



(Romildo Antonio da Silva)

Institui o **Programa “Tarifa Zero”**, de gratuidade do transporte público coletivo de passageiros; e revoga a Lei 3.143/1987, correlata.

Art. 1º. É instituído o **Programa “Tarifa Zero”**, de gratuidade do transporte público coletivo de passageiros.

Art. 2º. Para a execução deste **Programa**, o Município adotará ações de sustentabilidade financeira e socioambiental, priorizando a qualidade na prestação do serviço público.

Art. 3º. O custeio do sistema de transporte público coletivo gratuito será obtido das seguintes fontes de financiamento:

- I** – multas de trânsito;
- II** – transferência dos valores do vale-transporte ao Município pelas empresas;
- III** – todos os recursos obtidos com a publicidade no sistema de transporte coletivo:
 - a)** dentro e fora dos ônibus;
 - b)** nos pontos e abrigos;
 - c)** terminais;
 - d)** vias públicas.

IV – dotação orçamentária própria.

Art. 4º. É revogada a Lei nº 3.143, de 28 de dezembro de 1887, que criou o Sistema Municipal de Passes.

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa

A mobilidade urbana eficiente e universal é um dos maiores desafios enfrentados pelos administradores dos grandes centros urbanos do mundo. No Brasil, a questão é igualmente complexa e requer soluções baseadas na conjunção de esforços entre

Poder Público e a sociedade. A Lei nº 12.587, de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e ofereceu mecanismos importantes para orientar o planejamento do transporte público dos Municípios. Com relação ao financiamento do serviço, a PNMU aponta diretrizes no sentido de somar às receitas tarifárias recursos oriundos de “receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte”. Tais mecanismos têm o potencial de contribuir para a modicidade da tarifa e, em alguns Municípios, foi capaz de viabilizar a implementação de políticas de tarifa zero.

O Transporte Público Coletivo Urbano hoje é um dos grandes problemas sociais no Brasil e é inegavelmente uma das maiores adversidades de mobilidade nas cidades grandes e médias do país, com congestionamentos cada vez mais volumosos e um deslocamento ineficiente e excludente, dada a precariedade e inadequação das frotas de ônibus, com quantidade reduzida, limitação das linhas, duração das viagens e o alto preço da tarifa, que onera em demasia a população. Assim, a população fica cerceada de seu direito ao transporte com qualidade e quantidade e, portanto, vê prejudicados diversos outros direitos sociais assegurados pela Constituição Federal e pela Declaração Universal dos Direitos Humanos.

Os direitos à educação, à saúde, à cultura, ao lazer e a outros, encontram-se restringidos por estarem mediados por uma tarifa. Também o acesso aos equipamentos e serviços públicos fica restrito, já que esses estão concentrados de modo geral no centro das metrópoles, ao passo que a maioria da população vive na periferia e está condicionado ao uso de um transporte coletivo pelo qual nem todos podem pagar. Isto se demonstrou de maneira indubitável nas manifestações populares em julho de 2013, onde se patentearam as agruras do povo brasileiro em relação ao transporte coletivo de passageiros, Com a concentração da população brasileira nas cidades e considerando que o transporte público é um dos indicadores de qualidade vida e essencial para o desenvolvimento econômico e social do país faz-se necessário mudar o sistema de transporte coletivo público dos moldes em que hoje está estabelecido.

A Constituição Federal de 1988 traz uma extensão sem precedentes aos direitos sociais básicos, tratando, assim como a Declaração Universal dos Direitos Humanos, o princípio da dignidade humana como valor mais alto de todo o sistema normativo. Esse serviço é essencial, está ligado às necessidades inadiáveis da comunidade que, se não forem atendidas, colocam em perigo iminente a sobrevivência, a saúde e a



segurança da população. O Transporte Coletivo Urbano e os serviços públicos são abordados como direitos necessários à existência das cidades sustentáveis no Estatuto das Cidades. Se a Lei considera o transporte um serviço essencial para a cidade e para o bem-estar dos cidadãos, deve-se garantir a todos o acesso a ele da forma mais ampla possível, digna e sem interrupções. O poder público de estar, por conseguinte, autorizado a subsidiá-lo, de forma a garantir a gratuidade deste serviço e impor em decorrência de sua essencialidade formas de viabilizar, também economicamente a liberdade de locomoção de todo e de cada indivíduo.

