

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. JILMAR TATTO)

Institui o Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano.

§1º O Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano tem como objetivo viabilizar a oferta de transporte público com tarifa zero nos Municípios que aderirem ao Programa, mediante a revisão do programa vale-transporte, instituído pela Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

§ 2º O Programa, coordenado pelo Poder Executivo federal, é destinado ao financiamento do serviço de transporte de caráter urbano e semiurbano e de adesão voluntária por parte dos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Art. 2º Observadas as regras de transição previstas nesta Lei, os usuários têm direito de utilizar, sem pagamento de tarifa, todos os serviços de transporte de caráter urbano e semiurbano prestados pelos Municípios que aderirem ao Programa, vedadas restrições relacionadas a dias da semana, horários, categoria de serviço, tipo de veículo ou qualquer outra.

Capítulo I

Da adesão ao Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano

Art. 3º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão aderir ao Programa Tarifa Zero.

§ 1º Os Entes que não se manifestarem pela adesão, ainda que adotem tarifa zero em seus serviços de transporte, não poderão receber recursos do Programa.

§ 2º É vedada à União a adesão e o recebimento de recursos do Programa, mesmo em relação aos serviços de transporte interestaduais de caráter urbano ou semiurbano.



Art. 4º A adesão dos Entes será admitida mediante as seguintes condições:

I - gratuidade universal aos usuários dos serviços de transporte urbano e semiurbano sob sua titularidade, independentemente do tipo de veículo ou categoria de serviço;

II - no caso de terceirização dos serviços, estabelecimento de contrato de prestação de serviço com remuneração baseada em custos;

III - definição de indicadores de desempenho e qualidade objetivamente aferíveis e metas de curto, médio e longo prazos, conforme regulamento; e

IV - criação de mecanismos e estrutura de fiscalização dos serviços.

§ 1º No caso dos Estados, a adesão será efetivada apenas em relação aos serviços que atendam Municípios participantes do Programa.

§ 2º Os Municípios que não oferecem serviço regular de transporte urbano ou semiurbano não poderão aderir ao Programa Tarifa Zero.

§ 3º Regulamento poderá definir condições adicionais para a adesão dos Entes.

Capítulo II

Da transição para o regime de tarifa zero

Art. 5º O Ente poderá cumprir parcialmente as condições estabelecidas no Art. 4º durante os primeiros 3 (três) anos seguintes à adesão ao Programa, mediante a apresentação de cronograma de transição.

§ 1º O disposto no *caput* permite a existência de linhas sem cobrança de tarifa e linhas com cobrança de tarifa simultaneamente no mesmo Município.

§ 2º O cronograma de transição deverá apontar as datas em que cada linha passará a operar sem cobrança de tarifa, priorizando-se as linhas que atendam regiões com menor renda per capita.

Art. 6º Durante o período de transição, a substituição da obrigação prevista no art. 7º se aplica somente em relação aos empregados que utilizam linhas que operam sem cobrança de tarifa.

Capítulo III

Da destinação do Vale-Transporte ao financiamento da tarifa zero



Art. 7º Os empregadores, em substituição à obrigação prevista no art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e em relação aos empregados residentes em Municípios que aderirem ao disposto nesta Lei, concorrerão para o vale-transporte mediante participação no financiamento do Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano, por meio do recolhimento de R\$ 200,00 (duzentos reais) mensais por empregado, observadas as regras de transição previstas nesta Lei.

§ 1º A partir do primeiro ano subsequente ao da publicação desta Lei, o valor de que trata o *caput* será atualizado anualmente com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, referente aos 12 (doze) meses anteriores.

§ 2º Os empregadores domésticos estão dispensados da obrigação de que trata este artigo.

§ 3º A obrigação de que trata este artigo fica limitada a R\$ 100,00 (cem reais) por empregado para os empregadores que empregam menos de 10 (dez) empregados.

§ 4º O empregador fica obrigado a declarar os dados relacionados ao número de empregados e outras informações de interesse do poder público por meio de sistema de escrituração digital, na forma, no prazo e nas condições estabelecidos em ato do Poder Executivo.

