

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 VALDIVINO DE OLIVEIRA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 4.400, de 2012 em tela, de autoria do ilustre Deputado Mandetta, pretende instituir o Auxílio Transporte e revogar a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte, e o parágrafo único do ar. 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

O artigo 1º tem o escopo de instituir o Auxílio Transporte destinado a cobrir gastos necessários ao itinerário do trabalhador entre sua

residência e o local de trabalho de acordo com as condições estabelecidas na lei decorrente desta proposição.

O artigo 2º enumera nos seus incisos de I a III as formas não cumulativas de concessão do Auxílio Transporte.

O parágrafo único do referido artigo informa que os gastos correspondentes aos incisos I, II e III 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.

O artigo 3º busca estabelecer que o benefício concedido nas condições e limites nesta Lei não tem natureza salarial, não se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos, 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 e não configura rendimento tributável do trabalhador.

O artigo 4º pretende instituir 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 em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

No parágrafo 1º do referido artigo fica estabelecido que haverá, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de vales.

O parágrafo 2º institui que 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.

O parágrafo 3º busca estabelecer que 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.

Por fim, no parágrafo 4º fica estabelecido que, na hipótese de reajuste tarifário, os vales já adquiridos perdem a validade decorridos trinta dias da data do reajuste.

O artigo 5º objetiva instituir que 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.

O artigo 6º estabelece que ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta lei, vedada a cumulação de vantagens.

O artigo 7º tem o objetivo de revogar a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Por fim, o artigo 8º trata que esta proposição entrará em vigor quarenta e cinco dias após a data de sua publicação.

Justifica o nobre autor, que a proposição tem por objetivo ampliar o conceito e a natureza do “Vale-Transporte”, 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. Nos termos propostos, o gênero “Auxílio Transporte” englobará duas espécies de benefícios: os “vales” e o pagamento em pecúnia pelo uso da bicicleta.

Em 24 de outubro de 2012 o ilustre Deputado Guilherme Campos apresentou três emendas ao PL 4.400/2012. Na emenda nº 01 o deputado propõe a inserção, onde couber, de artigo que busque estabelecer que as normas de natureza trabalhista, ajustadas mediante convenção ou acordo coletivo prevaleçam sobre o disposto em lei, desde que não contrariem as normas de ordem constitucional e aquelas de higiene, saúde e segurança do trabalho.

A emenda nº 02 busca acrescentar um parágrafo terceiro ao art. 2º da proposição em debate, deixando 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, por fim, 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.

Em dezembro de 2012 foi apresentado parecer do relator nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio pelo

nobre Deputado Esperidião Amin, o qual votou pela aprovação do PL 4.400/2012, pela aprovação das emendas nº 02 e 03 e pela rejeição da emenda nº 01.

Em outubro de 2013 foi apensado ao presente Projeto de Lei, o Projeto de Lei nº 6.418/2013, de autoria da nobre Deputada Rosinha da Adefal, que pretende alterar a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, para permitir que o vale-transporte seja utilizado para o custeio de transporte do empregado por meio de bicicletas.

Em seu artigo 1º, o Projeto de Lei nº 6.418/2013 busca estabelecer a alteração dos artigos 1º e 4º, caput, da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, sendo que o artigo 1º pretende instituir o vale-transporte, onde o empregador antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa por meio do sistema de transporte coletivo público e mediante a utilização de bicicletas. A alteração do artigo 4º objetiva estabelecer que a concessão do benefício implica na aquisição dos vales-transportes pelo empregador ou o pagamento em espécie de valor equivalente do vale-transporte quando o trabalho optar por se deslocar no percurso residência-trabalho por meio de bicicleta.

Por fim, o artigo 2º trata que esta proposição entrará em vigor na data de sua publicação.

Em sua justificativa no PL nº 6.418/2013, a ilustre Deputada Rosinha da Adefal ressalta que a proposição busca modificar a lei que regulamenta o vale-transporte para que o benefício seja utilizado também por trabalhadores ciclistas que fazem o deslocamento residência-trabalho e vice-versa. Segundo a autora, o deslocamento por bicicleta é um meio de transporte mais saudável para o trabalhador e pro meio ambiente, por isso deveria ser incentivado e não prejudicado.

Os presentes Projetos de Lei tramitam em regime ordinário, estão sujeitos à apreciação conclusiva e foram distribuídos às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio; Trabalho, de Administração e Serviço Público; Finanças e Tributação e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Coube-nos agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio apreciar as matérias, nos termos dos artigos 32, inciso VI e 57, inciso I, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei 4.400, de 2012, do Senhor Deputado Mandetta, no qual foi apensado o Projeto de Lei 6.418/2013, da Senhora Deputada Rosinha da Adefal, veio a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio para parecer quanto ao mérito. É o que passamos a fazer.

