



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 570, DE 2003**
(Do Sr. Rogério Silva)

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para dispor sobre a validade do mesmo; PARECERES DADOS AO PL 4620/1994 E CONSIDERADOS VÁLIDOS PARA O PL 570/2003, NOS TERMOS DO § 2º DO ART 105 DO RICD

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 4620/1994 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE O PL 570/2003 DO PL 4620/1994, PERMANECENDO A MATÉRIA DISTRIBUÍDA

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES; E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE REDAÇÃO (ART. 54, RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 16/02/2023 em virtude de novo despacho e apensados (2)

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes - PL 4620/94:

- Parecer vencedor
- Parecer da Comissão
- Votos em separado

III - Na Comissão de Constituição e Justiça e de Redação - PL 4620/94:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

IV - Projetos apensados: 5611/05 e 5126/20

Projeto de Lei nº , de 2003

(Do Sr. ROGÉRIO SILVA)

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que “institui o Vale-Transporte e dá outras providências”, para dispor sobre a validade do mesmo.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o art. 10 da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que “institui o Vale-Transporte e dá outras providências”, para dispor sobre a validade do mesmo em caso de reajuste tarifário.

Art. 2º O art. 10 da Lei 7.418/85 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10. Havendo reajuste tarifário, os Vales-Transporte já distribuídos aos trabalhadores mantêm sua validade, sendo vedado à empresa operadora do sistema de transporte coletivo público exigir qualquer complementação em espécie. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O advento do Vale-Transporte representou uma conquista importantíssima para os trabalhadores brasileiros. Com ele, o empregador fornece aos seus empregados o número de Vales suficiente para os deslocamentos de casa para o trabalho (e vice-versa) durante o mês, descontando apenas um percentual de 6% do salário básico do trabalhador.

O sistema significa maior segurança, tanto para os trabalhadores, quanto para os empregadores. De um lado, o trabalhador já sabe de antemão a parcela do salário comprometida com o seu próprio transporte e tem garantido o meio de comparecimento ao trabalho. Por seu

turno, o empregador ganha com a redução do absenteísmo. Também para as empresas operadoras do transporte coletivo público o Vale-Transporte é interessante, uma vez que o sistema conduz a uma antecipação de receita.

Um ponto, entretanto, merece reparo: o texto legal vigente estabelece que os Vales-Transporte perdem sua validade decorridos 30 dias da data do reajuste tarifário. Com isso, os trabalhadores são, muitas vezes, obrigados a completar a diferença do preço do bilhete de passagem, incorrendo em um ônus absolutamente injusto.

Pode-se até mesmo admitir que a determinação tinha razão de ser à época em que a Lei 7.418/85 foi editada, uma vez que as altas taxas de inflação então imperantes no País corroíam o valor de face dos Vales em pouco tempo. Atualmente, entretanto, com a inflação estabilizada em níveis aceitáveis, isso não se justifica mais. Afinal, se o Vale-Transporte representa, para a empresa operadora do sistema de transporte coletivo público, o pagamento adiantado pela prestação do serviço, é inconcebível que o trabalhador ainda tenha que arcar com uma complementação em caso de reajuste tarifário.

Diante da relevância do projeto de lei ora oferecido à apreciação da Casa para a correção desse problema, espera-se contar com o apoio de todos os nobres Pares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2003.

Deputado ROGÉRIO SILVA

**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.

.....

Art. 9º Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.

** Primitivo art. 10 renumerado para art. 9º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.

** Primitivo art. 11 renumerado para art. 10 pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

** Primitivo art. 12 renumerado para art. 11 pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

** Primitivo art. 13 renumerado para art. 12 pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Brasília, em 16 de dezembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY

Affonso Camargo

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 13/05/95, 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 embacada 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 a estabilidade econômica que reina em nosso país, desde a 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.

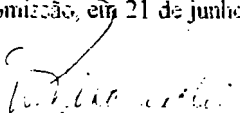
Tal entendimento, obedece ao princípio da manutenção do equilíbrio econômico e financeiro do sistema, princípio este largamente difundido em nossa economia nacional que age como uma mola mestra, permitindo que os objetivos na operacionalização do vale-transporte delineados na sua regulamentação possam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


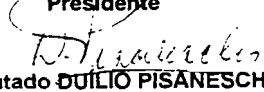
III - PARECER DA COMISSÃO

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 Gouvêas, Leonel Pavan, Edson Ezequiel, Benedito Guimarães, Antônio Jorge, João César, Afonso 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:

