

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

PROJETO DE LEI Nº 4.400, DE 2012 (Aposos PLs 6418/13, 6724/13 e 6640/13)

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 LAÉRCIO OLIVEIRA

I – RELATÓRIO

Trata-se do Projeto de Lei nº 4.400, de 2012, de autoria do Sr. Mandetta, que *“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”*.

Após despacho do Presidente da Câmara dos Deputados a proposta vem à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio (CDEIC) para receber parecer de mérito. Após irá às Comissões: de Trabalho, de Administração e Serviço Público; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

A proposição principal amplia o conceito e a natureza do vale transporte, para incluir como modalidade do benefício o auxílio para os trabalhadores que optarem pela utilização de bicicleta como meio de transporte no itinerário entre sua residência e o local de trabalho, auxílio este que será pago em dinheiro na

proporção de 50% do que seria gasto na aquisição do vale-transporte como forma de compensação na manutenção da bicicleta.

Foram apensadas ao projeto as seguintes matérias:

a) O Projeto de Lei nº 6.418, de 2013, da Sra. Rosinha da Adefal, que por sua vez tem apensado a ele o PL nº 6.724, de 2013, do Sr. Fernando Ferro, ambos instituindo o benefício de vale-transporte para os trabalhadores que utilizarem a bicicleta como forma de deslocamento entre a sua casa e o trabalho. O primeiro institui o benefício com pagamento na íntegra ao trabalhador no valor equivalente ao vale-transporte, enquanto o apensado institui o mesmo benefício só que na proporção de 50% do valor do vale-transporte;

b) O Projeto de Lei nº 6.640, de 2013, do Sr. Lincoln Portela, que determina o custeio do vale-transporte na íntegra pelo empregador, excluindo a possibilidade do desconto de até 6% do salário base do empregado por parte do empregador a esse título.

Ademais, quando da abertura do prazo regimental, foram apresentadas 3 (três) emendas aditivas pelo Deputado Guilherme Campos:

1. Emenda nº 1/2012 sugerindo a inclusão de que as normas de natureza trabalhista ajustadas mediante convenção ou acordo coletivo devem prevalecer sobre o disposto em lei.

2. Emenda nº 2/2012 vinculando a redução do desconto de 6% do salário base às normas e acordos coletivos.

3. Emenda nº 3/2012 criando a possibilidade de pagamento do vale-transporte em dinheiro desde que previsto em acordo ou convenção coletiva, como também impondo a obrigação do empregado apresentar uma declaração relacionando o transporte necessário para o deslocamento ao trabalho.

É o relatório.

II – VOTO

Conforme o disposto no art. 32, inciso VI, alínea “b”, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, é de competência deste órgão colegiado analisar assuntos relativos à ordem econômica nacional.

A revisão pretendida pelo Autor do principal (PL 4400/12) de editar nova lei do vale-transporte apesar de louvável acabaria por encarecer o mercado de trabalho. Isso porque revoga integralmente a disposição de que o benefício seja concedido apenas aos empregados que utilizam o sistema público de transporte e

determinando que a todo trabalhador brasileiro o direito seja garantido. Logo, já neste primeiro plano temos plena convicção de que a medida importará em extrema oneração à atividade empresarial e, conseqüentemente, trazendo impactos relevantes no mercado de trabalho e à geração de emprego e renda em nosso país. Se os empregadores enxugarem seus quadros de funcionários tendo em vista a referida medida sem dúvida alguma a atividade econômica brasileira será absurdamente prejudicada.

Ademais, os projetos ao criarem a possibilidade de pagamento do vale-transporte em dinheiro para o empregado que optar pela utilização da bicicleta como meio de transporte para deslocamento ao trabalho não pode prevalecer, já que pode causar um aumento significativo de acidentes de trajeto colocando em risco a vida dos empregados. Fato que causaria, também, um impacto financeiro para empresas em decorrência da responsabilização no acidente de trajeto, como também impactaria na própria previdência social.

Esse ponto é de fácil comprovação, já que a mobilidade urbana atual não está preparada para ter bicicletas como meio de transporte, uma vez que não existem ciclovias em todas as cidades do país. Vale, ainda, trazer à tona a informação de que várias indústrias e empresas ficam em áreas afastadas, muitas em estradas de alta velocidade e grande fluxo de veículos, como também algumas em estradas sem acostamento e em estado precário. Já foram noticiadas, inclusive, várias campanhas demonstrando a precariedade das estradas e o elevado número de acidentes com veículos automotores, imagine o que aconteceria se acrescentarmos um aumento do uso de bicicletas nesses trechos. Assim, esse incentivo não pode prosperar por ser uma questão de segurança social.

Com relação ao desconto do vale-transporte, no que se refere à regra atual, constitui benefício em que o empregador antecipa ao trabalhador o vale-transporte para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa. Em contrapartida, o empregador poderá deduzir até 6% (seis por cento) do valor do salário básico do empregado beneficiado com o vale-transporte.

Ocorre que o projeto ao excluir essa possibilidade de dedução fará com que o empregador passe a pagar todo o valor do transporte a qualquer empregado, independentemente de sua faixa salarial. Fato que acarretará aumento considerável do contrato de trabalho, pois a empresa terá uma despesa extra de 6% (seis por cento) sobre o custo salarial.

Vale destacar que o trabalhador pode optar pelo recebimento ou não do vale-transporte concedido pelo empregador considerando o valor de sua remuneração, pois pode lhe ser mais vantajoso arcar integralmente com o valor, em vez de ter descontado 6% (seis por cento) de seu salário.

As regras atuais do vale transporte significam que as empresas já pagam boa parte do custo de transporte dos trabalhadores com menor condição de suportá-

lo, ou seja, aqueles que recebem os menores salários. Isso garante o necessário tratamento diferenciado entre os trabalhadores. Da mesma forma, como ocorre com o Imposto de Renda, quem mais paga é justamente aqueles que mais recebem, observada a regra da proporcionalidade.

O fato de possibilitar a dedução desses valores como despesa operacional não desonera a contratação, pois se estima que grande parte das empresas em funcionamento no Brasil sejam enquadradas como micro e pequenas. Quase a totalidade delas está sujeita a regime de lucro presumido, não podendo utilizar o gasto com vale transporte para deduções fiscais. Portanto, é quase insignificante o número de empresas que poderão deduzir os gastos com vale transporte.

Assim, seria aumentado consideravelmente o custo efetivo por posto de trabalho, acarretando, em contrapartida, diminuição na capacidade de investimento das empresas e de geração de empregos, principalmente das micro e pequenas empresas, onde está concentrado o grande volume de postos de trabalho no país.

Quanto às emendas apresentadas, tentam impor a valoração das negociações coletivas, dando a elas poderes para negociar os valores do desconto a título de vale-transporte, como também impondo a prevalência das normas da negociação coletiva sobre a lei.

Contudo, não devem prevalecer até que se resolva a questão da ultra-atividade das cláusulas em acordos e convenções coletivas, que só deixam de fazer parte do contrato de trabalho até a assinatura de novo instrumento coletivo de trabalho por conta da Súmula 277, do Tribunal Superior do Trabalho, ou seja, as cláusulas permanecerão perpétuas, desrespeitando o prazo contido no art. 614, §3º, da Consolidação das Leis do Trabalho, que limita o prazo de vigência de convenção ou acordo coletivo em 2 (dois) anos.

Ante o exposto, voto, no mérito, pela **rejeição** tanto do Projeto de Lei nº 4.400, de 2012, quanto de seus apensados.

Sala das Comissões, em de de 2014.

Deputado LAÉRCIO OLIVEIRA
Solidariedade/SE
Relator