

Revista

JUSTIÇA CIDADANIA

CONSTITUIÇÃO
PÚBLICA FEDERAL DO BRASIL



Ministro Carlos Velloso

**“PRECISAMOS ACABAR COM
A AÇÃO DE EXECUÇÃO”**

Editorial: CONGRESSO EM DESMORALIZAÇÃO

GRATUIDADES: DEVER DO ESTADO E DA SOCIEDADE

Ana Lúcia Monteiro

Advogada



“(…) A ATUAL POLÍTICA DE DESCONTOS E ISENÇÕES DE TARIFAS É REGRESSIVA, PODENDO GERAR SITUAÇÕES EM QUE POBRES SUBSIDIAM RICOS – UMA POLÍTICA SOCIAL AO AVESSO”.

Estado, pessoa jurídica, que autoriza, concede ou permite, mediante um contrato, a linha de transporte e administra os orçamentos públicos em nome da sociedade.

A própria Constituição Federal em seu artigo 203 determina que a assistência social será prestada a quem dela necessitar. Em recente parecer o professor Miguel Reale Júnior escreveu:

“[...] a assistência social tem finalidade remediadora da má distribuição de renda e da exclusão social. Atua na proteção preventiva às famílias, à maternidade, às crianças e aos velhos, e dando amparo às crianças e jovens carentes [...]”

Desta forma, o artigo 230, parágrafo 2º nada mais é do que uma especificação concreta e efetiva, por via da qual se dá a implementação da política do bem-estar social.

Neste sentido, há decisão do Superior Tribunal de Justiça, na qual se acentua que “claro que amparar o idoso, inclusive garantindo-lhe gratuidade nos transportes coletivos urbanos, é dever do Estado. Mas também da família e da sociedade.” (SLS 1404/DF, STJ)

No Brasil é comum a prática de legislações concedendo descontos ou isenções completas sobre o pagamento da tarifa de transporte coletivo urbano beneficiando determinadas categorias de usuários, sob a alegação de se realizar justiça social.

Com esta prática, porém, a justiça social está longe de ser atingida, pois o Estado ao conceder a gratuidade a

uma determinada categoria de usuários está penalizando, diretamente, os demais usuários pagantes do sistema. Quanto maior for o número de gratuidades no sistema, menor será o número de pagantes e, conseqüentemente, maior será a tarifa paga pelo trabalhador brasileiro.

Entendemos que toda gratuidade tem natureza jurídica de medida assistencial, ou seja, é prestada a quem dela necessite, conforme determina o Artigo 203 da CF. Desta forma, a gratuidade, configurando-se como uma assistência social, deve ser custeada, necessariamente, por toda a sociedade com recursos provenientes dos orçamentos públicos e das contribuições sociais dos empregadores e trabalhadores, conforme determina o Artigo 195 da Constituição Federal, e não da forma que é exercida atualmente no sistema de transporte público urbano do país, onde a tarifa é custeada pelos usuários pagantes do sistema.

Em um sistema que transporta diariamente mais de 50 milhões de passageiros há uma parte discriminada (usuários pagantes) e outra beneficiada (possuidores de gratuidade) cada vez maior à medida que cresce o número de legislações concedendo o benefício da gratuidade a um sem número de usuários, nem sempre tão carentes. O que devemos ter em mente é que qualquer que seja o benefício que se queira dar, a sociedade como um todo tem que arcar com o seu custeio.

Em cidades como Rio de Janeiro e Belém, o índice de gratuidade no serviço de transporte público urbano chega a 40%, onerando o preço das passagens em cerca de 30%. E são os usuários comuns – os mais necessitados – que arcam com a totalidade desses ônus. No dia-a-dia, o que se verifica são desempregados ou trabalhadores informais de classe baixa subsidiando idosos e estudantes de classe média.

O modelo atual de financiamento das gratuidades tira recursos das pessoas de baixa renda para transferir para segmentos mais favorecidos da sociedade, que nada arcam com o custeio do sistema de transporte urbano. Modelo que não atende a legislação constitucional vigente e não possui definição de critérios lógicos e justos fazendo com que, cada dia mais, a população carente faça parte do universo dos “excluídos socialmente” promovendo, na realidade, uma verdadeira injustiça social.

As pesquisas mostram que a mobilidade da população pobre nas grandes cidades brasileiras, medida pelo número médio de deslocamentos diários por pessoa, é muito baixa, indicando sérios problemas de acesso aos direitos sociais básicos como trabalho, moradia, seguridade social e aos serviços essenciais como educação, saúde e transporte coletivo. O cidadão sem o acesso a esses serviços essenciais está limitado para desenvolver suas capacidades, exercer seus

direitos. 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, o que vem afrontar um dos direitos constitucionalmente garantido, que é o de ir e vir.

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos e às oportunidades de trabalho. Desta forma, as precárias condições de mobilidade se colocam como obstáculos à superação da pobreza e da exclusão social.

Como falamos anteriormente, a atual política de descontos e isenções de tarifas é regressiva, podendo gerar situações em que pobres subsidiam ricos – uma política social ao avesso.

Propõe-se como princípio que qualquer gratuidade ou benefício tarifário concedido nesse serviço público essencial tenha, obrigatoriamente, uma fonte de custeio extra-tarifária perfeitamente definida.

Nos casos dos idosos, considerando o comando constitucional, a proposta seria para que o custeio dessa gratuidade fosse feita com recursos orçamentários da assistência social. Já para

custear os descontos concedidos aos estudantes se deveria considerar a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE pelo Programa Nacional de Transporte Escolar – PNTE que precisa ser estendido ao estudante residente nos centros urbanos. As demais gratuidades estabelecidas deveriam ser objeto de uma revisão geral com vistas a identificar as correspondentes fontes de custeio extratarifárias.

Felizmente, já temos, atualmente, legislações e decisões judiciais que respeitam a ordem jurídica natural dos contratos, impondo à iniciativa privada gratuidades, porém também estabelecendo fonte de custeio para o prestador de serviço.

Como exemplo, temos a Lei Estadual do Rio de Janeiro nº 4.510/2005, a Lei Municipal nº 6.810/2005 de Maringá-PR e a Lei Municipal nº 1137/2004 de Florianópolis – SC que custeiam o passe do estudante com recursos públicos.

Já o Tribunal de Justiça de Mato Grosso na ADI nº 52314/2004 declarou inconstitucional leis municipais do Município de Cuiabá que concediam a gratuidade à vários segmentos sociais, como policiais civis militares em trajes civis, entendendo que a concessão de tratamento diferenciado a um grupo de pessoas em detrimento de outros grupos fere o princípio de direitos e garantias individuais.

“NO DIA-A-DIA, O QUE SE VERIFICA SÃO DESEMPREGADOS OU TRABALHADORES INFORMAIS DE CLASSE BAIXA SUBSIDIANDO IDOSOS E ESTUDANTES DE CLASSE MÉDIA.”.