

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**TERMO DE RECEBIMENTO DE EMENDAS****PROJETO DE LEI Nº 4.620/94**

Nos termos dos arts. 24, § 1º, e 119, caput, I, combinados com o art. 166 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, o Sr. Presidente determinou a abertura - e divulgação na Ordem do Dia das Comissões - de prazo para apresentação de emendas, a partir de 13/03/95, por cinco sessões. Esgotado o prazo, não foram apresentadas emendas ao projeto.

Sala da Comissão, em 21 de março de 1995.

Ruy Omar Prudêncio da Silva
Secretário

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES**PARECER VENCEDOR****I - Relatório**

O Projeto de Lei em epígrafe, de origem do Senado Federal (PLS nº 140/93), pretende alterar o Artigo 10 da Lei nº 7.412/85, que versa sobre o prazo de validade dos vales-transporte após o reajuste tarifário.

A justificativa apresentada pelo autor está embasada na complementação, a ser paga pelo trabalhador, da diferença entre o valor do vale-transporte anteriormente adquirido e o da tarifa em vigor após o prazo de 30 (trinta) dias, expresso no artigo do diploma supracitado.

Continuando a sua fundamentação, o Autor defende a tese que a compra antecipada dos vales-transporte realizada pelos empregadores proíbe os operadores de transporte público a exigir a complementação posterior do vale-transporte na ocasião da prestação do serviço.

Dentro da linha exposta, o ilustre relator concorda com a proposta ora analisada, contudo, apresenta um substitutivo alterando a técnica redacional.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Considerando que a legislação do vale-transporte completará 10 anos e que durante este longo tempo demonstrou com sucesso a sua credibilidade e eficácia no atendimento ao transporte diário do trabalhador de sua residência ao local de trabalho e vice-versa, constituindo-se em uma das maiores conquistas já implantadas no Brasil desde a promulgação da CLT, devemos analisar e apreciar todos os fatores que envolvem a questão, sob pena de estarmos prejudicando o seu beneficiário principal.

A justificativa apresentada pelo Autor, que o trabalhador em muitas ocasiões complementa o valor da tarifa por consequência do reajuste, não corresponde à realidade detectada no cotidiano, onde podemos observar que o trabalhador não chega a ter encargos com a ocorrência de tal reajuste, pois existe um prazo entre as cidades brasileiras, em média 45 (quarenta e cinco) dias, para utilização do vale-transporte após o reajuste tarifário.

Atualmente, os reajustes das tarifas dos serviços de transportes coletivos estão ocorrendo em períodos que variam de 10 a 12 meses, face à estabilidade econômica que reina em nosso país, desde da implantação do Plano Real, o que nos permite concluir da desnecessidade da proposta apresentada.

Por outro lado, não podemos ignorar que a maioria das empresas brasileiras adquirem vales-transporte em números limitados para serem distribuídos aos seus trabalhadores, sendo que tais aquisições podem variar em quantidades mensais, quinzenais e até semanais, a fim de diluir a concentração da despesa no seu custo operacional.

Em uma simples análise, podemos concluir que conceder prazo indeterminado ao vale-transporte é permitir a ação de especulação financeira por terceiros, é criar condições favoráveis para falsificações e outros delitos, principalmente, possibilitar a utilização indevida do benefício transformando-o em uma "moeda paralela".

A operacionalização do vale-transporte possui fatores técnicos os quais devem ser observados atentamente, como a comercialização do vale-transporte por um determinado valor e com validade estabelecida que estão ligados diretamente ao nível e ao custo do serviço de transporte a ser ofertado em um período preestabelecido, o que nos permite concluir que a compra do serviço de transporte tem que estar vinculada a um determinado prazo para o consumo, objetivando o equilíbrio da oferta em níveis regulares.

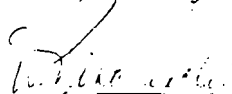
Tal entendimento, obedece ao princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do sistema, princípio este largamente difundido em nossa economia nacional que age como uma mola metra, permitindo que os objetivos na operacionalização do vale-transporte delineados na sua regulamentação possam ser atingidos.

