

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019
(Do Sr. GUSTAVO FRUET)

Modifica a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que “Institui o Vale-Transporte e dá outras providências”, para definir nova modalidade de aquisição de vale-transporte pelo empregador com mais de nove empregados, nos Municípios que possuam mais de cem mil habitantes ou que integrem região metropolitana.

Art. 2º A Lei nº 7.418, de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o art. 1º passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 1º

§ 1º ‘Revogado’

§ 2º ‘Revogado’

§ 3º Nos Municípios com mais de cem mil habitantes e nos que integrem Região Metropolitana, a aquisição dos Vales-Transporte pelo empregador que possua mais de nove empregados dar-se-á mediante recolhimento mensal, junto ao operador do sistema de transporte público coletivo, de valor correspondente a três por cento do montante de sua folha de pagamento.” (NR)

II – o art. 4º passa a vigorar acrescido de § 2º, com a seguinte redação, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

“Art. 4º

§ 1º

§ 2º Se, nos termos do art. 1º, parágrafo único, o empregador recolher mensalmente, junto ao operador do sistema de transporte público coletivo, valor correspondente a três por cento do montante de sua folha de pagamento, poderá descontar de cada empregado até um por cento de seu salário básico.” (NR)

III – é incluído art. 4º-A, com a seguinte redação:

“Art. 4º-A. O número de Vales-transporte adquiridos pelo empregador, mediante recolhimento de valor correspondente a três por cento sobre sua folha de pagamento, conforme previsto no art. 1º, parágrafo único, será igual ao de empregados seus formalmente registrados.

§ 1º O valor de cada Vale-transporte adquirido pelo empregador será apurado na forma do disposto no art. 5º, § 3º, cabendo a todo empregado informar ao empregador, por escrito:

I - seu endereço residencial;

II - os serviços e meios de transporte público coletivo mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 2º As informações mencionadas no § 1º serão atualizadas anualmente ou sempre que o conteúdo delas se alterar, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento dessa exigência.

§ 3º O empregado firmará compromisso de utilizar o Vale-Transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 4º A declaração falsa, o uso indevido ou a venda do Vale-Transporte a terceiro constituem falta grave do empregado.”

IV - é incluído art. 4º-B, com a seguinte redação:

“Art. 4º-B. Na hipótese prevista no art. 1º, parágrafo único, o operador do sistema de transporte público coletivo poderá reter valor correspondente ao dos Vales-transporte adquiridos pelo empregador.

§ 1º Se o valor recolhido pelo empregador for superior ao dos Vales-transporte por ele adquiridos, o operador do sistema de transporte público coletivo repassará o excedente ao poder concedente.

§ 2º Se o valor recolhido pelo empregador for inferior ao dos Vales-transporte por ele adquiridos, o poder concedente repassará ao operador do sistema de transporte público coletivo a diferença.

§ 3º Vencido o prazo de utilização dos Vales-transporte, o operador do sistema de transporte público coletivo que tiver retido o valor a que se refere o **caput** restituirá ao poder concedente o valor corrigido daqueles Vales-transporte que não tiverem sido utilizados.”

V – é incluído art. 5º-A, com a seguinte redação:

“Art. 5º-A. Nos municípios de que trata o art. 1º, parágrafo único, o poder concedente, direta ou indiretamente, fará a gestão dos recursos que, nos termos art. 4º-B, § 1º, sejam-lhe repassados, compensando o operador do sistema de transporte público coletivo na hipótese prevista no art. 4º-B, § 2º.

§ 1º Observada a compensação prevista no **caput**, o poder concedente utilizará os recursos, exclusivamente, em investimentos ou em subsídios tarifários no sistema de transporte público coletivo.

§ 2º Na gestão dos recursos, o poder concedente cumprirá, no que couber, as disposições do art. 15 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, garantindo prioritariamente a participação de empregadores e de beneficiários do Vale-transporte.”

VI – o Art. 8º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º Se o empregador comprovar que os meios de transporte oferecidos pelo operador do sistema não atendem a demanda de algum empregado seu, poderá retirá-lo da base de cálculo do recolhimento a que se refere o art. 1º, parágrafo único.

Parágrafo único. A comprovação de que trata o **caput** será disciplinada pelo poder concedente.” (NR)

VII – é incluído art. 8º-A, com a seguinte redação:

“Art. 8º-A. Na hipótese prevista no art. 1º, parágrafo único, a diferença entre o valor repassado pelo empregador ao operador do sistema de transporte público coletivo e o valor descontado dos seus empregados será considerada despesa operacional, podendo ser abatida do Imposto de Renda, nos termos do regulamento próprio.”

