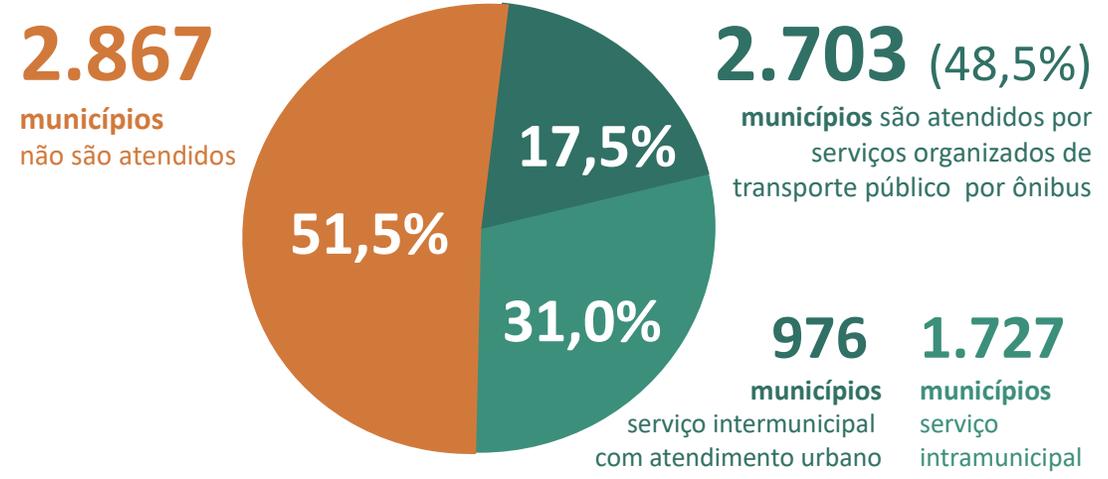


AUDIÊNCIA PÚBLICA

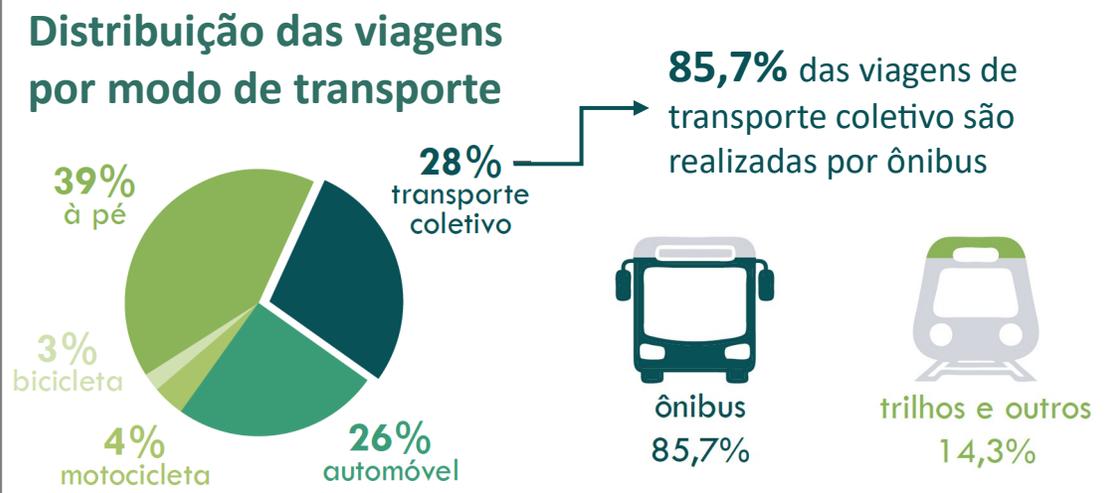
NOVOS POSTOS DE PEDÁGIO E SEUS IMPACTOS PARA O CONSUMIDOR MINEIRO