Acreditamos que uma proposta de alteração da legislação do vale-transporte que sempre atendeu tão bem o interesse de toda uma coletividade composta por trabalhadores espalhados por todo o território nacional deva trazer argumentos incontestáveis e dados técnicos comprobatórios de máxima importância, e não como noticiado nas justificativas do Autor e no relatório do ilustre relator.

Assim, somos pela rejeição na íntegra do Projeto de Lei nº 4.620/94, bem como da emenda apresentada pelo relator.

É o nosso voto.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 1995.



Deputado **DUILIO PISANESCHI**
Relator do vencedor

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 4.620/94, contra os votos dos Deputados Paulo Gouvêa, Leonel Pavan, Edson Ezequiel, Benedito Guimarães, Antônio Jorge, João Côser, Afônio Camargo e, em separado, do Deputado Alberto Goldman, primitivo relator, nos termos do parecer do Deputado Duílio Pisaneschi, designado relator do vencedor. Os Deputados Marcelo Teixeira e Mário Negromonte apresentaram votos em separado.

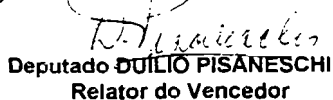
Estiveram presentes os seguintes Deputados:

Moisira Franco - Presidente; Jovair Arantes, Philemon Rodrigues e Simão Seesim - Vices-Presidentes; Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Jairo Azi, Lael Varella, Mauro Lopes, Melquiades Neto, Alberto Goldman, Antônio Brasil, Barbosa Neto, Carlos Nelson, Darcísio Perondi, Newton Cardozo, Ayrton Yarez, Jorge Anders, Leônidas Cristino, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Antônio Jorge, Benedito Guimarães, Telmo Hirat, Carlos Santana, Hugo Lagranha, João Côser, Telma de Souza, Dolores Nunes, Francisco Silva, João Maia, Antônio Joaquim, Edson Ezequiel, Leonel Pavan, José Carlos Lacerda e Paulo Gouvêa - titulares, e Marcelo Teixeira, Ushitaro Hamita, João Leão, Zé Gerardo, Afônio Camargo, Eurico Miranda e Augustinho Freitas - suplentes.

Sala da Comissão, em 21 de junho de 1995.



Deputado **MOREIRA FRANCO**
Presidente



Deputado **DUILIO PISANESCHI**
Relator do Vencedor

VOTO EM SEPARADO DO SR. ALBERTO GOLDMAN

I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe, oriundo do Senado Federal (FLS nº 140, de 1993), pretende alterar dispositivo da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1925. O dispositivo a ser alterado é o art. 10, que fixa o prazo de validade dos vales-transporte após a ocorrência de reajuste tarifário.

Por ocasião da legislatura passada, fora designado relator da matéria nesta Comissão o nobre Deputado MUIHQUE DA FLORES, cujo parecer, todavia, não chegou a ser apreciado. Concordando com as posições então defendidas pelo ilustre relator que me antecedeu, incorporo-as, nesta oportunidade, ao novo parecer.

É oportuno lembrar que também se encontram em tramitação nesta Comissão emendas oferecidas em Plenário ao Substitutivo de então chamada Comissão de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior ao Projeto da Lei nº 3.132-A, de 1989. Da mesma forma que o projeto de lei de que trata este parecer, as referidas emendas têm por objetivo dar nova redação ao art. 10 da Lei nº 7.413/85.

De acordo com o disposto no artigo em questão, os "vales-transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário". Propõe o Senado Federal, nos termos do presente projeto, extinguir qualquer relação entre reajustes de tarifa e a validade dos vales-transporte adquiridos na vigência da tarifa anterior. Dessa forma, os vales-transporte não mais perderiam a validade em decorrência de reajuste tarifário.

Em sua justificação, o Autor do projeto original (PLS nº 140, de 1993), Senador Affonso Cavango, aponta dificuldades operacionais geradas pela legislação em vigor. Entre estas, destaca a necessidade de complementação da diferença entre o valor do vale-transporte anteriormente adquirido e o da tarifa vigente, findo o prazo de validade previsto no art. 10 da Lei nº 7.413/85.