§ 5º As informações prestadas na forma do parágrafo § 3º constituem declaração e reconhecimento dos créditos delas decorrentes, caracterizam confissão de débito e constituem instrumento hábil e suficiente para a cobrança dos valores previstos no *caput*.

§ 6º O lançamento da obrigação principal e das obrigações acessórias relativas ao disposto no *caput* será efetuado de ofício pela autoridade competente, no caso de o empregador não apresentar a declaração na forma do *caput* deste artigo, e será revisto de ofício, nas hipóteses de omissão, erro, fraude ou sonegação.

Art. 8º Os valores decorrentes do cumprimento do disposto no art. 7º serão recolhidos à Caixa Econômica Federal, que manterá uma conta específica intitulada “Conta Especial Tarifa Zero”.

Parágrafo único. A importância arrecadada será distribuída pela Caixa Econômica Federal aos fundos estaduais e municipais criados para esse fim, e será utilizada exclusivamente para o financiamento do transporte urbano e semiurbano, conforme diretrizes do Conselho de que trata o art. 11.

Capítulo IV

Da distribuição de recursos aos Entes participantes e remuneração dos prestadores de serviço



Art. 9º O montante de recursos destinado a cada Ente será proporcional ao número de empregados sobre os quais foram recolhidos valores pelos empregadores conforme diretrizes do Conselho de que trata o art. 11.

§ 1º O repasse aos Estados será proporcional ao número de empregados que declaram utilizar linhas intermunicipais, nos termos do regulamento.

§ 2º Ainda que sejam sede de empregadores que efetuam repasses para o Programa, não fazem jus aos recursos os Municípios que não fizerem a adesão nos termos desta Lei.

Art. 10. Os recursos do Programa serão destinados exclusivamente ao custeio da tarifa zero, sendo vedada a utilização para o pagamento de dívidas e coberturas de déficits fiscais de órgãos e entidades de qualquer esfera de governo, ou qualquer outra destinação.

Art. 11. O Poder Executivo disporá sobre a criação de um Conselho Curador dos recursos arrecadados, composto por representação de trabalhadores, usuários, empresas prestadoras do serviço de transporte, empregadores e órgãos e entidades governamentais, na forma do Regulamento.

Parágrafo único. O Conselho Curador a que se refere o *caput* poderá definir diretrizes, fiscalizar e aprovar a gestão e a aplicação dos recursos do Fundo, assegurando sua conformidade com as políticas públicas de mobilidade urbana.

Art. 12. Os Entes que aderirem ao Programa devem remunerar os prestadores do serviço por meio de recursos próprios, incluídos aqueles recebidos por meio do Programa.

Art. 13. A remuneração dos prestadores de serviço deverá ser calculada com base nas distâncias percorridas, considerando-se as condições do pavimento, os níveis usuais de congestionamento e outras condições que impactam os custos, previstas em regulamento, além de indicadores de qualidade do serviço, vedada a remuneração por passageiro transportado.

Capítulo V

Da fiscalização

Art. 14. Caberá ao órgão de inspeção do trabalho a verificação do cumprimento da obrigação substitutiva prevista no art. 7º, especialmente quanto à apuração dos débitos e das infrações praticadas pelos empregadores ou tomadores de serviço, que serão notificados para efetuar e comprovar os depósitos correspondentes e cumprir as demais determinações legais.



§ 1º Constituem infrações para efeito desta lei:

I - não depositar mensalmente os valores previstos no art. 7º desta Lei, no prazo previsto em regulamento;

II - deixar de efetuar os depósitos e os acréscimos legais relativos aos valores previstos no art. 7º desta Lei, constituído em notificação de débito, no prazo concedido pelo ato de notificação da decisão definitiva exarada no processo administrativo;

III - deixar de apresentar ou de promover a retificação das informações de que trata o art. 7º desta Lei no prazo concedido na notificação da decisão definitiva exarada no processo administrativo que reconheceu a procedência da notificação de débito decorrente de omissão, de erro, de fraude ou de sonegação constatados.

