



PROJETO DE LEI ____/2020

*Institui o Programa de Gratuidade para munícipes
no transporte coletivo urbano na Cidade de São Paulo e
dá outras providencias.*

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

Art. 1º Institui o Programa de Gratuidade para munícipes no Sistema de Transporte Coletivo Urbano na Cidade de São Paulo.

Art. 2º A viabilidade financeira de manutenção e suporte na prestação dos Serviços de Transportes Coletivos Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo será suprida pela criação do Fundo Municipal de Transporte Urbano - FMTU.

Art. 3º Fica instituído o Fundo Municipal de Transporte Urbano - FMTU, destinado a financiar o direito da gratuidade total aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo.

§ 1º. O Fundo Municipal de Transporte Urbano - FMTU será composto:

- a)** Subsídio disponibilizado pela administração publica;
- b)** Recursos oriundos dos empregadores da Cidade de São Paulo a título da utilização, efetiva ou potencial, do transporte público pelos seus empregados, a ser regulamentado pelo Poder Executivo por meio de Decreto;
- c)** Taxa decorrente da exceção do rodízio municipal;
- d)** E por outras receitas a critério do Poder Executivo.

§ 2º. O Fundo a que se refere o *caput* deste artigo terá as seguintes atribuições:



- I - Gestão dos recursos financeiros advindos da Taxa de Transporte Coletivo;
- II - Gestão de outros recursos previstos em Lei e destinados ao “Programa de Gratuidade”;
- III - Gestão de concessão e permissão de linhas;
- IV - Servir de consulta e emitir parecer sobre os gastos relativos ao objeto da presente lei às autoridades competentes pelo reajuste da Taxa de Transporte Coletivo.

Art. 4º Poderão ser beneficiados pela passagem gratuita todos os munícipes da Cidade de São Paulo, desde que cadastrados no “Programa de Gratuidade”, e sendo obrigatório o uso de cartão magnético.

§1º Os usuários eventuais que não estão cadastrados no “Programa de Gratuidade” deverão utilizar o transporte coletivo urbano mediante o pagamento de bilhete individual, cujo valor será definido pelo Poder Executivo por meio de Decreto.

§2º São usuários eventuais:

- I - Pessoas que ainda não foram cadastradas ou que aguardam deferimento do ingresso no “Programa de Gratuidade”;
- II - Residentes em outros sítios nacionais e que venham, eventualmente, a utilizar o transporte público municipal de São Paulo;
- III - Os munícipes da Cidade de São Paulo que não estão inseridos no mercado formal de trabalho;
- IV - Turistas ou estrangeiros de passagem pelo Município de São Paulo.

Art. 5º O benefício do “Programa de Gratuidade” é de caráter pessoal e intransferível, sendo proibida a cessão, venda, permuta ou empréstimo do cartão magnético a outrem.



Parágrafo único. Aquele que descumprir o normatizado no *caput* deste artigo estará sujeito a perda do benefício da gratuidade, nos termos regulamentados pelo Poder Executivo por meio de Decreto.

Art. 6º Fica criada a Taxa de Exceção ao Rodízio Municipal.

§1º O proprietário do veículo que optar pela exceção ao rodízio municipal deverá fazer inscrição na Companhia de Engenharia de Tráfego - CET e recolher semestralmente a taxa referida no *caput* deste artigo.

§2º A Taxa de Exceção ao Rodízio Municipal deverá ser regulamentada segundo o Princípio do Poluidor-Pagador, não podendo ultrapassar o valor de 06 (seis) multas de trânsito com referência à infração de rodízio.

Art. 7º Esta Lei entrará em vigor 45 (quarenta e cinco) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, com o passar do tempo, tornou-se um problema à população paulistana, pois, com as tarifas alcançando valores exorbitantes – beirando os R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos)¹ –, as pessoas não estão conseguindo gozar de seus direitos básicos e essenciais previstos na Constituição da República Federativa do Brasil, especialmente daqueles elencados em seu artigo 6º.

Com altas taxas de congestionamentos e um deslocamento ineficiente e excludente, parte da população vê cerceado o seu direito ao transporte com qualidade, assim como outros direitos sociais dele decorrentes.

¹ Disponível em: <<http://www.sptrans.com.br/sptrans/tarifas/>>. Acesso em: 07 jul. 2020.



Cite-se, por exemplo, que os direitos constitucionais de acesso à educação, à saúde, à cultura e ao lazer não são plenamente satisfeitos e garantidos quando condicionados a pagamentos para a sua efetivação – eis que a imensa maioria das pessoas dependem do transporte público para irem às escolas, hospitais, parques etc.

Como se assim não bastasse, a grande concentração de equipamentos e serviços públicos estão localizados nos centros das metrópoles, não obstante a parcela da população viver em regiões periféricas e necessitar quase que exclusivamente do transporte coletivo para o seu deslocamento².

No ano de 2013, o aumento do valor das passagens dos transportes coletivos ocasionou grandes manifestações populares. No Município de São Paulo, manifestantes fecharam as ruas da região central e entraram em confronto com tropa de choque da polícia. O acesso à estação do metrô de Trianon - MASP, onde os danos ficaram mais visíveis, colocou-se tapumes no lugar dos vidros quebrados pelos manifestantes. Houve danos também em uma banca de jornal próxima. Os manifestantes foram passando e deixando as pessoas muito assustadas. Ao todo, duas mil pessoas participaram da manifestação³.