Entende o Autor da proposição que a perda de validade determinada pela ocorrência de reajuste tarifário onera indevidamente o trabalhador. Isto porque, a rigor, a compra antecipada dos vales-transporte pelo empregador retiraria do operador de transporte o direito a exigir do beneficiário qualquer complementação posterior, por ocasião da prestação do serviço.

É o relatório.

II - VOTO

A medida proposta é indiscutivelmente oportuna porque, em especial, vem corrigir grave distorção de caráter operacional que compromete o desempenho do Vale-Transporte e restringe o alcance social do benefício.

A obrigatoriedade de complementar o valor do vale-transporte desatualizado, além de injusta para com o trabalhador, é de todo indevida. Ao contrário, seria mais correto supor que, uma vez adquirido, o vale-transporte assegurasse ao portador o direito a utilizá-lo no sistema de transportes a qualquer tempo, ocorrendo ou não reajuste tarifário entre a data da aquisição e a da sua efetiva utilização pelo beneficiário.

A favor da limitação da validade prevista na legislação vigente, duas linhas de argumentação são comumente utilizadas:

- a primeira fundamenta-se em preocupações com a segurança do sistema, admitindo-se que, na hipótese da validade por prazo indeterminado, o controle tornar-se-ia mais difícil de executar;
- a segunda é de ordem financeira e acena com supostas quedas no nível de arrecadação tarifária, que ocasionariam o desequilíbrio financeiro do sistema de transportes. Tal desequilíbrio teria origem no fato de os vales de valor já superado continuarem sendo aceitos no sistema pelo valor integral da nova tarifa em vigor.

Nenhum dos dois argumentos mostra-se, todavia, capaz de sustentar a tese da necessidade e da conveniência da limitação de validade dos vales-transporte. Ao primeiro deles é fácil contrapor inúmeros recursos de comprovada eficácia na prevenção e no combate às fraudes, bem que os vales tenham que necessariamente perder a validade, ser substituídos ou retirados da circulação periodicamente. E, quanto ao segundo, que explora o aspecto financeiro da questão, tampouco a argumentação se mantém. Mesmo no regime inflacionário em que o País vivia até pouco tempo, as algemas deflacionistas tiveram suas compensações. Com efeito, a venda antecipada de vales-transporte em grande escala vinha propiciando aos agentes comercializadores suaves ganhos significativos com aplicações realizadas no mercado financeiro - tão significativos que seriam mais do que suficientes para cobrir eventuais deflacionistas. Se, com os sinais de estabilização da economia, diminuiu a atratividade das aplicações financeiras, diminuíram também, por outro lado, a frequência e a intensidade dos reajustes de tarifa. Com isso, tornou-se praticamente nula a possibilidade de que o valor de aquisição dos vales seja rapidamente superado por sucessivos aumentos de tarifa, como vinha ocorrendo na situação anterior.

Neste ponto é forçoso concluir que, em quaisquer circunstâncias - inflação ou economia estável -, é possível assegurar a estabilidade do benefício independentemente do ritmo com que se sucedam os reajustes de tarifa. A elevada função social que o Vale-Transporte se destina a cumprir é incompatível com as limitações de prazo de validade que redundem em cobrança de complementações ao beneficiário, mesmo na hipótese de deflatação entre o valor histórico de aquisição do vale e o da tarifa em vigor no momento de sua utilização no sistema de transportes.

Nada obstante, cumpre reconhecer que a questão da validade tem sido, desde a instituição do Vale-Transporte, matéria controvertida e alvo das mais variadas interpretações. Ao sabor do entendimento de cada um, oscilam os fins com que o termo *validade* é utilizado e as situações a que se aplica. Assim, *não perder a validade* pode significar para alguns que o vale comercializado na vigência de tarifa anterior pode ter preservado tão somente o valor histórico pelo qual foi adquirido, para outros, que o vale manterá íntegra a sua equivalência com a tarifa em vigor, mesmo depois de um reajuste. No primeiro caso, a condição de validade possibilita apenas que o vale antigo continue sendo aceito como parte do pagamento da tarifa majorada, sempre combinado com o pagamento da diferença em dinheiro; no segundo, implica que o vale antigo continuará sendo aceito pelo valor integral da nova tarifa, dispensada a necessidade de efetuar complementação.