§ 2º A formalização de parcelamento da integralidade do débito suspende a ação punitiva da infração prevista:

I - no inciso I do § 1º deste artigo, quando realizada anteriormente ao início de qualquer processo administrativo ou medida de fiscalização; e

II - no inciso III do § 1º deste artigo, quando realizada no prazo nele referido.

§ 2º A suspensão da ação punitiva prevista no § 1º deste artigo será mantida durante a vigência do parcelamento, e a quitação integral dos valores parcelados extinguirá a infração.

§ 3º Pelas infrações previstas no § 1º deste artigo, o infrator estará sujeito às seguintes multas:

I - 30% (trinta por cento) sobre o débito atualizado apurado pela inspeção do trabalho, confessado pelo empregador ou lançado de ofício, nas hipóteses previstas nos incisos I e III do § 1º deste artigo; e

II - de R\$ 100,00 (cem reais) a R\$ 300,00 (trezentos reais) por trabalhador prejudicado, nas hipóteses previstas no inciso II do § 1º deste artigo.

§ 4º Nos casos de fraude, simulação, artifício, ardil, resistência, embaraço ou desacato à fiscalização, assim como na reincidência, as multas especificadas no parágrafo anterior serão duplicadas, sem prejuízo das demais cominações legais.

§ 5º Os valores das multas, quando não recolhidas no prazo legal, serão atualizados monetariamente até a data de seu efetivo pagamento.

§ 6º O processo de fiscalização, de autuação e de imposição de multas reger-se-á pelo disposto no Título VII da CLT.



§ 7º A rede arrecadadora e a Caixa Econômica Federal deverão prestar as informações necessárias à fiscalização.

Art. 15. A notificação do empregador relativa aos débitos em decorrência da obrigação substitutiva prevista no art. 7º, o início de procedimento administrativo ou a medida de fiscalização interrompem o prazo prescricional.

§ 1º O contencioso administrativo é causa de suspensão do prazo prescricional.

§ 2º A data de publicação da liquidação do crédito será considerada como a data de sua constituição definitiva, a partir da qual será retomada a contagem do prazo prescricional.

§ 3º Todos os documentos relativos à obrigação substitutiva prevista no art. 7º, referentes a todo o contrato de trabalho de cada trabalhador, devem ser mantidos à disposição da fiscalização por até 5 (cinco) anos após o fim de cada contrato.

Capítulo

Das Disposições Finais

Art. 16. Aplica-se à obrigação alternativa de que trata o art. 7º o disposto no parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, para efeito da apuração do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Art. 17. Nas localidades onde o Programa Nacional de Tarifa Zero estiver integralmente implementado, a obrigação de antecipar o vale-transporte por parte do empregador, inclusive o doméstico, e a eventual contribuição do empregado, inclusive o doméstico, limitada a 6% (seis por cento) de seu salário básico, previstas no art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, ficam suspensas.

Parágrafo único. O disposto no *caput* não constitui alteração ilícita do contrato de trabalho.

Art. 18. O art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“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, salvo nas localidades onde for comprovadamente implementado o Programa Nacional de Tarifa Zero para o Transporte Urbano.

§ 1º 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, salvo nas



localidades onde for comprovadamente implementado o Programa Nacional de Tarifa Zero.

§ 2º A declaração falsa do trabalhador acerca do uso de transporte público no deslocamento residência-trabalho e vice-versa, bem como de seu endereço residencial, ou o uso indevido do vale-transporte, constituem falta grave.” (NR)

Art. 19. O art. 19 da Lei Complementar nº 150, de 1º de junho de 2015, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 19.
.....

Parágrafo único. A obrigação prevista no art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, poderá ser substituída, a critério do empregador, pela concessão, mediante recibo, dos valores para a aquisição das passagens necessárias ao custeio das despesas decorrentes do deslocamento residência-trabalho e vice-versa, salvo nas localidades onde for comprovadamente implementada a Política Nacional de Tarifa Zero, quando fica dispensado da obrigação.” (NR)

Art. 20. O empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral no percurso residência-trabalho e vice-versa de seus trabalhadores fica desobrigado de fornecer-lhes o Vale-transporte de que trata a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985 e dispensado da obrigação alternativa prevista no art. 7º desta Lei.

