



PROJETO DE LEI DE FINANCIAMENTO DA TARIFA ZERO SÃO PAULO - 438/2024

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)

A Câmara Municipal de São Paulo decreta:

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\$280,22 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.

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, conseqüentemente, 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.

Assinam essa proposta de projeto de lei:

Minha Sampa
UEE SP
Labcidade Fau USP
Instituto Pólis

Br Cidades
Instituto Cidades Sustentáveis
Pimp My Carroça
Rede Nossa São Paulo