Entendendo, como o Autor, que é justo e correto zelar pelo máximo proveito do benefício para o trabalhador, e pretendendo evitar interpretações divergentes, julgamos conveniente delimitar com precisão o alcance dos termos utilizados.

Tal preocupação motivou a formulação da emenda que estamos oferecendo com o objetivo de explicitar o exato significado e os efeitos decorrentes da medida proposta, com a qual, em essência, concordamos plenamente.

Dessa forma, manifestamo-nos favoravelmente à aprovação do Projeto de Lei nº 4.620, de 1994, com a emenda anexa.

Sala da Comissão, em 4 de maio de 1995.

Deputado ALBERTO GOLDMAN
Relator

EMENDA

Dê-se ao art. 1º do projeto a seguinte redação:

"Art 1º O art 10 da Lei nº 7.412, de 16 de dezembro de 1983, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art 10 A ocorrência de reajuste na tarifa dos serviços de transporte não extingue a validade dos vales-transporte comercializados na vigência da tarifa anterior, nem obriga o beneficiário a complementar-lhes o valor em dinheiro quando da sua utilização no sistema de transportes." "

Sala da Comissão, em 4 de maio de 1995

Deputado ALBERTO GOLDMAN
Relator

VOTO EM SEPARADO DO SR. MARCELO TEIXEIRA

Na oportunidade em que esta Comissão de Viação e Transportes procede à apreciação do Projeto de Lei nº 4.620, de 1994, oriundo do Senado Federal, que pretende alterar o art. 10 da Lei nº 7.412, de 16 de dezembro de 1983, que instituiu o Vale-Transporte, venho manifestar, nos termos do art. 57, inciso XIV, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, meu voto pela rejeição da proposição em epígrafe.

Após vista da matéria, julgo que a proposta de entender por prazo indeterminado a validade dos vales-transporte adquiridos na vigência de uma determinada tarifa - independentemente dos reajustes tarifários que se sucedam a partir daí - em nada contribui para o aperfeiçoamento desse instituto que tantos benefícios vem trazendo para o trabalhador urbano de baixa renda.

Note-se, a propósito, que o Vale-Transporte estará em breve completando o décimo ano de aplicação bem sucedida, sem que a legislação que o instituiu - e que desde então vem disciplinando o seu funcionamento - tenha merecido reparos ou sofrido qualquer outra alteração, além daquela que, em 1987, tornou obrigatória a sua concessão, inicialmente prevista em caráter facultativo.

Os argumentos utilizados na justificação do projeto aprovado no Senado Federal, de autoria do Senador Affonso Camargo, demonstram uma visão distorcida e equivocada da prática corrente nas cidades onde o Vale-Transporte está disponível. Em equívoco semelhante incorre o parecer do relator designado nesta Comissão, o nobre deputado Alberto Goldman. Confirmando a argumentação do Autor, o Relator conclui pela aprovação da matéria, modificada por emenda que oferece, cujo efeito apenas fortalece e ratifica a intenção da proposição original - tornar permanente a validade dos vales-transporte adquiridos pelo empregador.

A primeira falha de avaliação identificada diz respeito ao pressuposto de que qualquer limitação de prazo importa à validade dos vales em circulação penaliza indevidamente o beneficiário do Vale-Transporte. De acordo com o entendimento expresso na justificação do projeto, ao portador de vale comercializado na vigência de tarifa já superada e transferido o ônus da complementação de valor em relação ao da nova tarifa em vigor.

