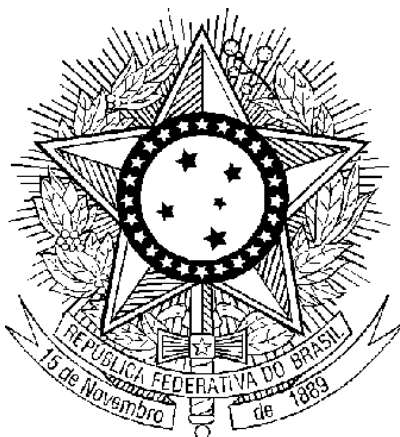


**AVULSO NÃO  
PUBLICADO  
REJEIÇÃO PELAS  
COMISSÕES DE  
MÉRITO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 6.851-B, DE 2010** **(Do Senado Federal)**

**PLS 228/2009**

**Ofício nº 194/2010 (SF)**

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição deste, dos de nºs 4.196/08 e 985/11, apensados, e das emendas apresentadas na Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público (relator: DEP. ANTONIO BALHMANN); e da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, pela rejeição deste, dos de nºs 4196/08 e 985/11, apensados, e das Emendas apresentadas ao de nº 4196/2008, apensado (relator: DEP. SILVIO COSTA).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)  
APENSE A ESTE :PL-4196/2008.

**APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 4196/08 e 985/11

III - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Emendas apresentadas (2)

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator  
- Parecer da Comissão  
- Voto em separado

V - Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público:

- Parecer do relator  
- Parecer da Comissão

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

**Art. 1º** O art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º É instituído o Vale-Transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente e antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, por meio do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente pelo poder público ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.” (NR)

**Art. 2º** Revoga-se o parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

**Art. 3º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 23 de fevereiro de 2010.

Senador Marconi Perillo  
Primeiro Vice-Presidente do Senado Federal,  
no exercício da Presidência

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985**

Institui o Vale-Transporte e dá outras

providências.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) 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 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. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

§ 1º *(Revogado pela Medida Provisória nº 2.165-36, de 23/8/2001)*

§ 2º *(Revogado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987).*

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. *(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

Art. 3º *(Primitivo art. 4º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987, e revogado pelo art. 82, inciso II, alínea f da Lei nº 9.532, de 10/12/1997, alterada pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)*

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.

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. *(Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)*

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.

§ 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. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989)*

§ 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 do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. (Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

.....

.....

## **PROJETO DE LEI N.º 4.196, DE 2008**

### **(Do Sr. Silvinho Peccioli)**

Dá nova redação ao art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para eliminar a previsão de desconto no salário do trabalhador em razão do recebimento do Vale-Transporte.

#### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

#### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 4º Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição e o custeio integral 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. (NR)”

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O parágrafo único do art. art. 4º Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que “Institui o Vale-Transporte e dá outras providências” assim dispõe:

“Art. 4º .....

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.”

Com esse comando, a lei impõe ao trabalhador o ônus de custear uma parcela do valor total dos vales concedidos. Note-se que tal percentagem não incide sobre o valor das despesas com o transporte, mas sobre o valor do salário. Assim, o benefício é maior para os deslocamentos mais longos e caros de trabalhadores que recebem salários mais baixos.

À medida que o custo do deslocamento com transporte vai diminuindo ou o salário aumentando, ou, ainda, ambas as situações em conjunto, menos representativo vai se tornando o benefício, até se anular completamente e integrar-se no percentual de 6% referido.

É justo que os trabalhadores de menor salário e que moram, geralmente, em lugares mais distantes dos locais onde exercem suas atividades recebam o maior subsídio. Nesse sentido, a eliminação da participação do empregado na despesa com os vales é uma forma de valorização do trabalhador e significará um aumento indireto na sua renda.

Além do efeito benéfico que tal medida terá sobre os trabalhadores de menor renda, outro efeito positivo poderá ser alcançado com a possibilidade de as despesas com o transporte dos trabalhadores em geral serem subsidiadas pelo vale. Isso significará um extraordinário estímulo para que os trabalhadores que se deslocam em veículo próprio passem a utilizar o transporte coletivo. Tal medida poderá, também, abrir caminho, para eventual imposição de ônus financeiros e restrições à circulação de veículos particulares. Com efeito a restrição de circulação de veículos ou a cobrança de pedágio urbano será facilitada pela compensação financeira representada pela concessão do Vale-transporte.

