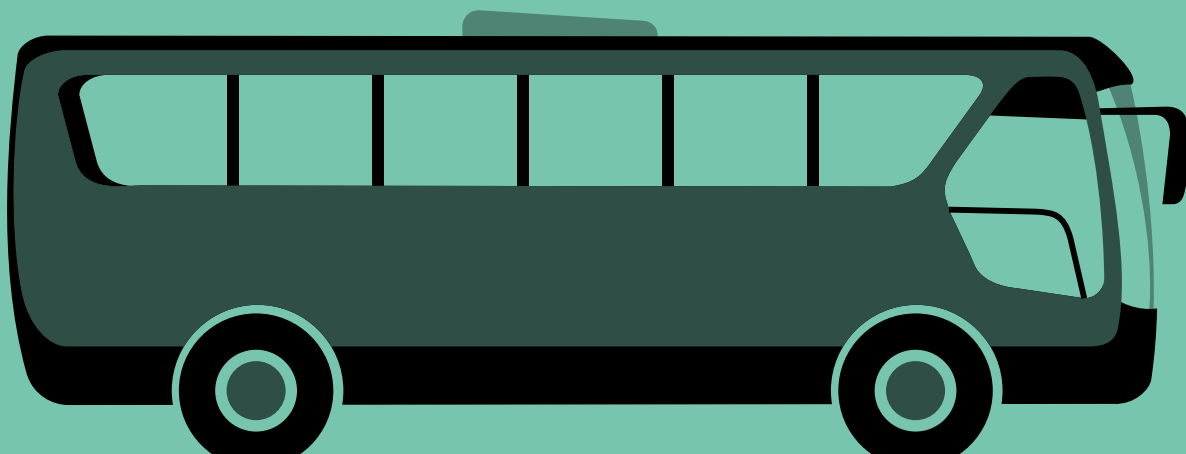


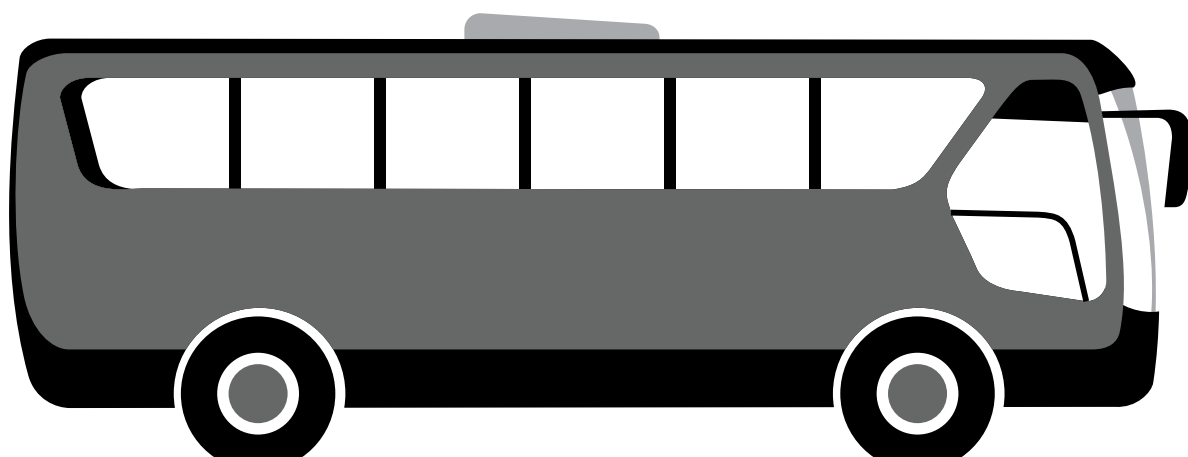
VALE-TRANSPORTE

CÁLCULO DE CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO



↓ VALE-TRANSPORTE

CÁLCULO DE CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO



SETEMBRO, 2023 • BELO HORIZONTE

FUNDAÇÃO
ROSA
LUXEMBURGO
BRASIL E PARAGUAI

NOSSAS



SUMÁRIO

O QUE É ESTE DOCUMENTO?	4
O QUE É O CÁLCULO?	4
CENÁRIO 1: Arrecadação com base em todos empregados	6
CENÁRIO 2: Arrecadação a partir de 10 empregados	7
CENÁRIO 3: Arrecadação com abatimento de 9 empregados em todas as faixas	8
CONSIDERAÇÕES FINAIS	9

VALE-TRANSPORTE: CÁLCULO DE CONTRIBUIÇÃO PARA DISPONIBILIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Elaborado por: **Letícia Birchal Domingues**