A Constituição da República Federativa do Brasil traz o princípio da dignidade humana como valor mais alto de todo o ordenamento jurídico. O acesso para todos ao transporte público está intrinsecamente ligado às necessidades inadiáveis da comunidade.

A Administração Pública tem o dever de garantir o acesso ao transporte público a toda a população. Com isso, o presente Projeto de Lei visa o exercício de tal dever e impõe formas para viabilizá-lo, tanto de maneira econômica quanto de maneira eficiente para a população – assegurando o Princípio Constitucional da Eficiência

² Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2019/11/falta-de-dados-tira-periferia-da-rota-de-avancos-em-mobilidade.shtml>>. Acesso em: 07 jul. 2020.

³ Disponível em: <<http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2013/06/preco-da-passagem-de-onibus-provoca-manifestacoes-pelo-pais.html>>. Acesso em 07 jul. 2020.

**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

disposto expressamente no artigo 37, *caput*, da Constituição da República Federativa do Brasil.

Para tanto, criar-se-á o Fundo Municipal de Transporte Urbano - FMTU com a finalidade de gerir os recursos financeiros advindos da Taxa de Transporte Coletivo e de outros previstos em Lei e destinados ao “Programa de Gratuidade”.

Nesta esteira, considerando que a gratuidade do transporte público coletivo urbano reduzirá, pela lógica, o trânsito de veículos nesta Capital, criar-se-á a Taxa de Exceção ao Rodízio Municipal destinada àqueles condutores que optarem pela utilização de automóveis nos dias das respectivas restrições.

Trata-se de uma taxa que excetuará os condutores dos veículos cadastrados na Companhia de Engenharia de Tráfego - CET das sanções decorrentes da infração de trânsito dispostas no artigo 187, I, do Código de Transito Brasileiro e nos termos da Lei Municipal n. 12.490, de 03 de outubro de 1997, desde que recolham semestralmente os valores especificados por meio de Decreto para esse fim.

Tal taxa tem como fato gerador o exercício regular do poder de polícia pela Administração Pública Municipal – ato omissivo quanto à transgressão da restrição imposta aos veículos automotores pelo rodízio municipal – e está em consonância com as normativas constitucionais, mormente às regras de competência.

É de conhecimento de toda a população que o poder público não tem sido capaz de cumprir a obrigação de garantir o acesso de todos ao transporte público, sobretudo em relação ao Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo. Dados da pesquisa realizada pela “Viver em São Paulo: Mobilidade Urbana”⁴ mostram que o preço da tarifa é um o maior problema enfrentado pelas pessoas.

⁴ Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/2019/09/10/metade-da-populacao-paulistana-deixa-de-visitar-parentes-e-amigos-por-cao-da-tarifa-do-onibus/>>. Acesso em: 19 mar. 2020.



Em 2019, por exemplo, 50% (cinquenta por cento) declaram deixar de visitar amigos ou familiares sempre (ou às vezes) por conta do preço da passagem⁵; 45% (quarenta e cinco por cento) deixam de ir a parques, cinemas e outras atividades de lazer⁶; 40% (quarenta por cento) deixam de fazer consultas médicas ou exames⁷; 37% (trinta e sete por cento) deixam de procurar emprego⁸; e 24% (vinte e quatro por cento) ir à escola ou universidade⁹.

À vista disso, vê-se que a cobrança da tarifa para o uso do transporte público coletivo cria um obstáculo à consecução dos direitos sociais.

O estabelecimento do “Programa de Gratuidade” e a consequente criação do Fundo Municipal de Transporte Urbano - FMTU respeitam, dentre outros, os princípios norteadores do serviço de transporte coletivo urbano, quais sejam: **(i)** a universalização do acesso ao serviço, de forma ampla e irrestrita para todos os munícipes; **(ii)** da eficiência do serviço; **(iii)** da razoabilidade do custo da taxa de serviço de transporte coletivo; **(iv)** do aporte de recursos municipais através da taxa de transporte coletivo, dos subsídios municipais e de todas as formas de receita para custeio do serviço; e **(v)** da continuidade, permanência, regularidade e comodidade da prestação do serviço.

Por tais razões, a implementação do “Programa de Gratuidade” assegurará substancial melhora na mobilidade urbana municipal e garantirá o efetivo exercício dos direitos fundamentais dispostos na Constituição da República Federativa do Brasil, sendo regulamentado pelas Leis, Decretos e normativas legais pertinentes ao tema.

Vereador Reis

⁵ 19% (dezenove por cento) sempre e 31% (trinta e um por cento) às vezes.

⁶ 16% (dezesseis por cento) sempre e 29% (vinte e nove por cento) às vezes.

⁷ 13% (treze por cento) sempre e 27% (vinte e sete por cento) às vezes.

⁸ 13% (treze por cento) sempre e 24% (vinte e quatro por cento) às vezes.

⁹ 11% (onze por cento) sempre e 13% (treze por cento) às vezes.