

PROJETO DE LEI Nº , DE 2012
(Do Sr. MANDETTA)

Institui o *Auxílio Transporte* e revoga a Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte, e o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, que declara dedutíveis como despesa operacional os gastos decorrentes da Lei n.º 7.418/1985.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o *Auxílio Transporte* destinado a cobrir gastos necessários ao itinerário do trabalhador entre sua residência e o local de trabalho, observadas as condições estabelecidas nesta lei.

Art. 2º Constituem formas não cumulativas de concessão do *Auxílio Transporte*:

I – aquisição antecipada pelo empregador de *vales* emitidos e comercializados pela empresa operadora do sistema de transporte coletivo público, excluídos os serviços seletivos e os especiais;

II – pagamento em pecúnia correspondente à metade do que seria gasto com o trabalhador para o cumprimento do inciso I deste artigo, na hipótese de o empregado optar por utilizar bicicleta como meio de transporte;

III – fornecimento de condução própria ou contratada, em veículos adequados ao transporte coletivo, para o deslocamento integral de seus trabalhadores.

Parágrafo único. Os gastos correspondentes aos incisos I, II e III deste artigo são dedutíveis como despesa operacional, observada a participação do empregador, na hipótese do inciso I, correspondente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) do salário básico do trabalhador.

Art. 3º O benefício concedido nas condições e limites definidos nesta Lei:

I – não tem natureza salarial;

II – não se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

III – não constitui base de incidência de contribuição à Seguridade Social, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de outras contribuições instituídas pela União;

IV – não configura rendimento tributável do trabalhador.

Art. 4º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público emitirá e comercializará os *vales* referidos no inciso I do Art. 2º, ao preço da tarifa vigente, colocando-os 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, haverá, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de *vales*.

§ 2º A empresa operadora poderá delegar a emissão e a comercialização dos *vales*, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor dos *vales*, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

§ 4º Na hipótese de reajuste tarifário, os *vales* já adquiridos perdem a validade decorridos trinta dias da data do reajuste.

Art. 5º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora responsável, diretamente ou por delegação, pela comercialização dos *vales*, no caso de falta ou insuficiência de estoque necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

Art. 6º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta lei, vedada a cumulação de vantagens.

Art. 7º Revoga-se a Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória n.º 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Art. 8º Esta lei entra em vigor quarenta e cinco dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente iniciativa tem por objetivo ampliar o conceito e a natureza do “Vale-Transporte”, instituído pela Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, para incluir como modalidade do benefício o auxílio pecuniário destinado aos trabalhadores que optarem pela utilização de bicicleta como meio de transporte no itinerário entre sua residência e o local de trabalho.

Nesse sentido, nos termos propostos, o gênero “Auxílio Transporte” engloba duas espécies de benefício: os “vales”, que subsistem nos moldes hoje vigentes, e o pagamento em pecúnia pelo uso de bicicleta. Essa compensação financeira, além de constituir-se em um estímulo a essa benéfica mudança de comportamento, representa um efetivo auxílio econômico-financeiro, destinado a cobrir gastos de manutenção pelo uso da bicicleta (que passará a ter um maior desgaste) ou a cobrir despesas com eventual locação desse tipo de veículo.

O uso mais efetivo desse veículo como meio de transporte, em nossos centros urbanos, dispensa maiores defesas, seja sob o ponto de vista ambiental, seja sob o aspecto da saúde pública. Ambos os aspectos concorrem para a formação de círculos virtuosos: redução do consumo de combustível, menos emissão de poluentes, melhoria do efeito estufa, menos problemas respiratórios, diminuição da obesidade e maior condicionamento físico da população, redução dos engarrafamentos, melhoria da mobilidade nas cidades, redução dos níveis de estresse e melhoria da qualidade de vida. Trata-se,

portanto, de política que se soma aos esforços na busca de solução para as questões globais de maior sustentabilidade.

Essencialmente, portanto, essa é a matéria que apresentamos à discussão dos Nobres Pares – o estímulo ao uso da bicicleta por meio desse novo auxílio transporte. A revogação da Lei n.º 7.418/1985 e do Art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, relativos ao “Vale-Transporte”, é uma mera questão de técnica legislativa, tendo em vista a oportunidade de “passar a limpo” a legislação pertinente, cujos dispositivos, diversas vezes reenumerados, vêm ocasionando graves equívocos no mundo jurídico.