Trata-se, como se vê, de matéria de elevado interesse social e, por isso, pedimos aos nossos pares o apoio necessário para a aprovação do Projeto.

Sala das Sessões, em 29 de outubro de 2008.

*Deputado Silvinho Peccioli*

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA  
COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI**

**LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985**

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

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.

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.

*\* Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987, revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997.*

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.

*\* Primitivo art. 6º renumerado para art. 5º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e micro-regiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de 100.000 (cem mil) habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte.

*\*§ 1º com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989.*

§ 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 do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

**\*Vide Medida Provisória nº 2.189- 49, de 23 de agosto de 2001.**

**MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.189- 49, DE 23 DE AGOSTO DE 2001**

Altera a legislação do imposto de renda relativamente à incidência na fonte sobre rendimentos de aplicações financeiras, inclusive de beneficiários residentes ou

domiciliados no exterior, à conversão, em capital social, de obrigações no exterior de pessoas jurídicas domiciliadas no País, amplia as hipóteses de opção, pelas pessoas físicas, pelo desconto simplificado, regula a informação, na declaração de rendimentos, de depósitos mantidos em bancos no exterior, e dá outras providências.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 10. Os dispositivos, a seguir enumerados, da Lei nº 9.532, de 1997, passam a vigorar com a seguinte redação:

I - o art. 6º, inciso II:

"Art. 6º .....

II - o art. 26 da Lei nº 8.313, de 1991, e o art. 1º da Lei nº 8.685, de 20 de julho de 1993, não poderá exceder quatro por cento do imposto de renda devido." (NR)

II - o art. 34:

"Art. 34. O disposto nos arts. 28 a 31 não se aplica às hipóteses de que trata o art. 81 da Lei nº 8.981, de 1995, que continuam sujeitas às normas de tributação previstas na legislação vigente." (NR)

III - o art. 82, inciso II, alínea "f":

"Art. 82. ....

II - .....

f) o art. 3º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, renumerado pelo art. 1º da Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987." (NR)

Parágrafo único. 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.

## **PROJETO DE LEI N.º 985, DE 2011** (Do Sr. Assis Melo)

Revoga dispositivo da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para isentar o empregado de participação nos custos desse benefício.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE À(AO) PL-6851/2010.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica revogado o parágrafo único do art. 4º da Lei 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

O desconto em folha de salários feito pelo empregador sobre o valor do vale-transporte atualmente pode chegar até seis por cento do salário-base do trabalhador. Esse desconto está expressamente autorizado pelo parágrafo único do art. 4º da Lei 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o benefício.

Na época da aprovação da legislação vigente, a medida, pela sua própria novidade, levantava dúvida sobre seus impactos nos custos das empresas e na contratação de empregados, daí a inserção de cláusula de participação do trabalhador nos custos do vale-transporte, como forma de limitar seu impacto nos custos das empresas.

Passadas décadas do início da vigência da lei, entendemos que seus efeitos já foram devidamente absorvidos pelas empresas e pela economia em geral.

Por outro lado, temos, por certo, que o vale-transporte assumiu natureza jurídica de parcela indenizatória dos gastos do trabalhador com o deslocamento para o trabalho. Não há, pois, razão, para que o trabalhador participe financeiramente do custo do benefício. O desconto, embora autorizado pela lei, levou-nos à estranha situação de que o empregado sofra uma redução na indenização a que tem direito. Em outras palavras, a autorização legal do desconto é um contrassenso, pois a Lei instituiu o vale como indenização e o desconto funciona



como mero redutor dessa parcela indenizatória, sem que o trabalhador dê causa material alguma para tal redução.

Em razão do exposto, entendemos que já é hora de extinguirmos essa estranha previsão, revogando o dispositivo que a instituiu.

Certos do elevado teor social da proposta, pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 12 de abril de 2011.

**Deputado ASSIS MELO**

|  |
|--|
| <b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA<br/>COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI</b> |
|--|

**LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985**

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

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.

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. [\(Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001\)](#)

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.

§ 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. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989\)](#)

§ 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 do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. (Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

.....

.....

## COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO

### EMENDA AO PROJETO DE LEI Nº 4196, DE 2008

Dá nova redação ao art. 4º da Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para eliminar a previsão de desconto no salário do trabalhador em razão do recebimento do Vale-Transporte.

