

PROJETO DE LEI DE FINANCIAMENTO DA TARIFA ZERO EM SALVADOR

Estabelece a Tarifa Zero no transporte coletivo por ônibus, nos transportes aquaviários e ascensores, acrescenta incisos aos artigos 2º e 3º da Lei nº 9.414/2018 que cria o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU) e institui a Taxa do Transporte Público (TTP).

Art. 1º Fica estabelecida a gratuidade, chamada de Tarifa Zero, a todos usuários do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO), dos transportes aquaviários e dos ascensores do município de Salvador.

Parágrafo único. A política pública instituída no *caput* deste artigo tem como objetivo materializar o direito social ao transporte, disposto no art. 6º da Constituição Federal.

Art. 2º A Tarifa Zero aos usuários do STCO, transportes aquaviários e ascensores do Município de Salvador será financiada por recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), instituído pela Lei Municipal nº 9.414/2018, criado em conformidade com o estabelecido na Lei Federal nº 12.587/2012 e a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, Lei Municipal nº 9.374/2018, e por outras receitas não-tarifárias oriundas da operação dos respectivos serviços.

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 em outras normas pertinentes.

Seção I

Da Taxa do Transporte Público (TTP)

Art. 3º Fica instituída a Taxa do Transporte Público (TTP), que tem como fato gerador a utilização efetiva ou potencial do serviço de transporte público coletivo no Município de Salvador.

§ 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 FMMU.

Art. 4º São contribuintes da TTP, em contraprestação ao serviço público individualmente prestado a eles ou colocado à sua disposição, os empregados vinculados às pessoas jurídicas empregadoras referidas no art. 5º e todos os demais usuários do serviço.

Art. 5º O empregador pessoa jurídica com sede, filial ou qualquer estabelecimento no Município de Salvador é responsável tributário pelo recolhimento da TTP.

§ 1º As empresas instaladas no Município deverão contribuir com a TTP independentemente do local de residência de seus funcionários.

§ 2º As pessoas jurídicas de direito público que possuam servidores estatutários poderão aderir ao pagamento da TTP, conforme regulamento.

Art. 6º A TTP terá como base de cálculo o custo do serviço de transporte público coletivo do Município de Salvador, considerando os ônibus, transportes aquaviários e ascensores.

Art. 7º Para obter o valor da TTP, será considerado o custo total dos serviços do STCO, transportes aquaviários e ascensores do Município de Salvador, dividido pelo número de empregados ativos em Salvador obtido pela Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, divulgada pelo Ministério do Trabalho e Emprego.

§ 1º A quantia de até 9 funcionários por empregador poderá ser deduzida do número de empregados sujeitos à incidência mensal da TTP, conforme regulamento.

§ 2º O valor da TTP será reajustado pelo município em conformidade com os parâmetros do custo do serviço, os recursos disponíveis no FMMU e a regulamentação da presente lei.

Art. 8º 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.

Seção II

Da Tarifa Zero e prestação do serviço de transporte público coletivo por ônibus, transportes aquaviários e ascensores

Art. 9º O serviço de transporte público coletivo por ônibus, transportes aquaviários e ascensores será gratuito para todos seus usuários no momento do uso, constituindo-se a Tarifa Zero no serviço.

Art. 10 Serão retiradas as catracas dos ônibus do sistema de transporte público coletivo e dos ascensores 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 incorporados em novas funções para oferta, ampliação e melhoria do serviço.

Art. 11 Deverão ser realizadas reformas no modelo de concessão e operação do serviço no primeiro ano da instituição da política de Tarifa Zero para maior adequação na sua prestação e para sua ampliação.

Parágrafo único. A Prefeitura de Salvador se responsabilizará pela fiscalização da prestação e qualidade do serviço e deverá garantir:

I – a arrecadação e a administração dos valores da TTP;

II – a administração dos valores e pagamentos à(s) concessionária(s) do serviço;

III – a inclusão da Tarifa Zero no município de Salvador nas respectivas diretrizes orçamentárias, bem como a previsão das receitas e das despesas nas leis orçamentárias de planejamento do município (PPA, LDO e LOA);

IV – a disponibilização de frota com idade média de menos de 05 (cinco) anos de uso;

V – a implementação de sistema de transporte coletivo público inteligente, com a aplicação de soluções tecnológicas que contribuam para a melhoria da mobilidade urbana;

VI – a observância das normas ambientais relacionadas ao transporte público, em especial ao uso de combustíveis menos poluentes e à poluição sonora;

VII – a implementação de políticas e tecnologias para evitar assédios, especialmente contra mulheres e comunidade LGBTQIA+, nos equipamentos e estruturas do transporte público coletivo;

VIII – a implementação de políticas e tecnologias para garantir a acessibilidade, especialmente de pessoas com deficiência, pessoas idosas e crianças, nos equipamentos e estruturas do transporte público coletivo;

XI – a integração do transporte público coletivo com bicicletas, permitindo o embarque de equipamentos e fornecendo paraciclos nas estações;

X – o fornecimento de linhas de ônibus nos bairros periféricos e com os menores índices de desenvolvimento humano do município de Salvador;

XI – a realização de campanhas e ações para o incentivo e priorização do uso do transporte coletivo em relação aos meios individuais motorizados.