Com efeito, é emblemático o erro cometido pela Lei n.º 9.532/97: pretendendo revogar o original Art. 4º da Lei n.º 7.418/1985 (que concedia o benefício fiscal ao empregador pela aquisição dos Vales-Transporte), acabou por revogar o Art. 5º (que determinava a obrigatoriedade de o empregador adquirir os vales). Esse desacerto tornaria inócua a legislação, por isso a situação foi restabelecida dois dias depois por meio da Medida Provisória nº 1.636/97, sucessivamente reeditada, sendo a última reedição a da Medida Provisória nº 2.189-49/01, vigente por tempo indeterminado, conforme estabelece o art. 2º da Emenda Constitucional nº 32, de 11 de setembro de 2001.

Daí por que optamos pela técnica legislativa de apresentar uma nova “roupagem” para a legislação pertinente à matéria, animados pelo espírito preconizado pela Lei Complementar n.º 95/98. Assim, afora o intuito de incluir o pagamento em pecúnia pelo uso de bicicleta como modalidade de “Auxílio Transporte”, o mérito da legislação pertinente ao atual “Vale-Transporte” permanece inalterado no Projeto, conforme demonstra o quadro comparativo a seguir:

PROJETO PROPOSTO	LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985.
Art. 1º Fica instituído o Auxílio Transporte destinado a cobrir gastos necessários ao itinerário do trabalhador entre sua residência e o local de trabalho, observadas as condições	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, através do sistema de

estabelecidas nesta lei.	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.
Art. 3º O benefício concedido nas condições e limites definidos nesta Lei: I – não tem natureza salarial; II – não se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos; III – não constitui base de incidência de contribuição à Seguridade Social, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de outras contribuições instituídas pela União; IV – não configura rendimento tributável do trabalhador.	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.
Art. 2º Constituem formas não cumulativas de concessão do Auxílio Transporte: I – aquisição antecipada pelo empregador de “vales” emitidos e comercializados pela empresa operadora do sistema de transporte coletivo público, excluídos os serviços seletivos e os especiais; (OBS: A parte final deste inciso corresponde à parte final do Art. 1º da	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.

Lei vigente).	
II – pagamento em pecúnia correspondente à metade do que seria gasto com o trabalhador para o cumprimento do inciso I deste artigo, na hipótese de o empregado optar por utilizar bicicleta como meio de transporte; (Art. 2º)	
Parágrafo único. Os gastos correspondentes aos incisos I, II e III deste artigo são dedutíveis como despesa operacional, observada a participação do empregador, na hipótese do inciso I, correspondente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) do salário básico do trabalhador. (Art. 2º) (OBS: Quanto à primeira parte, vide o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 2001, que assim dispõe: “O art. 4º da Lei no 7.418, de 1985, renumerado pelo art. 1º da Lei no 7.619, de 1987, cujos efeitos são restabelecidos em virtude do disposto no inciso III deste artigo, permite a dedução dos correspondentes gastos como despesa operacional.”)	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. (Art. 4º).
Art. 4º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público emitirá e comercializará os “vales” referidos no inciso I do Art. 2º, ao preço da tarifa vigente, colocando-os à disposição dos empregadores em geral e assumindo	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.	os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.
§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, haverá, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de “vales”.	§ 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.
§ 2º A empresa operadora poderá delegar a emissão e a comercialização dos “vales”, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.	§ 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 dos “vales”, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.	§ 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.
Art. 5º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora responsável, diretamente ou por delegação, pela comercialização dos “vales”, no caso de falta ou insuficiência de estoque necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.	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.
Art. 6º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta lei, vedada a cumulação de vantagens.	Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens.

Art. 2º Constituem formas não cumulativas de concessão do Auxílio Transporte: (...) III – fornecimento de condução própria ou contratada, em veículos adequados ao transporte coletivo, para o deslocamento integral de seus trabalhadores.	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.
§ 4º Na hipótese de reajuste tarifário, os “vales” já adquiridos perdem a validade decorridos trinta dias da data do reajuste. (Art. 4º)	Art. 9º Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.
	Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.
Art. 8º Esta lei entra em vigor quarenta e cinco dias após a data de sua publicação.	Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 7º Revoga-se a Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985 e o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória n.º 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.	Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

Com base nos motivos acima expostos, contamos com o indispensável apoio dos Ilustres Congressistas para garantir a aprovação do presente Projeto.

Sala das Sessões, em 04 de setembro de 2012.

Deputado MANDETTA