11 de Março de 2025

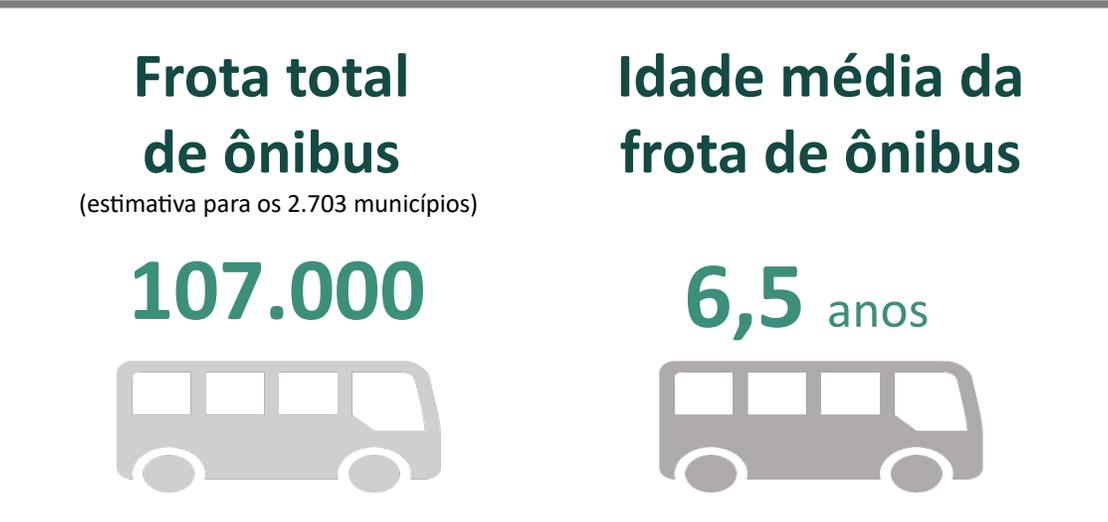
MUNICÍPIOS ATENDIDOS



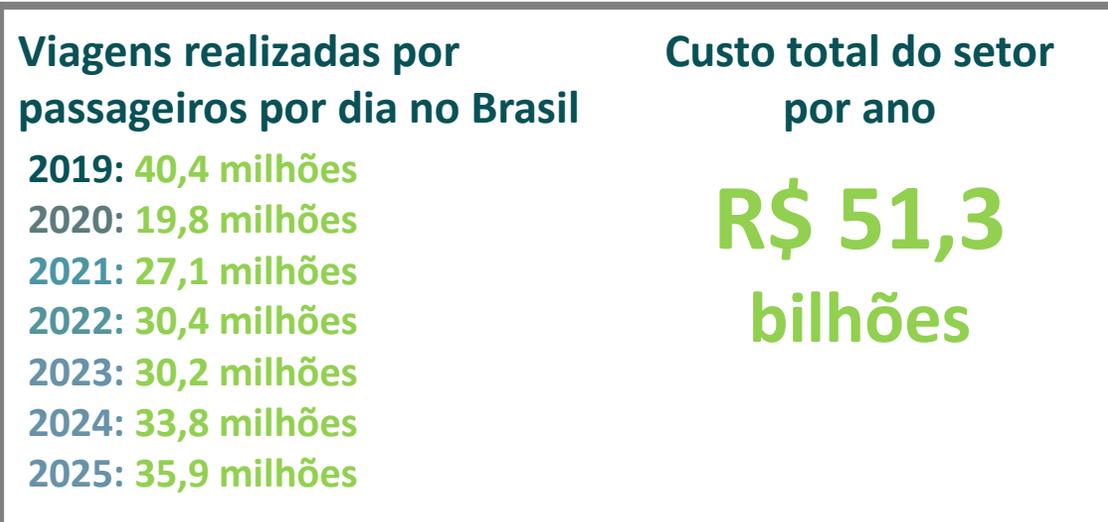
DIVISÃO MODAL
(cidades acima de 60 mil habitantes)