Seção III

Das disposições finais

Art. 11 Fica acrescentado ao artigo 2º da Lei nº 9414, de 13 de dezembro de 2018, o seguinte inciso:

“Art. 2º - [...]

IX - financiamento da Tarifa Zero aos usuários do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus (STCO), transportes aquaviários e ascensores do Município de Salvador”.

Art. 12 Fica acrescentado ao artigo 3º da Lei nº 9414, de 13 de dezembro de 2018, o seguinte inciso:

“Art. 3º - [...]

VII - produto da Taxa do Transporte Público (TPP)

Art. 13 Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 14 Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICATIVA

O modelo de financiamento do transporte público coletivo de Salvador sofre, há anos, por sua ineficiência. O círculo vicioso da tarifa não é novidade: quanto mais se aumenta a tarifa do ônibus, menos passageiros podem pagá-la, reforçando a necessidade de aumentos tarifários para fechar as contas, o que reduz ainda mais o número de passageiros no transporte público da cidade. Adicionalmente, há um incentivo para a diminuição da qualidade do serviço prestado, em termos de frequência e estado de manutenção da frota, que acaba também por afastar ainda mais potenciais usuários do sistema. O modelo com remuneração tarifária incentiva um sistema de pouca qualidade, porque se torna necessário ter ônibus lotados e cortar linhas de horários e lugares pouco lucrativos para que os concessionários lucrem com o serviço.

Além disso, prever um sistema em que a principal fonte de receita é a tarifa significa, necessariamente, onerar a população mais pobre do município, principal usuária do

transporte coletivo. Estudos recentes realizados pelo IPEA¹ mostram que os 10% mais pobres de Salvador gastam até 30% de sua renda com o transporte, seja coletivo ou individual. Para os 10% mais ricos esse valor cai para aproximadamente 10% no geral, e para menos de 2% quando se toma apenas a dimensão do transporte coletivo. Assim, mudar a forma de financiamento do sistema é, também, contribuir para uma distribuição mais justa dos custos e benefícios do transporte coletivo em Salvador.

Se a queda sistemática de receita tarifária já era um problema antes da pandemia de covid-19, piorou com os efeitos do necessário isolamento social acarretado pelas medidas sanitárias de combate à pandemia. Como houve queda mais expressiva no número de passageiros de ônibus em Salvador, foram feitos repasses de recursos públicos para as empresas de ônibus operarem na cidade. Atualmente, o Decreto Municipal nº 37.812/2023 estabelece o subsídio tarifário anual no Município de até R\$ 205.000.000,00 (duzentos e cinco milhões de reais) *“visando assegurar a modicidade da tarifa pública, a generalidade do transporte público coletivo e a preservação do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão ou permissão, no caso de ser identificado déficit tarifário”*, mas não determina os critérios do repasse dos recursos.

Acrescentamos que, devido à geografia da nossa cidade, o transporte público coletivo municipal não se resume aos ônibus. Parte da população depende dos transportes aquaviários e dos ascensores, que também sofrem com a crise dos transportes, carecem de investimentos e têm seu potencial desperdiçado.

O presente projeto de lei busca trazer uma solução mais eficiente para a crise sistêmica do que as apresentadas até o momento. Trata-se da instituição da política de Tarifa Zero no serviço de transporte público do Município, por meio do seu financiamento público integral.

Atualmente, são mais de 110 cidades brasileiras com Tarifa Zero, cujos números de beneficiários ultrapassam a marca de 5 milhões de pessoas. São cidades que estão recuperando empregos para os rodoviários a partir do aumento da frota, melhorando a qualidade dos equipamentos, diminuindo os impactos ambientais dos transportes individuais motorizados, recuperando o comércio local e aumentando o número de usuários dos transportes coletivos, a renda da população e a arrecadação de impostos, entre muitos outros impactos positivos já registrados.

A Tarifa Zero tem como objetivo materializar o direito social ao transporte, disposto no art. 6º da Constituição Federal e traz benefícios diretos para a população que depende dos ônibus e demais transportes coletivos, em um momento em que a inflação corroeu boa parte de seu poder de compra. Ela garante também o acesso a direitos constitucionais como saúde e educação. Hoje, um atendimento no SUS não é gratuito nos casos em que a pessoa precisa ter mais de 10 reais para ir e voltar de ônibus – e esse valor pode aumentar ano a ano. As gratuidades segmentadas vigentes no município são por demais específicas e sua implementação gera custos adicionais para a Administração Pública. A gratuidade universal

na hora da utilização, pelo contrário, não estabelece critérios de controle e seleção e, portanto, é muito mais fácil de ser aplicada, além de garantir o exercício pleno da cidadania.