Ocorre que a realidade não oferece sustentação ao citado pressuposto. Ao contrário, observam-se no conjunto das cidades prazos de validade que, em média, chegam a atingir quarenta e cinco dias contados do primeiro reajuste autorizado após a aquisição do vale-transporte, sendo que, na grande maioria dos casos, os prazos não ficam aquém de trinta dias. Combina-se a esta informação a rotina própria dos empregadores. Em função de suas conveniências administrativas e disponibilidade financeira, as empresas costumam fazer aquisições programadas de vales-transporte, os quais são então distribuídos aos empregados dentro de uma determinada periodicidade, geralmente coincidente com a do pagamento dos salários. Resulta daí que os vales são adquiridos em quantidade apenas suficiente para atender necessidades certas, num período definido, que varia, no máximo, mensal, podendo ser quinzenal, semanal ou até diário. Não raro, empregadores preocupados em preservar-se contra eventuais prejuízos - na hipótese de rescisões contratuais não programadas -, ou mesmo em controlar a utilização indevida do benefício pelos empregados, são levados a conceder o vale-transporte em pequenos lotes, destinados a cobrir períodos ainda mais curtos que o de referência do salário. Isso indica que o acúmulo e a formação de estoques de vales-transporte, seja em poder do empregador - que os adquire -, seja em poder do empregado - que os utiliza no sistema de transportes -, torna-se, na verdade, uma hipótese pouco provável. Igualmente improvável, nestas circunstâncias, tornar-se-ia a necessidade de o trabalhador ver-se obrigado a efetuar, por conta própria, as complementações exigidas em razão da desatualização monetária dos vales em seu poder.

Mostra-se, assim, irrelevante e improcedente, tanto do ponto de vista dos empregados quanto dos empregadores, a preocupação do legislador em estender a validade dos vales-transporte por prazo indeterminado. Esbarra, por outro lado, em inconvenientes que ameaçam a segurança do sistema do Vale-Transporte, podendo inclusive comprometer o alcance social da medida e provocar desvios indesejáveis em relação ao fim para o qual foi concebida.

Com efeito, a validade permanente dos vales comercializados num determinado momento, pelo valor da tarifa vigente, viria, em especial, institucionalizar a especulação financeira por terceiros em torno do Vale-Transporte. Com a medida, o uso indevido do benefício tornar-se-ia praticamente incontrolável e cada vez mais intensa e provável a circulação dos vales como verdadeira moeda paralela. Isso colocaria o Vale-Transporte a um passo de sua completa descaracterização, além de sujeitar o sistema à ocorrência de fraudes de toda espécie, incluindo falsificações e outros delitos.

Finalmente, sobre um último ponto, que também teria motivado a presente iniciativa de projeto de lei, devo manifestar minha discordância. Trata-se do pressuposto, sem dúvida inconsistente, de que, uma vez adquirido, o vale-transporte deveria assegurar ao portador, a qualquer tempo, o direito à utilização do sistema de transporte. Nessa hipótese, o vale-transporte teria sempre garantida a sua aceitação como pagamento integral da passagem, dispensada a necessidade de efetuar qualquer complementação de valor, independentemente de deflação porventura existente entre o valor histórico pelo qual foi adquirido e o da tarifa em vigor no momento de sua utilização.

Ora, o transporte tem uma dinâmica própria e características tão peculiares que o distinguem fundamentalmente de outros produtos, a exemplo dos industrializados. A maioria destes presta-se, sem maiores problemas, a um processo produtivo contínuo, com formação de estoques, até que encontrem o destino final junto ao consumidor. Não é exigência vital, nestes setores, que o ponto de equilíbrio entre oferta e demanda seja alcançado de imediato, a cada instante em que o bem é produzido. Já na produção de transporte, o requisito do equilíbrio instantâneo assume dimensões muito mais críticas. Não sendo passível de estocagem, o serviço de transporte ou é consumido no exato momento em que é oferecido, ou serão debitados à conta de prejuízo todos os custos incorridos na sua prestação.

