecadado e repassados às autoridades ou sindicatos responsáveis.

5.1.14. Deveres da Entidade Responsável pela Emissão dos Bilhetes

Os deveres referentes ao Vale Transporte, como já dito, dizem respeito apenas à parte burocrática administrativa. A partir 1 de julho de 2005, outras atribuições foram conferidas aos órgãos operadores do “Versement Transport” de caráter estritamente técnico, inclusive estabelecendo estratégias operacionais visando a obter o melhor aproveitamento da operação dos diversos modais.

A comparação entre os dois benefícios, ao se considerar o caso específico do município do Rio de Janeiro, onde o investimento público para a melhoria do transporte coletivo urbano é relativamente baixo, demonstra, claramente, as vantagens inerentes à aplicação do “Versement Transport”, não só do ponto de vista do usuário como, também, do empregador. O que representa um grande avanço na forma de enfrentar os desafios cada vez maiores gerados pelos transportes coletivos. Assim como permite a volta de investimentos numa escala maior e distribui os benefícios por todos os usuários, possibilitando o crescimento da acessibilidade ao transporte coletivo.

CAPÍTULO 6 : CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

6.1. Vale Transporte

O transporte público no Brasil e, particularmente, na cidade do Rio de Janeiro, se apóia, principalmente, no modal rodoviário. Alguns aspectos de sua operação devem ser esclarecidos para que se possa entender a profunda limitação dos operadores e suas conseqüências, face às necessidades viárias de responsabilidade do poder público.

Neste trabalho, destacam-se várias situações negativas que contribuem profundamente para a deteriorização da qualidade do serviço prestado: a operação ilegal das kombis e vans que efetuam ligações já oferecidas pelas linhas de ônibus, algumas com mais de cinquenta anos de existência. Muitas delas hoje sem viabilidade econômica, fruto da falta de prioridade para o transporte coletivo rodoviário. E também o crescimento acelerado do número de automóveis em circulação e a falta de investimentos públicos nessa área.

A situação das kombis e vans é bastante conhecida no município do Rio de Janeiro. Hoje elas são responsáveis pelo transporte de cerca de 1,5 milhão de passageiros por dia útil. De onde vieram estes passageiros? Não dispunham de transporte oferecido pelo sistema rodoviário e ferroviário da cidade? As respostas são simples: sem dúvidas foram os modais rodoviário e ferroviário que mais perderam passageiros para as kombis e vans, principalmente para o primeiro. Poucas cidades no Brasil têm uma malha de transportes por ônibus tão densa como o Rio de Janeiro, que chega, em algumas áreas, a oferecer serviço nas vinte e quatro horas do dia, pelo serviço de ônibus noturno há mais de vinte anos em operação.

A principal conseqüência dessa situação é a redução do Índice de Passageiros por Quilômetro – IPK. A importância desse índice é preponderante no cálculo da tarifa: quanto menor for o IPK, maior a tarifa. Uma tarifa mais elevada implica em maior contribuição da parte de empregador.

As tarifas, no Rio de Janeiro, são fixadas em função das médias dos custos operacionais, determinadas, por sua vez, a partir de percursos médios dos veículos em rotas e áreas com características muito diferentes (SEVERO, 1985).

“A tendência de encarecimento do transporte público por ônibus resulta de fatores de ordem estrutural e conjuntural que interagem na formação dos custos operacionais. Os fatores de ordem estrutural estão ligados à natureza da operação dos serviços de ônibus e à sua forma de expansão nas três últimas décadas, ou seja, aos acréscimos de capacidade baseados nos simples aumentos do número de veículos e linhas, com a decorrente sobrecarga da infra-estrutura viária. Além disso, os ônibus acham-se freqüentemente, em desvantagem na disputa com automóveis privados, pelo uso dessa infra-estrutura, sendo altamente prejudicados pelos congestionamentos.” (SEVERO, 1985, p.18).

Logo, o encarecimento da tarifa não é devido só à redução do IPK, mas, também, pela perda de velocidade comercial.

A perda de velocidade comercial implica na redução do Percurso Médio Mensal do veículo – PMM. Esse índice é importante no cálculo de cinco dos oito tópicos da planilha de custos. Quanto menor for o PMM, maior o custo por quilômetro.

O custo por quilômetro é o numerador da fração do cálculo da tarifa, em que seu denominador é o IPK. Portanto, quanto menor o PMM, maior o custo e, conseqüentemente, maior a tarifa, agravado pelo fato de que o IPK menor implica, também, como já referido, em maior tarifa. Esses dois índices são, portanto, cruciais para a determinação da tarifa.

Com o aumento da tarifa o empregador despende mais com Vale Transporte, desde que o salário permaneça o mesmo. Por sua vez, o operador também não escapa destas conseqüências. Cabe ao poder público a fixação da tarifa calculada e da tarifa praticada, sendo esta inferior à calculada. Há mais de vinte anos a tarifa praticada é inferior à calculada, segundo SEVERO (1985):

“Em tese, os reajustes das tarifas são determinados em função dos aumentos dos custos operacionais e da preservação da adequada remuneração do capital. Por razões de interesse social, todavia, esses reajustes têm-se situado, freqüentemente, aquém do aumento dos custos gerando uma situação de deterioração dos serviços em prejuízo dos

usuários. [...] Além disso, por força de contenção de sua mobilidade em níveis mínimos obrigatórios, a evasão de passageiros, com conseqüente retração da demanda, vem, por sua vez, afetando negativamente a produtividade dos sistemas de transporte por ônibus. Na medida em que a tarifa reflete um compromisso entre o total de passageiros pagantes e a quilometragem percorrida, expresso através do Índice de Passageiros por Quilometro – IPK, tornam-se inevitáveis as elevações dos preços do transporte e a conseqüente marginalização de novas parcelas da população, gerando um círculo vicioso de difícil solução no quadro dos instrumentos tarifários existentes.”

Sob o ponto de vista do empregado formal, este não sofre nenhum prejuízo quando ocorre reajuste tarifário, desde que seu salário permaneça constante. Entretanto, em um país em que a informalidade varia no entorno de 52%, o Vale Transporte só beneficia o trabalhador formal. Mesmo, seus familiares e pessoas comuns não dispõem de nenhum benefício, pagando a tarifa praticada em sua integralidade.

Essa tarifa é ainda majorada pelas gratuidades existentes na cidade: idosos e estudantes não sendo passageiros pagantes não podem entrar, obviamente, no cálculo do IPK, reduzindo-o ainda mais, embora a legislação preveja que para qualquer gratuidade tenha que haver, em contra partida, a respectiva fonte de custeio. A conseqüência é a maior a tarifa calculada.

Assim, é importante que o poder público exerça sua participação no sistema de transporte coletivo urbano rodoviário de passageiros, atuando em projetos que visem a melhorar as condições viárias, dando a prioridade para o transporte coletivo, objetivando a recuperação das condições ideais que permitam a obtenção de maiores valores para o IPK e PMM, fundamentais para a obtenção de tarifas praticadas.

O que se observa na prática é que as elevadas tarifas praticadas são responsáveis pelo aumento dos deslocamentos a pé, principalmente para as populações de baixa renda e dos trabalhadores informais. *“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 [...]” (NTU, 2009).

As medidas, sempre sugeridas, de redução de impostos de determinados insumos componentes do custo operacional, são meramente paliativas, de extensão bastante limitada, com reflexos em um único momento, só podendo ser aplicada sucessivamente até no caso extremo de eliminá-lo totalmente. Se analisadas em profundidade, são de pouca significância no custo final. Daí a necessidade de se encontrar uma alternativa para financiamento operacional mais abrangente.

Destaca-se a informação (NTU, 2009) sobre a carga tributária e sua incidência sobre os custos dos serviços, considerando os três níveis dos tributos, quantificando 31,38% do custo das tarifas urbanas, valor médio dos diversos sistemas urbanos de transportes das principais cidades brasileiras. A tabela 22 mostra os percentuais dos tributos diretos e indiretos incidentes no transporte público em geral.

Tabela 22: Carga Tributária – Incidência sobre os custos dos serviços

DIRETOS	
Tributos Federais	3,65 %
Tributos e Taxas Municipais	8,00%
Encargos Sociais	10,28%

INDIRETOS (principais)	
ICMS sobre óleo diesel	4,50%
ICMS sobre veículos	1,20%
Cide e Pis/Cofins sobre óleo diesel	3,75%
Total	31,38%

Fonte: NTU (2009).

Esse valor corresponde ao máximo que poderia ser desonerado para redução dos custos operacionais e, conseqüentemente, da tarifa. Considerando-se que a tarifa praticada, pelo menos no município do Rio de Janeiro, é inferior à calculada, de 25%, o reflexo da desoneração, mesmo trabalhando-se com o valor máximo, seria insuficiente para se oferecer uma tarifa social a toda população do município do Rio de Janeiro.

Acrescente a esse fato as gratuidades para os idosos e estudantes, constata-se que a desoneração da forma proposta pelo referido trabalho da NTU não produz nenhum efeito positivo, o que permite afirmar que o benefício do Vale Transporte permanece vantajoso apenas para os trabalhadores dentro da formalidade, não trazendo aos usuários em geral o caráter da universalidade desejado.

Desta forma, pode-se considerar que, a simples desoneração dos custos das tarifas acima explicitado não tem o efeito impactante que seria esperado, pois, mesmo com a eliminação total, os reflexos seriam reduzidos, diminuindo a arrecadação das três esferas administrativas. Se outros custos aumentassem, não teria mais como evitar a sua transferência para a tarifa, fazendo com que essa opção seja tratada neste trabalho, pois, se tanto o PMM e o IPK continuarem em queda, independe da vontade do operador, a desoneração aventada não poderá conter a elevação da tarifa.

6.2. “Versement Transport”

O “Versement Transport”, em comparação com o Vale Transporte, é mais abrangente, é universal: todos os usuários do transporte coletivo se beneficiam de uma tarifa praticada subsidiada. Na região metropolitana de Paris, a Região d’Ile-de-France, a receita gerada pela tarifa subsidiada representa 41% do custo de transporte. O restante dos custos é compensado por esse instrumento e por subsídio direto, oriundo de recursos provenientes do Estado.

Além de complementar o custo descoberto pela tarifa praticada, o “Versement Transport” gera investimentos não só na área viária, com a implantação de vias exclusivas para o transporte coletivo, como também na implantação de novas tecnologias e no acompanhamento de desenvolvimento e elaboração de projetos e fiscalização de obras. Assim como, no transporte escolar, no transporte público fluvial, no transporte voltado para portadores de dificuldades motoras, no transporte sob demanda, entre as suas principais atividades.

Além de todas essas atividades, a aplicação do “Versement Transport” facilita o controle das contribuições dos empregadores, com grandes vantagens sobre o Vale Transporte, beneficiando-os também face ao instituto do reembolso previsto

em lei específica, como já referido anteriormente, o que contribui para a melhor aceitação por parte dos empresários.

Considera-se na pesquisa que o “Versement Transport” representa um grande avanço na forma de enfrentar os desafios cada vez maiores gerados pelos transportes coletivos.

A comparação entre os dois benefícios, se considerado o caso específico do município do Rio de Janeiro, onde o investimento público, para a melhoria do transporte coletivo urbano é praticamente inexistente, demonstra, claramente, as vantagens inerentes à aplicação do “Versement Transport”, não só do ponto de vista do usuário como, também, do empregador.

O elevado crescimento da frota de automóveis na cidade que mais do que duplicou nos últimos quinze anos (tabela 2), sem que se tenha aumentado a capacidade viária ou priorizado o transporte coletivo urbano de passageiros, é uma das principais razões da degradação da operação do sistema de transportes na cidade do Rio de Janeiro, aliada à falta de investimento por parte do poder público nesse setor.

A implantação de um benefício desse tipo viria a contribuir para uma melhoria na operação do transporte coletivo urbano, com reflexos altamente positivos na qualidade do serviço prestado, com aumento da mobilidade e ganhos reais nos custos operacionais.

6.3. Recomendações

Concluindo, parecem existir evidências que um estudo objetivando a implantação do subsídio no transporte coletivo, permitindo a universalização desse benefício por meio de uma metodologia fundamentada no “Versement Transport”, é um tema a ser explorado para a continuação deste trabalho.

Espera-se que esta dissertação venha a contribuir para o desenvolvimento e aperfeiçoamento do processo de planejamento de transportes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A.S.C. DAVIS, D.A.C. MAUNDER AND P.R. FOURACRE TRL, Activity Patterns, Transport And Policies For The Urban Poor, UK.
- AGÊNCIA ESTADO “Prefeitura estuda novos cálculos para a tarifa de ônibus.” – São Paulo. Disponível em: <<http://www.g1.com.br>>. Acessado: em 28 de novembro de 2006.
- ARMAZÉM DOS DADOS (2010) “Total da frota ativa - Município do Rio de Janeiro - 1994 – 2009 (Tabela Nº 1253)”, Disponível em: <<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>>. Acessado em: 16/março de 2010.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU (2008) “Pesquisa Anual: Vale-Transporte 2008”, Brasília
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS - NTU (abril/2009), “Desoneração dos custos das tarifas do transporte público urbano e de característica urbana.”
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS – NTU (agosto/2006) “Pesquisa Mobilidade da população urbana”.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS – NTU (março/2006) “Desoneração dos custos e barateamento das tarifas do transporte público.”
- BALLOUSSIER, S. (2010) *Financiamento Operacional Para Um Transporte Urbano Mais Sustentável*, Rio de Janeiro, 2008/2010. Entrevista concedida a Jorge Dias.
- CABRAL, R. (2007) “BRT: Sistema Que Conquista O Mundo É Inspirado O Brasil”, *Revista Ônibus*, ano VII, n 41 (Março/Abril), pp.8-10.
- CAMARGO, F. S. DE (2006) *Análise Estrutural Do Emprego Formal E Informal Na Economia Brasileira*, Piracicaba.

- COMISSÃO EUROPÉIA (2006) “Manter a Europa em movimento – Mobilidade sustentável para o nosso continente, Revisão intercalar do Livro Branco da Comissão de 2001 sobre Transportes”, Bruxelas
- COMISSÃO EUROPÉIA (2007) “Livro Verde, Por uma nova cultura de mobilidade urbana”, Bruxelas
- COMPANHIA BRASILEIRA DE TRENS URBANOS – CBTU (1984) Relatório Anual 1984, Rio de Janeiro.
- COSTA, F. C. C (2008) *Metodologia para Estabelecimento de Sistema Tarifário de Transporte Público Urbano*. Dissertação de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- CUNHA FILHO, Ó. V. et. al., (Editorial) (2005) “Óleo diesel pesa no bolso da população de baixa renda.” *Informativo da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano*, Ano XII – n°110 (setembro), pp.2.
- CUNHA FILHO, Ó. V., “Financiamento do Transporte Público Urbano no Brasil”, *Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – NTU*. 10 slides.
- DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DO ESTADO DE RIO DE JANEIRO – DETRAN (2009) Disponível em: <http://www.detran.rj.gov.br/_estatisticas.veiculos>. Acessado em: novembro/2009.
- DOUTEL, E.C.P. (2005) “Gratuidade no Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no Município do rio de Janeiro”, Monografia do MTB – COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro.
- EUROPEAN COMMISSION (2001) “White Paper – European transport policy for 2010: time to decide,” Luxembourg.
- EUROPEAN COMMISSION (2004) “Report 2000 – 2004: Energy & Transport”, Bélgica.
- FERIANCIC, F. S.; VERRONI, J. H. Z.; FERIANCIC, G. (2003) *Calculo De Tarifa De Transporte Publico Por Avaliação De Longo Prazo*, Vitória, outubro de 2003.