O Projeto de Lei aqui apresentado traz a fonte de financiamento para o sistema com gratuidade universal no momento do uso. No caso, ele regulamenta o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana (FMMU), que foi instituído pela Lei Municipal nº Lei nº 9.414/2018 e regulamentado pelo Decreto Municipal nº 31.017/2019, para ser composto por fontes de uma nova Taxa do Transporte Público (TTP), aqui instituída, e recursos do orçamento municipal.

A Taxa do Transporte Público é proposta como fruto de debates locais e nacionais para o estabelecimento de um financiamento indireto do sistema de transporte público, tendo o sistema francês também como referência. Ela tem como base a noção de que toda a cidade e seus agentes econômicos se beneficiam não só pelo uso, mas também pela disponibilização do serviço de ônibus e demais transportes coletivos. A Tarifa Zero também beneficia quem não anda de ônibus, pois incentiva o uso do transporte público e diminui o fluxo de carros, melhorando o trânsito e diminuindo os sinistros de trânsito e a poluição em toda a cidade. Nesse sentido, as externalidades positivas geradas pela gratuidade do transporte contribuem para a diminuição de custos públicos com gerência de trânsito, recapeamento de vias e com a saúde pública.

Em julho de 2023², o secretário de mobilidade informou que a Tarifa Zero em Salvador custaria ao município 1 bilhão de reais por ano. Essa cifra, quando comparada aos custos percebidos em outras cidades com sistemas de transporte com as mesmas dimensões do de Salvador, pode estar sendo supervalorizada, entretanto não foge muito da regra, e, por isso, foi usada como referência. Já a taxa proposta visa arrecadar R\$1,3 bilhão, uma vez que se prevê a incorporação dos ascensores e transportes aquaviários, além do aumento da demanda pela adoção de um sistema com Tarifa Zero. Além disso, espera-se que, no futuro, com a federalização das responsabilidades sobre o direito ao transporte (art. 6º da Constituição Federal), aportes de recursos da União e do Estado permitam que a TTP seja reduzida. Destaca-se, entretanto, que a Prefeitura já tem usado recursos orçamentários para o subsídio tarifário. Isto é, há a possibilidade concreta de expansão, melhoria e financiamento total do sistema.

Em resumo, as empresas com 10 ou mais funcionários passarão a pagar mensalmente a Taxa do Transporte Público (TTP), referente a R\$180,75 por empregado. Todas as empresas que se enquadrarem como responsáveis tributárias poderão ter a isenção de até 9 funcionários. Assim, uma empresa com 10 funcionários contribuirá por apenas 1. E uma com 20 contribuirá por 11, assim sucessivamente. Se considerarmos a permanência do subsídio de mais de R\$200 milhões previstos para o ano de 2024, e sem isentar 9 funcionários, a TTP cai para R\$116,30 por mês. A alíquota proposta se fundamenta nos dados da RAIS 2022 para o Município de Salvador.

Com isso, o sistema de transporte público de Salvador passará a ser gratuito para todas as pessoas, resultando no aumento do direito à cidade, inclusive com o potencial de existirem mais recursos disponíveis para gastos na economia local, uma vez que as famílias não terão de reservar orçamento para andar de ônibus.

A criação da taxa não significa oneração extra para as empresas. Os proprietários de pequenos negócios, em especial, podem ficar tranquilos, pois quem tem menos de dez funcionários poderá economizar, uma vez que não haverá a necessidade de pagar vale transporte com um sistema de transporte gratuito. As pessoas físicas também deixarão de gastar com os deslocamentos por ônibus. Quem tem mais de dez funcionários pagará no máximo R\$6,02 por dia, podendo reduzir a R\$3,88. No entanto, algumas empresas que hoje não pagam o vale transporte a determinados empregados passarão a pagar a taxa.

A adoção da Tarifa Zero trará soluções sistêmicas e profundas, de necessidade urgente para a cidade de Salvador. Com a aprovação da presente lei, será aberto um grande debate para reconfigurações na própria oferta e regulamentação do sistema. Modificações são necessárias e bem vindas, de forma que o presente PL traz diretrizes para tanto em sua Seção II.

Nesse sentido, pedimos apoio dos demais Vereadores e Vereadoras para a apreciação e aprovação deste Projeto de Lei.

Notas:

¹Texto para discussão IPEA nº2673 - Tendências e Desigualdades da Mobilidade Urbana Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual. PEREIRA, Rafael *et. al.* Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>>

² Tarifa zero em Salvador? Entenda o cenário para adoção da medida. Jornal A Tarde. GENONADIO, Daniel. Disponível em: <<https://atarde.com.br/bahia/bahiasalvador/tarifa-zero-em-salvador-entenda-cenario-para-adoacao-da-medida-1235697>>