Tendo em vista os altos custos das passagens do transporte coletivo urbano oneram todos os munícipes, tanto trabalhadores quanto empresários. Já testemunhamos grandes protestos em várias das principais cidades do Brasil tendo como principal bandeira, levantada pela multidão, a queda nas tarifas de ônibus. Mas, segundo os organizadores dos protestos, o objetivo final era instaurar o passe livre e tomar gratuitos todos os meios de transportes públicos. Entendemos que a Tarifa Zero é possível e que nosso município de Jundiaí deve começar um grande processo para implantar a gratuidade para todos os usuários do transporte coletivo, levando ao máximo conceito constitucional do direito de ir e vir. Já existem no mundo 86 cidades, em 24 países, que aboliram a cobrança pelo transporte coletivo. No Brasil já são várias experiências bem-sucedidas.

Na Cidade de São Paulo, o passe livre é discutido desde o governo Luiza Erundina, no fim da década de 80 com base em estudos feitos pelo economista Paul Singer.

Implantou-se a Tarifa zero de forma experimental no extremo sul de São Paulo a Linha experimental organizada por movimentos sociais no trajeto Mambu-Marsilac.

A cidade de Maricá, localizada na região metropolitana do estado do Rio de Janeiro a 50 quilômetros da capital, será o terceiro município do Estado a implantar a medida, já adotada por Porto Real e Silva Jardim, e a primeira com mais de 160 mil habitantes a oferecer a tarifa zero, intenção da prefeitura é zerar a cobrança em todas as linhas do município até 2016.

Desde fevereiro de 2014, andar de ônibus em Silva Jardim, no Rio de Janeiro, não custa um centavo além do que já é pago pelos moradores em impostos.

Desde outubro de 2011 a cidade de Muzambinho, Minas Gerais, com pouco mais de 20 mil habitantes, oferece um sistema de transporte com tarifa zero.



A partir de 1º de outubro de 2018 na cidade de Paulínia, o transporte público funcionou com tarifa zero. Paulínia é um município de 85 mil habitantes e se encontra na região metropolitana de Campinas, São Paulo. Desde Agosto de 2018 a população passou a pagar apenas R\$ 1,00.

Há dez anos, Agudos, uma pequena cidade ao lado de Bauru, interior de São Paulo, colocou em prática um projeto ousado. O transporte coletivo passou a ser gratuito, com a finalidade de facilitar a mobilidade dos quase 35 mil moradores para qualquer bairro, escola, trabalho, comércio ou serviço que desejassem.

O poder executivo de Potirendaba implantou novamente o serviço de transporte coletivo gratuito para toda a população da cidade. O serviço, implantando em 1998, havia sido cancelado na última administração da cidade. O transporte abriga as necessidades de trabalhadores, estudantes, crianças e idosos de um bairro a outro da cidade em todos os dias da semana.

Com o objetivo de contribuir para melhorar a qualidade do transporte municipal e a qualidade de vida em nossa cidade, apresento este projeto de lei aos nobres Pares e peço o voto favorável.

ROMILDO ANTONIO DA SILVA

Romildo Antonio



Câmara Municipal de Jundiaí

Estado de São Paulo

*(Compilação – atualizada até a Lei nº 7.084, de 04 de julho de 2008) **

LEI N.º 3.143, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1987

Cria o Sistema Municipal de Passes.

O **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ**, Estado de São Paulo, de acordo com o que decretou a Câmara Municipal em Sessão Extraordinária realizada no dia 03 de dezembro de 1987, **PROMULGA** a seguinte Lei:

Art. 1º Fica criado o Sistema Municipal de Passes para o Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Jundiaí.

Art. 2º Caberá à Secretaria Municipal de Transportes o gerenciamento do sistema ora instituído.

Art. 3º Entende-se por “gerenciamento” as seguintes funções:

- I – emissão dos passes;
- II – distribuição dos passes;
- III – cadastramento dos usuários e beneficiários;
- IV – venda dos passes;
- V – troca dos passes;
- VI – controle do retorno dos passes.