Art. 3º A fiscalização do recolhimento a que se refere o art. 1º, parágrafo único, da Lei nº 7.418, de 1985, é do poder executivo municipal, cabendo-lhe, ainda, estabelecer as sanções devidas por descumprimento ou atraso.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Curitiba sempre se destacou no planejamento e pioneirismo de propostas de mobilidade urbana. Várias soluções inovadoras foram adotadas ao longo do tempo: corredor exclusivo de ônibus, terminais de integração, embarque em nível e conceito BRT (*Bus Rapid Transit*).

Em 2013, quando assumi aquela Prefeitura, a sociedade brasileira encontrava-se diante de um grande desafio: a redução das tarifas de ônibus. Na época, eu e minha equipe propusemos a utilização de um novo modelo de financiamento para o transporte público brasileiro, que consiste na universalização do Vale-transporte, a qual é capaz de gerar redução da tarifa e retomada da qualidade dos serviços de transporte público. Agora, tendo assumido mandato parlamentar, posso propor a adoção de tal medida no âmbito da legislação federal.

A proposta central é que todas as empresas e órgãos públicos que empreguem mais de nove trabalhadores – limite da chamada microempresa – em Municípios com mais de cem mil habitantes ou que integrem região metropolitana repassem ao operador do sistema de transporte público coletivo valor equivalente a 3% de sua folha de pagamento, recebendo em troca tantos Vales-transporte quantos forem seus empregados.

Note-se que, nessa situação, são incorporados ao rol de potenciais usuários do transporte público muitos trabalhadores formais que hoje não recebem o benefício do Vale-transporte, pois optam por fazer o trajeto casa/trabalho em meio próprio, frequentemente mediante algum tipo de auxílio dos empregadores, caso do chamado “vale-combustível”.

A forma que aqui se pretende dar à aquisição dos Vales-transporte guarda certa semelhança com a política do *Versement Transport*, adotada na França com o intuito de levar os empregadores a contribuir com o financiamento dos investimentos e despesas correntes ligados aos serviços de transporte público. O percentual aqui sugerido, 3% sobre a folha, é próximo do adotado em Paris, 2,85%. Optou-se por estabelecer um percentual um pouco mais elevado em virtude da grave situação financeira do transporte público nas

grandes cidades brasileiras e das inúmeras obras, intervenções e inovações que precisam ser feitas para elevar o padrão de qualidade dos serviços.

Vale observar que, em Curitiba e Região Metropolitana, por exemplo, 47% da receita do sistema já vêm do Vale-transporte. O novo Vale ampliaria o financiamento do sistema, como pode ser visto abaixo.

TABELA 01 – BASE DE CÁLCULO

N.º Trabalhadores na RMC	Remuneração média (R\$)	Folha de Pagamento (R\$)	Alíquota de Contribuição	Repasso das empresas ao sistema (1)
1.241.047,00	2.190,79	2.718.873.357,13	3%	88.363.384,11
			2%	59.908.922,74

Fonte: RAIS/2011

(1) Consideradas 13 arrecadações (12 meses + 13º Salário) e calculado o valor mensal na Região Metropolitana de Curitiba.

TABELA 02 - ARRECADAÇÃO DO SISTEMA

Contribuição sobre folha de pagamento	Arrecadação sobre folha de pagamento	Arrecadação tarifa (R\$ 1,00) (1)	Arrecadação tarifa normal-usuário avulso (2)	Arrecadação total
3%	88.363.384,11	17.767.164,00	6.048.396,00	112.178.944,11
2%	58.908.922,74	17.767.164,00	6.048.396,00	82.724.482,74

(1) Tarifa cobrada dos usuários do vale-transporte

(2) Tarifa cheia cobrada do usuário avulso (eventual)

Considerando que a estimativa dos custos na folha de pagamento é de 14% para a Indústria, 30% para Serviços e 11% para o Comércio, o custo final terá um impacto mínimo nas finanças empresariais e ganhos consideráveis, conforme demonstram as tabelas abaixo:

TABELA 03 - AUMENTO NO CUSTO FINAL POR SETOR:

CONTRIBUIÇÃO	INDÚSTRIA	SERVIÇOS	COMÉRCIO	TOTAL
3%	0,42%	0,90%	0,33%	1,65%
2%	0,28%	0,60%	0,22%	1,1%

TABELA 04 - GANHOS QUE COMPENSAM O AUMENTO DOS CUSTOS

1)	Melhora renda do trabalhador
2)	Aumenta produtividade
3)	Reduz absenteísmo e doenças do trabalho
4)	Melhora no sistema de transporte
5)	Passê livre estudante (renda até 4 salários mínimos)
6)	Melhorias no sistema viário das cidades

Além disso, a proposta indica que o pequeno aumento de custo que essa medida representará para as empresas poderá ser abatido do Imposto de Renda, de forma parcial e proporcional, como prevê a legislação. Deve-se considerar, ainda, que o empregador terá a prerrogativa de descontar até 1% do vencimento de cada empregado, a título de ressarcimento pela entrega do Vale-transporte.