Moreira Franco - Presidente; Jovair Arantes, Philemon Rodrigues e Simão Sessim - Vice-Presidentes; Chico da Princesa, Duílio Pisaneschi, Jairo Azi, Lael Vanella, Mauro Lopes, Melquiades Neto, Alberto Goldman, Antônio Brasil, Barbosa Neto, Carlos Nelson, Darcísio Perondi, Newton Cardoso, Ayrton Xerez, Jorge Anders, Leônidas Cristino, Marinha Raupp, Mário Negromonte, Antônio Jorge, Benedito Guimarães, Talmio First, Carlos Santana, Hugo Lagranha, João César, Talmá de Souza, Dolores Nunes, Francisco Silva, João Maia, Antônio Joaquim, Edson Ezequiel, Leonel Pavan, José Carlos Lacerda e Paulo Gouvêas - titulares, e Marcelo Teixeira, Ushitaro Hamia, João Leão, Zé Gerardo, Afonso 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 citar dispositivo da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985. 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 MUTHOZ DA FÓCHA, 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 da então chamada Comissão de Viação e Transportes, Desenvolvimento Urbano e Interior ao Projeto de Lei nº 2.132-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. Desta 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 Camargo, 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 decurso 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 de sua efetiva utilização pelo beneficiário.

A favor da limitação de 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 da comprovada eficácia na prevenção e no combate às fraudes, bem que os vales tenham que necessariamente perder a validade, ser substituídos ou retirados de 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 alagadas deflagrações tiveram suas compensações. Com efeito, a venda antecipada de vales-transporte em grande escala vinha propiciando aos agentes comercializadores lucros significativos com aplicações realizadas no mercado financeiro - tão significativos que seriam mais do que suficientes para cobrir eventuais deflagrações. 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 sucedem os reajustes de tarifa. A elevada função social que o Vale-Transporte se destina a cumprir é incompatível com as limitações de prazo da validade que redundam em cobrança de complementações ao beneficiário, mesmo na hipótese de deflagração 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 aceite 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 aceite pelo valor integral da nova tarifa, dispensada a necessidade de efetuar complementação.

Entendendo, como o Autor, que é justo e correto zelar pela 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 no art. 1º do projeto a seguinte redação:

"Art. 1º - O art. 10 da Lei nº 7.412, de 16 de dezembro de 1985, 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 TEINEIRA

Na oportunidade em que esta Comissão de Viação e Transportes proceda 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 1985, 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 vistas 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, da 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 imposta 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 da 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, nessas 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 aos fins para os quais 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 deflagração 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, nesses 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 possível 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 resulta a 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.

Atos delituosos 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.

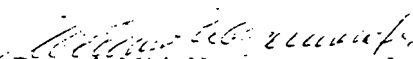
Dentro do entendimento exposto, observa-se que a demanda e a oferta são imprescindíveis quando se especifica um serviço de transporte para um determinado período, principalmente, para estabelecer o nível de serviço e o seu custo que resultará especificamente na tarifa.

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.

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

É o nosso voto.

Sala da Comissão, em 27 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.

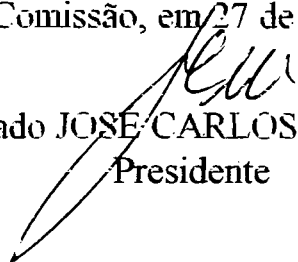
Estiveram presentes os Senhores Deputados:

José Carlos Aleluia - Presidente, José Roberto Batochio e Inaldo Leitão - Vice-Presidentes, Antônio Carlos Konder Reis, Ciro Nogueira, Darcí Coelho, Eduardo Paes, Jaime Martins, Paulo Magalhães, Vilmar Rocha, Cezar Schirmer, Freire Júnior, Iéδιο 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

16

Pires, Edmar Moreira, Gerson Peres, Luiz Antônio Fleury, Mussa Demetrio, Fernando Coruja, Sérgio Miranda, Bispo Rodrigues, Luciano Bivar, Cordeiro 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

PROJETO DE LEI N.º 5.611, DE 2005

(Do Sr. Renato Casagrande)

Altera a Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985 que "institui o Vale-Transporte e dá outras providências".

DESPACHO:

DEVIDO AO ARQUIVAMENTO DO PL 4620/1994 NOS TERMOS DO ART. 105 DO RICD, DESAPENSE-SE DO PL 4620/1994 O PL 5611/2005 E, EM SEGUIDA, APENSE-O AO PL 570/2003.