#### Emenda 1/08

Dê-se, ao artigo 1º do Projeto de Lei nº 4196, de 2008, a seguinte redação:

Art. 1º O art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica na aquisição e no custeio 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.

Parágrafo 1º O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com equivalente à parcela máxima de 2% (dois por cento) de seu salário básico;

Parágrafo 2º A concessão do benefício deve observar o Art. 2º e os incisos a, b e c. da Lei da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985;

Parágrafo 3º A redução da concessão do benefício integral que trata o parágrafo primeiro do caput deste artigo será aplicada nos 180(cento e oitenta dias) posteriores a vigência desta lei". **(NR)**

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

#### Justificativa

Propomos que o desconto permitido na folha de pagamento para a concessão do benefício do Vale -Transporte, que hoje limita-se a parcela que exceder a 6% (seis), passe a ser de no máximo 2%(dois).

Este parlamentar, apresenta a emenda modificativa, na qual propõe o desconto máximo de máximo 2% (dois) que atingirá os trabalhadores que percebem mais de 4 (quatro) salários mínimos, ampliando assim a faixa dos beneficiários de tão vigoroso e exitoso programa social cuja utilização é exclusiva para o deslocamento residência-trabalho e vice-versa, e dar-se-á através do sistema de transporte coletivo público que poderá ser urbano, intermunicipal e interestadual, todavia, com características semelhantes aos urbanos.

Esta emenda visa incentivar transporte público até o local de trabalho e residência do trabalhador, e assim atingir o objetivo de servir a maior número de trabalhadores que optarão pelo transporte público em detrimento do particular. Tal opção, pelo meio de transporte coletivo, trará a diminuição de carros e motos das vias urbanas das principais cidades brasileiras dramaticamente congestionadas.

Sala da Comissão, 27 de novembro de 2008

Deputado MILTON MONTI

### **Emenda Modificativa 2/08**

Dê-se, à seguinte redação do artigo 1º do Projeto de Lei nº 4196, de 2008, dando o seguinte teor:

"Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica na aquisição e no custeio 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.

Parágrafo 1º. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela máxima de 2% (dois por cento) de seu salário básico.

Parágrafo 2º – A redução da concessão do benefício integral que trata o parágrafo primeiro do caput deste artigo não será aplicada no primeiro ano de vigência desta lei e será reduzido aos seguintes percentuais nos dois anos subseqüentes:

I - 2% (dois por cento) no segundo ano da entrada em vigência desta lei; II - 2% (dois por cento) no terceiro ano da entrada em vigência desta lei.(NR)

### **Justificativa**

Propomos que o desconto permitido na folha de pagamento para pagamento do Vale-Transporte, que hoje é de no máximo 6%(seis), passe a ser de no máximo 2%(dois), sendo no primeiro ano uma

redução de (dois) e no ano seguinte outra redução de 2%. O prazo para redução do percentual entrar em vigor será de 1(um) ano.

A Abravale – Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras e Usuários de Vale-Transporte e de Outros Benefícios trouxe a este parlamentar a nova proposta de redução, pois com um desconto de no máximo 2%(dois), trabalhadores de faixas salariais superiores a 4(quatro) salários mínimos poderão se beneficiar do Vale-Transporte e assim utilizar o transporte público em vez do transporte particular, o que, sem dúvida, forçará investimentos e resultará em melhora significativa do trânsito das principais capitais e cidades do País.

Quanto ao prazo de 1(um) ano a partir da vigência da Lei, justifica-se como prazo máximo necessário à adaptação orçamentária dos empresários que passariam a conceder parcela maior do benefício do Vale-Transporte no custo do deslocamento de seus funcionários.

Sala da Comissão, 1º de dezembro de 2008

Deputado Carlos Santana

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO.**

### **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe, de autoria do Senado Federal, altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio.

O art. 1º da proposição confere nova redação ao art. 1º da Lei nº 7.418 de forma a estabelecer que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente o Vale-Transporte.

Ademais, o art. 2º do projeto revoga o parágrafo único do art. 4º do referido diploma legal que atualmente estabelece que 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.

