

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

## PROJETO DE LEI Nº 4.400, DE 2012

Institui o Auxílio Transporte e revoga a Lei nº 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 nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

**Autor:** Deputado MANDETTA

**Relator:** Deputado ESPERIDIÃO AMIN

### I – RELATÓRIO

A presente proposição objetiva criar o Auxílio Transporte, destinado a cobrir gastos necessários ao itinerário do trabalhador entre sua residência e o local de trabalho. Assim reza seu art. 1º.

No art. 2º são propostas definições para as formas, não cumulativas, de concessão do Auxílio Transporte, quais sejam, conforme expresso em seus incisos:

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 do citado

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.

No parágrafo único do art. 2º consta a intenção de que os gastos efetuados, de acordo com os incisos mencionados, serão 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.

O art. 3º busca estabelecer que o benefício previsto na proposição não tem caráter salarial, não se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos, não constitui base para a incidência de contribuição à Seguridade Social, ao Fundo de garantia do Tempo de Serviço e de outras contribuições instituídas pela União e não configura rendimento tributável do trabalhador.

Na sequência, o art. 4º busca determinar que 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 sem qualquer custo adicional, cabendo à operadora assumir eventuais custos da implantação dos vales. Os três parágrafos desse art. 4º preveem que nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões haverá, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade; que a empresa operadora poderá delegar a emissão e a comercialização dos vales, ou consorciar-se em central de vendas; que os vales serão emitidos com base na tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, ainda que previstos na legislação local; e que na hipótese de reajuste da tarifa os vales já emitidos perderão a validade após trinta dias da data do reajuste.

O art. 5º propõe delegar ao poder concedente a fixação de sanções a ser aplicadas à empresa operadora, no caso de falta ou insuficiência de estoque para atendimento da demanda.

No art. 6º há proposta no sentido de se resguardar os direitos adquiridos do trabalhador, caso sejam superiores aos instituídos pela lei eventualmente decorrente do projeto aqui em debate.

O artigo seguinte pretende a revogação da Lei nº 7.418, de 1985, e o parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

O art. 8º pretende a entrada em vigor da lei resultante deste projeto na data da sua publicação.

A Mesa entendeu distribuir o presente projeto de lei às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, de Trabalho, de Administração e Serviço Público e de Finanças e Tributação e de Constituição, Justiça e de Cidadania. As três primeiras analisarão a proposição no seu mérito, sendo que a terceira o fará, também, nos termos do art. 54 do RICD. Já a última Comissão o analisará nos termos do art. 54 do RICD. A matéria tramita em regime ordinário, e está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

Na presente Comissão, foram apresentadas três emendas, todas elas de autoria do deputado Guilherme Campos. Em sua emenda nº 1, o deputado propõe a inserção, onde couber, de art. que busque estabelecer que as normas de natureza trabalhista, ajustadas mediante convenção ou acordo coletivo, prevalecem sobre o disposto em lei, desde que não contrariem as normas de ordem constitucional e aquelas de higiene, saúde e segurança do trabalho.

A segunda emenda proposta pelo deputado Guilherme Campos busca acrescentar um parágrafo terceiro ao art. 2º da proposição em debate. Mediante tal emenda, o parlamentar pretende deixar aberta a possibilidade de o empregador participar com parcela menor que o excedente aos 6% (seis por cento) do salário básico, desde que estabelecido por convenção ao acordo coletivo de trabalho.

A terceira emenda tem o propósito de adicionar, ao art. 1º, dois parágrafos de forma a definir que a aplicação do disposto no *caput* do artigo fica condicionada à declaração do empregado em relação à utilização de transporte necessário aos deslocamentos no percurso entre a residência e o trabalho, e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar; o

segundo parágrafo a acrescentar pretende facultar ao empregador substituir o vale por meio de pagamento antecipado, em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, mediante expressa previsão em acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

De acordo com o autor, o objetivo básico do seu projeto de lei é ampliar o conceito e a natureza do “Vale-Transporte”, de forma a incluir como modalidade de benefício o auxílio pecuniário destinado a incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte entre o trabalho e a residência.

Ainda de acordo com o autor, a proposta de revogação da Lei nº 7.418/85, e do art. 10 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 2001, é mera questão de técnica legislativa, por duas razões. Primeiro, porque os diplomas legais mencionados tiveram dispositivos renumerados, ocasionando equívocos no mundo jurídico. Segundo, porque o texto da proposição em debate em nada altera, no mérito, a legislação relativa ao Vale Transporte, exceto pela abertura da possibilidade de se utilizar o recurso para incentivar o uso da bicicleta. De fato, em sua justificção, o autor apresenta tabela em que compara os dispositivos da Lei nº 7.418/85 com aqueles constantes da proposição em tela.

