



PODER LEGISLATIVO

CÂMARA MUNICIPAL DE PETRÓPOLIS

GABINETE DA VEREADORA PROFESSORA

LÍVIA

**LIDO**

EM: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
2º SECRETÁRIO

PROJETO DE LEI

PROTOCOLO LEGISLATIVO

PROCESSO Nº 1342/2025

CRIA O FUNDO MUNICIPAL PARA TARIFA  
ZERO – FUNTAZ – QUE TEM COMO  
OBJETIVO A IMPLEMENTAÇÃO DA TARIFA  
ZERO NO TRANSPORTE PÚBLICO  
COLETIVO MUNICIPAL DE PETRÓPOLIS E  
DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS

Art. 1º. Fica instituído o Fundo Municipal para Tarifa Zero – FUNTAZ – com a finalidade de prover recursos para garantir a implementação da tarifa zero no transporte coletivo urbano de passageiros.

Art. 2º. A Tarifa Zero permite à população utilizar o serviço de transporte coletivo no Município sem o pagamento de tarifa, objetivando a universalização do transporte urbano como direito social nos termos do art. 6º da Constituição Federal e art. 160, Parágrafo Único da Lei Orgânica do Município.

Art. 3º. São objetivos do Fundo Municipal para Tarifa Zero – FUNTAZ:

I – universalizar o acesso ao transporte público, extinguindo o pagamento de tarifa por parte do usuário;

II – garantir transporte seguro e de qualidade à população;

III – ampliar o atendimento das linhas e obter diminuição dos tempos de intervalos entre os itinerários;

IV – otimizar as operações de transporte público buscando menor custo possível à operação e garantindo a eficiência e eficácia do transporte público;

V - desenvolvimento sustentável da cidade relacionada à mobilidade urbana nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

VI - desestímulo à utilização do transporte individual motorizado nas áreas centrais e adjacências;

VII - priorização da estruturação e reestruturação do transporte coletivo público;

Art. 4º. O Fundo Municipal para Tarifa Zero – FUNTAZ – poderá obter recursos das seguintes fontes:

I - dotação orçamentária própria e créditos adicionais que lhe sejam destinados;

II - recursos obtidos com a publicidade:

a) nos pontos e abrigos;

c) terminais;

d) vias públicas;

III - dotações federais ou estaduais;

IV - recursos obtidos junto a organismos de fomento, nacionais e internacionais, para os fins a que se propõe este Fundo;

V - receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos negativos ao trânsito decorrentes de empreendimentos imobiliários;

VI - recursos provenientes de contrapartida pelas concessões de espaço público com a finalidade de ser utilizado como estacionamento rotativo.

VII - subvenções, contribuições, transferências e participações do Município em convênios, contratos e consórcios, relativos à finalidade do Fundo;

VIII - doações, públicas ou privadas, de pessoas físicas ou jurídicas, destinadas às finalidades previstas nesta Lei;

IX - recursos obtidos por serviços prestados pela CPTRANS;

X - recursos decorrentes de valor de outorga, objeto de procedimentos licitatórios vinculados ao sistema de transporte público de passageiros em linhas municipais;

XI - recursos decorrentes de multas oriundas de aplicação de infração administrativa praticada pelos operadores do sistema de transporte coletivo de passageiros e pelos autorizatários e permissionários dos demais modais que integram o Sistema Municipal de Transportes, assim como os recursos oriundos da exploração da atividade de transporte remunerado irregular de passageiros, sem a prévia autorização, concessão ou permissão do Poder Público Municipal;

XII - recursos provenientes das multas de trânsito;

XIII - recursos decorrentes do pagamento do auxílio transporte das empresas (pessoas jurídicas) localizadas no município de Petrópolis;

XIV - outras receitas.

Art 5º. O FUNTAZ será gerido pela Secretaria de Governo, em conformidade com orçamento próprio aprovado.

Parágrafo único. O FUNTAZ será fiscalizado pelo Conselho Municipal de Transportes.

Art. 6º. Esta lei deverá ser posteriormente regulamentada em instrumento próprio.

Art. 7º 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 o Poder Público e a sociedade.

A Lei Federal 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 extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte” (BRASIL, 2012).

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.