PROJETO DE LEI N° ,DE 2005
(Do Sr. Renato Casagrande)

Altera a Lei nº 7418 de 16 de dezembro de 1985 que “institui o Vale-Transporte e dá outras providências”.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O art. 9º da Lei nº 7418 de 16 de dezembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9 – Os Vales-Transporte terão prazo de validade mínimo de 12 (doze) meses, não podendo ser recusados mesmo com a ocorrência de reajuste tarifário”.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O vale-transporte foi instituído no Brasil pela Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, regulamentada pelo Decreto nº 92.180, de 19 de dezembro de 1985. No início, a concessão do vale-transporte era facultativa, não motivando os empregadores a concedê-lo aos seus empregados. A Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987, tornou obrigatória a concessão do vale-transporte, sendo editado o Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987, que regulamentou a sua comercialização e distribuição.

De acordo com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU, em 2001, considerando a amostra de capitais, verifica-se que em média 49,5% dos passageiros pagantes utilizaram o vale-transporte para pagar os seus deslocamentos. Segundo o mesmo levantamento. A maior parte das cidades pesquisadas apresenta prazo de validade determinado para o vencimento dos vales — 33% delas com prazos pré-determinados, variando de 1 a 4 meses, e 25% com validade até o reajuste tarifário seguinte. Em 42% das

idades pesquisadas a validade do vale é permanente. Por que não se chegar a um meio termo definindo um prazo de validade mínimo de 12 meses já que, via de regra, o trabalhador que recebe o conjunto de vales com 30 dias de validade acaba perdendo alguns ? Vale lembrar que o trabalhador que recebe o vale-transporte é descontado em 6% do seu salário base.

Pelo exposto, conclamo os nobres Pares a aprovar o presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em.

Deputado Renato Casagrande
PSB/ES

**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.

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 com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

§ 1º Equiparam-se ao trabalhador referido no caput deste artigo, para os benefícios desta Lei, os servidores públicos da Administração Federal direta ou indireta.

§ 2º (Revogado pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987).

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 para art. 2º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

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.*

Art. 3º (Revogado pelo art. 82, II, f da Lei nº 9.532, de 10/12/1997).

** Primitivo art. 4º renumerado para art. 3º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

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.

Art. 6º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora que comercializar o vale diretamente ou através de delegação, no caso de falta ou insuficiência de estoque de Vales-Transporte necessários ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

** Primitivo art. 7º renumerado para art. 6º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens.

** Primitivo art. 8º renumerado para art. 7º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 8º Asseguram-se os benefícios desta lei ao empregador que proporcionar, por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo, o deslocamento integral de seus trabalhadores.

** Primitivo art. 9º renumerado para art. 8º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 9º Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.

** Primitivo art. 10 renumerado para art. 9º pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.

** Primitivo art. 11 renumerado para art. 10 pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

** Primitivo art. 12 renumerado para art. 11 pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

** Primitivo art. 13 renumerado para art. 12 pela Lei nº 7.619, de 30/09/1987.*

***Vide Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997.**

***Vide medida provisória nº 2.165-36, de 23 de agosto de 2001.**

***Vide medida provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.**

***LEI Nº 9.532, DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997**

Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências.

.....

Art. 81. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos:
I - nessa data, em relação aos arts. 9º, 37 a 42, 44 a 54, 64 a 68, 74 e 75;
II - a partir de 1º de janeiro de 1998, em relação aos demais dispositivos dela constantes.

Art. 82. Ficam revogados:

I - a partir da data de publicação desta Lei:

a) os seguintes dispositivos da Lei nº 4.502, de 1964:

1. o inciso IV acrescentado ao art. 4º pelo Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, art. 5º, alteração 1ª;