Este documento é fruto de debates do GT de Vale-Transporte, composto por:

Annie Oviedo • Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC)
Clarisse Cunha Linke • Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil)
Daniel Caribé • Observatório da Mobilidade Salvador (Obmob Salvador)
Daniel Santini • Fundação Rosa Luxemburgo - Brasil e Paraguai
Letícia Birchal Domingues • Tarifa Zero BH
Paíque Duques Santarém • Movimento Passe Livre - DFE
Rafael Calábria • Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC)
Roberto Andrés • Nossas

Design Gráfico: Dedê Paiva | www.dedepaiva.com.br

Apoio:



Esta publicação foi realizada com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ). O conteúdo da publicação é responsabilidade exclusiva de Letícia Birchal Domingues e não representa necessariamente a posição da FRL



Licença sobre os direitos autorais flexibilizados segundo padrão da Creative Commons "Somente alguns direitos reservados. Esta obra possui a licença Creative Commons de "Atribuição + Uso não comercial + Não a obras derivadas" (BY-NC-ND)"

Belo Horizonte, setembro de 2023.



O QUE É ESTE DOCUMENTO?

Considerando os avanços dos debates a respeito de uma Contribuição para Disponibilização do Transporte Público Coletivo mostrou-se interessante simular novos cálculos relativos aos valores nominais possíveis de serem adotados no referido modelo. Trata-se de uma projeção com o objetivo de subsidiar o debate sobre fontes de financiamento para o transporte público. As alternativas propostas podem ser combinadas com outras fontes de custeio.

Este documento é uma atualização complementar ao estudo **"Vale-Transporte: visão geral e passos possíveis para seu financiamento público"**, bem como ao resumo executivo deste: **"Vale-Transporte: resumo executivo. Visão geral e passos possíveis para seu financiamento público"**, ambos disponíveis no site da Fundação Rosa Luxemburgo.

4



O QUE É O CÁLCULO?

Trata-se de uma simulação de arrecadação por meio da instituição de novo tributo, a referida Contribuição, que visa alterar a política de Vale-Transporte no Brasil e criar um modelo de arrecadação para o financiamento público do transporte dos trabalhadores, zerando a tarifa para estes em todos seus deslocamentos. Com o modelo proposto, será possível também reduzir a tarifa cobrada dos demais passageiros, ou até instituir a tarifa zero para toda a população, a depender da arrecadação.

Para as simulações, retomo os principais dados apresentados no estudo principal.

DIMENSÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO BRASIL:

- R\$ 75,39 bilhões¹

¹ Arrecadação total de 2020 segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Valor corrigido com base no IPCA de agosto de 2022. O valor total arrecadado não necessariamente corresponde ao custo do sistema, que é difícil de ser estimado em função da falta de transparência e de padrões atualizados para indicar os custos de operação, conforme observado por Mauro Zilbovicius (USP), no debate Financiamento da Tarifa Zero, no WebSeminários LaPlan 2023 Transporte e Mobilidade Urbana, disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_3jip6KFo4Y

PAGAMENTO EM VALE-TRANSPORTE

- 35% da arrecadação do sistema (NTU, 2016)
- R\$ 26,38 bilhões

ESTIMATIVA DE AUMENTO EM 30% DO DIMENSIONAMENTO DO SISTEMA COM A ADOÇÃO DA TARIFA ZERO

- R\$ 98 bilhões para financiamento do sistema
- R\$ 34,3 bilhões seriam o valor correspondente ao arrecadado pelo vale-transporte como ele é hoje (35% da arrecadação)
- R\$ 43,9 bilhões seriam equivalentes a 3% da remuneração de cada trabalhador de todas as empresas com dez ou mais funcionários.

O **modelo da contribuição** é tal que cada empregador é responsável tributário pelo pagamento da contribuição referente a cada um de seus empregados. Portanto, foi necessário extrair da RAIS 2021 o número de vínculos empregatícios por tamanho de empresa, sistematizado a seguir:

5

Tabela 01: N° DE VÍNCULOS EMPREGATÍCIOS POR TAMANHO DE ESTABELECIMENTO NO BRASIL

Tamanho do Estabelecimento	N° de vínculos*
De 1 a 4	4.081.102
De 5 a 9	3.918.598
De 10 a 19	4.391.738
De 20 a 49	5.453.419
De 50 a 99	3.812.586
De 100 a 249	4.888.933
De 250 a 499	3.908.678
De 500 a 999	3.840.099
1000 ou mais	11.941.023
Total	46.236.176
Total para 10 ou mais empregados	38.236.476

Fonte: RAIS, 2021. *Foram considerados os vínculos CLT e estatutários.