FROTA



VIAGENS REALIZADAS E CUSTO DO SETOR



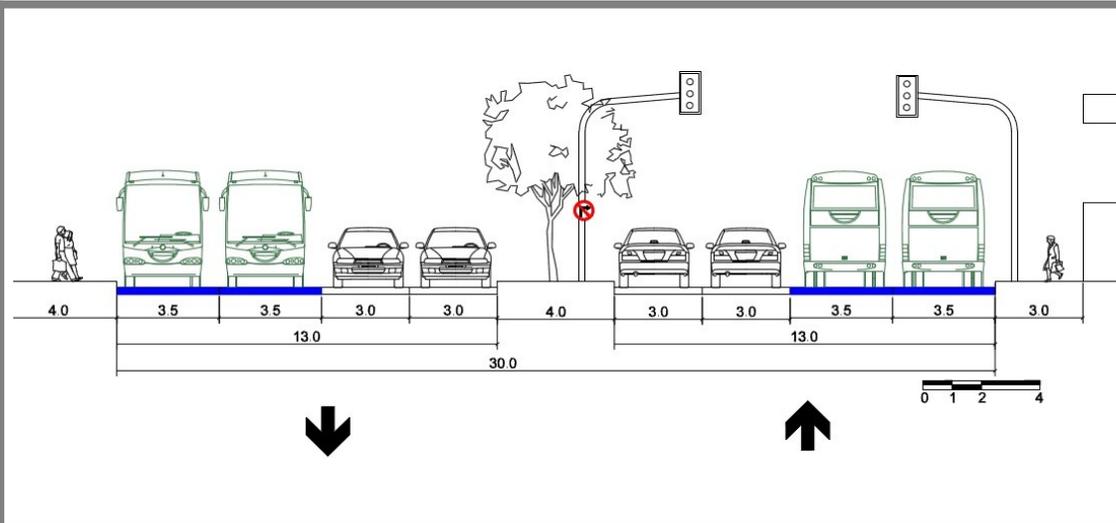
**1. REDES DE TRANSPORTE
DESATUALIZADAS**



**2. FALTA DE INFRAESTRUTURA
E PRIORIZAÇÃO DO TPC**



**3. NECESSIDADE DE PROCESSO
DE PLANEJAMENTO**



**4. AMEAÇA DOS SERVIÇOS DE
TRANSPORTE POR APLICATIVO**



TRANSPORTE PRIVADO COMO PROTAGONISTA

COMPOSIÇÃO DOS CUSTOS DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS	
CUSTOS	%
Custos Fixos	50,4%
Pessoal (Salários, Encargos e Benefícios)	44,8%
Drepreciação (Veículos, Equipamentos e Instalações)	5,3%
Locação (Equipamentos, Garagem e Veículos de Apoio)	0,3%
Custos Variáveis	35,2%
Combustível	26,1%
Lubrificantes e Arla 32	2,0%
Peças e Acessórios	4,5%
Rodagem (Pneu, Câmara, Recapagem)	2,5%
Custos Ambientais	0,1%
Outros Custos	14,4%
Despesas Administrativas	2,6%
Remuneração do Capital	2,3%
Remuneração da Prestação dos Serviços	4,5%
Tributos sobre o Faturamento	5,0%
Total	100,0%

(BASE DEZ/24)

FONTES DE RECEITA PARA O CUSTEIO

- PAGAMENTO DA TARIFA
- VALE TRANSPORTE (VALE ASSINATURA)
- BILHETES TEMPORAIS/SOCIAIS
- CONTRIBUIÇÕES ACESSÓRIAS (MULTAS)
- SUBSÍDIO
 - ✓ RECURSOS ORÇAMENTÁRIOS
 - ✓ FUNDO FINANCEIRO
 - ✓ COBERTURA DE GRATUIDADES
 - ✓ COBERTURA DE PARTE DOS CUSTOS
- RECEITAS EXTRA-TARIFÁRIAS

RECEITAS EXTRA-TARIFÁRIAS

- PEDÁGIO URBANO
- TAXA DE CONGESTIONAMENTO
- TAXA DE ESTACIONAMENTO
- RECEITAS ACESSÓRIAS (PUBLICIDADE/OUTORGA)
- TAXA SOBRE SERVIÇO POR APLICATIVO
- CUSTEIO DE BENEFÍCIOS (ENTES FEDERATIVOS)
- INCREMENTO NA GASOLINA/ETANOL (CIDE)
- VERSEMENT MOBILITÉ (PERCENTUAL SOBRE A FOLHA)
- TRIBUTAÇÃO SOBRE O AUTOMÓVEL (ICVA)
- TRIBUTAÇÃO DE ZONAS NOBRES (IPTU)
- VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA (CONTRIBUIÇÃO MELHORIA)
- CONTRIBUIÇÃO TPU (TAXA ILUMINAÇÃO PÚBLICA)
- MULTAS DE TRÂNSITO/CONTRATUAIS