- FONTES NETO, M.G. (2004) “Fonte de Custeio das Gratuidades e o equilíbrio econômico-financeiro” – Revista Justiça & Cidadania, Rio de Janeiro, ed. Maio, p. 26.
- GÓES, F. (9 de julho de 2003) “Passageiros “somem”do transporte coletivo do RJ” *Jornal Valor Econômico*, Rio de Janeiro.
- GOMIDE, A. Á. (2003) Texto Para Discussão n. 960, “Transporte Urbano E Inclusão Social: Elementos Para Políticas Públicas”, Brasília,
- INSTITUT D’AMÉNAGEMENT ET D’URBANISME – IAU (2010) Disponível em: < <http://www.iau-idf.fr/> >. Acessado em: 20 de março de 2010.
- INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE – ITRANS (2004) “Mobilidade e Pobreza”, Brasília.
- INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE – ITRANS (11/2003) “Mobilidade e Pobreza Região Metropolitana do Rio de Janeiro”.
- LEITE, S. K., CADAVAL, M., CARVALHO, C.H.R. (2005) “Novas tendências em política tarifária, Relatório Final - Transporte Público Urbano.” NTU – Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Brasília.
- LEMOS, D. S. C. P. S.; SANTOS, M. P. S. P. L.; SILVA, L. DA (2004) “Análise da relação entre o sistema de transporte e a exclusão social na cidade do Rio de Janeiro.” Paper, Engenharia de Transportes, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- LEOPOLDINO, P. (2009) “Uma visita ao Transmilênio”, *Revista Ônibus*, ano X, n. 56 (Outubro/Novembro), pp.18-21.
- LERNER, J. (2009) “Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urbano”, Associação Nacional Das Empresas De Transportes Urbanos – Ntu (2009).

- MENDONÇA, A.V. Disponível em: <[http:// www.g1.com.br](http://www.g1.com.br)>. Acessado em: 4 de janeiro de 2007. “Gratuidade nos ônibus está ameaçada para idosos.” Rio de Janeiro.
- MITRIC, S.E. – Working Paper nº 5 (3/1999) “Price and subsidy policies for Urban Public Transport and water utilities in transition economies. Washington.
- MORAES, A. C.; RETT, E. R.; PISANI, R. S. “Gratuidades: política publica assistencialismo no transporte público de passageiros.” Revista dos Transportes Públicos – ANTP São Paulo, Ano 28, (Terceiro trimestre de 2006).
- O ESTADO DE SÃO PAULO (28 de novembro de 2006) “Prefeito terá de remanejar R\$ 209 mi para bancar subsídios da nova tarifa.” São Paulo.
- ORGANISATION PROFESSIONNELLE DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE – OPTILE (2009) Disponível em: <<http://www.optile.com/>>. Acessado em: 29 de novembro de 2009.
- PORTAL G1, Disponível em: <<http://www.g1.com.br>>. Acessado em: 28 de novembro de 2006. “Secretaria projeta novas tarifas sem o subsídio.” São Paulo.
- PROINTEC INOCSA STEREOCARTO (12/2000) Urban Public Transport Systems Integration and Funding. Urban Transport Strategy Review, Spain.
- RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS – RATP (2009) Disponível em: <<http://www.ratp.fr/>>. Acessado em: 29 de novembro de 2009.
- REINA, E. (28 de novembro de 2006) “Paulistano banca 86% do custo do ônibus: Subsídio da Prefeitura cobre somente 14% do total; em Nova York, quem usa o sistema banca 32% do valor.” *O Estado de São Paulo* . São Paulo.
- REINA, E. (29 de novembro de 2006) “SP já faz projeções com fim do bilhete único e das gratuidades: Tarifa poderia cair para R\$ 1,34, diz secretário Bussinger, que garante: quer apenas estimular debate.” *O Estado de São Paulo*, São Paulo.
- REVISTA ÔNIBUS (2002) “Isenção de tarifas: cortesia com chapéu de quem?” Rio de Janeiro, n. 14, ed. Maio/Junho, p. 10.

REVISTA TRANSURBANA “Gratuidade: quem paga a conta?” Rio de Janeiro, agosto 2004, p. 22.

SECRETARIA ESTADUAL DOS TRANSPORTES – SECTRA e COMPANHIA ESTADUAL DE ENGENHARIA DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA – CENTRAL (2005) O Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro –PDTU/RMRJ, Rio de Janeiro, abril 2005.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – SMTR (2005) *Plano Diretor de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro.

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES – SMTR (2009) *CORREDOR T5 – corredor exclusivo de ônibus ligando a Barra da Tijuca à Penha*, Rio de Janeiro. 45 slides.

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO – SMU (2010) Disponível em: <<http://www2.rio.rj.gov.br/smu>>. Acessado em: 07 de março de 2010.

SEVERO, C. S. (1985) *Subsídio ao Transporte Coletivo Urbano – Alternativas de Aplicação*, Ministério dos Transportes, secretaria de Transportes Urbanos – STU, Brasília.

SYNDICAT DES TRANSPORTS D’ÎLE-DE-France – STIF (2009) Disponível em: <<http://www.stif.info/>>. Acessado em: 29 de novembro de 2009.

THE WORLD BANK (07/2000) “Review of French experience, with respect to Public sector financing urban transport”. (Public private partnership) Urban Transport Strategy Review.

THE WORLD BANK (12/2000) “Review of French experience in private financing of public urban transport”. (Public private partnership) Urban Transport Strategy Review.

THE WORLD BANK (1996) “Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform”, Washington, DC.

- THOMSON, I. (2006) “Lãs tarifas de transporte colectivo em las ciudades de América Latina: los sistemas, los valores y los problemas.” Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 28 (Terceiro trimestre de 2006).
- TRANSMILÉNIO (2009) Disponível em: <http://www.transmilenio.gov.co/WebSite/Contenido.aspx?ID=TransmilenioSA_TransmilenioEnCifras_EstadisticasGenerales>. Acessado em: 2 de dezembro de 2009.
- TRANSPORTATION RESEARCH BOARD – TRB (1996) Fare Policies, Structures and Technologies. Washington D.C: Transit Cooperative Research (TCPR), n.10.
- VAZ, J.C. (2004) “Licitação, Organização Institucional e Regulação dos Serviços Públicos de Transporte urbano no Brasil: estudos de caso (31U57/U). Relatório Final Projeto (BRA/97/013). Brasília, DF, 2004.
- VUCHIC, V. R., (2005) Urban Transit Operations, Planning, and Economics. Ed. John Wiley & Sons, inc., Hoboken, New Jersey.

ANEXO I

PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

RESUMO DO CUSTO QUILOMÉTRICO (R\$/ KM) DATA :	junho-08
--	----------

ITENS DE CUSTOS	R\$/KM	% DO TOTAL
CUSTOS VARIÁVEIS	0,9691	32,24%
C 1 COMBUSTÍVEL	0,6540	21,76%
C 2 LUBRIFICANTES	0,0741	2,47%
C 3 RODAGEM	0,0796	2,65%
C 4 PECAS & ACESSÓRIOS	0,1614	5,37%
CUSTOS FIXOS	1,8671	62,11%
C 5 DEPRECIAÇÃO	0,1986	6,61%
C 6 REMUNERAÇÃO	0,1520	5,06%
C 7 DESP. ADMINISTRATIVAS	0,1862	6,19%
C 8 PESSOAL EMPREGADO	1,3303	44,25%
SUBTOTAL	2,8362	94,35%
C 9 COFINS e PIS	0,1097	3,65%
C 10 IMPOSTO SOBRE SERVIÇO	0,0601	2,00%
CUSTO TOTAL	3,0060	100,00%

CUSTO TOTAL ----->	3,0060	2,7062
LP.K. ----->	1,1108	

Fonte: Rio Ônibus – Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro.

Tarifa praticada em julho/2008, estabelecida pelo Decreto Nº 28.805 de 07 de dezembro de 2007, era R\$ 2,10, 28,87 % inferior à calculada.

ANEXO II

Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987

Regulamenta a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987.

O Presidente da República, no uso da atribuição que lhe confere o art. 81, item 3º da Constituição, e tendo em vista o disposto na lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987, decreta:

CAPÍTULO I **Dos Beneficiários e do Benefício do Vale-Transporte**

Art. 1º - São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

- 1º. Os empregados, assim definidos no art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho;
- 2º. Os empregados domésticos, assim definidos na Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972;
- 3º. Os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei nº 6.019, de 03 de janeiro de 1974;
- 4º. Os empregados a domicílio para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;
- 5º. Os empregados do subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do art. 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;
- 6º. Os atletas profissionais de que trata a Lei nº 6.354, de 02 de setembro de 1976;
- 7º. Os servidores da União, do Distrito Federal, dos Territórios e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, forma de remuneração e da prestação de serviços.

Parágrafo Único - Para efeito deste decreto, adotar-se-á a denominação beneficiário para identificar qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste artigo.

Art. 2º - O Vale-Transporte constitui benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

Parágrafo Único - Entende-se como deslocamento a soma dos segmentos componentes da viagem do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, entre sua residência e o local de trabalho.

Art. 3º - O Vale-Transporte é utilizável em todas as formas de transporte coletivo público urbano ou, ainda, intermunicipal e interestadual com característica semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo poder público ou mediante delegação, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente.

Parágrafo Único - Excluem-se do disposto neste artigo os serviços seletivos e os especiais.

Art. 4º - Está exonerado da obrigatoriedade do Vale-Transporte o empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento, residência-trabalho e vice-versa de seus trabalhadores.

Parágrafo Único - caso o empregador forneça ao beneficiário transporte próprio ou fretado que não cubra integralmente os deslocamentos deste, o Vale-Transporte deverá ser aplicado para os segmentos da viagem não abrangidos pelo referido transporte.

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.

Parágrafo Único - No caso de falta ou insuficiência de estoque de Vale-Transporte, necessário ao atendimento da demanda e o funcionamento do sistema, o beneficiário será ressarcido pelo empregador, na folha de pagamento imediata, da parcela correspondente, quando tiver efetuado, por conta própria, a despesa para seu deslocamento.

Art. 6º - O Vale-Transporte, no que se refere à contribuição do empregador:

- 1º. Não tem natureza salarial, nem se incorpora á remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos;
- 2º. São constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do tempo de Serviço;
- 3º. Não é considerado para efeito de pagamento da Gratificação de Natal (Lei nº 4.090, de 13 de julho de 1962, e art. 7º do Decreto-Lei nº 2.310, de 22 de dezembro de 186);
- 4º. Não configura rendimento tributável do beneficiário.

CAPÍTULO II

Do Exercício do Direito do Vale-Transporte

Art. 7º - Para o exercício do direito de receber o Vale-Transporte o empregado informará ao empregador, por escrito:

1º - Seu endereço residencial;

2º - Os serviços e meios de transporte mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 1º - A informação de que trata este artigo será anualmente ou sempre que ocorrer alteração das circunstâncias mencionadas nos itens 1º e 2º, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento dessa exigência.

§ 2º - O beneficiário firmará compromisso de utilizar o Vale-Transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 3º - A declaração falsa ou o uso indevido do Vale-Transporte constituem falta grave.

Art. 8º - É vedada a acumulação do benefício com outras vantagens relativas ao transporte do beneficiário, ressalvado o disposto no parágrafo único do art. 4º deste Decreto.

Art. 9º - O Vale-Transporte será custeado:

1º - Pelo beneficiário, na parcela equivalente a 6% (seis por cento) de seu salário básico ou vencimento, excluídos quaisquer adicionais ou vantagens;

2º - Pelo empregador, no que exceder à parcela referida no item anterior.

Parágrafo único - A concessão do Vale-Transporte autorizará o empregador a descontar, mensalmente do beneficiário que exercer o respectivo direito, o valor da parcela de que trata o item 1º deste artigo.

Art. 10 - O valor da parcela a ser suportada pelo beneficiário será descontada proporcionalmente à quantidade de Vale-Transporte concedida para o período a que se refere o salário ou vencimento e por ocasião de seu pagamento, salvo estipulação em contrário, em convenção ou acordo coletivo de trabalho, que favoreça o beneficiário.

Art. 11 - No caso em que a despesa com o deslocamento do beneficiário for inferior a 6% (seis por cento) do salário básico ou vencimento, o empregado poderá optar

pelo recebimento antecipado do Vale-Transporte, cujo valor será integralmente descontado por ocasião do pagamento do respectivo salário ou vencimento.

Art. 12 - A base de cálculo para determinação da parcela a cargo do beneficiário será:

- 1º - O salário básico ou vencimento mencionado no item 1º do art. 9º deste Decreto; e
- 2º - O montante percebido no período, para os trabalhadores remunerados por tarefa ou serviço feito ou quando se tratar de remuneração constituída exclusivamente de comissões, percentagens, gratificações, gorjetas ou equivalentes.

CAPÍTULO III

Da Operacionalização do Vale-Transporte

Art. 13 - O poder concedente ou órgão de gerência com jurisdição sobre os serviços de transporte coletivo urbano, respeitada a lei federal, expedirá normas complementares para operacionalização do sistema do Vale-Transporte, acompanhando seu funcionamento e efetuando o respectivo controle.

Art. 14 - A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e comercializar o Vale-Transporte ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

- § 1º - A emissão e a comercialização do Vale-Transporte poderão também ser efetuadas pelo órgão de gerência ou pelo poder concedente, quando este tiver a competência legal para emissão de passes.
- § 2º - Na hipótese do parágrafo precedente, é vedada a emissão e comercialização de Vale-Transporte simultaneamente pelo poder concedente e pelo órgão de gerência.
- § 3º - A delegação ou transferência da atribuição de emitir e comercializar o Vale-Transporte não elide a proibição de repassar os custos respectivos para a tarifa dos serviços.

Art. 15 - Havendo delegação da emissão e comercialização de Vale-Transporte, ou constituição de consórcio, as empresas operadoras submeterão os respectivos instrumentos ao poder concedente ou órgão de gerência para homologação dos procedimentos instituídos.

Art. 16 - Nas hipóteses do artigo anterior, as empresas operadoras permanecerão solidariamente responsáveis com a pessoa jurídica delegada ou pelos atos do consórcio, em razão de eventuais faltas ou falhas no serviço.

Art. 17 - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá manter estoques compatíveis com os níveis de demanda.

Art. 18 - A comercialização do Vale-Transporte dar-se-á em centrais ou postos de venda estrategicamente distribuídos na cidade onde serão utilizados.

Parágrafo Único - Nos casos em que o sistema local de transporte público for operado por diversas empresas ou por meios diferentes, com ou sem integração, os postos de vendas referidos neste artigo deverão comercializar todos os tipos de Vale-Transporte.

Art. 19 - A concessão do benefício obriga o empregador a adquirir Vale-Transporte em quantidade e tipo de serviço que melhor se adequar ao deslocamento do beneficiário.

Parágrafo Único - A aquisição será feita antecipadamente e à vista, proibidos quaisquer descontos e limitada a quantidade estritamente necessária ao atendimento dos beneficiários.

Art. 20 - Para cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral, relativa ao deslocamento do beneficiário, por um ou mais meios de transporte, mesmo que a legislação local preveja descontos.

Parágrafo Único - Para fins do disposto neste artigo, não são consideradas desconto as reduções tarifárias decorrentes de integração de serviços.

Art. 21 - A venda do Vale-Transporte será comprovada mediante recibo seqüencialmente numerado, emitido pela vendedora em duas vias, uma das quais ficará com a compradora, contendo:

- 1º. O período a que se referem;
- 2º. A quantidade de Vale-Transporte vendida e de beneficiários a quem se destina;
- 3º. O nome, endereço e número de inscrição da compradora no Cadastro Geral de Contribuintes no Ministério da Fazenda - CGC/MF.

Art. 22 - O Vale-Transporte poderá ser emitido conforme as peculiaridades e as conveniências locais, para utilização por:

- 1º. Linha;
- 2º. Empresa;
- 3º. Sistema;
- 4º. Outros níveis recomendados pela experiência local.

Art. 23 - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte poderá adotar a forma que melhor lhe convier à segurança e facilidade de distribuição.

Parágrafo Único - O Vale-Transporte poderá ser emitido na forma de bilhetes imples ou múltiplos, talões, cartelas, fichas ou quaisquer processos similares.

Art. 24 - Quando o Vale-Transporte for emitido para utilização num sistema determinado de transporte ou para valer entre duas ou mais operadoras, será de aceitação compulsória, nos termos de acordo a ser previamente firmado.

