

**PROJETO DE LEI Nº _____/2024**

Estabelece a Tarifa Zero no transporte público coletivo por ônibus, regulamenta o Fundo Municipal de Transportes (FMT) e institui a Taxa do Transporte Público (TTP).

Art. 1º O serviço de transporte público coletivo por ônibus do Município de São Paulo será financiado por recursos do Fundo Municipal de Transportes (FMT), a ser criado por esta lei, e por outras receitas não-tarifárias oriundas da operação do sistema de transporte coletivo municipal.

Parágrafo único. O pagamento do serviço às empresas concessionárias e aos permissionários seguirá os termos estabelecidos em lei, nos contratos de concessão e permissão e na regulamentação desta lei.

Art. 2º Fica instituída a Taxa do Transporte Público (TTP), que tem como fato gerador a utilização efetiva ou potencial do serviço de transporte público coletivo por ônibus no Município de São Paulo.

§ 1º O serviço a que se refere o caput deste artigo é essencial, divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição por competência municipal e regulamentos específicos.

§ 2º Os recursos arrecadados com a TTP serão vinculados ao FMT.

Art. 3º São contribuintes da TTP, em contraprestação ao serviço público a eles individualmente prestado ou colocado à disposição, os empregados vinculados às pessoas jurídicas empregadoras referidas no art. 4º e todos os demais usuários do serviço.

Art. 4º É responsável tributário pelo recolhimento da TTP o empregador pessoa jurídica com dez ou mais empregados.

Parágrafo único. As empresas instaladas no Município deverão contribuir com a taxa independentemente do local de residência de seus funcionários.

Art. 5º A TTP terá como base de cálculo o custo do serviço de transporte público coletivo por ônibus do Município de São Paulo.

Art. 6º O valor da TTP será fixado em R\$ 289,00 ao mês, para o exercício de 2024, para cada empregado das empresas referidas no artigo 4º.

§ 1º Poderá ser deduzida do número de empregados sujeitos à incidência mensal da TTP a quantia



de até 9 funcionários por empregador.

§ 2º O valor da TTP será reajustado pelo município conforme os parâmetros do custo do serviço, os recursos disponíveis no FMT e a regulamentação desta lei.

Art. 7º A TTP deverá ser paga até o dia 20 (vinte) do mês subsequente àquele da oferta do serviço, mediante fornecimento, pela pessoa jurídica, da informação sobre o número de empregados a ser considerado para a base de cálculo.

Parágrafo único. A constatação, pelo Município, de que as informações prestadas pelas pessoas jurídicas obrigadas pela taxa foram subdimensionadas, sujeitará o infrator à imposição de multa equivalente a 100% (cem por cento) do valor que deveria ser recolhido a esse título.

Art. 8º O serviço de transporte público coletivo por ônibus será gratuito para todos seus usuários no momento do uso, constituindo-se a Tarifa Zero no serviço.

Art. 9º Serão retiradas as catracas dos ônibus do sistema de transporte público coletivo do Município.

§ 1º O poder público se responsabilizará pela fiscalização e contabilização automática da quilometragem e das viagens, produtivas e improdutivas, realizadas pelo referido sistema.

§ 2º Os funcionários alocados em funções de bilhetagem deverão ser realocados para novas funções que contribuam para a oferta, ampliação e melhoria do serviço, garantindo sua manutenção no quadro de funcionários.

Art. 10. Reformas no modelo de concessão e operação do serviço deverão ser realizadas no primeiro ano da instituição da política de Tarifa Zero para maior adequação na sua prestação, bem como sua ampliação.

Parágrafo único. A prefeitura se responsabilizará pela fiscalização da prestação e qualidade do serviço.

Art. 11. Fica criado o Fundo Municipal de Transportes (FMT), destinado exclusivamente ao financiamento do sistema de transporte público coletivo por ônibus e outras modalidades de transporte público no Município de São Paulo.

§ 1º O FMT será financiado por receitas especificadas nesta lei, incluindo, mas não se limitando a, contribuições de entidades públicas e privadas, dotações orçamentárias do município, doações, legados, receitas de operações de crédito e outras receitas que venham a ser legalmente instituídas.

§ 2º Os recursos do FMT serão aplicados na implementação da Tarifa Zero no transporte público



coletivo por ônibus, na manutenção e expansão da infraestrutura de transporte, na aquisição de novos veículos, e na melhoria contínua da qualidade dos serviços oferecidos à população.

Art. 12. Fica criado o Conselho Gestor de Fiscalização da Implementação da Tarifa Zero, composto paritariamente por representantes da sociedade civil e do governo municipal.

§ 1º O Conselho Gestor será responsável por fiscalizar a implementação das medidas previstas nesta lei, assegurando transparência e eficiência no uso dos recursos.