2. os incisos X, XIV e XX do art. 7º;
 3. os incisos XI, XIII, XXI, XXII, XXV, XXVII, XXIX, XXX, XXXI, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV do art. 7º, com as alterações do Decreto-Lei nº 34, de 1966, art. 2º, alteração 3ª;
 4. o parágrafo único do art. 15, acrescentado pelo art. 2º, alteração sexta, do Decreto-Lei nº 34, de 1966;
 5. o § 3º do art. 83, acrescentado pelo art. 1º, alteração terceira, do Decreto-Lei nº 400, de 1968;
 6. o § 2º do art. 84, renumerado pelo art. 2º, alteração vigésima-quarta, do Decreto-Lei nº 34, de 1966;
 - b) o art. 58 da Lei nº 5.227, de 18 de janeiro de 1967;
 - c) o art. 1º do Decreto-Lei nº 1.276, de 1º de junho de 1973;
 - d) o § 1º do art. 18 da Lei nº 6.099, de 12 de setembro de 1974;
 - e) o art. 7º do Decreto-Lei nº 1.455, de 7 de abril de 1976;
 - f) o Decreto-Lei nº 1.568, de 2 de agosto de 1977;
 - g) os incisos IV e V do art. 4º, o art. 5º, o art. 10 e os incisos II, III, VI e VIII do art. 19, todos do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977;
 - h) o Decreto-Lei nº 1.622, de 18 de abril de 1978;
 - i) o art. 2º da Lei nº 8.393, de 30 de dezembro de 1991;
 - j) o inciso VII do art. 1º da Lei nº 8.402, de 1992;
 - l) o art. 4º da Lei nº 8.541, de 23 de dezembro de 1992;
 - m) os arts. 3º e 4º da Lei nº 8.846, de 21 de janeiro de 1994;
 - n) o art. 39 da Lei nº 9.430, de 1996;
 - II - a partir de 1º de janeiro de 1998:
 - a) o art. 28 do Decreto-Lei nº 5.844, de 23 de setembro de 1943;
 - b) o art. 30 da Lei nº 4.506, de 30 de novembro de 1964;
 - c) o § 1º do art. 260, da Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990;
 - d) os §§ 1º e 4º do art. 40 da Lei nº 8.672, de 6 de julho de 1993;
 - e) o art. 10 da Lei nº 9.477, de 1997;
 - 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.
 - f) o art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985 (Vale-Transporte).
- *Vide medida provisória nº 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.**

DECRETO Nº 92.180, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1985

(Revogado pelo Decreto nº 95.247, de 17 de Novembro de 1987)

Regulamenta a Lei n. 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que cria o Vale-Transporte.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

DECRETA:

CAPÍTULO I **DOS BENEFICIÁRIOS E DO BENEFÍCIO DO VALE-TRANSPORTE**

Art. 1º. São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei nº 7.418, de 16 de

dezembro de 1985, e deste Decreto, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

I - os empregados, assim definidos no art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, neles compreendidos os da União, Estados, Municípios e Distrito Federal, suas autarquias, fundações e empresas;

II - os empregados domésticos, assim definidos na Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972; III - os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974;

IV - os trabalhadores avulsos, em relação às pessoas jurídicas a que estejam vinculados, mesmo sem relação de emprego;

V - os empregados a domicílio para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;

VI - os empregados do subempreiteiro em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do art. 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;

VII - os atletas profissionais de que trata a Lei nº 6.354, de 2 de setembro de 1976;

VIII - os servidores estatutários da União, Territórios, Distrito Federal e suas autarquias, neles compreendidos os funcionários públicos, civis e militares, os servidores temporários e extranumerários;

IX - os servidores federais não estatutários da Administração Direta e Indireta, não incluídos no item I deste artigo, como os coladoradores eventuais e os prestadores de serviços a que se refere o art. 111 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.

Parágrafo único. Para efeito deste Decreto, adotar-se-á a denominação "beneficiário" para identificar qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste artigo.

DECRETO Nº 95.247, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1987

Regulamenta a Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7619, de 30 de setembro de 1987.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987,

DECRETA:

CAPÍTULO I DOS BENEFICIÁRIOS E DO BENEFÍCIO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 1º. São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

Art. 36. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 37. Revogam-se as disposições em contrário e em especial o Decreto nº 92.180, de 19 de dezembro de 1985.

Brasília, 17 de novembro de 1987; 166º da Independência e 99º da República.
JOSÉ SARNEY
Prisco Viana

LEI Nº 7.619, DE 30 DE SETEMBRO DE 1987

Altera dispositivos da Lei nº 7418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o vale-transporte.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º. O caput do artigo 1º (VETADO) da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação, revogados o § 2º do art. 1º e o (Vetado) art. 2º, renumerando-se os demais:

“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.

Art.5º
.....

Parágrafo único. (VETADO)”.

Art. 2º. (VETADO).

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

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 30 de setembro de 1987; 166º da Independência e 99º da República.
JOSÉ SARNEY
Mário Antônio Garcia Picanço

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 2.165-36, DE 23 DE AGOSTO DE 2001

Institui o Auxílio-Transporte, dispõe sobre o pagamento dos militares e dos servidores do Poder Executivo Federal, inclusive de suas autarquias, fundações, empresas públicas e sociedades de economia mista, 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. 11. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.165-35, de 26 de julho de 2001.