§ 1º - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte pagará às empresas operadoras os respectivos créditos, no prazo de 24 horas, facultado às partes pactuar maior prazo.

§ 2º - O responsável pela emissão e comercialização do Vale-Transporte deverá apresentar, mensalmente, demonstrativos financeiros dessa atividade, ao órgão de gerência que observará o disposto no art. 28.

Art. 25 - As empresas operadoras são obrigadas a manter permanentemente um sistema de registro e controle do número de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, ainda que a atividade seja exercida por delegação ou por intermédio de consórcio.

Art. 26 - No caso de alteração na tarifa de serviços, o Vale-Transporte poderá:

1º - Ser utilizado pelo beneficiário, dentro do prazo a ser fixado pelo poder concedente; e

2º - Ser trocado, sem ônus pelo empregador, no prazo de trinta dias contados da data em que a tarifa sofrer alteração.

CAPÍTULO IV **Dos Poderes Concedentes e Órgãos de Gerência**

Art. 27 - O poder concedente ou órgão de gerência, na área de sua jurisdição, definirá:

1º. O transporte intermunicipal ou interestadual com característica semelhante ao urbano;

2º. Os serviços seletivos e os especiais.

Art. 28 - O poder concedente ou órgão de gerência fornecerá, mensalmente, ao órgão federal competente, informações estatísticas que permitam avaliação nacional, em caráter permanente, da utilização do Vale-Transporte.

Art. 29 - As operadoras informarão, mensalmente, nos termos exigidos pelas normas locais, o volume de Vale-Transporte emitido, comercializado e utilizado, a fim de permitir a avaliação local do sistema, além de outros dados que venham a ser julgados convenientes a esse objetivo.

Art. 30 - Nos atos de concessão, permissão ou autorização serão previstas sanções às empresas operadoras que emitirem ou comercializarem o Vale-Transporte

diretamente, por meio de delegação ou consórcio, em quantidade insuficiente ao atendimento da demanda.

Parágrafo Único - As sanções serão estabelecidas em valor proporcional às quantidades solicitadas e não fornecidas, agravando-se em caso de reincidência.

CAPÍTULO V

Dos Incentivos Fiscais

Art. 31 - O valor efetivamente pago e comprovado pelo empregador, pessoa jurídica, na aquisição de Vale-Transporte, poderá ser deduzido como despesa operacional, na determinação do lucro real, no período-base de competência da despesa.

Art. 32 - Sem prejuízo da dedução prevista no artigo anterior, a pessoa jurídica empregadora poderá deduzir do Imposto de Renda devido valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto de Renda sobre o montante das despesas comprovadamente realizadas, no períodobase, na concessão do Vale-Transporte.

Parágrafo Único - A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as leis nº 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e nº 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento), observado o que dispõe o parágrafo 3º do art. 1º do Decreto-Lei nº 1.704, de 23 de outubro de 1979; podendo o eventual excesso ser aproveitado nos dois exercícios subseqüentes.

Art. 33 - Ficam assegurados os benefícios de que trata este Decreto ao empregador que, por meios próprios ou contratados com terceiros, proporcionar aos seus trabalhadores o deslocamento residência-trabalho e vice-versa, em veículos adequados ao transporte coletivo, inclusive em caso de complementação do Vale-Transporte.

Parágrafo Único - O disposto neste artigo não se aplica nas contratações de transporte diretamente com empregados, servidores, diretores, administradores e pessoas ligadas ao empregador.

Art. 34 - A pessoa jurídica empregadora deverá registrar em contas específicas que possibilitem determinar, com clareza e exatidão em sua contabilidade, as despesas efetivamente realizadas na aquisição do Vale-Transporte ou, na hipótese do artigo anterior, os dispêndios e encargos com o transporte do beneficiário, tais como aquisição de combustível, manutenção, reparos e depreciação dos veículos próprios, destinados exclusivamente ao transporte dos empregados, bem assim os gastos com as empresas contratadas para esse fim.

Parágrafo Único - A parcela de custo, equivalente a 6% (seis por cento) do salário básico do empregado, que venha a ser recuperada pelo empregador, deverá ser deduzida do montante das despesas efetuadas no período-base, mediante lançamento a crédito das contas que registrem o montante dos custos relativos ao benefício concedido.

CAPÍTULO VI

Disposições Finais

Art. 36 - Os atos de concessão, permissão e autorização vigentes serão revistos para cumprimento do disposto no art. 30 deste regulamento.

Art. 36 - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 37 - Revogam-se as disposições em contrário e em especial o Decreto nº 92.180 de 19 de dezembro de 1985.

Brasília, 17 de novembro de 1987.

JOSÉ SARNEY

Presidente da República.

ANEXO III

Lettre circulaire n° 2005-087

PARIS, le 06/06/2005

**DIRECTION DE LA REGLEMENTATION DU
RECOUVREMENT ET DU SERVICE
DIRRES**

LETTRE CIRCULAIRE N° 2005-087

OBJET: Réglementation applicable en matière de versement transport

Les personnes qui emploient plus de neuf salariés et assimilés dans le périmètre d'une autorité organisatrice de transports urbains ayant institué le versement transport sont assujetties à la contribution prévue aux articles L.2333-64 et L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales.

La réglementation relative au versement transport, à l'exception du dispositif d'assujettissement progressif institué en 1996 est rappelée notamment en ce qui concerne les règles d'assujettissement, d'assiette et de détermination du taux applicable.

Les collectivités territoriales ou leurs groupements ont la possibilité de prévoir une participation des employeurs destinée au financement des transports en commun, le versement transport.

Ce versement a été institué en premier lieu en région parisienne par la loi n°71-559 du 1er juillet 1971 avant d'être étendu aux autres grandes villes et agglomérations de province par les lois n°73-640 du 11 juillet 1973 et n°82-684 du 4 août 1982.

Cette taxe³ à la charge des employeurs est régie par les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) qui en confie le recouvrement notamment aux URSSAF et aux Caisses Générales de Sécurité sociale selon les règles applicables au recouvrement des cotisations de Sécurité sociale.

Les conditions générales d'application ainsi que les modalités de calcul et de recouvrement du versement transport sont, sous réserves de quelques règles particulières signalées ci-après, analogues pour la région d'Ile de France (articles L. et D.2531-2 et suivants et R.2531-7 et suivants) et pour les autres régions (articles L.2333-64 et suivants et D.2333-83 et suivants).

Si les grands principes de la réglementation applicable en la matière ont été conservés depuis la création de cette contribution, des précisions ont cependant dû être apportées au gré des situations rencontrées, tant par la jurisprudence que par la doctrine administrative.

La présente lettre circulaire a donc pour objet de rappeler les règles applicables en matière de versement transport notamment s'agissant de l'assujettissement des employeurs, de l'assiette de calcul et de la détermination du taux.

Il est à noter que le dispositif d'assujettissement progressif institué par la loi n°96-314 du 12 avril 1996 n'est pas abordé dans ce document et fera l'objet d'une prochaine lettre circulaire.

Pour mémoire, il convient de rappeler que ce dispositif d'assujettissement progressif qui s'adresse aux employeurs qui atteignent ou dépassent le seuil de 10 salariés prévoit une dispense totale de versement de la contribution transport pendant 3 ans puis un abattement dégressif les 3 années suivantes.

³ Les vocables «taxe» ou «contribution» sont employés indifféremment dans ce document ; s'agissant de la nature de ce prélèvement, il convient de rappeler que le versement transport n'est pas une charge publique destinée à financer les assurances sociales mais constitue un impôt entrant dans la catégorie des impositions de toutes natures (Cons. const 16/1/1991, n°90-287 – T. conflits 7/12/1998 n°3123, District urbain de l'agglomération rennaise c/ Sté Automobiles Citroën).

LE VERSEMENT TRANSPORT

1. CHAMP D'APPLICATION : L'ASSUJETTISSEMENT AU VERSEMENT TRANSPORT

11. EMPLOYES CONCERNES

111. Le principe d'assujettissement

112. Les exonérations

12. DETERMINATION DE L'EFFECTIF

121. Le cadre d'appréciation de l'effectif

1211. La notion d'employeur

1212. Le lieu de travail des salariés

a) La prise en compte du lieu effectif de travail

b) La situation des salariés itinérants ou travaillant hors des locaux de l'entreprise : le lieu principal d'activité

122. Le calcul de l'effectif

1221. Les salariés pris en compte

1222. Les salariés exclus de l'effectif

123. La date d'appréciation de l'effectif

1231. L'effectif de l'entreprise ne connaît pas de variation

1232. L'effectif de l'entreprise est soumis à des variations

a) Accroissement de l'effectif

b) Diminution de l'effectif

c) Fluctuation de l'effectif

2. L'ASSIETTE DU VERSEMENT TRANSPORT ET LE TAUX APPLICABLE

21. L'ASSIETTE DU VERSEMENT TRANSPORT

211. Le principe de la transposition de l'assiette des cotisations sociales

2111. La détermination de l'assiette du versement transport

a) L'indifférence du mode de calcul de l'assiette

b) L'incidence de la date de versement des rémunérations

2112. Les rémunérations exonérées de versement transport

22. LE TAUX DE LA CONTRIBUTION VERSEMENT TRANSPORT

221. Le taux applicable

2211. La détermination du taux

a) La détermination du taux hors Ile-de-France

b) La détermination du taux en Région Ile de France

2212. Les réductions du taux versement transport

3. LES MODALITES DECLARATIVES ET LE RECOUVREMENT DU VERSEMENT TRANSPORT

31. LES MODALITES DECLARATIVES ET DE PAIEMENT

32. LE LIEU DE PAIEMENT

4. LES CAS PARTICULIERS DE REMBOURSEMENT DU VERSEMENT TRANSPORT

1. CHAMP D'APPLICATION : L'ASSUJETTISSEMENT AU VERSEMENT TRANSPORT

Le principe de l'assujettissement de certains employeurs au versement transport est posé par les articles L.2333-64 et L.2531-2 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT).

Selon le premier de ces deux textes, « en dehors de la région d'Ile de France, les personnes physiques ou morales, publiques ou privées... » « ...peuvent être assujetties à un versement destiné au financement des transports en commun lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés » dans le périmètre des transports urbains d'une autorité organisatrice ayant institué le versement transport.

Par suite l'assujettissement à la taxe transport de certains employeurs établis en province est lié au préalable à la décision de l'autorité organisatrice des transports urbains (AOT) d'instituer le versement au sein de son périmètre.

En revanche s'agissant des personnes employant plus de neuf salariés au sein de la région d'Ile-de-France, cette seule situation implique en vertu de l'article L.2531-2 qu'elles « sont assujetties » au versement transport.

Pour déterminer l'assujettissement d'un employeur au versement transport plusieurs conditions doivent simultanément être réunies ; conditions tenant au nombre de salariés employés dans une zone où le versement transport est institué et à la date à laquelle s'apprécient les effectifs.

11. EMPLOYEURS CONCERNES

111. Le principe d'assujettissement

Sont assujettis au versement transport tous les employeurs privés ou publics quelle que soit la nature de leur activité ou la forme juridique de leur exploitation qui emploient plus de neuf salariés dans une zone où est institué le versement transport.

Par suite sont notamment compris dans le champ d'application de la réglementation relative au versement transport :

- L'Etat autant en ce qui concerne ses services centralisés que ses services déconcentrés ;
- Les collectivités territoriales (régions, départements, communes...) ainsi que leurs groupements ;
- Les établissements publics ;
- Les groupements d'intérêt public ;

- Les employeurs du « secteur privé » qu'elle que soit la forme de leur exploitation (entreprises individuelles, sociétés civiles ou commerciales, groupements d'intérêt économique, associations...).

Des précisions ont par ailleurs été apportées par la jurisprudence ou la doctrine administrative concernant certaines activités ou situations particulières.

Ainsi sont également visées:

- Les communautés d'Emmaüs;
- Les centres d'aide par le travail;
- Les centres de lutte contre le cancer (CE 26 novembre 1982 Centre Régional François Baclesse) ;
- Une association d'avocats dépourvue de la personnalité juridique au sein de laquelle les intéressés exerçant leur profession avaient la qualité de coemployeurs en raison de leur immatriculation commune auprès de l'URSSAF (Cass. soc. 28 juin 1989 – ADER et Autres c/ URSSAF de Paris).
- Les caisses de congés payés sur les indemnités versées aux salariés des entreprises adhérentes assujetties elles-mêmes au versement transport et en particulier les caisses des congés payés des ports (Réponse ministérielle Direction des Transports Terrestres du 2/06/1999). Cependant échappent à cet assujettissement certaines caisses des congés payés en raison de l'ignorance dans laquelle elles sont du lieu de travail des salariés indemnisés (Instruction ACOSS 74-5 du 6/03/1974) et notamment les caisses de congés du bâtiment.
- Les groupements d'intérêt économique qui constituent une entité juridique distincte des membres du groupement et pour leur propre personnel (Cass. Soc. 27 septembre 1990 URSSAF de Poitiers c/GIE SERVI PRESSE en sens contraire sur la non prise en compte dans l'effectif du GIE des salariés mis à disposition par un des membres du groupement).

112. Les exonérations

Les fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social ne sont pas assujetties au versement transport.

Cette exception est introduite en des termes similaires pour la province et la région d'Ile de France (articles L.2333-64 et L.2531-2 CGCT).

Les conditions posées par les textes (reconnaissance d'utilité publique, but non lucratif et activité à caractère social) sont cumulatives (Cass. soc. 5 février 1998 Assoc. Les Nids c/SIVOM de l'agglomération rouennaise et DRASS Hte Normandie).

Par suite une fondation reconnue d'utilité publique à but non lucratif qui a une mission à caractère social peut de ce fait être exemptée du versement transport, sous réserve que le caractère social de cette activité ait été mis en évidence (Cass. soc. 30 novembre 1995 URSSAF du Haut Rhin c/ Fondation « Maison du diaconat »).

Il convient à ce titre d'indiquer qu' en dehors de la région d'Ile de France, l'autorité organisatrice des transports établit la liste des fondations et associations exonérées (article. D.2333-85 CGCT).

En conséquence, pour bénéficier de l'exonération, la fondation ou l'association doit obtenir une décision expresse de l'AOT, constatant que les conditions ci-dessus se trouvent remplies (Cass. soc. 5 février 1998 - Assoc. Les Nids c/ SIVOM de l'agglomération rouennaise et DRASS Hte Normandie).

A cet égard les autorités organisatrices des transports concernées auxquelles sont adressées les demandes d'exonération sont les seules compétentes pour apprécier si les conditions d'exonération sont réunies.

L'appréciation du caractère social de l'activité constitue la principale difficulté pour l'application de cette exonération. Si la jurisprudence en la matière peut paraître éclairante, elle doit cependant être utilisée avec précaution et ne dispense pas en cas de doute, les organismes du recouvrement de se rapprocher de l'autorité de transport compétente.

Il a par exemple été jugé qu'une association dont l'objet essentiel est d'assurer avec le concours de bénévoles l'hébergement et le perfectionnement professionnel de jeunes ouvriers itinérants, et ne demandant en contrepartie qu'une participation modique sans rapport avec le service rendu, présente une utilité sociale et ce quel que puisse être le régime fiscal auquel elle est soumise pour la TVA (Cass. soc. 29 février 1996 SMT CAT c/ Association des compagnons du devoir du Tour de France et URSSAF de la Hte Garonne).

En sens contraire, il a été décidé que ne présentait pas un caractère social l'activité d'un centre médical de rééducation et de réinsertion socio-professionnelle pour laquelle il n'était pas démontré que les modalités d'accueil et de suivi des patients, participaient à l'évaluation des handicaps et des potentialités en vue de l'insertion sociale, à la consolidation des acquis antérieurs, à la construction et à la mise en place du projet d'insertion sociale. Par ailleurs il convient de noter qu'en l'espèce le prix des prestations proposées ne semblait pas inférieur à leur coût et il n'était pas établi que le centre avait un financement différent de celui d'un établissement hospitalier du même type (Cass. soc. 27 juin 2002 - LADAPT c/URSSAF d'Ille-et-Vilaine).