No Senado Federal, a proposição tramitou na forma do PLS nº 228, de 2009, apresentado pelo Senador Paulo Paim. De acordo com sua justificção, a medida busca estabelecer tratamento isonômico para todos os trabalhadores, que farão jus ao Vale-Transporte, custeado integralmente pelo empregador, sem qualquer co-participação de empregado. Ademais, afirma que, conforme a legislação tributária vigente, a pessoa jurídica empregadora poderia deduzir do Imposto de Renda devido o valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do Imposto de Renda sobre o montante das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, devendo ser observada a restrição de que a dedução não reduza o imposto devido em mais de

10%, podendo o eventual excesso ser aproveitado nos dois exercícios subsequentes.

Nesta Casa Legislativa, foram apensados à proposição o PL nº 4.196, de 2008, de autoria do Deputado Silvinho Peccioli, e o PL nº 985, de 2011, de autoria do Deputado Assis Melo.

O PL nº 4.196/08 busca eliminar a previsão de desconto de salário em decorrência do recebimento do Vale-Transporte. Durante a tramitação do projeto na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP, foram apresentadas duas emendas no prazo regimental.

A Emenda nº 1, de autoria do Deputado Milton Monti, visa diminuir o desconto permitido na folha de pagamento para a concessão do benefício do Vale-Transporte, de maneira que, após 180 dias da entrada em vigor da Lei, o empregador participaria dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 2% de seu salário básico, ao invés dos 6% previstos atualmente.

Já a Emenda nº 2, de autoria do Deputado Carlos Santana, possui objetivo semelhante, com a distinção de criar uma regra de transição, de modo reduzir paulatinamente o desconto no salário do trabalhador, durante três anos, para que, ao fim de tal período, o empregador participe dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 2% de seu salário básico.

Na CTASP, o relator da proposição, Deputado Paulo Rocha, apresentou parecer pela aprovação do PL nº 4.196/08 e das duas emendas apresentadas na forma de substitutivo. Em seu voto, o relator pondera que a total eliminação da previsão de desconto do Vale-Transporte no salário do trabalhador poderia trazer conseqüências indesejadas, acarretando por exemplo uma situação na qual os empregadores poderiam vir a discriminar, na seleção de pessoal, os trabalhadores cujas moradias fossem distantes da sede da empresa, a fim de não terem de custear o transporte coletivo mais oneroso. Assim, em seu substitutivo, propõe que o empregador participe dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 4% de seu salário básico, ao invés dos 6% hoje previstos, melhorando a situação atual dos trabalhadores, sem criar um ambiente propício a eventuais práticas discriminatórias. O parecer, contudo, não chegou a ser votado no âmbito da CTASP. Posteriormente, em 10 de março de 2010, o PL nº 4.196/08 foi apensado a este PL nº 6851/10.

O PL nº 985/11 também busca eliminar o desconto em folha de salários feito pelo empregador sobre o valor do Vale-Transporte, e para tanto a proposição propõe revogar o art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985. O projeto foi apresentado em 12/04/2011, havendo sua apensação à proposição ora analisada em 4/5/2011.

Destaca-se que, em 10/3/2010, o PL nº 6851/10 foi distribuído às comissões de Trabalho, de Administração e Serviço Público, e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Em decorrência de requerimento de redistribuição de autoria do Deputado Dr. Ubiali, foi determinada, em 15/4/2010, a inclusão no despacho inicial da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, que se pronunciará antes da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público.

A proposição, que tramita em regime de prioridade, está sujeita a apreciação conclusiva pelas comissões, nos termos do art. 24, II, do Regimento Interno.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

O Projeto de Lei nº 6.851, de 2010, os projetos a ele apensados e as emendas apresentadas no âmbito dessa Casa Legislativa tratam essencialmente da alteração da forma de custeio do Vale-Transporte. Deve-se destacar que a proposição é oriunda do Senado Federal, onde tramitou como PLS nº 228, de 2009.

Atualmente, nos termos do art. 4º, parágrafo único, da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, *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.*

Desta forma, o trabalhador apenas é reembosado na parcela em que o custo decorrente da emissão de seu Vale-Transporte superar esse índice. Caso esse custo seja inferior a 6% do salário do trabalhador, o empregador não participará do custeio do referido Vale.

