



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.625, 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.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-4400/2012.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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	Repasse 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)	Passe 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 20 de março de 2019.

Deputado GUSTAVO FRUET

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
 Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
 Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
 Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

§ 1º (Revogado pela Medida Provisória nº 2.165-36, de 23/8/2001)

§ 2º (Revogado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987).

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. (Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

Art. 3º (Primitivo art. 4º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987, e revogado pelo art. 82, inciso II, alínea f da Lei nº 9.532, de 10/12/1997, alterada pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. (Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989)

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. (Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

Art. 6º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o vale diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoque de Vales-Transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema. [\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 8º Asseguram-se os benefícios desta Lei ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores. [\(Primitivo art. 9º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 9º Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário. [\(Primitivo art. 10 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias. [\(Primitivo art. 11 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. [\(Primitivo art. 12 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário. [\(Primitivo art. 13 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Brasília, em 16 de dezembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY
Affonso Camargo

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

FIM DO DOCUMENTO