D'autres exonérations ont été accordées par l'administration concernant :

- Les associations intermédiaires (Lettre ministérielle du 15/03/1988 et Lettre circulaire ACOSS du 17/04/1992) ;

- Les caisses de congés payés du bâtiment sur les indemnités versées aux salariés des entreprises adhérentes assujetties elles-mêmes au versement transport ;
- Les représentations d'Etats étrangers;
- Les organismes internationaux si leur statut particulier, tel qu'il résulte des accords constitutifs, contient des dispositions les exonérant d'impôts directs;
- Les particuliers employeurs au titre des emplois familiaux.

12. DETERMINATION DE L'EFFECTIF

121. Cadre d'appréciation de l'effectif

1211. La notion d'employeur

L'assujettissement au versement transport est lié à l'effectif occupé par un même employeur tous établissements confondus sur le territoire d'une commune ou communauté ayant institué le versement.

Ainsi tous les salariés (quel que soit le régime de protection sociale dont ils relèvent) ou assimilés occupés par une même personne physique ou morale au sein d'une même zone où a été institué le versement transport doivent être pris en compte pour la détermination des effectifs peu important à cet égard leur emploi dans un ou plusieurs établissements de l'entreprise.

Il convient dès lors, de faire masse des effectifs occupés par une même entreprise sur le territoire de l'A.O.T, même si ces salariés sont occupés dans différents établissements ou hors des locaux de l'entreprise.

Ainsi, les entreprises qui possèdent plusieurs établissements dans une même zone de versement sont assujetties au versement de transport dès lors que leur effectif global est supérieur à neuf.

A cet égard s'agissant de l'Etat employeur, il convient de prendre en considération l'ensemble de ses agents en fonction sur le périmètre de transport, et non uniquement ceux relevant d'un même service pris isolément.

Exemple n°1

Un employeur occupe :

- *6 salariés dans son établissement principal situé à Marseille ;*
- *7 salariés dans les locaux de son établissement secondaire situé à Carry-le-Rouet.*

L'entreprise employant au total 13 personnes au sein de la zone de transport couverte par la Communauté Urbaine de Marseille – Provence - Métropole est donc assujettie au versement transport.

Les entreprises ayant des établissements implantés dans des zones de versement différentes sont assujetties au versement de transport institué dans les zones où elles emploient plus de neuf salariés.

Exemple n°2

Un employeur occupe:

- 12 salariés dans son établissement principal situé à Marseille ;*
- 17 salariés dans les locaux de son établissement secondaire situé Paris.*
- 5 salariés dans un troisième établissement situé à Bordeaux ;*

L'effectif de l'entreprise doit être apprécié distinctement pour chacune des zones de transport au sein desquelles sont employés les salariés (zone par zone) et non dans sa globalité au niveau national.

L'employeur sera donc assujetti au versement transport à Marseille et à Paris puisqu'il emploie plus de neuf personnes sur chacune de ces deux zones (respectivement 12 et 17 personnes).

En revanche le versement transport ne sera pas dû pour les cinq salariés occupés au sein de la circonscription de transport de Bordeaux (effectif inférieur ou égal à neuf).

La règle de l'appréciation des effectifs de l'employeur tous établissements confondus sur une même zone de transport, connaît cependant des tempéraments s'agissant :

- Des oeuvres de bienfaisance (croix rouge française, armée du salut, association des paralysés de France) pour lesquelles l'effectif est apprécié au niveau de chaque centre d'activité disposant d'une totale autonomie de gestion administrative et financière et constituant ainsi autant d'employeurs distincts (Lettre ministérielle du 4/02/1985).
- D'une personne physique qui bien qu'occupant plus de neuf salariés au total, mais au sein de deux entreprises différentes, en l'occurrence une pharmacie et un laboratoire ne s'est pas vue assujettie à la taxe transport (Cass. soc. 3 mai 1984 URSSAF de PARIS c/ SARRAZIN). Saisi du litige, le ministère chargé des transports a indiqué, par lettre du 12 septembre 1984 adressée à l'ACOSS, qu'il convenait de considérer chaque entreprise distinctement pour déterminer l'assujettissement au versement transport.

1212. Le lieu de travail des salariés

a) La prise en compte du lieu effectif de travail

C'est le lieu de travail effectif du salarié qui doit être situé dans le périmètre où est institué le versement transport qui permet de déterminer l'assujettissement de l'employeur au versement transport.

Ce principe d'assujettissement au versement transport en fonction du lieu effectif de travail des salariés et non pas du lieu d'implantation du siège de l'entreprise a d'ailleurs été rappelé à plusieurs reprises tant par la doctrine administrative que par la jurisprudence (Cass. soc. 3 juin 1993 - SMTC Clermont-Ferrand c/ Sté Transport Bosse et Fils).

Par suite au regard de cette condition liée à la localisation de l'emploi, les salariés exerçant leur activité en dehors du périmètre de transport ne sont pas pris en compte dans la computation de l'effectif de l'entreprise.

Exemple n°3

Une entreprise établie au sein d'un périmètre dans lequel a été institué le versement transport occupe 12 salariés dont :

- 5 travaillent à l'intérieur du périmètre de l'autorité de transport ;*
- 7 travaillent régulièrement en dehors de ce périmètre.*

L'employeur qui n'occupe que 5 personnes sur le périmètre de transport ne sera pas redevable du versement transport, puisque le seuil d'assujettissement de plus de neuf salariés travaillant dans le périmètre d'une même AOT n'est pas atteint.

La situation de certaines catégories de salariés doit être précisée en ce qui concerne la détermination du lieu effectif de travail.

Ainsi:

- Pour les travailleurs à domicile, il convient de retenir le lieu de résidence des intéressés ;
 - Pour les journalistes pigistes, il convient également de retenir le lieu de résidence ;
 - Pour les salariés travaillant sur des chantiers, c'est le lieu du chantier qui constitue le lieu de travail effectif. Toutefois, sans déroger à cette règle, il convient d'indiquer que les chantiers temporaires dont la durée n'excède pas un mois de date à date sont exclus du champ d'application du versement transport si l'entreprise n'exerce pas habituellement son activité dans une agglomération visée par le versement transport ;
- b) *La situation des salariés itinérants ou travaillant hors des locaux de l'entreprise : le lieu principal d'activité*

En ce qui concerne les salariés itinérants (dépanneurs, chauffeurs-livreurs, représentants exclusifs, commerciaux, personnels navigants des compagnies aériennes...) dont le lieu de travail ne peut par définition être déterminé précisément, il convient de se référer au lieu où les intéressés exercent leur activité en totalité ou en majeure partie de leur temps de travail.

Par suite, les salariés qui exercent principalement (en fonction du temps et non de la rémunération) leur activité en dehors d'une zone où a été institué le versement transport sont exclus de l'effectif et ne sont donc pas pris en compte pour l'assujettissement de l'entreprise au versement.

Cette position est notamment retenue concernant la situation des "chauffeurs routiers" et du personnel navigant des compagnies aériennes exerçant principalement leur activité hors du champ d'application du versement transport.

A cet égard la jurisprudence a par ailleurs précisé que s'agissant de chauffeurs grands routiers, il importe peu que les intéressés se rendent même épisodiquement en transports en commun au siège de l'entreprise situé au sein d'une zone de transport dans la mesure où leur activité consiste pour l'essentiel en la conduite de véhicules pour des transports de longues distances et s'exerce à ce titre en dehors de la zone soumise au versement transport (Cass. soc. 3 juin 1993 SMTC Clermont Ferrand c/Sté des Transports Bosse et Fils – Voir également Cass. soc. 3 juin 1993 URSSAF des Vosges c/SA Les Magasins Généraux d'Epinal et Cass. soc. 3 juin 1993 Sté des Transports Beyssere c/SMTC et UR de Clermont Ferrand).

Cette situation s'apprécie au cours d'une période de paie déterminée.

L'entreprise qui entend ne pas être assujettie en raison de la situation de certains de ses salariés itinérants, doit dans ce cas pouvoir justifier du lieu d'activité des intéressés.

Exemple n°4

Une entreprise établie au sein d'un périmètre de transport emploie au total 12 personnes.

- 6 salariés travaillent en permanence dans les locaux de l'entreprise ;*
- 1 chauffeur-livreur effectue régulièrement des livraisons auprès des clients situés au sein de la zone de transport ;*
- 2 conducteurs de transports longues distances effectuent des livraisons sur la France entière et se trouvent le plus souvent hors zone de transport ;*
- 3 commerciaux démarchent les clients sur l'ensemble du territoire national et passent 80% de leur temps d'activité en dehors d'une zone de transport.*

Au regard des règles d'assujettissement selon le lieu de travail, l'entreprise occupe 7 personnes (six sédentaires et un livreur) au sein du périmètre de transport et 5 salariés itinérants (deux chauffeurs longues distances et trois commerciaux) exerçant principalement en dehors d'une zone de transport.

L'effectif devant être pris en compte au sein du périmètre de transport n'est pas supérieur à neuf salariés. L'employeur n'est donc pas assujetti au versement transport.

122. Calcul de l'effectif

1221. Les salariés pris en compte

L'effectif à prendre en considération pour déterminer l'assujettissement au versement transport d'une entreprise comprend l'ensemble de ses salariés et assimilés au sens de la législation de Sécurité sociale⁴ (articles L.311-2 et suivants du Code de la Sécurité sociale), dès lors que leur lieu d'activité est situé dans une zone de transport.

L'effectif doit être apprécié par l'employeur, quel que soit le régime de protection sociale dont relève les salariés. Ainsi lorsqu'une même entreprise occupe des salariés relevant du régime général et des salariés relevant d'un régime spécial, il doit être fait masse de la totalité des salariés inscrits à l'effectif de l'entreprise et dont le contrat de travail n'est pas rompu.

A cet égard, il importe peu qu'une rémunération soit versée ou non, que le salarié absent soit remplacé par un salarié sous contrat à durée déterminée ou que le contrat de travail soit écrit.

Les travailleurs intermittents, dont l'activité se caractérise par une alternance de périodes travaillées et non travaillées, doivent à la différence des salariés à temps partiel, être pris en compte pour une unité.

Chaque salarié entre en compte pour une unité quelles que soient la durée et les conditions de travail, à l'exception du salarié à temps partiel au sens de l'article L.212-4-2 du Code du Travail, titulaire d'un contrat de travail conforme aux prescriptions de l'article L.212-4-3 du même code.

Le salarié à temps partiel est pris en compte, en application du dernier alinéa de l'article R.243-6 du Code de la Sécurité sociale, "*...au prorata du rapport entre la durée hebdomadaire de travail mentionnée dans son contrat et la durée légale de travail ou, si elle est inférieure à la durée légale, la durée normale de travail accomplie dans l'établissement ou la partie d'établissement où il est employé.*"

Il convient de préciser que certains dirigeants d'entreprises assimilés à des salariés au sens de la Sécurité sociale doivent être inclus dans l'effectif pour une unité, dans la mesure où les intéressés exercent un mandat social incompatible par nature avec une limitation d'horaire (CA Paris 1er mars 1995 URSSAF de Paris c/Sarl Juvens et CA Paris 17 juin 1993 Sté OREC c/ URSSAF de Paris).

⁴ Sur ce point l'article L.2333-65 al.2 du CGCT prévoit que « Les salariés et assimilés s'entendent au sens des législations de la Sécurité sociale... ». Pour la région d'Ile de France l'article L.2531-3 al.2 dispose que « Les salariés s'entendent au sens du Code de la Sécurité sociale... ».

Exemple n°5

Une entreprise appliquant la durée légale du travail emploie au total 10 personnes au sein d'un périmètre de transport.

- 7 salariés travaillent à temps complet soit 35 heures par semaine ;*
- 2 salariés travaillent à temps partiel à raison de 17,5 heures par semaine;*
- 1 salarié travaille à temps partiel à raison de 32 heures par semaine;*

Au regard des règles retenues pour l'assujettissement au versement transport, l'effectif de l'entreprise est décompté comme suit :

- 7 salariés à temps complet représentant une unité chacun soit $7 \times 35/35 = 7$*
- 2 salariés à temps partiel pris en compte selon le rapport entre la durée de travail et la durée légale appliquée dans l'entreprise soit $2 \times 17,5/35 = 1$*
- 1 salarié à temps partiel pris en compte selon le rapport entre la durée de travail et la durée légale appliquée dans l'entreprise soit $1 \times 32/35 = 0,91$*

L'effectif théorique de l'entreprise s'élève à 8,91 salariés et ne dépasse pas le seuil de 9 salariés. L'entreprise n'est donc pas assujettie au versement transport.

Exemple n°6

Une entreprise appliquant la durée légale du travail emploie au total 10 personnes au sein d'un périmètre de transport.

- 8 salariés travaillent à temps complet soit 35 heures par semaine ;*
- 1 salarié travaille à temps partiel à raison de 17,5 heures par semaine;*
- 1 salarié travaille dans le cadre d'un contrat de travail intermittent (L.212-4-13 du Code du Travail) prévoyant une durée annuelle de travail de 800 heures réparties sur plusieurs périodes.*

Au regard des règles retenues pour l'assujettissement au versement transport, l'effectif de l'entreprise est décompté comme suit :

- 8 salariés à temps complet représentant une unité chacun soit $8 \times 35/35 = 8$*
- 1 salarié à temps partiel pris en compte selon le rapport entre la durée de travail et la durée légale appliquée dans l'entreprise soit $1 \times 17,5/35 = 0,5$*
- 1 salarié intermittent pris en compte pour une unité indépendamment du nombre d'heures mentionnées dans son contrat et leur répartition soit 1.*

L'effectif théorique de l'entreprise s'élève à 9,5 salariés et dépasse le seuil de 9 salariés. L'entreprise est donc assujettie au versement transport.

Au regard des principes posés ci-dessus, doivent être notamment pris en compte pour l'assujettissement au versement transport :

- Les salariés dont le contrat de travail est suspendu, conformément aux dispositions du Code du Travail, et notamment les salariés en congés payés, absents pour cause de maladie ou en congé maternité ;
- Les salariés licenciés dispensés d'effectuer leur préavis y compris dans le cadre d'un congé de reclassement. A cet égard, l'inobservation du délai congé n'a pas pour effet d'avancer la date à laquelle le contrat de travail prend fin et la période durant laquelle le salarié est dispensé de la prestation de travail, constitue bien une période d'emploi.
- Les salariés qui d'une façon générale sont dispensés temporairement d'activité (congés d'ancienneté, formation professionnelle...). A contrario il a été jugé que ne devaient pas être pris en compte les salariés en dispense définitive d'activité (Cass. soc. 9 juin 1994, Association SEGEMO c/ URSSAF du Havre et autre, s'agissant de dockers placés en congé de fin de carrière ; Cass. soc. 26 novembre 1998, SA GTS Industries c/ URSSAF de Lille à propos de salariés de plus de 50 ans placés en dispense définitive d'activité, en application de la convention de protection sociale de la sidérurgie). La portée de cette jurisprudence doit être limitée à ces cas particuliers soumis à l'analyse de la haute juridiction.
- Les personnes affiliées obligatoirement aux assurances sociales du régime général en vertu des dispositions de l'article L.311-3 du Code de la Sécurité sociale et notamment :
 - certains dirigeants d'entreprise (pour un gérant minoritaire de SARL - CA Paris 1er mars 1995 URSSAF de Paris c/ Sarl Juvens ; pour un président directeur général de SA – Cass. soc. 19 octobre 1983 URSSAF de Hte Garonne c/ StéSODEFAR) ;
 - les conducteurs de taxis non-propriétaires de leur véhicule (CA Versailles 19 décembre 1986 SA Notaxis c/ URSSAF de Paris) ;
 - les journalistes professionnels rémunérés à la pige (CE avis du 5 avril 1973- Cass. soc. 6 novembre 1974 URSSAF de Paris c/ Excelsior Publications) ;
 - les travailleurs à domicile.
- Les salariés travaillant en "extra".
- Les salariés mis à la disposition d'autres employeurs :
 - Les salariés intérimaires sont pris en compte dans l'effectif de l'entreprise de travail temporaire dont ils sont les salariés au même titre que les salariés permanents.

