

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que *institui o Vale-Transporte e dá outras providências*, para compatibilizar esse benefício à tecnologia de bilhetagem digital.

SF/22263.29573-46

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a concessão do benefício do Vale-Transporte por meio de sistemas de bilhetagem digital.

Art. 2º A Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 1º** Fica instituído o Vale-Transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, por meio do sistema de transporte público coletivo.” (NR)

“**Art. 4º** O benefício ora instituído será concedido mediante a aquisição pelo empregador, no momento da contratação, de bilhetes ou créditos, nos sistemas de transporte público coletivo, suficientes para os deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa previstos para a quantidade de dias trabalhados no mês.

§ 1º O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 3% (três por cento) de seu salário básico.

§ 2º A critério do gestor do sistema de transporte público coletivo, os bilhetes físicos poderão informar a identificação do portador, e as linhas e horários em que são válidos.

§ 3º Os créditos serão armazenados e utilizados por meio eletrônico hábil que contenha a identificação do trabalhador, podendo ser empregados para esse fim, a critério do gestor do sistema de transporte público coletivo, dados de identificação civil, fotografia e dados biométricos.

§ 4º Os empregadores podem restringir, para cada trabalhador, as linhas, dias e horários autorizados para o uso dos créditos de que trata o § 3º.

§ 5º A parcela de que trata o § 1º somente será devida sobre os créditos efetivamente utilizados no percurso residência-trabalho e vice-versa.

§ 6º Os créditos de Vale-Transporte eventualmente utilizados em percursos diversos daqueles autorizados na forma do § 4º, podem ser descontados da remuneração do trabalhador, por ocasião da aquisição de novos créditos pelo empregador ou do desligamento do trabalhador.

§ 7º O gestor do sistema de transporte público coletivo disponibilizará ao empregador os dados das linhas do sistema e do uso dos créditos de Vale-Transporte, para atendimento ao disposto nos §§ 4º, 5º e 6º.

§ 8º A extinção do contrato de trabalho ensejará a devolução dos créditos remanescentes ao empregador.” (NR)

“Art. 5º O gestor do sistema de transporte público coletivo fica obrigado a emitir bilhetes ou oferecer meio eletrônico de armazenagem e utilização de Vale-Transporte, colocando-o à disposição dos empregadores em geral.

§ 1º Nos sistemas de transporte que empregarem bilhetes físicos, 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.

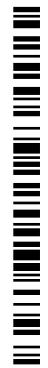
.....
§ 4º É facultado ao gestor do sistema de transporte público coletivo estabelecer tarifa diferenciada para o Vale-Transporte, de modo a reduzir a necessidade de subsídios orçamentários para a operação dos sistemas de transporte.

§ 5º É dever do empregado fornecer os dados necessários para sua identificação pelo gestor do sistema de transporte público coletivo, sempre que demandado, sob pena de suspensão do benefício até a regularização.” (NR)

“Art. 5º-A. O gestor do sistema de transporte público coletivo e seus operadores são solidariamente responsáveis pela prevenção de fraudes e pela identificação do trabalhador autorizado a usar o Vale-Transporte.

§ 1º A identidade do trabalhador deve ser verificada no momento do uso do Vale-Transporte, na forma do regulamento.

§ 2º A suspeita de utilização indevida do Vale-Transporte, detectada por sistema de identificação sem intervenção humana, poderá ensejar o bloqueio parcial de seu uso por até vinte e quatro horas, para confirmação da identidade do usuário.



SF/22263.29573-46

§ 3º Durante o período de bloqueio parcial, o uso dos créditos ficará limitado a três vezes a maior tarifa unitária do sistema de transportes.

§ 4º As tentativas de uso ou o uso do Vale-Transporte por terceiros serão comunicados ao empregador no prazo de até vinte e quatro horas.

§ 5º Os créditos ou bilhetes de Vale-Transporte utilizados por terceiros com a permissão do trabalhador, ainda que tácita, serão descontados de sua remuneração.” (NR)

“**Art. 9º** O Vale-Transporte é válido por até um ano de sua emissão ou concessão na forma de crédito.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor 90 dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A discussão que embasa esta proposição é derivada de outra matéria apresentada ao Senado Federal, o Projeto de Lei nº 3.278, de 2021, de autoria do Senador Antonio Anastasia, que que *atualiza o marco legal da Política Nacional de Mobilidade Urbana; altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012; a Lei nº 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.*

No bojo da relatoria dessa matéria junto à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), aventou-se a possibilidade de aproveitar a discussão mobilizada de aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana, bem como a racionalização dos recursos neles empregados, para proceder à atualização de outro elemento essencial nesse contexto: o Vale-Transporte.

Como consabido, o Vale-transporte se trata de direito do trabalhador, constituindo valor antecipado para possibilitar seu deslocamento ao trabalho por meio do transporte público, indiretamente incentivando o fortalecimento dos sistemas de transporte coletivo e contribuindo para a redução de congestionamentos e de emissões poluentes geradas pelo transporte privado.

Ao reconhecer que se tratava de tema perpendicular à matéria ali tratada, optei por desmembrá-lo em projeto de lei autônomo, que agora apresento.

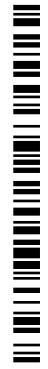
Procuramos, no texto aqui apresentado, modernizar a Lei nº 7.418, de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, para prever a concessão do benefício por meio de créditos nos sistemas de transportes e não unicamente por bilhetes físicos. Mais relevante do que essa alteração é a proposta de maior controle em seu uso, para que seja efetivamente utilizado apenas no percurso residênci-

trabalho. A proposta, portanto, visa a desincentivar fortemente a venda irregular de bilhetes e, consequentemente, incentivar o uso real do transporte coletivo pelos trabalhadores, razão de ser desse benefício.

Inequivocamente, é essencial a rediscussão estrutural de um modelo de urbanização que promove a segregação espacial existente entre ricos e pobres nas cidades brasileiras, bem como acarreta em cidades com grandes vazios urbanos ou muitas áreas de baixa densidade e segregação excessiva de usos – elementos que dificultam a adoção de uma mobilidade sustentável e acessível a todas as pessoas, contudo, nesse interim é imperativo para o futuro de uma sociedade mais justa, a revisão do Vale-Transporte, por ser uma medida de impacto atual e imediato, eficaz para melhorar a vida do trabalhador e contribuir para o melhor funcionamento do transporte público nas cidades brasileiras.

Sala das Sessões,

Senador JEAN PAUL PRATES



SF/22263:29573-46