~~§ 1º A Secretaria Municipal de Transportes poderá delegar uma ou algumas de suas funções a empresas ou instituições, quando julgar conveniente, ficando tais empresas ou instituições subordinadas a regulamentação. (Parágrafo único convertido em § 1.º pela Lei n.º 3.674, de 15 de janeiro de 1991) (Revogado pela Lei n.º 4.240, de 19 de outubro de 1993)~~

~~§ 2º A venda dos passes far-se-á diariamente, no horário comercial, mesmo se pender reajuste de tarifa, sob pena de multa no valor de 100 unidades fiscais, em cada infração. (Parágrafo acrescido pela Lei n.º 3.674, de 15 de janeiro de 1991)~~

~~**Parágrafo único.** A venda dos passes far-se-á diariamente, no horário comercial, mesmo se pender reajuste de tarifa. (§ 2º alterado para parágrafo único e com redação dada pela Lei n.º 4.240, de 19 de outubro de 1993, que foi revogada pela Lei n.º 5.234, de 11 de março de 1999)~~

Art. 4º O Sistema Municipal de Passes para o Transporte Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Jundiaí compreende as seguintes categorias:

* Esta compilação foi elaborada pela Câmara Municipal de Jundiaí com a finalidade de facilitar a consulta por munícipes e demais interessados. Ela não substitui as leis publicadas na Imprensa Oficial do Município.



Câmara Municipal de Jundiaí

Estado de São Paulo

(Compilação da Lei nº 3.143/1987 – pág. 2)

I – Passe Comum;

~~II – Passe Estudante;~~ (*Inciso revogado pela Lei n.º 4.143, de 1.º de junho de 1993*)

III – Passe do Idoso;

IV – Passe Cortesia;

V – Passe Vale-Transporte;

~~VI – Passe Gratuito do Estudante;~~ (*Inciso acrescido pela Lei n.º 4.140, de 25 de maio de 1993, que foi revogada pela Lei n.º 5.190, de 23 de outubro de 1998*)

~~VII – Passe do Educador;~~ (*Inciso acrescido pela Lei n.º 4.317, de 07 de março de 1994, que foi revogada pela Lei n.º 6.222, de 23 de dezembro de 2003*)

§ 1º A categoria referida no item III consistirá, unicamente, de documento oficial de identidade com fotografia ou cartão de identificação vitalício, com validade diária permanente, e embarque pela porta dianteira do ônibus. (*Parágrafo único acrescido pela Lei n.º 3.365, de 29 de março de 1989 e convertido em § 1º pela Lei n.º 3.608, de 04 de outubro de 1990*)

~~§ 2º As categorias referidas nos itens I, II e V são válidas para uso no seu preço original, mesmo na superveniência de reajuste da tarifa, vedado qualquer procedimento contrário, especialmente exigência de resgate ou de complementação do preço original de venda, sob pena de multa, em cada infração, no valor de 15 unidades fiseais. (*Parágrafo acrescido pela Lei n.º 3.608, de 04 de outubro de 1990*)~~

~~§ 2º As categorias referidas nos itens I, V, e VII são válidas para uso no seu preço original, mesmo na superveniência de reajuste da tarifa, vedado qualquer procedimento contrário, especialmente exigência de resgate ou de complementação do preço original de venda, sob pena de multa, em cada infração, no valor de 15 unidades fiseais. (*Redação dada pela Lei n.º 4.317, de 07 de março de 1994, que foi revogada pela Lei n.º 6.222, de 23 de dezembro de 2003*)~~

~~§ 3º O passe gratuito de deficiente físico consiste de cartão de identificação com validade diária permanente, vedado exigir-se sua renovação periódica. (*Parágrafo acrescido pela Lei n.º 4.067, de 28 de dezembro de 1992*)¹~~

~~§ 3º O passe gratuito para uso da pessoa portadora de deficiência e seu acompanhante consiste de cartão de identificação com validade diária permanente, vedado exigir-se sua renovação periódica. (*Redação dada pela Lei n.º 4.402, de 16 de agosto de 1994, que teve sua execução suspensa pelo Decreto Legislativo n.º 651, de 05 de novembro de 1997, em vista de Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada procedente pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo*)~~

¹ A Lei nº 4.067/1992 foi revogada pela [Lei n.º 7.084, de 04 de julho de 2008](#), que regula a gratuidade do Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros para pessoas com deficiências.