- De façon analogue les salariés de la SNCF mis à la disposition d'une filiale et dont la rémunération est toujours assurée par la société nationale sont pris en compte dans l'effectif de cette dernière qui a conclu le contrat de travail et non dans celui de l'entreprise pour le compte de laquelle est effectuée la prestation de travail; Il convient en définitive de tenir compte non pas du nombre de personnes au service de l'employeur mais des seuls salariés liés à l'entreprise par un contrat de travail. En revanche lorsque l'entreprise où exerce le salarié mis à disposition alloue une rémunération, l'intéressé est pris en compte dans l'effectif. Ainsi le cas de l'association des restaurants des PTT qui allouait une prime mensuelle à des salariés mis à disposition par l'administration des PTT. Les intéressés devaient ainsi être comptabilisés dans les effectifs de l'association, alors qu'ils continuaient à être rémunérés par leur administration d'origine. En effet dans cette situation on doit remarquer que l'association versait elle-même une rémunération aux agents mis à sa disposition (Cass. soc. 24 mai 1989 Association Restaurant Administratif CCTRI-PTT c/ URSSAF de Paris).
- Les titulaires d'un contrat de travail intermittent ainsi que les travailleurs occasionnels ;
- Les salariés dont les cotisations sont calculées sur une assiette forfaitaire ou pour lesquels l'employeur règle les cotisations forfaitaires ;
- Les formateurs occasionnels ;
- Les vendeurs, colporteurs et porteurs de la presse écrite quotidienne ;
- Les personnes exerçant une activité rémunérée dans les structures agréées au titre de l'aide sociale, ou assimilées par arrêté (EMMAUS... cf. notamment le point 111. « Le principe d'assujettissement » ;
- Les élèves de l'enseignement supérieur occupés au sein d'une association créée à leur initiative et dite "junior entreprise" ;
- Les travailleurs handicapés occupés en Centre d'Aide par le Travail, pris en compte dans l'effectif de l'association qui gère le centre ;
- Les bénéficiaires d'un contrat emploi jeunes régi notamment par l'article L.322-4-18 du Code du Travail ou d'un contrat d'insertion dans la vie sociale prévu à l'article D.322-10-5 du même code.

1222. Les salariés exclus de l'effectif

Ne sont pas pris en compte dans l'effectif pour apprécier l'assujettissement au versement transport :

- Les VRP multicartes ;

- Les apprentis (art. L.117-11-1 du Code du Travail – Lettre circulaire ACOSS du 20/08/1985) ;
- Les titulaires de contrats :
 - de qualification, d'adaptation à l'emploi ou à un type d'emploi, d'orientation, et ce, jusqu'au terme prévu par le contrat ou, à défaut, jusqu'à l'expiration d'une période de 2 ans à compter de sa conclusion (ancien art. L.981-12 du Code du Travail) ;
 - de retour à l'emploi durant 1 an à compter de la date d'embauche (ancien art. L.322-4-5 du Code du Travail) ;
 - d'accès à l'emploi pendant une durée de 2 ans, voire 30 mois à compter de la date d'embauche pour ceux d'entre eux qui sont bénéficiaires du revenu minimum d'insertion (art. L.832-2 du Code du Travail) ;
 - initiative emploi (CIE), jusqu'au terme du contrat ou à défaut à l'expiration d'une période de 2 ans à compter de la date d'embauche (art. L.322-4-5 du Code du Travail) ;
 - emploi solidarité (CES) et emploi consolidé (CEC) durant toute la durée du contrat (art. L.322-4-14 du Code du Travail) ;
 - de professionnalisation, jusqu'au terme du contrat à durée déterminée ou jusqu'à la fin de l'action de professionnalisation lorsque le contrat est à durée indéterminée (art. L.981-8 du Code du Travail) ;
 - d'insertion revenu minimum d'activité (CIRMA) pendant toute la durée du contrat (art. L.322-4-14 du Code du Travail) ;
- Les élèves ou étudiants effectuant un stage obligatoire en entreprise dans le cadre d'une scolarité, quel que soit l'établissement d'enseignement (établissement technique, secondaire, supérieur ou spécialisé) et quel que soit le montant de la gratification allouée.
- Les stagiaires de la formation professionnelle qui ne peuvent être considérés comme salariés des centres de formation, même si le centre leur verse une rémunération. Si le stagiaire est par ailleurs salarié, il continue à être pris en compte dans l'effectif de son employeur, le contrat de travail n'étant que suspendu pour la durée de la formation.
- Les salariés étrangers détachés en France et maintenus au régime de Sécurité sociale de leur pays d'origine dans le cadre du règlement communautaire ou d'une convention internationale : n'étant pas affiliés au régime français de Sécurité sociale, ils ne sont pas pris en compte dans l'effectif de l'entreprise. En outre les rémunérations versées aux intéressés ne sont pas assujetties au versement transport.

Exemple n°7

Une entreprise (SA) établie au sein d'un périmètre de transport occupe 12 personnes.

- Le Président Directeur Général ;*
- 8 salariés en CDI n'ouvrant droit à aucune mesure d'exonération particulière ;*
- 1 Voyageur Représentant Placier multicartes ;*
- 1 apprenti ;*
- 1 salarié titulaire d'un contrat de professionnalisation.*

L'effectif au titre du versement transport est déterminé comme suit :

Le PDG ainsi que les 8 salariés en CDI travaillent sur la zone de transport et doivent donc être pris en compte. En revanche le VRP multicarte dont le secteur d'activité ne peut être déterminé est exclu (notion de salarié itinérant). Par ailleurs les deux personnes sous contrats particuliers (apprenti et titulaire d'un contrat de professionnalisation) doivent également être écartées dans le décompte au regard des dispositions du Code du Travail les excluant de toute computation d'effectif.

L'entreprise ne comptant que 9 salariés ou assimilés sur le périmètre de transport (effectif égal et non supérieur à 9) n'est donc pas assujettie au versement transport.

123. La date d'appréciation de l'effectif

Selon l'article D.2333-91 du Code Général des Collectivités Territoriales « sont réputés employeurs de plus de neuf salariés ceux qui sont tenus au paiement mensuel des cotisations de Sécurité sociale ou d'allocations familiales en application de l'article R.243-6 du Code de la Sécurité sociale ».

Cette présomption d'assujettissement au versement transport des employeurs tenus au paiement mensuel des cotisations est loin d'être absolue lorsque l'on compare le cadre territorial retenu pour déterminer la périodicité de règlement des cotisations et celui plus restreint pour apprécier l'assujettissement à la taxe transport.

En effet, la périodicité du versement des cotisations de Sécurité sociale est déterminée par l'effectif global de l'entreprise au plan national, tous établissements confondus. Or, s'agissant du versement transport les cotisants mensuels ne remplissent pas nécessairement la condition d'effectif sur une zone de transport donnée.

L'assujettissement d'un employeur au versement transport est donc indépendant de la périodicité du paiement des cotisations, puisqu'il est fonction du nombre de salariés occupés dans une zone de transport au dernier jour du mois.

En conséquence, un employeur qui serait tenu de payer mensuellement ses cotisations de Sécurité sociale parce que comptant tous établissements confondus plus de neuf salariés pourrait ne pas être assujetti au versement transport s'il n'a jamais employé plus de neuf salariés sur le même périmètre de transport (lieu du travail).

En outre, il convient d'indiquer que la condition d'effectif est appréciée à des dates différentes concernant d'une part la fixation de la périodicité (appréciation une fois par an au 31 décembre) et d'autre part l'assujettissement au versement transport (appréciation au mois le mois).

Exemple n°8

Un employeur occupe :

- 8 salariés dans son établissement principal situé à Marseille ;*
- 7 salariés dans les locaux de son établissement secondaire situé Paris.*
- 5 salariés dans un troisième établissement situé à Bordeaux ;*

L'effectif de l'entreprise constaté en avril 2004 est stable depuis plusieurs années et comptait également 20 personnes au 31 décembre 2003.

- Concernant la périodicité de versement des cotisations.*

L'employeur, comptant un effectif de 20 salariés au plan national (tous établissements confondus) est tenu au paiement mensuel auprès de chacune des URSSAF territorialement compétentes en fonction du lieu d'implantation des différents sites de l'entreprise.

- Concernant le versement transport.*

L'effectif de l'entreprise doit être apprécié distinctement pour chacune des zones de transport au sein desquelles sont employés les salariés (zone par zone) et non dans sa globalité au niveau national.

Bien que redevable des cotisations mensuellement, l'employeur n'est assujetti au versement transport pour aucun de ses établissements puisqu'il n'emploie jamais plus de neuf personnes sur chacune des zones de transport concernées.

Inversement, un employeur acquittant les cotisations au trimestre en raison de la prise en compte de son effectif au 31 décembre de l'année précédente (article R.243-6 du Code de la Sécurité sociale), peut être redevable de la taxe transport en

raison d'une augmentation de son effectif sur la zone de transport au cours de l'année.

Exemple n°9

Un employeur occupe au sein d'une zone de transport 8 salariés au 31/12/2002. Le même effectif est comptabilisé le 31/12/2003. Effectif stable en 2003.

L'entreprise recrute du personnel au début de l'année 2004 et voit ses effectifs portés à 12 salariés travaillant au sein de la zone de transport à compter du mois janvier et ce pour toute l'année.

- Concernant la périodicité de versement des cotisations.

L'employeur, comptant un effectif de 8 personnes au 31/12/2002 acquittera, sauf option contraire de sa part, les cotisations sociales au trimestre sur les rémunérations versées à compter du 1er avril 2003 et ce jusqu'au 31 mars 2004.

L'employeur, comptant un effectif identique au 31/12/2003 continuera d'acquitter, sauf option contraire de sa part, les cotisations sociales au trimestre sur les rémunérations versées à compter du 1er avril 2004 et ce jusqu'au 31 mars 2005.

- Concernant le versement transport.

L'entreprise comptabilise un effectif de 8 salariés tout au long de l'année 2003 et n'est donc pas assujettie à la taxe transport (effectif inférieur ou égal à 9).

L'effectif de l'entreprise sur la zone de transport est porté à 12 salariés durant toute l'année 2004. Sauf à ce que l'employeur bénéficie du dispositif d'assujettissement progressif sur 6 ans (dispense et abattement dégressif), le versement transport est dû à compter du 1er janvier 2004 alors même que les cotisations sociales sont acquittées trimestriellement.

En ce qui concerne la computation proprement dite des effectifs, la situation des salaires s'apprécie au cours d'une période de paie déterminée. Les conditions d'assujettissement au versement transport doivent être appréciées au mois le mois, sauf pour les employeurs dont les effectifs sont soumis à fluctuation.

Plusieurs situations peuvent être distinguées en fonction des différentes hypothèses de variation (ou non) de l'effectif de l'entreprise sur une zone de transport.

1231. L'effectif de l'entreprise ne connaît pas de variation

Lorsque l'effectif de l'entreprise au sein d'une zone de transport est constamment inférieur ou égal à 9 salariés, le versement transport n'est pas dû.

Au contraire lorsque l'effectif de l'entreprise au sein d'une zone de transport est constamment supérieur à 9 salariés, le versement transport est dû.

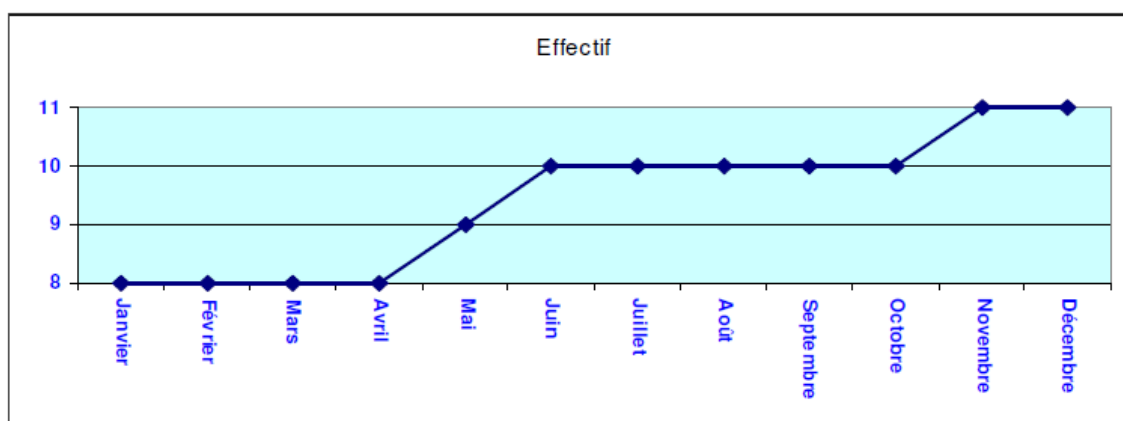
1232. L'effectif de l'entreprise est soumis à des variations

Les différentes situations pouvant être rencontrées dans le cadre de la variation des effectifs (accroissement, diminution et fluctuation) sont prévues en des termes similaires pour la province et la région d'Ile de France respectivement aux articles D.2333-91 et R.2531-9 du Code Général des Collectivités Territoriales.

a) Accroissement de l'effectif

Lorsqu'au sein d'une zone de transport l'effectif de l'entreprise devient supérieur à 9 salariés de manière continue, l'employeur devient redevable du versement transport à compter du 1er jour du mois au cours duquel l'effectif se situe au-delà du seuil de 9 salariés.

Dans cette situation il convient de rappeler qu'un dispositif d'assujettissement progressif s'adressant aux employeurs qui atteignent ou dépassent le seuil de 10 salariés prévoit une dispense totale de versement de la contribution transport pendant 3 ans puis un abattement dégressif les 3 années suivantes⁵.



Exemple n°10 - Effectif croissant

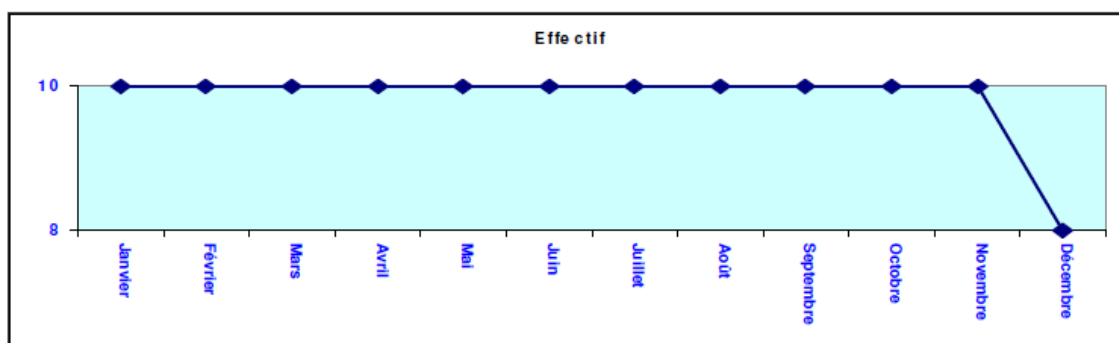
L'effectif de l'entreprise augmente pour devenir supérieur à 9 de façon continue (pas de fluctuation). 10 salariés au 30 juin.

L'employeur devient redevable du versement transport à partir du premier jour du mois au cours duquel se situe le franchissement, soit à compter du 1er juin.

⁵ Le dispositif d'assujettissement progressif institué par la loi n°96-314 du 12 avril 1996 n'est pas abordé dans ce document et fera l'objet d'une prochaine lettre circulaire. Attention ce dispositif n'est applicable que sous réserve du respect de certaines conditions.

b) Diminution de l'effectif

Lorsqu'au sein d'une zone de transport l'effectif de l'entreprise devient inférieur ou au plus égal à 9 salariés de manière continue, l'employeur peut aviser l'URSSAF en vue de cesser le versement à compter du premier jour du mois au cours duquel l'effectif a atteint le seuil de 9 salariés.



Exemple n°11 - Effectif décroissant

L'effectif de l'entreprise diminue et passe en deçà du seuil de neuf salariés au mois de décembre (8 salariés au 31 décembre).