SUBSIDIAR O SERVIÇO É FUNDAMENTAL

387

idades possuem subsídios para o transporte público por ônibus

- 21 capitais e 7 regiões metropolitanas possuem iniciativas de subsídios definitivos destinados ao TPO.
- No Brasil, em média, 32% do custo de remuneração do serviço de TPO é coberto por subsídio público.
- 13% das cidades que possuem sistemas organizados de TPO são subsidiadas.
- 47% da população é atendida por sistemas de TPO subsidiados.

251*

idades possuem iniciativas de subsídios definitivos para o transporte público por ônibus

- ! 80 cidades subsidiadas possuem mais de 250 mil habitantes.

Os subsídios são destinados para:

- promover a separação das tarifas pública e de remuneração
- custear os benefícios tarifários (isenções e descontos tarifários)
- custear as integrações
- reduzir o custo total

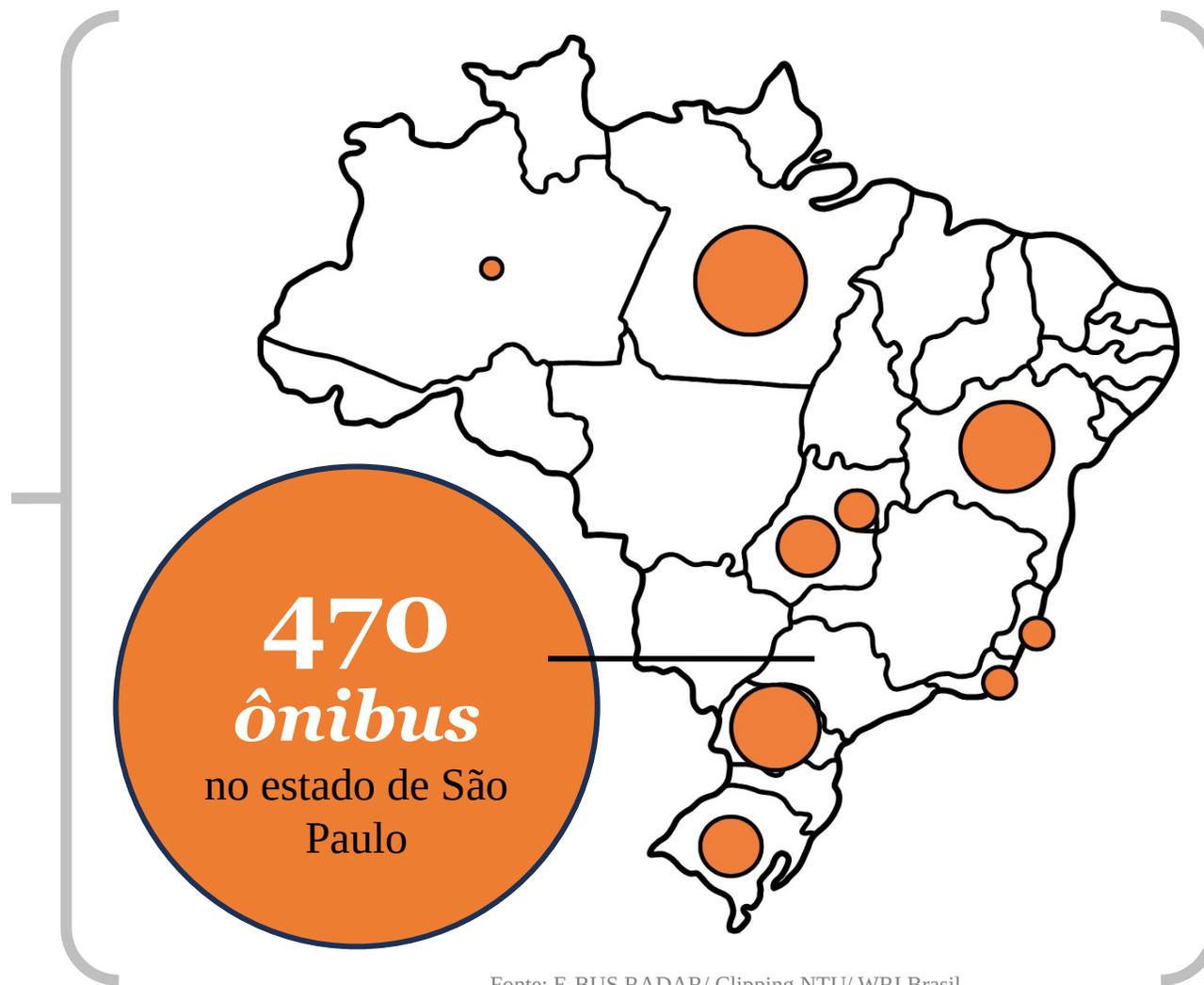
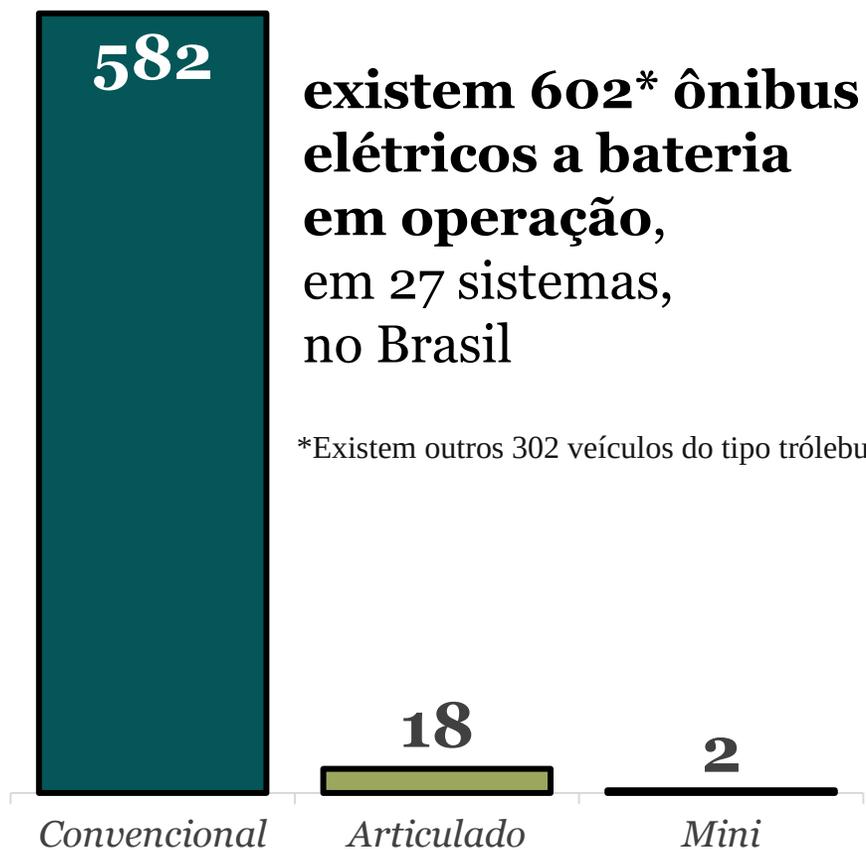
145

idades subsidiam o transporte público por ônibus para implementar a tarifa zero

- ! Em nenhuma capital os programas de tarifa zero atendem toda a população em todos os dias da semana.
- ! Em 61% dos casos, a tarifa zero é praticada em cidades com a população menor do que 50 mil habitantes.

 confira aqui o documento na íntegra

REMUNERAÇÃO PELO CUSTO DE PRODUÇÃO DOS SERVIÇOS



Fonte: E-BUS RADAR/ Clipping NTU/ WRI Brasil.