Segundo os autores dos PL's nº 4.400/2012 e nº 6.418/2013, o objetivo básico dos Projetos de Lei é o de ampliar o conceito e a natureza do “vale-transporte”, incluindo como benefício o auxílio em pecúnia para incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte entre o trabalho e a residência do trabalhador.

O ilustre Deputado Mandetta, autor do PL 4.400/2012, afirma em sua proposta que a revogação da Lei 7.418/1985 e do artigo 10 da Medida Provisória nº 2189-49, de 2001, é mera questão de técnica legislativa, ou porque os diplomas legais mencionados tiveram dispositivos reenumerados, ocasionando equívocos no mundo jurídico; ou 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.

A nobre Deputada Rosinha da Adefal, autora do PL 6.418/2013, afirma que o trabalhador que optar pelo transporte residência-trabalho-residência, por bicicleta, poderá utilizar do benefício para aquisição da mesma, bem como de roupas apropriadas, materiais de segurança, realizar cursos de boas práticas no trânsito com ciclistas, e, até mesmo, comprar o seu veículo.

É bem verdade que o transporte público nos grandes centros urbanos é a única solução para o deslocamento do trabalhador entre sua residência e o local de trabalho, e que toda a insatisfação da população em relação a ele decorre de sua massificação e importância para a locomoção das pessoas que vivem nestes grandes centros urbanos.

O vale-transporte, para as pessoas que utilizam este meio de transporte, se transformou na opção para a regularidade no comparecimento de trabalhadores ao seu local de trabalho e até mesmo de estudantes para irem à escola e desta para sua residência, e para outras pessoas que transitam pelas grandes cidades.

Antes do vale-transporte, o trabalhador muitas vezes se deparava com a falta de recursos financeiros para fazer o trajeto casa-trabalho-

casa, daí faltando ao serviço. Em outros casos, enfrentava o trajeto a pé, gerando prejuízos para a sua produtividade no trabalho. Tudo valia a pena para economizar com o gasto em transporte.

Em boa hora, o Congresso Nacional aprovou a Lei 7.418/85 e a Medida Provisória 2189-49, de 2001, criando o vale-transporte, assegurando ao trabalhador o direito de deslocamento casa-trabalho-casa com o comprometimento de apenas 6% de sua renda, independentemente do sistema modal de transporte usado e de quantos trechos tenha que percorrer para cumprir a sua jornada de trabalho.

Apesar da sua natureza jurídica, o vale-transporte como direito básico de todo trabalhador, se caracterizou como um mecanismo eficaz de redução da pressão social e, principalmente, de redistribuição de renda, se tornando um subsídio direto do setor produtivo nacional ao trabalhador brasileiro.

Por outro lado, as regiões metropolitanas apresentam trânsitos urbanos caóticos, e, em algumas cidades como São Paulo, é um tormento dirigir em meio à quantidade de veículos e motocicletas nas vias urbanas. Aquela cidade até criou o sistema de rodízio para proibir que veículos de passeio, em determinados dias da semana, possam circular pelo centro da cidade. As grandes cidades já constroem pistas exclusivas para ônibus, privilegiando o transporte coletivo em detrimento dos transportes individuais, os chamados corredores de transporte público ou BRT, já são realidades também, em médias cidades.

Trocar o vale-transporte por repasses financeiros ao trabalhador, incentivando mais ainda a aquisição de bicicletas, motos ou até mesmo automóveis para transporte individual do trabalhador é o mesmo que agravar o já caótico trânsito urbano nas médias e grandes cidades. Ninguém vai conseguir transitar pelas vias urbanas, nos “horários de pique”. A segurança do trabalhador ficaria comprometida e o caos no trânsito certamente aumentaria o número de acidentes, hoje já muito alto.

Os Governos envolvidos na oferta de transporte público (ônibus, trens, metrô, etc.), têm procurado melhorar estes serviços com investimentos na mobilidade urbana, com a instituição de subsídios à passagem visando minimizar o desequilíbrio financeiro do sistema, tão afetado por gratuidades e descontos na passagem.

Se aprovados, estes projetos concorreriam para a ampliação no caos do trânsito urbano, para o agravamento do desequilíbrio econômico-financeiro do sistema modal de transporte público e para a redução

da produtividade do trabalhador, seja pela demora ou pelo cansaço ao chegar ao trabalho seja pelos riscos de acidente no seu trajeto.

Tal como os Projetos de Lei não merecem prosperar, as emendas apresentadas pelo ilustre Deputado Guilherme Campos, ficam prejudicadas e não mudam a essência do voto aqui apresentado.

Assim, **voto pela REJEIÇÃO dos PL nº 4.400/2012, das Emendas nº 01, 02 e 03 e do PL nº 6.418/2013.**

Sala da Comissão, em de novembro de 2013.

Deputado **VALDIVINO DE OLIVEIRA**

Relator