Le versement transport n'est pas dû pour le mois de décembre même si le 1er janvier de l'année suivante, l'effectif de l'entreprise dépasse à nouveau 9 salariés et cela de manière permanente.

c) Fluctuation de l'effectif

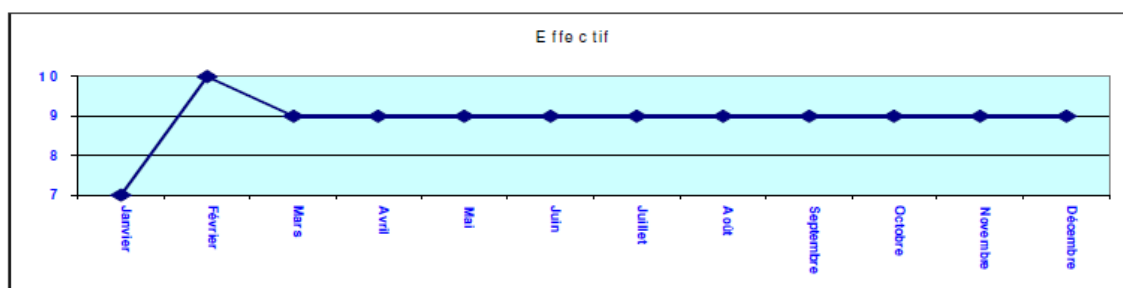
On considère qu'il y a fluctuation d'effectif lorsqu'au cours d'une même année civile celui-ci subit des variations alternatives (appréciation au mois le mois), donc au moins deux variations par rapport au seuil de neuf salariés.

Dans cette situation, c'est la moyenne arithmétique des effectifs au dernier jour de chaque trimestre dans la zone concernée, qui détermine, et pour toute l'année civile, si l'entreprise est assujettie ou non au versement transport.

Lorsque la moyenne arithmétique fait apparaître un effectif supérieur à 9 salariés l'employeur est redevable du versement transport pour l'année entière. Au contraire si l'effectif ainsi calculé est inférieur ou égal à 9 salariés l'employeur n'est pas redevable de la taxe transport sur la même période.

A cet égard s'agissant des entreprises saisonnières il doit être indiqué qu'en l'absence de dispositions particulières concernant ces entreprises, il convient de faire application de la règle de droit commun consistant à effectuer la moyenne arithmétique au dernier jour du trimestre.

Plusieurs illustrations d'une situation correspondant à un effectif fluctuant peuvent être proposées.



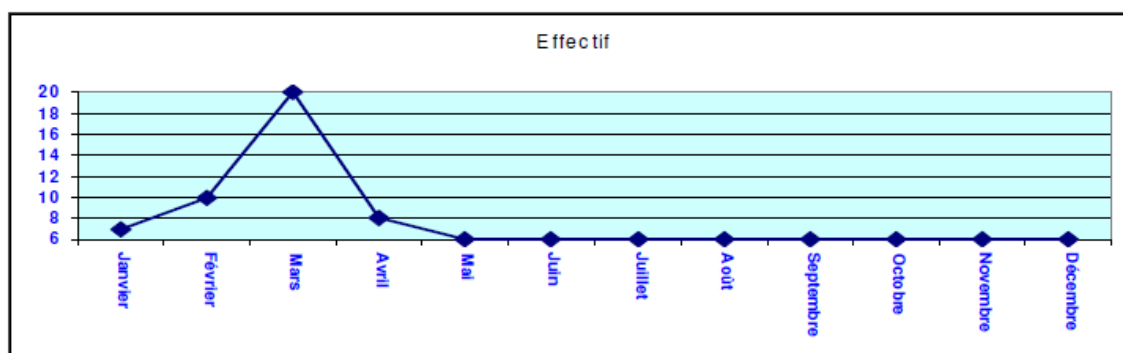
Exemple n°12 - Effectif fluctuant

Double franchissement du seuil de 9 salariés en sens contraire (dépassement du seuil en février et atteinte du seuil en mars), dans l'année civile conduisant à considérer la fluctuation de l'effectif.

Pour déterminer l'assujettissement, il convient de considérer l'effectif à partir de la moyenne arithmétique au dernier jour de chaque trimestre.

31 mars = 9 ; 30 juin = 9 ; 30 septembre = 9 ; 31 décembre = 9 ;
Moyenne au trimestre : $(9+9+9+9)/4 = 9$;

Le versement transport n'est pas dû pour toute l'année puisque l'effectif moyen ne dépasse pas le seuil de neuf salariés.



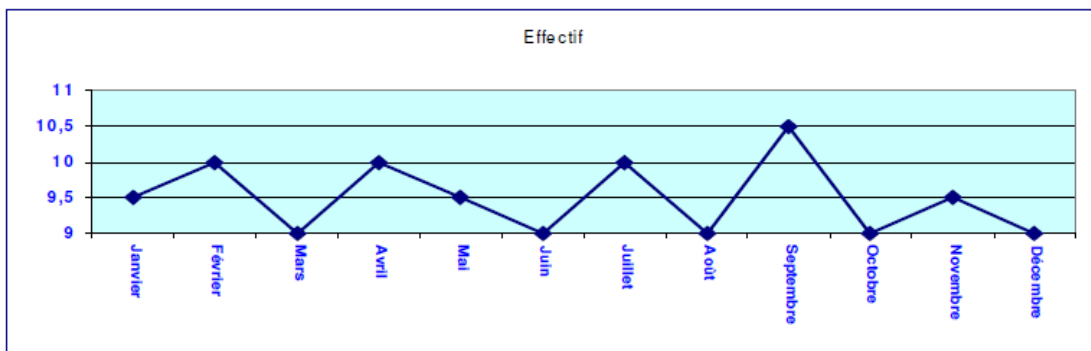
Exemple n°13 - Effectif fluctuant

Constatation d'un effectif fluctuant en raison du double franchissement du seuil de 9 salariés en sens contraire (dépassement du seuil de 9 en février et nouveau franchissement en deçà de ce même seuil en avril en raison d'une diminution).

Pour déterminer l'assujettissement, il convient de considérer l'effectif à partir de la moyenne arithmétique au dernier jour de chaque trimestre.

31 mars = 20 ; 30 juin = 6 ; 30 septembre = 6 ; 31 décembre = 6 ;
Moyenne au trimestre : $(20+6+6+6)/4 = 9,5$;

Le versement transport dû pour toute l'année puisque l'effectif moyen dépasse le seuil de neuf salariés.



Exemple n°14 - Effectif fluctuant

Constatation d'un effectif fluctuant en raison des variations alternatives conduisant à plusieurs franchissements du seuil de 9 salariés.

Calcul de l'effectif selon la moyenne arithmétique au dernier jour de chaque trimestre.

*31 mars = 9 ; 30 juin = 9 ; 30 septembre = 10,5 ; 31 décembre = 9 ;
Moyenne au trimestre : $(9+9+10,5+9)/4 = 9,38$;*

Le versement transport dû pour toute l'année puisque l'effectif moyen dépasse le seuil de neuf salariés.

2. L'ASSIETTE DU VERSEMENT TRANSPORT ET LE TAUX APPLICABLE

21. L'ASSIETTE DU VERSEMENT DE TRANSPORT

L'assiette de la contribution versement transport est alignée sur l'assiette déplafonnée des cotisations sociales.

A cet égard il convient de rappeler que la loi n° 92-1376 du 30 décembre 1992 (loi de finances pour 1993) a supprimé toute référence au plafond de Sécurité sociale pour le calcul du versement transport.

Cette transposition de l'assiette sociale comporte cependant des tempéraments.

211. Le principe de la transposition de l'assiette des cotisations sociales

La règle d'unicité des assiettes des cotisations sociales et du versement transport est posée par le Code Général des Collectivités Territoriales.

En vertu de l'article L.2333-65 alinéa 2 du Code Général des Collectivités Territoriales, « les salariés et assimilés s'entendent au sens des législations de

Sécurité sociale et les salaires se calculent conformément aux dispositions de ces législations ».

De façon analogue, pour la région d'Ile de France, l'article L.2531-3 dispose que « *l'assiette du versement transport est constituée par le montant des salaires payés. Les salariés s'entendent au sens du code de la Sécurité sociale et les salaires se calculent conformément aux dispositions de ce code* ».

Le versement transport est calculé sur les rémunérations versées aux salariés occupés dans la zone où la contribution a été instituée.

A ce titre, il convient de préciser dès à présent que, sauf exceptions⁶, les rémunérations de salariés dont il n'est pas tenu compte dans le dénombrement de l'effectif pour l'appréciation du seuil de 9 salariés (ex : contrat emploi consolidé, contrat de professionnalisation...) sont assujetties à cotisations dès lors que le lieu de travail est situé dans le ressort du périmètre des transports urbains.

2111. La détermination de l'assiette du versement transport

a) L'indifférence du mode de calcul de l'assiette

Il est donc de principe que l'assiette du versement transport est alignée sur celle des cotisations sociales. Ce principe général trouve application quel que soit le mode de détermination de l'assiette (réelle ou forfaitaire).

Les rémunérations prises en compte pour ce calcul s'entendent de celles qui sont soumises à cotisations au sens de l'article L.242-1 du Code de la Sécurité sociale.

Lorsque les cotisations sociales sont calculées sur l'assiette réelle, le versement transport est du sur la même base. L'ensemble des rémunérations est alors assujetti à cette contribution dans les conditions de droit commun. Les règles de détermination de l'assiette et d'exigibilité des cotisations sont transposées au versement transport.

Par suite entrent dans l'assiette du versement transport « *toutes les sommes versées au travailleur en contrepartie ou à l'occasion du travail, notamment les salaires ou gains, les indemnités de congés payés, le montant des retenues pour cotisations ouvrières, les indemnités, primes, gratifications et tous autres avantages en argent, les avantages en nature ainsi que les sommes perçues directement ou par l'entremise d'un tiers à titre de pourboire* ».

A cet égard, il convient d'indiquer que :

- Les rémunérations versées aux salariés dispensés temporairement d'activité (congés payés, congés maternité, congés maladie...) entrent dans l'assiette du versement transport. En effet à l'instar de la position retenue concernant la prise en compte de salariés pour l'assujettissement

⁶ Cf. 2112. Les rémunérations exonérées de versement transport.

de l'employeur⁷ la circonstance que le salarié est temporairement dispensé d'activité est sans effet sur l'assiette dès lors que le contrat de travail n'est pas rompu. L'inclusion des rémunérations dans l'assiette de la contribution transport n'est pas subordonnée à la présence effective du salarié au sein de l'entreprise.

- Les rémunérations versées aux salariés lors de l'exécution du préavis en cas de licenciement ou de démission sont soumises au versement transport. Le fait que le salarié soit dispensé d'effectuer son préavis est inopérant au regard de l'assiette dès lors que l'article L.122-8 du Code du Travail assimile expressément le préavis non exécuté à une période de travail effectif.
- Les frais professionnels, au sens de l'arrêté du 20 décembre 2002, en ce qu'ils sont exclus de l'assiette des cotisations sociales ne sont pas pris en compte dans l'assiette du versement transport. De la même façon lorsque l'employeur a opté pour la déduction forfaitaire spécifique dont bénéficient certaines professions, il convient de tenir compte de l'abattement pratiqué sur la rémunération.

En ce qui concerne les fonctionnaires de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics hospitaliers, l'assiette du versement transport, alignée sur celle des cotisations de Sécurité sociale, est constituée du traitement brut soumis à retenue pour pension (article D.712-38 du Code de la Sécurité sociale).

Il est indifférent que seule une partie des cotisations sociales soit due. Ainsi, en est-il de la situation du fonctionnaire exerçant une activité accessoire relevant du régime général. Si les conditions d'assujettissement sont réunies, la rémunération versée au titre de cette activité secondaire supportera le versement transport alors même qu'elle ne donne pas lieu au précompte de la cotisation vieillesse.

Inversement, faute d'assiette des cotisations sociales, le versement transport n'est pas dû sur la rémunération accessoire versée au fonctionnaire titulaire exerçant une activité accessoire au sein d'un établissement public.

Lorsque les cotisations sont calculées sur une assiette forfaitaire, cette assiette doit également être transposée au calcul du versement transport.

A cet égard l'absence de rémunération en espèces importe peu et ne permet pas d'écarter du champ d'application du versement transport les personnes pour lesquelles les cotisations sont calculées sur des bases forfaitaires.

Pareillement, le versement transport est calculé sur l'assiette des cotisations sociales lorsque celle-ci est fixée par l'organisme du recouvrement dans le cadre d'une taxation provisionnelle ou d'une taxation forfaitaire en application de l'article R.242-5 du code de la Sécurité sociale.

⁷ Cf. Point 1221 concernant les salariés pris en compte dans le calcul de l'effectif.

b) L'incidence de la date de versement des rémunérations

En matière de versement transport, comme en matière de cotisations sociales, c'est la date de paiement des salaires qui constitue le fait générateur de la contribution. En effet, le versement transport est exigible dans les mêmes conditions que les cotisations sociales.

Par suite il est indifférent que les rémunérations versées se rapportent à une période d'emploi antérieure à la date d'effet de la délibération de l'autorité instaurant la contribution, il suffit que les rémunérations soient versées à compter de cette date d'effet.

Il faut cependant réserver l'hypothèse du rappel de salaire versé en vertu d'une décision de justice (rappel prud'homale). En ce cas, la décision de justice a pour effet de replacer intégralement le salarié dans ses droits. A cet égard, il est convenu que les taux retenus sont ceux en vigueur au moment où la rémunération aurait dû être versée, et non ceux applicables à la date du versement de la rémunération (Lettre ministérielle du 29/03/1961). Cette solution doit donc être transposée pour le versement transport.

2112. Les rémunérations exonérées de versement transport

Par exception au principe d'alignement sur l'assiette sociale, certaines rémunérations doivent être exclues de la base retenue pour le calcul du versement transport.

Ainsi, et même si l'employeur est assujetti au versement transport au regard de l'effectif occupé au sein de la zone de transport, n'entrent pas dans l'assiette de la contribution :

- La garantie de ressources versée aux travailleurs handicapés pour sa fraction prise en charge par l'Etat. En effet, la rémunération versée aux travailleurs handicapés obéit à un régime particulier ; il convient de distinguer la part prise en charge par l'Etat au titre de la garantie de ressource de la part de la rémunération supportée par l'employeur. La première est soumise aux cotisations sociales par détermination de la loi qui l'assimile à une rémunération pour les seules cotisations sociales. Cependant cette assimilation doit être interprétée strictement, et ne peut donc pas être étendue aux contributions FNAL et versement transport (Cass. soc. - 26 mars 1992, URSSAF de Saint Etienne c/ Centre Départemental d'Aide par le Travail de la Loire).

En revanche, la part de la rémunération prise en charge par l'employeur est soumise de plein droit aux cotisations sociales, et partant au versement transport (Cass. soc. - 11 mars 2003, GARAHM Groupement d'Association Rhône Alpes Handicapés Moteurs c/ URSSAF de Vénissieux).

- Les rémunérations versées aux salariés itinérants dans la mesure où leur prestation de travail s'effectue majoritairement au-delà du ressort

géographique de la commune ou de l'AOT (Cass. soc. - 9 juin 1994, Association SEGEMO c/ URSSAF du Havre).