É possível simular o Cenário 1, em que todos os empregadores pagam por todos os funcionários. O Cenário 2, em que todos os empregadores com mais de 10 funcionários pagam por todos os empregados. E o Cenário 3 em que todas as empresas terão o desconto do pagamento de 9 empregados, de forma que as micro e pequenas empresas ficam isentas e todas as demais terão o valor de 9 empregados abatidos do pagamento². É o que se estima nos cenários a seguir.

Destaca-se que considerando os estabelecimentos com 10 ou mais funcionários (Cenário 2), uma contribuição de R\$ 213,58 por mês, por empregado, financiaria a tarifa zero em território nacional.



CENÁRIO 1: ARRECADAÇÃO COM BASE EM TODOS EMPREGADOS

6

É necessário dividir o valor que se objetiva arrecadar pelo número de vínculos empregatícios nas empresas de todos os tamanhos.

Tabela 02: POTENCIAL ARRECADATÓRIO COM BASE EM TODOS EMPREGADOS

Montante a ser arrecadado ao ano	Valor por empregado por ano	Valor por empregado por mês	Valor por empregado por dia*
R\$ 34,3 bilhões	R\$ 741,84	R\$ 61,82	R\$ 2,06
R\$ 43,9 bilhões	R\$ 949,47	R\$ 79,12	R\$ 2,64
R\$ 98 bilhões	R\$ 2.119,55	R\$ 176,63	R\$ 5,89

Fonte: Elaboração própria com base em RAIS, 2021. *Foram considerados 30 dias ao mês.

² Além do número de empregados, outro critério a ser considerado é se a empresa é Microempresa (ME) ou Empresa de Pequeno Porte (EPP), classificação baseada no faturamento. Tal cuidado seria importante para identificar mais empresas que poderiam contribuir com o sistema e não limitar a divisão ao número de vagas. Tal sugestão foi apresentada por Thiago Von Zeidler Gomes, da UFABC/Polo Planejamento, durante o WebSeminários LaPlan 2023 já mencionado. A ideia não foi incorporada nas modelagens apresentadas, mas pode ser uma referência importante para traçar novos cenários.



CENÁRIO 2: ARRECADAÇÃO A PARTIR DE 10 EMPREGADOS

Neste cenário, está estimada a arrecadação a partir da contribuição dos estabelecimentos com 10 ou mais empregados. Estarão isentos os estabelecimentos com até 9 funcionários. Mudando de faixa de tamanho, passará a contribuir por todos os empregados.

Considerando o total de 38.236.476 vínculos contribuintes (Tabela 01) referentes aos estabelecimentos com 10 ou mais funcionários, é necessário dividir o montante a ser arrecadado por esse número, para encontrar o valor da contribuição ao ano, ao mês e por dia.

Tabela 03: Potencial arrecadatário com base nos estabelecimentos com 10 ou mais empregados

Montante a ser arrecadado ao ano	Valor por empregado por ano	Valor por empregado por mês	Valor por empregado por dia*
R\$ 34,3 bilhões	R\$ 897,05	R\$ 74,75	R\$ 2,49
R\$ 43,9 bilhões	R\$ 1.148,12	R\$ 95,68	R\$ 3,19
R\$ 98 bilhões	R\$ 2,563,00	R\$ 213,58	R\$ 7,12

Fonte: Elaboração própria com base em RAIS, 2021. *Foram considerados 30 dias ao mês.

Esse cenário demonstra um valor interessante: com a contribuição de **R\$ 213,58** por mês, por empregado em estabelecimentos com 10 ou mais funcionários, seria possível financiar a **tarifa zero em território nacional**.



CENÁRIO 3: ARRECADAÇÃO COM ABATIMENTO DE 9 EMPREGADOS EM TODAS AS FAIXAS

Neste cenário, é necessário retirar da base de cálculos 9 empregados por empresa, de forma que os empregadores com até 9 funcionários não irão contribuir; os com 10 irão contribuir por 1 funcionário; os com 20 irão contribuir por 11 e assim em diante. É distinto do cenário 2, por se tratar de um abatimento em todas as faixas de tamanho de estabelecimento, enquanto o cenário anterior apresentava a isenção apenas para estabelecimentos com até 9 empregados.