Essencialmente, o PL nº 6.851 e as proposições a ele apensadas pretendem que o Vale-Transporte passe a ser custeado integralmente pelo empregador, sem qualquer co-participação do empregado. Por outro lado, as Emendas apresentadas ao apensado PL nº 4.196/08 no âmbito da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público propõem que a participação do empregado não seja totalmente eliminada, mas reduzida dos atuais limites de 6% para 2% do valor de seu salário. Uma das emendas propõe um prazo de 180 dias após a publicação da Lei para que a medida passe a vigorar, ao passo que a outra dispõe que essa redução ocorra gradualmente ao longo dos 3 primeiros anos de sua vigência.

Ainda na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, o relator do PL nº 4.196/08 apresentou substitutivo ao projeto, estabelecendo que o limite da participação do empregado seja reduzida de 6% para 4% do valor de seu salário. O parecer, contudo, não chegou a ser votado naquela comissão.

Feitas essas considerações, consideramos que o Vale-Transporte representa um mecanismo de ressarcimento de despesas em transportes públicos de grande relevância para o trabalhador. Além da possibilidade de que seja parcialmente pago pelo empregador, o Vale-Transporte, que não tem natureza salarial, não se configura como rendimento tributável do trabalhador e não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo.

Por outro lado, consideramos que os benefícios do Vale-Transporte devem ser destinados sobretudo à população de menor renda. Sob esse aspecto, a proposta de que o instrumento seja integralmente pago pelo empregador acarretaria como consequência um cenário no qual nenhum empregado, mesmo das maiores faixas de renda, teria razão para recusar o seu recebimento, face à inexistência de qualquer custo para o trabalhador. Entendemos que haveria, nesse caso, um desvirtuamento do instituto, que poderia até mesmo contribuir, ao menos nas localidades que ainda não contem com vales na forma de cartões magnéticos, para reacender o mercado paralelo com a venda indevida de vales por trabalhadores que não pretendem de fato utilizá-los.

Além desse aspecto, há que se considerar que o pagamento integral dos vales pelo empregador poderia resultar em um significativo incentivo para que, no momento da contratação, fosse conferido tratamento diferenciado a trabalhadores em decorrência da distância de suas residências ao local de trabalho. Em outras palavras, a empresa poderia passar, em alguma medida, a preferir empregados que residissem em locais mais distantes por representarem um maior custo empresa.

Atualmente, essa possibilidade de discriminação já existe, embora não de forma exacerbada, uma vez que o empregador só contribui com a parcela que excede a 6% do salário do empregado. A medida que esse percentual é reduzido, maior será o incentivo para o acirramento do tratamento discriminatório por ocasião da contratação de mão-de-obra.

Ademais, entendemos que a eliminação da parcela paga pelo trabalhador acarretará impactos expressivos para as empresas. Todos os empregadores passarão a pagar, integral e indistintamente, todo o valor do transporte a qualquer empregado, independentemente de sua faixa salarial.

O autor da proposição no Senado Federal apontava que a medida não acarretaria qualquer prejuízo ao empregador, uma vez que os valores pagos na aquisição de Vale-Transporte poderia ser deduzido como despesa operacional na determinação do lucro real. Entretanto, discordamos desse posicionamento. Afinal, as empresas sujeitas ao regime de lucro presumido não podem utilizar o custo com vale-transporte para deduções fiscais. A propósito, mesmo na hipótese de apuração de imposto de renda a partir do lucro real, deve ser

observado que a dedução não reduz esse custo do valor do imposto a pagar, mas tão somente diminui a base de cálculo a partir da qual haverá a incidência da alíquota tributária. Assim, o referido benefício fiscal corresponde a apenas uma pequena fração do custo do Vale-Transporte pago pelo empregador.

Enfim, consideramos que a eliminação da parcela paga pelo empregado para a obtenção do Vale-Transporte acarretará um desvirtuamento do instituto, um incentivo à utilização de critérios discriminatórios por ocasião da contratação de mão-de-obra, e uma elevação dos custos associados aos postos de trabalho que se revelará, no cômputo geral, deletéria para a economia do País.

Assim, ante o exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.196, de 2008, e das Emendas de números 1 e 2 a ele apresentadas no âmbito da Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, e pela rejeição dos Projetos de Lei nº 6.851, de 2010, e nº 985, de 2011.**

Sala da Comissão, em 3 de agosto de 2011.