- Les rémunérations versées à des salariés en dispense totale d'activité (Cass. soc. - 9 juin 1994, Association SEGEMO c/ URSSAF du Havre ; Cass. soc. – 26 novembre 1998, Société GTS Industries c/ URSSAF de Lille). Par ces décisions, la Cour de Cassation a estimé que les salariés qui bénéficient d'un congé de fin de carrière ou les salariés dispensés d'activité dans le cadre d'un plan social, qui n'effectuent aucun travail ni déplacement, ne doivent pas être pris en considération pour l'assujettissement au versement transport. Par suite à l'instar des salariés itinérants leurs rémunérations ne sont pas prises en compte dans l'assiette du versement transport. Il convient de limiter l'application de cette solution particulière aux seuls cas d'espèce visés, à savoir une cessation définitive de la prestation de travail (congs de fin de carrière ou dispense d'activité dans le cadre d'un plan social).
- La rémunération versée aux titulaires de contrats emploi solidarité (article L.322- 4-13 du Code du Travail).
- Les rémunérations versées à certains salariés occupés par des employeurs bénéficiant de l'exonération totale ou partielle des cotisations patronales, dans la limite du SMIC majoré de 50% en raison de leur implantation en Zone Franche Urbaine (articles 12 à 13 de la loi n° 96-987 du 14/11/1996 modifiés par la loi n° 2003-710 du 1/08/2003). En revanche le versement transport est dû au titre des rémunérations servies au-delà du seuil d'exonération.
- La rémunération versée aux apprentis dont l'employeur est inscrit au repertoire des métiers ou occupe moins de onze salariés, apprentis non compris, au 31 décembre précédant la date de conclusion du contrat de travail (article L.118-6 du Code du Travail).
- Les gratifications allouées mensuellement aux personnes effectuant un stage obligatoire dans l'entreprise dès lors que leur montant n'excède pas le seuil de 30% du SMIC.
- Les rémunérations versées aux salariés dont les cotisations sont déclarées et acquittées par l'employeur de façon obligatoire auprès du Guichet Unique du Spectacle Occasionnel au titre de l'article L.620-9 du Code du Travail (Circulaire DSS du 16/03/2004).
- Les rémunérations versées à des personnes pour lesquelles les cotisations sont calculées forfaitairement (stagiaires de la formation permanente continue rémunérés ou non par l'Etat, collaborateurs occasionnels du service public, certains vendeurs à domicile...). Il convient de noter que le versement transport ne peut être assis sur la rémunération en l'absence d'assiette sociale. En général la cotisation forfaitaire intègre déjà la taxe transport.

Exemple n°15

Une association à but non lucratif emploie au sein d'un périmètre de transport 17 salariés dont deux personnes titulaires d'un contrat de professionnalisation, deux personnes sous contrat emploi solidarité, une personne sous contrat emploi consolidé et un apprenti. Au 31 décembre de l'année précédant celle de la conclusion du contrat d'apprentissage, l'association occupait déjà les 11 salariés non titulaires d'un contrat particulier.

- En ce qui concerne l'assujettissement de l'employeur :

L'effectif retenu au titre de l'assujettissement au versement transport compte 11 salariés puisque les 6 personnes engagées dans le cadre d'un contrat particulier ne doivent pas être prises en compte.

L'employeur est donc assujetti au versement transport (effectif supérieur à 9).

- En ce qui concerne l'assiette du versement transport :

L'assiette du versement transport comprend les rémunérations :

- des 11 salariés pris en compte pour l'assujettissement ;*
- des 2 personnes titulaires d'un contrat de professionnalisation ;*
- de la personne titulaire d'un contrat emploi consolidé ;*
- de l'apprenti (sur la base de l'assiette forfaitaire apprenti) ;*

En revanche, elle ne comprend pas les rémunérations versées :

- aux titulaires d'un contrat emploi solidarité.*

22. LE TAUX DE LA CONTRIBUTION VERSEMENT DE TRANSPORT

221. Le taux applicable

2211. La détermination du taux

a) La détermination du taux hors Ile-de-France

La fixation du taux de la contribution transport ressort de la compétence de l'autorité ayant institué le versement transport.

L'article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales⁸ limite les prérogatives en ce domaine en fixant un taux maximal égal à :

⁸ Dispositions modifiées par la loi n° 2003-1311 du 30 décembre 2003.

- 0,55 % lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;
- 1 % lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;
- 1,75 % lorsque la population de la commune ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé.

Les communautés de communes et communautés d'agglomération, ainsi que les autorités de transports urbains et communautés urbaines auxquelles ont adhéré une communauté urbaine, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes ont la faculté de majorer ces taux de 0,05 %.

Le lieu de travail déterminant en matière d'assujettissement au versement transport est également le critère de détermination du taux de contribution applicable sur les rémunérations versées aux salariés.

Exemple n°16

Une société dont le siège social est à Mulhouse occupe

- 11 salariés au siège social
- 12 salariés à Rodez
- 15 salariés à Nîmes

L'ensemble des établissements est éligible à la contribution transport, les rémunérations supporteront les taux en vigueur à Mulhouse pour les onze salariés concernés, à Rodez pour les salariés travaillant dans cette ville, et à Nîmes pour les quinze salariés occupés dans le ressort de l'autorité de transport de Nîmes.

b) La détermination du taux en Région Ile de France

En région Ile de France, le taux de la contribution transport est fixé par décret codifié sous l'article D.2531-6 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Toutefois, à compter du 1er janvier 2005, le syndicat des transports d'Ile de France (STIF) est compétent pour déterminer le taux des contributions dans les limites fixées par l'article L.2531-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

En effet, l'article 39 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales entre en vigueur le 1er janvier 2005. Il modifie l'article D.2531-6 précité, et ne renvoie plus au décret pour la fixation du taux de la contribution pour attribuer cette compétence au STIF.

Cette modification substantielle n'a qu'un impact limité pour les cotisants et les organismes dès lors que le découpage géographique de la région Ile de France au regard de la contribution transport est inchangé.

La région des transports d'Ile de France est en effet divisée en trois zones comportant chacune un taux spécifique, soit :

- la zone de Paris (75) et du département des Hauts de Seine (92) ;
- la zone des départements de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94);
- la zone des départements des Yvelines (78), de l'Essonne (91), du Val-d'Oise (95) et de la Seine et Marne (77) ;

Ce découpage est limité au seul taux de la contribution, il n'existe qu'une seule zone de versement transport en région d'Ile de France, mais comportant trois secteurs différents de tarification.

Par suite l'assujettissement du cotisant à la contribution transport est apprécié à l'échelle de la région des transports d'Ile de France. Ce n'est qu'au stade du calcul qu'il convient de distinguer les taux selon le lieu de travail des salariés.

Exemple n°17

En 2004, une société dispose de trois établissements situés respectivement à :

- Nanterre (département des Hauts de Seine) : 3 salariés ;*
- Créteil (département du Val de marne) : 6 salariés ;*
- Savigny sur Orge (département de l'Essonne): 7 salariés ;*

L'entreprise emploie 16 salariés dans le ressort de la région des transports d'Ile de France. Elle est donc assujettie au versement transport pour chaque établissement. Chaque établissement appliquera le taux en vigueur dans la zone de tarification dont il dépend (en l'occurrence 2,6%() pour les personnes employées à Nanterre, 1,7%(*) pour celles travaillant à Créteil et 1,4%(*) pour celles exerçant leur activité à Savigny).*

() Taux en vigueur au 1er janvier 2004.*

Selon la doctrine administrative, le taux est déterminé en fonction du lieu effectif de travail. Ce principe comporte un tempérament puisque la jurisprudence réserve un sort particulier aux entreprises dont le seul établissement est situé dans un département de la région d'Ile de France.

En effet dans cette hypothèse la haute juridiction considère que le versement transport est dû pour tous les employés au taux en vigueur dans le département où se situe l'établissement concerné, même si certains employés travaillent effectivement

dans un autre département de la région (Cass. soc. 10 janvier 2002 URSSAF de Seine-et-Marne c/ Société Chazeau Frères).

En définitive, afin de déterminer le taux applicable pour la région des transports d'Ile de France, il convient désormais de distinguer selon que l'entreprise comporte plusieurs établissements (taux en fonction du lieu effectif de travail) ou au contraire un seul établissement (taux en vigueur pour l'établissement quel que soit le lieu effectif de travail).

Dans l'hypothèse où l'entreprise ne comporte aucun établissement sur la zone de transport et est redevable de la contribution en raison de ses effectifs, il convient à l'instar de la situation des entreprises multi-établissements, de se référer au lieu de travail des salariés dans la mesure où les intéressés ne peuvent être rattachés à aucun site sur cette zone.

L'établissement s'entend au sens de la définition INSEE, soit tout lieu d'établissement possédant un caractère topographique distinct où s'exerce l'activité d'une entreprise. Chaque établissement dispose d'un numéro SIRET (Lettre circulaire ACOSS n° 2001-043 du 6/03/2001).

2212. Les réductions du taux versement transport

Pour le calcul des cotisations sociales, certaines professions bénéficient d'une réduction ou d'un abattement de taux.

Il en est ainsi des artistes du spectacle et des journalistes.

Ainsi s'agissant :

- Des artistes pour lesquels il est fait application des taux réduits conformément à l'arrêté du 24/01/1975, le taux versement transport est à l'instar des cotisations de Sécurité sociale fixé à 70% du taux en vigueur et applicable aux autres salariés (article 2 de l'arrêté 24 janvier 1975).
- Des journalistes professionnels et assimilés pour lesquels il est appliqué un abattement de 20% sur les taux de cotisations de Sécurité sociale calculées dans la limite du plafond sur les rémunérations versées. Malgré le déplafonnement de l'assiette du versement transport intervenu depuis la parution de l'arrêté du 26/03/1987 (cf. la loi de finances pour 1993), cet abattement reste applicable pour ce versement (article 3 de l'arrêté du 26 mars 1987).

3. LES MODALITES DECLARATIVES ET LE RECOUVREMENT DU VERSEMENT TRANSPORT

Les articles L.2333-69 et L.2531-6 du Code Général des Collectivités Territoriales posent le principe du recouvrement de la contribution transport par l'organisme chargé du recouvrement des cotisations de Sécurité sociale suivant les règles de recouvrement et de contentieux appliquées par ce régime.

Les articles D.2333-94 et D.2531-12 précisent que « *le versement de transport est mis en recouvrement en même temps et dans les mêmes conditions que les cotisations de Sécurité sociale* ».

Ainsi la déclaration et le recouvrement de la contribution transport sont effectués par application des règles du Code de la Sécurité sociale auxquelles plusieurs dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales renvoient.

31. LES MODALITES DECLARATIVES ET DE PAIEMENT

Le versement transport fait l'objet d'une déclaration par le cotisant aux échéances habituelles auprès de l'URSSAF, pour les employeurs qui y versent déjà tout ou partie des cotisations patronales de Sécurité sociale dont ils sont redevables.

Le versement transport (assiette et taux) est porté sur le bordereau récapitulatif des cotisations ainsi que sur le tableau récapitulatif annuel sur la ligne correspondant au code type de personnel 900.

A cet égard, la contribution transport est due dès lors que les conditions d'assujettissement sont réunies, sans que l'URSSAF ait l'obligation d'informer les cotisants de l'institution de la taxe par une mention sur les bordereaux (Cass. soc. - 14 juin 2001 URSSAF de Lille c/ Société Projet).

Le paiement effectué par le cotisant correspond au montant des cotisations et des contributions ainsi déclarées, versement transport y compris.

En cas de versement inférieur au montant déclaré sur le bordereau, l'article D.2333-96 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit expressément l'affectation du paiement par priorité sur les cotisations sociales⁹.

Le contentieux et les sanctions applicables au recouvrement des cotisations de Sécurité sociale le sont également concernant le versement transport et en particulier s'agissant :

- de l'application des pénalités et des majorations de retard (articles R.243-16 et R.243-18 du Code de la Sécurité sociale) ;
- de la mise en oeuvre par l'organisme des procédures de recouvrement amiables et forcées en cas de non-paiement du versement transport et/ou éventuellement des sanctions financières afférentes. A cet égard il n'est pas nécessaire que la mise en demeure différencie les montants réclamés selon qu'ils se rapportent aux cotisations sociales ou au versement transport (article D.2333-97 du CGCT¹⁰).

⁹ Pour la région des transports d'Ile-de-France : article D.2531-14 CGCT.

¹⁰ Pour la région des transports d'Ile-de-France : article D.2531-15 CGCT

32. LE LIEU DE PAIEMENT

Le versement transport est acquitté auprès de l'organisme de recouvrement assurant par ailleurs le recouvrement des cotisations sociales. Il peut s'agir :

- de l'organisme dans la circonscription duquel se trouve le ou les établissements de l'entreprise (article R.243-6 du Code de la Sécurité sociale);
- ou de l'organisme de liaison désigné dans le cadre du versement des cotisations en lieu unique (article R.243-8 du Code de la Sécurité sociale).

En ce qui concerne le cas particulier des entreprises qui emploient des salariés dans le ressort territorial de l'URSSAF dans le cadre d'un chantier temporaire dont la durée n'excède pas 6 mois, l'employeur est toutefois autorisé à acquitter ses cotisations auprès de l'URSSAF dans le ressort de laquelle se situe le siège de l'entreprise (Circulaire ministérielle du 27/03/1953 – Instruction ACOSS du 27/09/1977 et Lettre circulaire ACOSS du 6/03/2001).

Lorsque l'entreprise est redevable du versement transport au regard de la condition d'effectif sur le périmètre de transport, le versement transport doit être de la même façon acquitté auprès de l'organisme dans le ressort duquel se situe le siège de l'entreprise.

Il convient de rappeler que cette situation particulière s'agissant du lieu de déclaration ne vise pas certains chantiers temporaires dont la durée n'excède pas un mois de date à date. Ces chantiers sont exclus du champ d'application du versement transport si l'entreprise n'exerce pas habituellement son activité dans une agglomération visée par le versement transport.

4. LES CAS PARTICULIERS DE REMBOURSEMENT DU VERSEMENT TRANSPORT

Dans certaines situations l'employeur a la possibilité d'obtenir auprès de l'autorité de transport le remboursement de la contribution acquittée au préalable auprès de l'organisme du recouvrement.

En effet les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales prévoient ce remboursement aux employeurs :

- qui justifient avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail de tout ou partie de leurs salariés ;
- qui justifient avoir effectué intégralement le transport collectif de tous leurs salariés ou de certains d'entre eux¹¹.

¹¹ A cet égard, les termes des articles L.2333-70 (province) et L.2531-6 (Ile de France) ne sont pas identiques. Ainsi pour la province le premier de ces textes semble ajouter la condition d'un transport des salariés à titre gratuit.

Dans ces deux cas le remboursement n'est effectué que pour les seuls salariés logés ou transportés et non pour l'ensemble des personnels indépendamment de leur situation.

En outre le remboursement du versement transport est également accordé aux employeurs :

- qui en province, occupent des salariés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou de certaines zones d'activité industrielle ou commerciale, désignés par délibération de l'autorité de transport ;
- qui en région d'Ile de France, occupent des salariés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation de villes nouvelles et qui y sont établis depuis moins de cinq ans (remboursement intégral) ou depuis plus de cinq ans (remboursement réduit chaque année de un cinquième à partir de la cinquième année).

Il est à noter que dans ces cas particuliers les demandes de remboursement du versement transport se prescrivent par deux ans à compter de la date à laquelle le versement a été acquitté (articles L.2333-73 et L.2531-9 du CGCT).

Cette prescription biennale ne vise que les cas spécifiques de remboursement cidessus.

En effet, il convient de préciser s'agissant des demandes de remboursement relatives au versement transport indûment acquitté par l'employeur (non-assujettissement, erreur d'assiette ou de taux etc...), que seules les dispositions de l'article L.243-6 du Code de la Sécurité sociale sont applicables (Cass. soc. 7 mars 1996 – Communauté Urbaine de Strasbourg c/ SA ETM ; Cass. Soc. 18 juillet 1997 - Communauté Urbaine de Strasbourg c/ Sté SODIMEF)¹².

Par suite, de façon analogue aux cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales, la demande de remboursement du versement transport indûment versé se prescrit par trois ans à compter de la date à laquelle la contribution a été acquittée¹³.

¹² Cette distinction concernant les textes applicables en matière de remboursement du versement transport selon qu'il s'agit d'un cas prévu par le Code Général des Collectivités Territoriales ou d'une situation d'indu ne remet pas en cause la position de l'ACOSS qui tend à considérer que dans ce dernier cas également seule l'autorité organisatrice des transports est compétente en matière de remboursement, sauf à déléguer, par voie conventionnelle, cette compétence à l'organisme du recouvrement.

¹³ Ce délai a été porté de 2 à 3 ans par l'article 70 de la Loi n°2003-1199 du 18 décembre 2003 et est applicable à compter du 1er janvier 2004 sous réserve que la prescription biennale ancienne ne soit pas acquise.