Art. 12. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Ficam revogados o § 1º do art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e o art. 6º da Lei nº 8.627, de 19 de fevereiro de 1993.]

Brasília, 23 de agosto de 2001; 180º da Independência e 113º da República.
FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
 Geraldo Magela da Cruz Quintão
 Martus Tavares

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. 1º. A alíquota do imposto de renda na fonte incidente sobre os rendimentos auferidos no resgate de quotas dos fundos de investimento de que trata o § 6º do art. 28 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, com a alteração introduzida pelo art. 2º, fica reduzida para dez por cento.

Art. 2º. O percentual de oitenta por cento a que se refere o § 6º do art. 28 da Lei nº 9.532, de 1997, fica reduzido para sessenta e sete por cento.

Art. 3º. A determinação da base de cálculo do imposto de renda na fonte, em conformidade com o disposto no art. 28 da Lei nº 9.532, de 1997, será aplicável somente a partir de 1º de julho de 1998.

Art. 4º. No primeiro semestre de 1998, a incidência do imposto de renda na fonte sobre os rendimentos auferidos em aplicações em fundos de investimento dar-se-á no resgate de quotas, se houver, às seguintes alíquotas:

I - de dez por cento, no caso:

a) dos fundos mencionados no art. 1º desta Medida Provisória; e

b) dos fundos de que trata o art. 31 da Lei nº 9.532, de 1997, enquanto enquadrados no limite previsto no § 1º do mesmo artigo;

II - de vinte por cento, no caso dos demais fundos.

Parágrafo único. A base de cálculo do imposto de renda de que trata este artigo será determinada conforme o disposto no § 7º do art. 28 da Lei nº 9.532, de 1997.

Art. 5º. Para fins de incidência do imposto de renda na fonte, consideram-se pagos ou creditados aos quotistas dos fundos de investimento, na data em que se completar o primeiro período de carência no segundo semestre de 1998, os rendimentos correspondentes à diferença positiva entre o valor da quota, em 30 de junho de 1998, e:

I - o respectivo custo de aquisição, no caso dos fundos referidos no art. 31 da Lei nº 9.532, de 1997;

II - o respectivo custo de aquisição, no caso de quotas adquiridas a partir de 1º de janeiro de 1998;

III - o valor da quota verificado em 31 de dezembro de 1997, nos demais casos.

§ 1º O disposto neste artigo não se aplica aos fundos que, no mês de junho de 1998, se enquadrarem no limite de que trata o § 6º do art. 28 da Lei nº 9.532, de 1997, com a alteração do art. 2º desta Medida Provisória.

§ 2º No caso de fundos sem prazo de carência para resgate de quotas com rendimento ou cujo prazo de carência seja superior a noventa dias, consideram-se pagos ou creditados os rendimentos no dia 1º de julho de 1998.

Art. 6º. A partir de 1º de janeiro de 1999, a incidência do imposto de renda na fonte sobre os rendimentos auferidos por qualquer beneficiário, inclusive pessoa jurídica isenta e as imunes de que trata o art. 12 da Lei nº 9.532, de 1997, nas aplicações em fundos de investimento, ocorrerá:

I - na data em que se completar cada período de carência para resgate de quotas com rendimento, no caso de fundos sujeitos a essa condição, ressalvado o disposto no inciso II;

II - no último dia útil de cada trimestre-calendário, no caso de fundos com períodos de carência superior a noventa dias;

III - no último dia útil de cada mês, ou no resgate, se ocorrido em outra data, no caso de fundos sem prazo de carência.

§ 1º A base de cálculo do imposto será a diferença positiva entre o valor da quota apurado na data de resgate ou no final de cada período de incidência referido neste artigo e na data da aplicação ou no final do período de incidência anterior, conforme o caso.

§ 2º As perdas apuradas no resgate de quotas poderão ser compensadas com ganhos auferidos em resgates ou incidências posteriores, no mesmo fundo de investimento, de acordo com procedimento a ser definido pela Secretaria da Receita Federal.

§ 3º Os quotistas dos fundos de investimento cujos recursos sejam aplicados na aquisição de quotas de outros fundos de investimento serão tributados de acordo com o disposto

neste artigo.

§ 4º Os rendimentos auferidos pelas carteiras dos fundos de que trata o § 3º ficam isentos do imposto de renda.

§ 5º O disposto neste artigo não se aplica:

I - aos quotistas dos fundos de investimento referidos no art. 1º, que serão tributados exclusivamente no resgate de quotas;

II - às pessoas jurídicas de que trata o art. 77, inciso I, e aos investidores estrangeiros referidos no art. 81, ambos da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, que estão sujeitos às normas nela previstas e na legislação posterior.