Tais considerações servem para demonstrar o quanto a hipótese da validade permanente dos vales-transporte passa a ser inaceitável nesse contexto. Quando um determinado serviço de transporte é posto em operação, dois fatores são essenciais, de um lado, a demanda a ser atendida num determinado período, e, de outro, as características da oferta, incluindo qualidade e nível de serviço pretendido. Dai resultará equação que vai definir o equilíbrio financeiro do sistema de transportes, em função do que são fixados e reajustados os valores da tarifa cobrada dos usuários. Isso equivale a dizer que todo serviço oferecido tem um custo e uma expectativa de receita associada, e que a condição de equilíbrio é alcançada quando ambos convergem para um mesmo valor.

Assim, quando nos posicionamos contrariamente a proposição, fazemo-lo em defesa do equilíbrio do sistema de transportes. Nesse sentido, a existência de prazo de validade de vales atrelado à ocorrência de reajuste nas tarifas é salutar porque contribui para que a arrecadação do sistema de transportes possa, tanto quanto possível, acompanhar a evolução dos custos e garantir a sua cobertura, viabilizando, dessa forma, a manutenção da qualidade do serviço oferecido.

Pelas razões expostas, e que divergimos das conclusões do parecer do ilustre Relator, manifestando-nos pela **rejeição do PL 4.620/94**, oriundo do Senado Federal.

Sala da Comissão, em 14 de junho de 1995



Deputado MARCELO TEIXEIRA

VOTO EM SEPARADO DO SR. MÁRIO NEGROMONTE

I - Relatório

O Projeto de Lei em tela e em tramitação na presente Comissão de Viação e Transportes propõe alteração na Lei nº 7.418/85, mais precisamente, no seu Artigo 10, que trata do prazo de validade do vale-transporte após o reajuste da tarifa.

A citada proposta versa sobre a retirada do prazo de validade do vale-transporte tornando-o passível de utilização a qualquer tempo, mesmo que a tarifa tenha sido reajustada.

Para embasar o aludido projeto de lei, o Autor justificou considerando a hipótese do trabalhador complementar, em dinheiro, a diferença existente entre o vale-transporte adquirido na vigência da tarifa anterior e o da tarifa atual.

O Autor, complementando a sua justificativa, arguiu, ainda, que a empresa ao adquirir o vale-transporte estaria comprando o direito a um serviço público a ser prestado a qualquer tempo.

No trâmite do projeto na presente comissão, o ilustre relator apresentou seu parecer manifestando-se favoravelmente à aludida proposta através de um Substitutivo à redação original.

É o relatório.

II - Voto

É de conhecimento geral que o vale-transporte é um benefício concedido a todos os trabalhadores, que possuem um vínculo empregatício, protegidos devidamente pela nossa legislação trabalhista. Para esse grupo, o vale-transporte representa um grande avanço e um marco histórico nas relações trabalhistas, uma vez que os empregadores arcam com o custo do benefício, descontando apenas 6 % dos salários dos seus empregados ou, em muitos casos, assumindo o ônus total do custeio na aquisição do vale-transporte.

Observa-se ainda, que a atual lei limita a utilização dos vales-transporte em até 30 (trinta) dias da data do reajuste. Após esse período, os vales com validade vencida poderão ser trocados pelos correspondentes à nova tarifa, o que nos permite concluir, que a complementação é paga pelo empregador e não pelo trabalhador, conforme arguido na justificativa do Autor.

Entretanto, existe uma parcela significativa de trabalhadores no Brasil, estima-se em torno de 50 % da população economicamente ativa, que está longe das garantias da legislação trabalhista e não dispõe do benefício do vale-transporte, tendo que arcar, totalmente, com o custo do transporte nos seus deslocamentos diários.

Com a possibilidade da transformação do aludido projeto em lei, concedendo o prazo indeterminado para o vale-transporte, seríamos testemunhas do surgimento de uma classe de especuladores financeiros, alheios ao sistema operacional do benefício, que utilizariam o benefício social contrariamente ao interesse do trabalhador, transformando-o em uma nova moeda, a qual seria comercializada na clandestinidade.

Ato delituoso dessa natureza, associados a outros que porventura poderão ocorrer como falsificações, certamente afetarão o sistema do vale-transporte, onerando-o desnecessariamente, o que resultará na queda da sua receita operacional.