Tabela 04:

Dimensionamento de vínculos contribuintes, com abatimento de 9 empregados

Tamanho do Estabelecimento	Nº de vínculos*	Nº de estabelecimentos	Saldo de vínculos contribuintes
De 1 a 4	4.081.102	2.148.222	0
De 5 a 9	3.918.598	600.979	0
De 10 a 19	4.391.738	327.787	1.441.655
De 20 a 49	5.453.419	182.639	3.809.668
De 50 a 99	3.812.586	55.369	3.314.265
De 100 a 249	4.888.933	31.762	4.603.075
De 250 a 499	3.908.678	11.313	3.806.861
De 500 a 999	3.840.099	5.520	3.790.419
1000 ou mais	11.941.023	4.083	11.904.276
Total	46.236.176	3.367.674	15.927.110

Fonte: Elaboração própria com base em RAIS, 2021. *Foram considerados os vínculos CLT e estatutários.

Agora, é necessário dividir o valor que se objetiva arrecadar pelo saldo de vínculos contribuintes após o abatimento de 9 empregados por estabelecimento.

Tabela 05:

Potencial arrecadatário com abatimento de 9 empregados por estabelecimento

Montante a ser arrecadado ao ano	Valor por empregado por ano	Valor por empregado por mês	Valor por empregado por dia
R\$ 34,3 bilhões	R\$ 2.153,56	R\$ 179,46	R\$ 5,98
R\$ 43,9 bilhões	R\$ 2.756,31	R\$ 229,69	R\$ 7,66
R\$ 98 bilhões	R\$ 6.153,03	R\$ 512,75	R\$ 17,09

Fonte: Elaboração própria com base em RAIS, 2021



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo buscou apresentar alguns cenários de arrecadação a partir de uma Contribuição referente a trabalhadores celetistas e estatutários, para financiamento da gratuidade no transporte público. Para cada faixa de arrecadação proposta é possível avançar a política de gratuidade:

- **R\$ 34,3 bilhões financiam a tarifa zero para todos os beneficiários atuais do Vale Transporte**
- **R\$ 43,9 bilhões ampliam a tarifa zero e/ou o subsídio para outros usuários do sistema**
- **R\$ 98 bilhões financiam a tarifa zero para todos os usuários em território nacional**

Considerando os estabelecimentos com 10 ou mais funcionários, uma **contribuição de R\$ 213,58 por mês, por empregado, financiaria a tarifa zero em território nacional.**

9

É importante apontar que uma modelagem de financiamento do transporte público a nível federal traz benefícios e desafios. Quanto aos benefícios, tem-se mostrado cada vez mais importante um aporte federal de recursos para a garantia do funcionamento e qualidade dos sistemas de transporte público coletivo nas diversas cidades brasileiras. Uma arrecadação nacional pode levar a uma proposta mais robusta de implementação, governança e integração de sistemas, conforme tem sido proposto pelo Sistema Único de Mobilidade (SUM).

No que diz respeito à criação de um novo tributo federal com base nos vínculos empregatícios, o desafio reside em conseguir uma base arrecadatória que não perpetue desigualdades regionais e sociais. Aqui, chamam a atenção uma desigualdade no mercado de trabalho, sendo que as regiões Norte e Nordeste costumam ter indicadores piores do que o Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Além de que a população negra, feminina, jovem e periférica está mais desprotegida no mercado de trabalho do que os homens e brancos. Também deve-se apontar que os próprios sistemas de transporte público variam muito em dimensão e qualidade a depender dos perfis de cidades.

Com isso, uma revisão do Vale Transporte e a implementação de um novo tributo nacional deve se preocupar em ter bases redistributivas, orientando-se pelos princípios da capacidade contributiva e de combate às desigualdades regionais na alocação de recursos. São princípios que podem justificar diferentes valores nominais por região, por exemplo, e repasses da arrecadação diferenciados com base nos custos de operação dos sistemas - que precisam de maior transparência.

Este documento é uma análise complementar ao estudo Vale-Transporte: visão geral e passos possíveis para seu financiamento público, apresentado em junho de 2023 no Congresso Nacional, durante a terceira edição do seminário Transporte como Direito e Caminhos para a Tarifa Zero. Trata-se de um cálculo que apresenta alternativas para o custeio dos sistemas de transporte público coletivo do Brasil. Tudo a partir de um aprimoramento e reforma do Vale-Transporte, de modo a garantir maior inclusão e ampliar o Direito à Mobilidade no país.

Baixe a versão completa, o resumo executivo e a base do cálculo de contribuição na sessão Biblioteca do site da Fundação Rosa Luxemburgo, que pode ser acessada em: <https://rosalux.org.br/vale-transporte-visao-geral-e-passos-possiveis-para-seu-financiamento-publico/>