**Deputado ANTONIO BALHMANN**

Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.851/2010, a Emenda 1/2008 e 2/2008 da Comissão de Trabalho Administração e Serviço Público ao PL 4.196/2008, o PL 4.196/2008 e o PL 985/2011, apensados, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Balhmann. O Deputado Ronaldo Zulke apresentou Voto em Separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

João Maia - Presidente, Felipe Bornier, Natan Donadon e Romero Rodrigues - Vice-Presidentes, André Moura, Antonio Balhmann, Camilo Cola, Francisco Praciano, João Lyra, José Augusto Maia, Mandetta, Miguel Corrêa, Renato Molling, Ronaldo Zulke, Valdivino de Oliveira, Assis Melo e Damião Feliciano.

Sala da Comissão, em 7 de dezembro de 2011.

**Deputado JOÃO MAIA**  
Presidente



**VOTO EM SEPARADO**  
**(Do Sr. Ronaldo Zulke)**

**I – RELATÓRIO**

Visam o projeto de lei ora analisado, de autoria do nobre Senador Paulo Paim, e os dois Projetos de Lei a ele apensados, darem nova redação ao art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", a fim de eliminar a previsão de desconto no salário do trabalhador em razão do recebimento do Vale-Transporte.

Nesta Comissão, a proposição foi relatada pelo nobre Deputado Antonio Balhmann, que exarou voto pela rejeição do Projeto principal e de todos os apensados. O projeto cuja apreciação é Conclusiva pelas Comissões, será ainda examinado em seu mérito na Comissão do Trabalho, Administração e Serviço Público e, posteriormente pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, nos termos do art. 54 do RICD.

É o relatório.

**II - VOTO**

Este importante tema, objeto das três iniciativas legislativas apensadas já foi objeto de algumas reflexões nesta Casa Legislativa. Vamos nos valer aqui da lúcida e madura avaliação feita pelo nobre Deputado Paulo Rocha, que com muita propriedade apresentou seu voto ao Projeto de Lei nº 4.196 de 2008 quando este tramitava na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, nos termos por nós aqui transcritos, bem como seu Substitutivo, agora por nós subscrito, que apresenta uma alternativa viável e busca manter o espírito das iniciativas do nobre Senador Paulo Paim e dos nobres Deputados Silvinho Peccioli e Assis Melo.

O intuito contido no Projeto de Lei n. 6.851, de 2010, é louvável: melhorar as condições de vida dos trabalhadores, e estimular a utilização do transporte público.

O dispositivo que visa a proposição reformular, o parágrafo único do art. 4º da Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, possui hoje a seguinte redação:

“Art. 4º .....

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.”

Por meio de tal sistemática, como corretamente descreve o Autor da proposição, o benefício contido na legislação torna-se diminuto, ou mesmo inexistente, “à medida que o custo do deslocamento com transporte vai diminuindo ou o salário aumentando, ou, ainda, ambas as situações em conjunto”.

Além de aumentar o poder aquisitivo dos trabalhadores, servirá a medida para estimular o uso do transporte coletivo, o que trará benefícios para toda a sociedade em inúmeros aspectos, como a diminuição do trânsito nas grandes cidades, e a redução da emissão de gases poluentes.

Os Projetos de Lei apensados supracitados também possuem objetivo semelhante.

Consideramos que eliminar totalmente a previsão de desconto no salário do trabalhador em razão do recebimento do Vale-Transporte pode trazer consequências indesejadas. Caso modificada a legislação de tal modo, criar-se-ia situação na qual os empregadores poderiam vir a discriminar na seleção de pessoal os trabalhadores cujas moradias fossem distantes da sede da empresa, a fim de não terem de custear o transporte coletivo totalmente.

No entanto, cremos que a proposição principal e as Apensadas devem ser aprovadas, com modificações que propomos em nosso Substitutivo, visando manter o estímulo ao uso do transporte coletivo, e aumentar o poder aquisitivo do trabalhador, sem criar situação que tenderia a criar discriminações.

No Substitutivo ora apresentado, o empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente parcela que exceder a 4% (quatro por cento) de seu salário básico, ao invés dos 6% hoje previstos na Lei supracitada. Assim, melhorar-se-á a situação atual dos trabalhadores, sem criar situação que viesse a incentivar eventuais práticas discriminatórias.

Essas são as razões pelas quais somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.851, de 2010, e dos seus Apensados, nos termos do Substitutivo que apresentamos em anexo.

Sala da Comissão, em de novembro de 2011.

**Deputado RONALDO ZULKE – PT/RS**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.851, DE 2010  
(Do Sr. Ronaldo Zulke)**

*Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei modifica o parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências",

para reduzir a previsão de desconto no salário do trabalhador em razão do recebimento do Vale-Transporte.