ANEXO IV

Lettre circulaire n° 2008-002

PARIS, le 02/01/2008

ACOSS

DIRECTION DE LA REGLEMENTATION DU
RECOUVREMENT ET DU SERVICE
DIRRES

LETTRE CIRCULAIRE N° 2008-002

OBJET : Réglementation versement transport.

TEXTE A ANNOTER : Lettres circulaires n° 2005-087 du 6 juin 2005 et n° 2006-116 du 9 novembre 2006.

Les personnes physiques ou morales sont assujetties au versement transport lorsqu'elles occupent plus de neuf salariés dans une zone où est institué le versement. Toutefois, elles peuvent sous certaines conditions être assujetties de façon progressive au versement transport.

Une lettre de la Direction des transports ferroviaires et collectifs du 5 juin 2007 précise le cadre territorial d'appréciation de l'effectif de l'entreprise pour l'application de cette mesure d'assujettissement progressif au versement transport.

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU DISPOSITIF D'ASSUJETTISSEMENT PROGRESSIF AU VERSEMENT TRANSPORT

Les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, à l'exception des foundations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social, sont assujetties au

versement de transport lorsqu'elles emploient plus de neuf salariés dans une zone où a été institué le versement.

Ce principe d'assujettissement au versement de transport des employeurs de plus de neuf salariés résulte des articles L.2333-64 et L.2531-2 du code général des collectivités territoriales respectivement pour la province et la région d'Ile-de-France.

Cependant, depuis 1979 le législateur a apporté plusieurs aménagements successifs à ce principe afin d'atténuer financièrement les conséquences du franchissement par les employeurs du seuil d'assujettissement au versement transport.

Le dispositif en vigueur est issu de la loi n° 96-314 du 12 avril 1996 (article 11 V) portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Ce texte substitue au système d'abattement temporaire dégressif qui résultait de l'article 104 de la loi de finances pour 1983, un dispositif de dispense et d'abattement dégressif au versement transport étalé sur six ans.

Ainsi, les articles L.2333-64 (pour la province) et L.2531-2 (pour la région Ile-de-France) du code général des collectivités territoriales prévoient en des termes identiques que :

« les employeurs qui, en raison de l'accroissement de leur effectif, atteignent ou dépassent l'effectif de dix salariés sont dispensés pendant trois ans du paiement du versement. Le montant du versement est réduit de 75 p. 100, 50 p. 100 et 25 p. 100, respectivement chacune des trois années suivant la dernière année de dispense. Pour les employeurs qui sont dispensés du versement en 1996, la dispense de paiement s'applique jusqu'au 31 décembre 1999.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables lorsque l'accroissement de l'effectif résulte de la reprise ou de l'absorption d'une entreprise ayant employé dix salariés ou plus au cours de l'une des trois années précédentes. Dans ce cas, le versement est dû dans les conditions de droit commun dès l'année au cours de laquelle l'effectif de dix salariés est atteint ou dépassé ».

Ce dispositif comporte donc deux phases qui prennent la forme :

- d'une dispense totale de versement transport durant trois ans, de date à date ;
- d'un abattement dégressif de la contribution versement transport durant les trois années suivantes, de date à date.

Cette mesure présentée sous le vocable « *d'assujettissement progressif* » est entrée en vigueur au 1er mai 1996.

Elle concerne les entreprises qui, en raison de l'accroissement de leur effectif, atteignent ou dépassent pour la première fois le seuil de dix salariés

à compter de cette date (réponse ministérielle SAUVADET AN 12 janvier 1998).

Par ailleurs, il convient de préciser que l'embauche du dixième salarié, qu'il soit employé ou non à temps partiel, ouvre droit à la mesure d'assujettissement progressif quand bien même l'effectif de l'entreprise serait supérieur au seuil de neuf salariés et inférieur à dix salariés.

En effet, cet assouplissement concernant la computation de l'effectif évite d'écarter certaines entreprises de la mesure tout en les assujettissant dans les conditions de droit commun au motif qu'elles n'auraient pas atteint le seuil de dix salariés.

Exemple n° 1 – Dispositif d'assujettissement progressif au versement transport
--

Une entreprise créée en juin 1997 emploie huit salariés depuis le 1er janvier 1999 dans une zone où a été institué le versement transport. Son effectif n'a jamais dépassé ce chiffre depuis sa création et jusqu'au 31 décembre 2001.

L'entreprise embauche deux personnes à compter du 1er janvier 2002 et porte ainsi son effectif à dix salariés au sein de la zone de transport. L'effectif reste stable au cours des années suivantes.
--

Dans la mesure où l'accroissement de l'effectif ne résulte pas de la reprise ou de l'absorption d'une entreprise ayant employé dix salariés ou plus au cours de l'une des trois années précédentes, l'employeur bénéficie de la mesure d'assujettissement progressif au versement transport prévue par la loi n°96-314 du 12 avril 1996 dans les conditions suivantes :
--

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- dispense totale de versement pour la période de trois ans allant du 1er janvier 2002 au 31 décembre 2004 ;- abattement de 75% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2005 ;- abattement de 50% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2006 ;- abattement de 25% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2007. |
|---|

En 2008, l'entreprise qui emploie toujours dix salariés au sein de la zone de transport reste assujettie au versement transport et devra acquitter la contribution dans les conditions de droit commun sans aucun abattement.
--

Exemple n° 2 – Dispositif d'assujettissement progressif au versement transport – Employeur trimestriel

Une entreprise créée en juin 1997 emploie huit salariés depuis le 1er janvier 1999 dans une zone où a été institué le versement transport. Cette entreprise n'emploie pas – et n'a jamais employé – d'autres salariés sur le reste du territoire national. Son effectif n'a jamais dépassé ce chiffre depuis sa création et jusqu'au 31 décembre 2001.

L'entreprise embauche deux personnes à compter du 1er avril 2002 et porte ainsi son effectif à dix salariés au sein de la zone de transport. L'effectif reste stable au cours des années suivantes.

L'employeur acquitte les cotisations de sécurité sociale selon une périodicité trimestrielle (*art.R.243-6 code de la Sécurité sociale*) et son effectif est fluctuant (*se reporter sur ce point à la lettre circulaire n° 2006-116 du 9/11/2006*).

Pour déterminer l'assujettissement, il convient de considérer l'effectif à partir de la moyenne arithmétique au dernier jour de chaque trimestre (*art.D.2333-91 et R.2531-9 CGCT*).

31 mars = 8 ; 30 juin = 10 ; 30 septembre = 10 ; 31 décembre = 10.
Moyenne au trimestre : $(8 + 10 + 10 + 10) / 4 = 9,5$ salariés.

L'entreprise est assujettie au versement transport sur l'ensemble de l'année 2002 puisque l'effectif moyen dépasse le seuil de neuf salariés. Cependant, son effectif atteint pour la première fois au sein de la zone de transport le seuil d'assujettissement au versement transport.

Dans la mesure où l'accroissement de l'effectif ne résulte pas de la reprise ou de l'absorption d'une entreprise ayant employé dix salariés ou plus au cours de l'une des trois années précédentes, l'employeur bénéficie de la mesure d'assujettissement progressif au versement transport prévue par la loi n°96-314 du 12 avril 1996 dans les conditions suivantes :

- dispense de versement pour la période de trois ans allant du 1er janvier 2002 au 31 décembre 2004 ;
- abattement de 75% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2005 ;
- abattement de 50% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2006 ;
- abattement de 25% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er janvier au 31 décembre 2007.

En 2008, l'entreprise qui emploie toujours dix salariés au sein de la zone de transport reste assujettie au versement transport et devra acquitter la contribution dans les conditions de droit commun sans aucun abattement.

2. CADRE D'APPRECIATION TERRITORIALE DE L'EFFECTIF POUR L'APPLICATION DU DISPOSITIF D'ASSUJETTISSEMENT PROGRESSIF AU VERSEMENT TRANSPORT

Une lettre de la Direction des Transports Ferroviaires et Collectifs en date du 5 juin 2007 est venue préciser le cadre territorial dans lequel doit être apprécié l'effectif pour le déclenchement et l'application du dispositif d'assujettissement progressif au versement transport.

Cette lettre se référant notamment à la décision de la Cour d'appel de Rennes du 4 septembre 2002 (URSSAF de Loire-Atlantique c/ Sarl Fountain Océan) précise que pour l'application de ce dispositif, il convient de considérer le nombre de salariés dont le lieu de travail se trouve à l'intérieur de la zone de versement.

Ainsi, selon la Direction des Transports Ferroviaires et Collectifs *«le seuil d'assujettissement doit-il être déterminé en prenant en compte l'effectif total employé par une même entreprise sur le territoire de l'autorité organisatrice des transports urbains, c'est-à-dire dans le périmètre de transports urbains (ou dans la région Ile-de-France).»*

Il résulte de cette analyse *« qu'une entreprise implantée dans différentes zones de versement peut bénéficier du dispositif d'assujettissement progressif, de manière concomitante ou non, dans plusieurs ressorts d'autorités organisatrices ».*

Par suite et a contrario, une entreprise ne peut se voir refuser le bénéfice de la mesure d'assujettissement progressif au seul motif qu'elle emploie par exemple depuis plusieurs années plus de neuf salariés sur l'ensemble du territoire national.

A l'instar du principe d'assujettissement au versement transport énoncé au premier alinéa des articles L.2333-64 et L.2531-2 du code général des collectivités territoriales, il convient pour l'éventuelle application de la mesure d'assujettissement progressif d'apprécier l'effectif et la situation de l'employeur uniquement dans le cadre du périmètre de transports concerné. Il doit donc être fait abstraction de l'effectif et de la situation de l'employeur sur le reste du territoire national autant au sein qu'en dehors d'autres zones de transports.

Exemple n° 3 – Cadre territorial d'appréciation de l'effectif pour l'assujettissement progressif au versement transport

Une entreprise créée en 1975 emploie dans son unique établissement situé à Paris environ une cinquantaine de salariés depuis le début des années 1980. Elle est assujettie au versement transport dans les conditions de droit commun au sein de la zone de transport de l'Ile-de-France.

En juin 1997, l'entreprise ouvre un deuxième établissement à Lyon. Le magasin lyonnais qui occupe six salariés réalise plusieurs embauches à partir de 2001. L'effectif de cet établissement secondaire est porté à dix personnes à compter du 1er juin 2001 et représente aujourd'hui une vingtaine de personnes.

L'employeur est donc assujetti au versement transport sur la zone de transport de l'agglomération lyonnaise. Cependant, s'agissant d'un premier dépassement du seuil d'assujettissement au versement transport sur ce périmètre, l'employeur peut bénéficier de la mesure d'assujettissement progressif sur cette zone.

En effet, pour l'application de cette mesure sur le périmètre de transports lyonnais, il convient de faire abstraction de la situation du siège parisien (interprétation de la lettre ministérielle du 5 juin 2007).

Dans la mesure où l'accroissement de l'effectif du magasin ne résulte pas de la reprise ou de l'absorption d'une entreprise ayant employé dix salariés ou plus au cours de l'une des trois années précédentes, l'employeur, tenu au versement mensuel des cotisations de Sécurité sociale, bénéficie de la mesure d'assujettissement progressif au versement transport pour l'établissement situé à Lyon dans les conditions suivantes :

- dispense de versement pour la période de trois ans allant du 1er juin 2001 au 31 mai 2004 ;
- abattement de 75% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er juin 2004 au 31 mai 2005 ;
- abattement de 50% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er juin 2005 au 31 mai 2006 ;
- abattement de 25% sur le montant de la contribution pour la période allant du 1er juin 2006 au 31 mai 2007.

A compter du 1er juin 2007, l'entreprise qui emploie une vingtaine de salariés au sein de la zone de transports lyonnaise est assujettie au versement transport dans les conditions de droit commun sans aucun abattement.

Le Directeur

Pierre RICORDEAU



La Défense, le - 5 JUIN 2007

le directeur des Transports ferroviaires et collectifs
à

Monsieur le Directeur de l'Agence centrale des
organismes de sécurité sociale
DIRRES

ministère
de l'Écologie
du Développement
et de l'Aménagement
durables

direction générale
de la Mer
et des Transports
direction
des Transports
ferroviaires
et collectifs
sous-direction
des Services
de Transports
ferroviaires
et collectifs

objet : versement transport - dispositif d'assujettissement progressif des entreprises

affaire suivie par : GOGNEAU Annette

tél. 01 40 81 17 14, fax : 01 40 81 16 40

courriel : annette.gogneau@equipement.gouv.fr

nom du document : lettre acoass assujettissement progressif v2.odt

Par courrier du 5 avril 2007, vous m'avez informé de votre souhait de clarifier, par voie de circulaire, le mode d'appréciation du seuil de 10 salariés pour l'application du dispositif d'assujettissement progressif des entreprises au versement de transport.

Cette proposition correspond à la recommandation du groupe de travail interministériel sur le versement de transport réuni à l'initiative de mes services en 2006, elle permettra d'harmoniser les pratiques des organismes de recouvrement sur ce sujet et de limiter les contentieux.

Le code général des collectivités territoriales (CGCT) définit comme seuil d'assujettissement au versement de transport l'emploi de plus de neuf salariés dans la région Ile-de-France (article L. 2531-2) ou, en dehors de cette région, dans une commune ou une communauté urbaine dont la population est supérieure à 10 000 habitants ou dans le ressort d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent pour l'organisation des transports urbains dont la population de l'ensemble des communes membres est supérieure à 10 000 habitants (article L. 2333-64).

L'article D. 2333-87 du même code précise que les personnes assujetties au versement transport sont celles qui, employant plus de neuf salariés dont le lieu de travail est situé soit sur le territoire des communes, soit dans le ressort d'un EPCI compétent pour l'organisation des transports urbains prévu à l'article L. 2333-64, sont tenues de payer des cotisations de sécurité sociale ou d'allocations familiales.

Aux termes du second alinéa de cet article, les entreprises dont le siège ne se trouve pas situé dans les communes ou dans le ressort des EPCI mentionnés ci-dessus sont assujetties au versement dès lors qu'elles emploient plus de neuf salariés dont le lieu de travail est situé sur le territoire de ces communes ou le ressort de ces EPCI.

Arche Sud
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 16 40
courriel :
SFC.DTFC.DGMT@equipement.
gouv.fr

Un dispositif d'assujettissement progressif, institué par la loi n° 96-314 du 12 avril 1996, prévoit que les employeurs qui, en raison de l'accroissement de leur effectif, atteignent ou dépassent l'effectif de dix salariés sont dispensés pendant trois ans du paiement du versement et que le montant du versement est réduit pendant les trois années suivantes respectivement de 75 %, 50 % et 25 %.

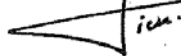
La détermination du seuil de dix salariés a donné lieu à plusieurs interprétations, selon que ce seuil a été appréciée au niveau de l'entreprise ou au niveau de l'établissement. La Cour d'appel de Rennes, par un arrêt du 4 septembre 2002 (URSSAF de Loire-Atlantique c/ SARL Foutain Ocean confirmant un jugement du tribunal des affaires de sécurité sociale de Nantes du 22 février 2001), a jugé que « pour l'application des dispositions relatives à l'assujettissement progressif, il convient de considérer le nombre de salariés dont le lieu de travail se trouve à l'intérieur de la zone de versement ».

Cette interprétation est partagée par la direction générale des collectivités locales du ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire.

Ainsi, le seuil d'assujettissement doit-il être déterminé en prenant en compte l'effectif total employé par une même entreprise sur le territoire de l'autorité organisatrice des transports urbains, c'est-à-dire dans le périmètre de transports urbains (ou dans la région Ile-de-France). Comme vous l'indiquez à juste titre, une entreprise implantée dans différentes zones de versement peut bénéficier du dispositif d'assujettissement progressif, de manière concomitante ou non, dans plusieurs ressorts d'autorités organisatrices.

Il vous appartient de faire connaître cette interprétation, conforme à la jurisprudence précitée, aux organismes chargés du recouvrement du versement de transport.

Le Directeur des transports
ferroviaires et collectifs



Patrick VIEU

Copie à :