§ 2º O Conselho será composto por 10 membros, sendo 5 representantes da sociedade civil e 5 representantes do governo municipal, indicados de acordo com regulamentação específica.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial

Sala das Sessões, 13 de junho de 2024.

SILVIA DA BANCADA FEMINISTA

Vereadora

LUANA ALVES

Vereadora



JUSTIFICATIVA

O transporte público coletivo enfrenta desafios consideráveis em São Paulo. O número de pessoas transportadas pela rede municipal de ônibus da cidade caiu de 2,9 bilhões de viagens por ano em 2013 para 2 bilhões em 2022, conforme dados da SPTrans, em uma tendência de queda agravada pela pandemia de Covid 2019, mas anterior a ela. Desde então, o sistema manteve-se neste patamar, mesmo com a política de Tarifa Zero parcial aos domingos e feriados e o aumento ano a ano dos subsídios públicos destinados ao sistema. Nos últimos anos, o valor gasto pela prefeitura para cobrir a diferença entre o arrecadado com os bilhetes e a remuneração das empresas evoluiu de R\$ 3,3 bilhões em 2020 para R\$ 3,5 bilhões em 2021. Em 2022, o montante já havia chegado a R\$ 4,89 bilhões. Em 2023, o valor projetado é de R\$ 3,77 bilhões. A crise evidencia o desequilíbrio no modelo de remuneração e exige soluções inovadoras. A necessidade de medidas é urgente. A Tarifa Zero parcial, iniciada em 17 de dezembro de 2023, não só não foi suficiente para restabelecer a média de passageiros, que segue caindo nos dias úteis, como também criou novos problemas. Sem mudanças na fórmula de remuneração, que é influenciada pela quantidade de pessoas transportadas, a política gerou uma situação insustentável. Quando o número de passageiros aumenta, o valor de remuneração para as empresas também sobe, mas o serviço executado não muda. Como quando há Tarifa Zero a demanda aumenta de maneira exponencial, existe risco concreto de aumento do custo total do sistema, sem melhorias no serviço. O que significa aumento do gasto com subsídios, sem alteração no atendimento, com ônibus cada vez mais lotados.

O presente projeto oferece uma saída possível ao abrir caminho para a revisão do modelo de concessão, possibilitando que a fórmula de remuneração das empresas seja revisto. É urgente que o valor seja determinado a partir de custos reais, entre os quais a disponibilização do serviço e quilômetros rodados, e não mais com base na quantidade de pessoas transportadas. Para quem oferece o serviço, a variação de custo entre transportar 40 pessoas e 70 pessoas é mínima e manter esse critério como um fator que influencia o cálculo nada mais é do que seguir estimulando a superlotação dos ônibus.

O projeto também oferece uma solução para estancar a destinação crescente de subsídios públicos para o custeio do transporte ao criar uma fonte de financiamento alternativa e o Fundo Municipal de Transportes (FMT). A ideia de estipular uma taxa para as empresas é baseada em experiências internacionais. Na França, por meio da política de Versement Transport, o setor



contribui de maneira significativa para o funcionamento do transporte público coletivo. Não custa lembrar que a mobilidade é chave para o funcionamento da economia das cidades e que as empresas são as que mais se beneficiam das redes hoje estabelecidas.

Além disso, a proposta tem caráter progressivo, isentando as empresas com até nove empregados do pagamento. Tanto por esse critério, quanto por possibilitar a implementação da Tarifa Zero universal, a proposta tem potencial para alterar completamente a mobilidade da cidade, com benefícios sociais, econômicos e ambientais. Aumentar a proporção de pessoas utilizando ônibus nas cidades, em detrimento ao transporte motorizado individual, é uma forma de melhor utilizar energia, seja qual for a fonte, e, consequentemente, reduzir a emissão de poluentes e o impacto ambiental.

Por fim, mesmo o aumento do custo relacionado ao aumento do uso do sistema pode ser minimizado pela simples revisão na fórmula do pagamento, o que permite apontar uma nova tendência de equilíbrio e sustentabilidade da política. Hoje mais de 100 cidades brasileiras adotaram a política e algumas delas conseguiram resultados significativos em termos de economia de recursos somente com a alteração na fórmula de remuneração. É urgente reequilibrar o funcionamento do transporte por ônibus municipais e garantir a continuidade do sistema sem que isso represente um custo crescente no orçamento municipal.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

LISTA DE MÚLTIPLAS ASSINATURAS PL 438/2024

Autores

Ver. SILVIA DA BANCADA FEMINISTA (PSOL) em 18/06/2024

Ver. LUANA ALVES (PSOL) em 18/06/2024