Art. 2º O parágrafo único do art. 4º da Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o Vale-Transporte, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º .....

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 4% (quatro por cento) de seu salário básico.” (NR)

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de novembro de 2011.

**Deputado RONALDO ZULKE – PT/RS**

## **COMISSÃO DE TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO**

### **I – RELATÓRIO**

Vem ao exame desta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público o presente projeto de lei que altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, para dispor sobre o seu custeio e estabelecer que o vale-transporte será custeado integralmente pelo empregador.

A Proposição foi despachada à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio antes desta Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, além da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Apensados estão os Projetos de Lei:

- nº 4.196, de 2008, de autoria do ex-Deputado Silvinho Peccioli, que dá nova redação ao art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para eliminar a previsão de desconto no salário do trabalhador em razão do recebimento do Vale-Transporte; e

- nº 985, de 2011, de autoria do ex-Deputado Assis Melo, que revoga dispositivo da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para isentar o empregado de participação nos custos desse benefício.

Durante o prazo regimental, foram oferecidas emendas duas Emendas nesta Comissão ao Projeto de Lei nº 4.196, de 2008, apensado. A EMC nº

1/2008, de autoria do Deputado Milton Monti e a EMC nº 2/2008, proposta pelo Deputado Carlos Santana.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Analisamos o presente projeto de lei que, em seu art. 1º, confere nova redação ao art. 1º da Lei nº 7.418 de forma a estabelecer que o empregador, pessoa física ou jurídica, custeará integralmente o Vale-Transporte e, em seu art. 2º, revoga o parágrafo único do art. 4º do referido diploma legal que atualmente estabelece que 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.

Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio a proposição foi rejeitada.

Entendeu aquela Comissão que “o pagamento integral dos vales pelo empregador poderia resultar em um significativo incentivo para que, no momento da contratação, fosse conferido tratamento diferenciado a trabalhadores em decorrência da distância de suas residências ao local de trabalho. Em outras palavras, a empresa poderia passar, em alguma medida, a preterir empregados que residissem em locais mais distantes por representarem um maior custo empresa”.

Concordamos com tal entendimento emanado na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio. O projeto, além de provocar o repasse desse custo aos produtos, encarecendo-os aos consumidores finais, principalmente para o trabalhador de baixa renda, poderá resultar no desestímulo à contratação de empregados cujas moradias são distantes da sede da empresa, a fim de não terem de custear o transporte coletivo totalmente. Portanto, é possível vislumbrar que o projeto é de cunho discriminatório, quanto à oportunidade de emprego.

De modo semelhante, tal oneração a ser posta às empresas apenas contribuiria para a informalidade, criando distúrbio num sistema que atualmente se mostra eficaz se tal inovação.

A EMC nº 1/2008-CTASP oferecida ao Projeto de Lei 4.196, de 2008, onera ainda mais a folha de pagamento prejudicando a manutenção do emprego em período de crise econômica, de modo que somos por sua rejeição. O mesmo se aplica à EMC nº 2/2008 que tem propósito semelhante.

Diante do exposto, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.851 de 2010, de seus apensos os Projetos de Lei nºs 4.196, de 2008, bem como das Emendas nº 1 e 2 a ele apresentados, e 985, de 2011.

Sala da Comissão, em 22 de setembro de 2015.

Deputado SILVIO COSTA  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 6.851/2010, os PLs 4196/2008 e 985/2011, apensados, e as Emendas 1/2008 e 2/2008, apresentadas ao PL 4196/2008, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Silvio Costa.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Benjamin Maranhão - Presidente, Aureo, Silvio Costa e Geovania de Sá - Vice-Presidentes, Ademir Camilo, Augusto Coutinho, Daniel Almeida, Daniel Vilela, Erika Kokay, Gorete Pereira, Leonardo Monteiro, Luiz Carlos Busato, Luiz Carlos Ramos, Roberto Sales, Vicentinho, Walney Rocha, Adilton Sachetti, Cabo Sabino, Lelo Coimbra, Lucas Vergilio, Luiz Fernando Faria, Maria Helena, Roney Nemer e Sergio Vidigal.

Sala da Comissão, em 4 de novembro de 2015.

Deputado BENJAMIN MARANHÃO  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**