Parágrafo único. Caso o empregador forneça ao trabalhador transporte próprio ou fretado que não cubra integralmente os seus deslocamentos no percurso residência-trabalho e vice-versa, persiste a obrigação de fornecer-lhes o Vale-transporte de que trata a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, ou da obrigação alternativa prevista no art. 7º desta Lei, conforme a hipótese.

Art. 21. Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Brasil convive há décadas com um paradoxo: embora o transporte público seja condição básica para trabalhar, estudar e acessar serviços, seu financiamento permanece concentrado justamente sobre quem menos pode pagar. O modelo atual do vale-transporte, que deveria garantir a participação das empresas na mobilidade urbana, acabou se distanciando de



sua finalidade original e hoje impõe ao trabalhador de baixa renda parcela significativa do custo de seu próprio deslocamento. Trata-se de uma distorção que aprofunda desigualdades e limita o direito à cidade.

Criado para financiar o transporte coletivo por meio da aquisição de créditos pelas empresas, com participação limitada do empregado, o vale-transporte perdeu força como instrumento de política pública. A substituição recorrente por pagamento em espécie transformou o benefício em parcela remuneratória isenta de encargos, desvinculando-o do sistema de transporte. Com isso, recursos que deveriam fortalecer ônibus e metrô passaram a não chegar ao setor, contribuindo para tarifas elevadas, queda de demanda e deterioração do serviço.

A proposta apresentada moderniza essa política. Recupera a lógica original do vale-transporte, estabelece um modelo de financiamento mais justo e cria as condições para que Municípios e Estados ofereçam transporte com tarifa zero. Ao instituir contribuição fixa por empregado — destinada exclusivamente a fundos municipais e estaduais de mobilidade — o projeto devolve previsibilidade e sustentabilidade ao sistema. Nossos levantamentos indicam que, mantidos os subsídios atualmente praticados pelos Entes, a arrecadação gerada seria suficiente para viabilizar a tarifa zero no transporte urbano em todo o País.

A cobrança compartilhada entre setor produtivo e poder público não é apenas uma atualização normativa: é uma mudança de paradigma. A tarifa zero já é realidade em mais de cem Municípios brasileiros, com resultados expressivos em inclusão social, dinamização econômica, geração de emprego e fortalecimento do comércio local. Onde foi adotada, comprovou-se que mobilidade gratuita aumenta a presença de pessoas no espaço urbano, melhora a renda disponível das famílias e reduz desigualdades históricas. No entanto, grande parte dos Municípios não dispõe de fonte estável de financiamento para implementar a política. O Programa Nacional de Tarifa Zero oferece justamente esse caminho.

A medida também corrige uma limitação estrutural do modelo atual: os benefícios do vale-transporte alcançam apenas os trabalhadores



formais. A proposta amplia esses benefícios a toda a sociedade, garantindo que o financiamento do transporte se traduza em mobilidade universal, e não apenas setorial. Ao final do período de transição, os entes que aderirem ao Programa deverão assegurar gratuidade plena, cumprindo o princípio da mobilidade como direito social e atendendo aos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ao permitir a dedutibilidade integral das contribuições das empresas no IRPJ e na CSLL, o projeto preserva a lógica do vale-transporte tradicional e reconhece que tais valores não representam despesa, mas investimento direto em produtividade, inclusão e desenvolvimento urbano.

Pelos impactos sociais, econômicos e urbanos da proposta — e pela urgência de modernizar o instrumento central de financiamento do transporte público no País — solicitamos o apoio dos nobres Parlamentares para sua aprovação. Trata-se de um passo decisivo na construção de cidades mais acessíveis, mais justas e mais humanas, nas quais o direito de ir e vir não dependa da capacidade de pagamento, mas seja garantido a todos como política pública sólida e sustentável.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputado JILMAR TATTO
PT/SP