Não há mais tempo a perder na adoção de soluções para os problemas do setor de transporte urbano.

Estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (Nota técnica 02/2013) indica que há um esgotamento no atual modelo de tarifação e financiamento do transporte público no Brasil. O relatório informa que as tarifas de ônibus aumentaram 67 pontos acima da inflação, em 12 anos. Enquanto o IPCA teve alta de 125%, entre janeiro de 2000 e dezembro de 2012, as passagens subiram 192%.

A explicação para essa distorção, de acordo com o estudo, é o crescente desequilíbrio entre o custo do sistema e a demanda de passageiros. Enquanto o primeiro apresenta, nesses 12 anos, aumentos reais dos principais insumos (o valor do diesel, por exemplo, teve reajuste de 129%), o volume de passageiros pagantes caiu 20%, em decorrência da migração dos usuários para o transporte individual, que se tornou mais atraente que o ônibus. Para ilustrar o problema, a tabela abaixo apresenta a situação de Curitiba.

FINANCIAMENTO DO CUSTO TARIFÁRIO ATUAL

DESCRIÇÃO	PASSAGEIROS/MÊS	DISTR. %	VALOR/MÊS	CUSTO ESTIMADO	OBS.	FORMA DE FINANCIAR
Passageiros Equivalentes	25.201.652	100,00	75.589.835,01			
Isentos	3.525.633	13,99	10.574.783,62		Isenção (estudantes com desconto de 50%)	Governo Federal, Estadual, Municipal
Uso do Vale-Transporte	11.844.776	47,00	35.527.222,45	25.527.222,45	Redução Parcial	Empresas
Usuário Avulso	9.831.243	39,01	29.487.828,93	29.487.828,93	Valor Integral	Imposto(CIDE, IPVA)
TOTAL				55.015.051,38		

Obs: Atualmente, a tarifa praticada em Curitiba é de R\$ 2,70, com subsídio de R\$ 0,29 por passagem.

Historicamente, o transporte público no Brasil tem o seu custo suportado apenas pelos passageiros. Atualmente, o poder público tem arcado cada vez mais com o financiamento do sistema, seja na forma de subsídio, seja com isenções. Urge, portanto, uma nova metodologia que faça frente aos custos do transporte público.

Destaco que o pagamento direto ao sistema de transporte coletivo foi estudado pelo Município de Curitiba junto à cidade de Lyon, na França, que tem população semelhante à da capital paranaense e onde os empresários pagam à SYTRAL – consórcio de comunidades – 36% do custo total do transporte. A adoção do sistema aqui sugerido, volto a lembrar, é uma variação do sistema francês, mas com o uso de um instrumento brasileiro já em vigor: o Vale-transporte.

Minha expectativa, se aprovada a proposta, é de que haja um ganho duplo: aumento da receita do sistema, sem onerar o trabalhador, e uma diminuição dos custos, porque haveria uma queda da tarifa técnica, em razão do aumento de usuários. Quanto mais passageiros usam o ônibus, menor é a tarifa técnica.

Além disso, a aprovação da medida proporcionaria a redução do tráfego de automóveis, pois incentivaria a volta do usuário ao transporte público. O fim dos congestionamentos, em consequência, também teria impacto sobre a tarifa. Segundo uma avaliação da Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP), publicada pelo jornal Folha de São Paulo, os congestionamentos nas

grandes cidades elevam em 25% o preço das passagens de ônibus, pois há um aumento do consumo de diesel e do tempo do trajeto, o que obriga as empresas a colocarem mais veículos em circulação.

Na simulação feita para Curitiba, a ampliação dos valores disponíveis para o sistema de transporte público tornaria possível a adoção de uma tarifa de R\$ 1,00 e a retomada dos investimentos no sistema, que é obrigatória. Por meio desse modelo, Curitiba poderá destinar, anualmente, R\$ 440 milhões exclusivamente para a melhoria do transporte, em quesitos como modernização da frota, aumento de frequência, novos itinerários, onda verde e a implantação de novos modos – entre os quais, o metrô e o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) –, resgatando o transporte coletivo como elemento fundamental de mobilidade urbana.

Peço, portanto, apoio à matéria.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado GUSTAVO FRUET