- O serviço de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano é um serviço público essencial (artigo 30, inciso V, da CF) e um direito social (artigo 6º, da CF) dos brasileiros conforme definido na Constituição Federal;
- Atualmente, são os veículos individuais que representam a maior parcela da arrecadação total e, sobretudo da quantidade de veículos pagantes, em todas as praças de pedágio existentes. A isenção para ônibus urbanos ou intermunicipais é uma decisão local, ou seja, não existe legislação federal aplicável;
- Como exemplo, a participação do sistema intermunicipal urbano por ônibus da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, na arrecadação total das concessionárias das rodovias federais, localizadas nesta região metropolitana representa somente 2,21% do valor total arrecadado pelas concessionárias;

É UMA QUESTÃO DE CONCEITO E NÃO DE VALOR

- A cobrança das tarifas de pedágio aumentará o custo das operadoras de transporte. Caso esse aumento de custo não seja subsidiado, haverá o aumento das tarifas públicas cobradas dos passageiros;
- A passagem dos ônibus pelas praças de pedágio, certamente, significará redução de velocidade comercial e aumento do tempo de viagem para os passageiros;
- A quantidade de pessoas usuárias do transporte coletivo, que seria impactada diariamente, é enorme. Há que se considerar que os trabalhadores têm o vale-transporte e idosos, estudantes, deficientes e outras categorias gozam de gratuidades.

O PASSAGEIRO DE MENOR RENDA É QUEM VAI PAGAR A CONTA

CAPÍTULO III

DO FINANCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

[...]

Seção II

Do Financiamento da Operação

[...]

Art. 27. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, no âmbito de suas competências, de forma independente ou consorciada entre as esferas de governo, poderão estabelecer programas de custeio da operação do transporte coletivo, visando ao estabelecimento de benefícios tarifários aos passageiros, à ampliação do nível de serviço ou a outros ajustes operacionais, por meio de subsídios ou subvenções orçamentárias.

[...]

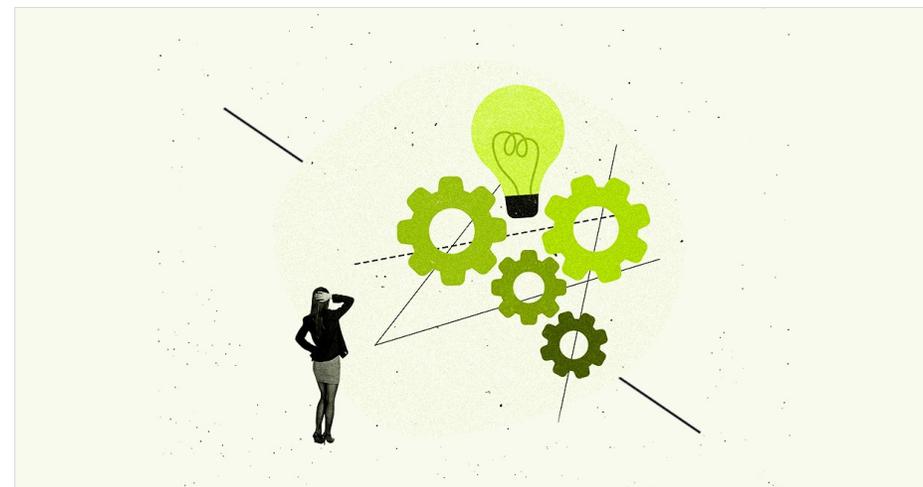
§ 5º Os veículos utilizados nos serviços de transporte público coletivo urbano e de caráter urbano são isentos do pagamento da tarifa de pedágio no âmbito das rodovias dos entes federativos referidos no caput, para fins da preservação da modicidade tarifária a que fazem jus os pagantes do serviço.

ISENÇÃO COMO OBRIGAÇÃO LEGAL

1. A ADOÇÃO DE NOVAS TECNOLOGIAS



2. EVITAR NOVOS CUSTOS E NOVAS OBRIGAÇÕES



3. AS MUDANÇAS VIERAM PARA FICAR



4. A SOFISTICAÇÃO DAS RELAÇÕES



O FOCO DEVE ESTAR NOS PASSAGEIROS



A ATIVIDADE PRINCIPAL OCORRE FORA DA GARAGEM

Francisco A. N. Christovam

Diretor Executivo

ntu@ntu.org.br

CONTATO INSTITUCIONAL