Cumprimentamos o deputado Mandetta pela iniciativa. O Vale-Transporte já se incorporou aos hábitos brasileiros, e propor alteração na lei que o criou poderia ser visto como grande risco. O Deputado Mandetta, no entanto, soube identificar uma maneira de melhorar ainda mais os benefícios oriundos daquele instituto, e assim o fez, ao propor a possibilidade de uso parcial dos recursos hoje dedicados à aquisição do Vale-Transporte para incentivar o uso da bicicleta.

Como diz o nobre autor, a defesa do uso da bicicleta não mais exige comentários detalhados; é provável que não se encontre, em todo o Brasil pessoa que desconheça os méritos de usar esse veículo, em substituição ao automóvel, e mesmo ao ônibus. Não obstante, ainda é pequeno o seu uso, principalmente nas grandes cidades brasileiras. Nestas, como a

carência de infraestrutura é patente, além de as distâncias serem enormes, é possível que mesmo com o incentivo previsto não se amplie, significativamente, o uso do veículo de duas rodas, movido a energia humana. No entanto, em muitas cidades pequenas, onde as distâncias entre casa e trabalho ainda são menores, é de se prever que a transformação da proposição aqui debatida em norma legal venha a produzir excelentes frutos.

Outro mérito da proposta é que, com ela, o deputado Mandetta encontrou uma maneira de criar a possibilidade de um incentivo pecuniário quem, não obstante, em nada onera o Tesouro Nacional. Isso porque a despesa incorrida, pelo empregador, para adquirir o vale-transporte, sendo já há muitos anos considerada despesa operacional e, portanto, dedutível, para fins de cálculo do lucro e do Imposto de Renda da pessoa jurídica, em nada se ampliará. Com sua proposição, o deputado apenas criou a possibilidade de, ao invés de se utilizar o recurso para adquirir vales que, ao fim e ao cabo, obrigam o trabalhador a se deslocar de ônibus, ou de trem ou metrô, a partir da aprovação deste Projeto de Lei poderá ser utilizada para remunerar o trabalhador que optar por se deslocar por bicicleta, entre sua residência e o seu trabalho. Brilhante, atual e altamente meritório, portanto, essa proposição, que merece nosso apoio e, espero, também merecerá o apoio dos nobres pares.

Com relação às emendas apresentadas, consideramos que a emenda nº 1/2012 não deve ser acatada, pois parece referir-se a outra proposição, e não ao Projeto de Lei nº 4.400, de 2012, aqui analisado. Afinal, não parece caber, na Lei em que se pretende transformar esta proposição, dispositivo afirmando a superioridade das normas trabalhistas, desde que ajustadas em convenção ou acordo coletivo, relativamente às leis, desde que estas não se refiram à saúde, à higiene ou à segurança do trabalho, nem contrariem normas constitucionais.

A Emenda nº 2/2012 abre a possibilidade de, mediante convenção ou acordo coletivo, o empregador participar dos gastos de deslocamento do trabalhador com menos, ou mais, que a parcela excedente a seis por cento do salário básico do trabalhador, conforme consta da Lei em vigor. Pretende, o autor da Emenda, introduzir maior flexibilidade no instrumento vale-transporte, ao criar a possibilidade de, mediante convenção ou acordo coletivo de trabalho, a parcela do custo total do vale-transporte que cabe ao empresário possa variar, conforme a negociação estabelecer. Parece-

nos pertinente a proposta, e votamos pelo seu acatamento, pois entendemos que liberdade de contratar deve ser parte da vida coletiva em nossa sociedade.

A Emenda nº 3/2012, também de autoria do deputado Guilherme Campos, propõe o acréscimo de dois parágrafos ao art. 1º. O primeiro parágrafo é declaratório, no sentido de que condiciona a aplicação do disposto no art. 1º à declaração do empregado em relação à utilização do transporte entre sua casa e o trabalho, no serviço de transporte que melhor se adequar. O segundo parágrafo faculta ao empregador, mediante expressa previsão em acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho, substituir o Vale por meio de pagamento antecipado em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento.

Nada temos a objetar, com relação a ambos os parágrafos propostos. O primeiro deles apenas registra, na norma legal, ato inescapável, qual seja, a declaração, do empregado, sobre quais os meios de transporte ele utiliza para seu deslocamento no trajeto casa-trabalho. O segundo segue o princípio do primado do acordo ou convenção coletiva, e é não só embasado na Constituição Federal, como também está de acordo com a preferência, hoje amplamente existente, de se permitir flexibilidade nas relações de trabalho, desde que consagradas em convenção ou acordo coletivo de trabalho. Somos, pois, favoráveis à proposição.

Pelas razões apontadas, **SOMOS PELA APROVAÇÃO DO PROJETO DE LEI Nº 4.400, DE 2012, E PELA APROVAÇÃO DA EMENDA DE Nº 2, ASSIM COMO DA EMENDA DE Nº 3, E PELA REJEIÇÃO DA EMENDA DE Nº 1.**

Sala da Comissão, em            de            de 2012.

Deputado ESPERIDIÃO AMIN  
Relator