Se partirmos da premissa que os custos do transporte são cobertos pela receita gerada no próprio sistema, através da cobrança da tarifa dos usuários, e considerarmos, que ao calcular o valor da tarifa leva-se em conta a receita operacional arrecadada pelo próprio sistema de transporte, e se a receita cair, em decorrência de movimentos especulativos de alguns, certamente, para que os custos sejam cobertos e o equilíbrio econômico e financeiro seja reestabelecido, haverá a necessidade de elevar-se o valor da tarifa, penalizando, assim, aqueles que não estão elencados entre os beneficiários do vale-transporte.

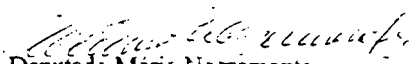
Dentro do entendimento exposto, observa-se que a demanda e a oferta são imprescindíveis quando se especifica um serviço de transporte para um determinado período, principalmente, para estabelecer o nível de serviço e o seu custo que resultará especificamente na tarifa.

Tais aspectos não foram suscitados nas justificativas apresentadas pelo Autor, porém foram criticadas contrariamente pelo ilustre relator, que em seu parecer não apresentou fatos comprobatórios a respeito.

Face ao entendimento exposto, manifestamos pela rejeição do Projeto de Lei nº 4.620/95 e consequentemente pelo Projeto Substitutivo do relator.

É o nosso voto.

Sala da Comissão, em 02 de junho de 1.995


Deputado Mário Negromonte.

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em apreço, originário do Senado Federal, tem por propósito alterar o art. 10 da Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, impedindo a possibilidade, ali contemplada, de perda de validade dos vales-transporte em face da ocorrência de reajuste tarifário.

A matéria foi analisada, quanto ao mérito, pela Comissão de Viação e Transportes, que se pronunciou conclusivamente no sentido da rejeição do projeto. Dentro do prazo regimental, entretanto, foi interposto e provido recurso ao Plenário contra o respectivo parecer, vindo o assunto, agora, ao exame desta Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, para pronunciamento quanto aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e redação.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em pauta atende aos requisitos constitucionais formais relativos à competência legislativa da União, às atribuições do Congresso Nacional e à legitimidade da iniciativa legislativa, estando conforme os termos dos arts. 22, inciso XI, 48 e 61, todos da Constituição Federal.

Não se verificam, de outra parte, conflitos de ordem material entre o proposto no projeto e as disposições constitucionais e jurídicas vigentes.

A técnica legislativa utilizada parece adequada, não havendo reparos a serem feitos à redação.

Tudo isto posto, e nada mais havendo que possa obstar sua tramitação, nosso voto é no sentido da constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e redação do Projeto de Lei nº 4620, de 1994.

Sala da Comissão, em 23 de maio de 1996.



Deputado ARY KARA
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Redação, em reunião ordinária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 4.620-A/94, nos termos do parecer do Relator, Deputado Ary Kara.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Carlos Aleluia - Presidente, José Roberto Batochio e Inaldo Leitão - Vice-Presidentes, Antônio Carlos Konder Reis, Ciro Nogueira, Darci Coelho, Eduardo Paes, Jaime Martins, Paulo Magalhães, Vilmar Rocha, Cezar Schirmer, Freire Júnior, Iédio Rosa, Maria Lúcia, Mendes Ribeiro Filho, Osmar Serraglio, Renato Vianna, Aloysio Nunes Ferreira, Jutahy Junior, Léo Alcântara, Vicente Arruda, Zenaldo Coutinho, Zulaiê Cobra, Antônio Carlos Biscaia, Geraldo Magela, José Dirceu, Marcelo Déda, Marcos Rolim, Waldir

Pires, Edmar Moreira, Gerson Peres, Luiz Antônio Fleury, Mussa Damer, Fernando Coruja, Sérgio Miranda, Bispo Rodrigues, Luciano Bivar, Coraio Sobrinho, José Ronaldo, Salvador Zimbaldi, Bonifácio de Andrada, Nelson Marchezan e Jair Bolsonaro.

Sala da Comissão, em 27 de abril de 1999

Deputado JOSÉ CARLOS ALELUIA
Presidente