Câmara Municipal de Jundiaí

Estado de São Paulo

(Compilação da Lei nº 3.143/1987 – pág. 3)

~~§ 4º O Passe Gratuito do Estudante será fornecido à direção das escolas para distribuição aos alunos por ocasião de eventos e atividades extracurriculares que envolvam deslocamento dentro do território do Município. (Parágrafo acrescido pela Lei n.º 4.140, de 25 de maio de 1993, que foi revogada pela Lei n.º 5.190, de 23 de outubro de 1998) [Art. 2º da Lei nº 4.140, de 25 de maio de 1993: “Regulamento, a ser baixado pelo Executivo, disciplinará a concessão do passe.”]~~

~~§ 4º O passe cortesia estende-se ao soldado do Exército Brasileiro, bastando para isto o embarque fardado. (Parágrafo acrescido pela Lei n.º 4.174, de 16 de agosto de 1993, que teve sua execução suspensa pelo Decreto Legislativo n.º 576, de 02 de agosto de 1995, em vista de Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada procedente pelo Tribunal de Justiça de São Paulo)~~

~~§ 4º O passe da categoria referida no item II será gratuito no caso de filho de desempregado que comprove esta condição, nos termos da legislação trabalhista. (Parágrafo acrescido pela Lei n.º 4.269, de 1.º de dezembro de 1993, que teve sua execução suspensa pelo Decreto Legislativo n.º 573, de 03 de maio de 1995, em vista de Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada procedente pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo)~~

~~§ 5º A categoria referida no item VII do “caput” do artigo é devida, com cinquenta por cento de desconto, a:~~

~~a) professores;~~

~~b) técnicos em educação;~~

~~e) assistentes de direção;~~

~~d) diretores de escola;~~

~~e) funcionários de escola. (Parágrafo e alíneas acrescidos pela Lei n.º 4.317, de 07 de março de 1994, que foi revogada pela Lei n.º 6.222, de 23 de dezembro de 2003)~~

Art. 5º As categorias dos passes que integram o Sistema Municipal de Passes serão diferenciadas pela:

I – cor;

II – designação;

III – numeração;

IV – seriação.

Art. 6º As categorias de passes que integram o Sistema Municipal de Passes serão igualadas:

I – pelo tipo de papel utilizado;

II – pela impressão, ao fundo, do emblema da Prefeitura do Município de Jundiaí;

III – pelas inscrições: “Prefeitura Municipal de Jundiaí”, “Sistema Municipal de Passes” e “Secretaria de Transportes”.



Câmara Municipal de Jundiaí

Estado de São Paulo

(Compilação da Lei nº 3.143/1987 – pág. 4)

Art. 7º A compensação ou reposição do valor dos passes arrecadados pelas empresas permissionárias do Sistema de Transporte Coletivo Urbano do Município de Jundiaí será feita no prazo máximo de 24 horas, após a apresentação e conferência dos mesmos pela Secretaria de Transportes.

Art. 8º O Prefeito enviará à Câmara balancete trimestral relativo às operações financeiras havidas no Sistema Municipal de Passes.

~~**Art. 8º-A.** Para os fins desta lei, considera-se idoso todo cidadão com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos.~~ (*Artigo acrescido pela Lei n.º 5.572, de 19 de dezembro de 2000, que teve sua execução suspensa pelo Decreto Legislativo n.º 1.009, de 28 de junho de 2005, em vista de Ação Direta de Inconstitucionalidade julgada procedente pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo*)

Art. 9º A presente lei será regulamentada no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data de sua publicação.

Art. 10. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

ANDRÉ BENASSI

Prefeito Municipal

Publicada e registrada na Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos da Prefeitura do Município de Jundiaí, aos vinte e oito dias do mês de dezembro de mil novecentos e oitenta e sete.

ADONIRO JOSÉ MOREIRA

Secretário Municipal de Negócios Jurídicos