A Constituição Federal de 1988 traz um rol de direitos sociais que devem ser garantidos pelo poder público como: educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, transporte etc. Prevê, inclusive, que se dê por meio de ações positivas, ou seja, que atue diretamente na promoção, implementação e execução de políticas públicas para assegurar tais direitos. Contudo, é possível afirmar que, no que tange à questão do transporte, à oferta de ações por parte da União, estados e municípios estão aquém das necessidades da população.

Por razões financeiras e/ou por falta de oferta de serviço de transporte, essa insuficiência se traduz em dificuldades, ou até mesmo exclusão, de um número significativo de pessoas ter acesso a outros direitos constitucionais.

Além disso, com essa medida, enfrentamos o problema dos grandes congestionamentos, reduzimos o número de acidentes, combatemos a emissão de carbono (o município passará a ser credor de carbono), garantimos acesso às atividades culturais e será permitido à população transitar pela cidade sem qualquer barreira financeira hoje expressa na tarifa do transporte coletivo.

A proposta de tarifa zero pretende atacar todas essas questões pela raiz, adotando uma nova concepção quanto à forma de financiar os serviços de transporte coletivo, dela decorrendo uma nova forma de planejar o operar esses serviços.

O que se propõe é que o usuário deixe de pagar o transporte coletivo e o Município arcará com esse custo através de orçamento próprio, receitas do Fundo Municipal para Tarifa Zero – FUNTAZ, permitindo que na utilização dos ônibus se pratique a tarifa zero, isto é, sem catraca e sem cobrança: todos poderão utilizar os ônibus sem pagar nada.

Para fins de elaboração dessa lei foi considerado, entre outros, o disposto na Lei Orgânica do Município, conforme os seguintes artigos:

“Art. 134. Para atingir os objetivos estabelecidos no artigo anterior o Município promoverá por todos os meios ao seu alcance:

- I - condições dignas de trabalho, saneamento, moradia, alimentação, educação, transporte e lazer;
- II - respeito ao meio ambiente e controle da poluição ambiental;
- III - acesso universal e igualitário de todos os habitantes do Município às ações e serviços de promoção, proteção e recuperação da saúde, sem qualquer discriminação.”

#### “Seção V - Da Política Urbana

Art. 160. A política urbanística atenderá ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, com vistas à garantia e melhoramento da qualidade de vida de seus habitantes, adequando a distribuição especial da população, das diferentes atividades socioeconômicas e dos equipamentos urbanos e comunitários, como também promovendo a integração e complementaridade das atividades urbanas e rurais.

Parágrafo único. As funções sociais da cidade são compreendidas como o direito de todo cidadão ao acesso à moradia, transporte público, saneamento básico, energia elétrica, abastecimento de gás, iluminação pública, saúde, educação, cultura, creche, lazer, água potável, coleta de lixo, drenagem das vias de circulação, contenção de encostas, segurança e preservação do patrimônio ambiental e cultural.”

“Art. 173. O Município, na prestação de serviços de transporte público, fará obedecer os seguintes princípios básicos:

- I - segurança e conforto dos passageiros, garantindo, em especial, acesso às pessoas portadoras de deficiências físicas;
- II - prioridade a pedestres e usuários dos serviços;
- III - tarifa social, assegurada a gratuidade aos maiores de 65 (sessenta e cinco) anos e aos alunos da Rede Pública até a conclusão do ensino fundamental;
- IV - proteção ambiental contra a poluição atmosférica e sonora;
- V - participação das entidades representativas da Comunidade e dos usuários no planejamento e na fiscalização dos serviços.

§ 1º O decreto de reajuste das tarifas dos coletivos das linhas municipais entrará em vigor 5 (cinco) dias após sua publicação, sendo vedado o reajuste das tarifas por mais de uma vez em cada mês.

§ 2º É vedado a adoção de qualquer indexador para reajustar as tarifas dos transportes coletivos.

§ 3º Até 5 (cinco) dias úteis antes da entrada em vigor da tarifa, o Executivo enviará a Câmara

Municipal de Petrópolis as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base, divulgando amplamente para a população os critérios observados para o reajuste tarifário.

Art. 174. O Município, em consonância com sua política urbana e segundo o disposto em seu Plano Diretor, deverá promover planos e programas setoriais destinados a melhorar as condições do transporte público, da circulação de veículos e da segurança do trânsito.”

Sala das Sessões, Quinta - feira, 09 de janeiro de 2025



**PROFESSORA LÍVIA**  
**Vereadora**