Art. 7º. Relativamente ao segundo semestre de 1998, é facultado ao administrador de fundos de investimento apurar o imposto de renda, devido pelos quotistas, de acordo com o disposto no art. 6º, como alternativa à forma de apuração disciplinada nos incisos I e II e no § 5º do art. 28 da Lei nº 9.532, de 1997.

§ 1º Exercida a opção facultada neste artigo, o administrador do fundo deverá submeter à incidência do imposto de renda na fonte, no dia 22 de dezembro de 1998, os rendimentos correspondentes à diferença positiva entre o valor da quota naquela data e o apurado na data de aquisição ou no final do período de incidência anterior, conforme o caso.

§ 2º O imposto de renda devido em virtude do disposto no § 1º será recolhido, pelo administrador do fundo de investimento, até o último dia útil do ano de 1998.

§ 3º Adotada a alternativa de que trata este artigo, fica dispensada a apuração do imposto de renda na forma prevista no art. 5º.

Art. 8º. Fica reduzida a zero a alíquota do imposto de renda incidente sobre os rendimentos auferidos, a partir de 1º de setembro de 1998 até 30 de junho de 1999, em aplicações financeiras, pelos Fundos de Renda Fixa - Capital Estrangeiro constituídos, segundo as normas estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional, com a finalidade de captação de recursos externos para investimento em títulos de emissão do Tesouro Nacional ou do Banco Central do Brasil e em ativos financeiros de renda fixa emitidos por empresas e instituições sediadas no País.

Parágrafo único. A alíquota zero aplica-se, inclusive, aos rendimentos auferidos, no período referido no caput, relativamente às aplicações efetuadas anteriormente à publicação desta Medida Provisória.

Art. 9º. O aumento de capital mediante conversão das obrigações de que tratam os incisos VIII e IX do art. 1º da Lei nº 9.481, de 13 de agosto de 1997, poderá ser efetuado com manutenção da redução a zero da alíquota do imposto sobre a renda incidente na fonte relativa aos juros, comissões, despesas e descontos já remetidos.

§ 1º Para os fins deste artigo, é vedada, no período remanescente previsto para liquidação final da obrigação capitalizada:

I - a restituição de capital, inclusive por extinção da pessoa jurídica;

II - a transferência das respectivas ações ou quotas de capital para pessoa física ou jurídica, residente ou domiciliada no País.

§ 2º O descumprimento do disposto no § 1º tornará exigível o imposto correspondente, relativamente ao montante de juros, comissões, despesas e descontos, desde a data da remessa, acrescido de juros moratórios e de multa, de mora ou de ofício, conforme o caso.

§ 3º O disposto nos §§ 1º e 2º se aplica às pessoas jurídicas resultantes de fusão ou cisão da pessoa jurídica capitalizada e a que incorporá-la.

§ 4º O ganho de capital decorrente da diferença positiva entre o valor patrimonial

das ações ou quotas adquiridas com a conversão de que trata este artigo e o valor da obrigação convertida será tributado na fonte, à alíquota de quinze por cento.

§ 5º O montante capitalizado na forma deste artigo integrará a base de cálculo para fins de determinação dos juros sobre o capital próprio a que se refere o art. 9º da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, observadas as demais normas aplicáveis, inclusive em relação à incidência do imposto sobre a renda na fonte.

§ 6º O disposto neste artigo se aplica, também, às obrigações contratadas até 31 de dezembro de 1996, relativas às operações referidas no caput, mantidos os benefícios fiscais à época concedidos.

§ 7º A Secretaria da Receita Federal expedirá os atos necessários ao controle do disposto neste artigo.

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.

Art. 11. Os arts. 10 e 25 da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10. Independentemente do montante dos rendimentos tributáveis na declaração, recebidos no ano-calendário, o contribuinte poderá optar por desconto simplificado, que consistirá em dedução de vinte por cento do valor desses rendimentos, limitada a oito mil reais, na Declaração de Ajuste Anual, dispensada a comprovação da despesa e a indicação de sua espécie.

....."
(NR)

"Art.25.....

.....

.....

.....

§ 4º Os depósitos mantidos em instituições financeiras no exterior devem ser relacionados na declaração de bens, a partir do ano-calendário de 1999, pelo valor do saldo desses depósitos em moeda estrangeira convertido em reais pela cotação cambial de compra em 31 de dezembro, sendo isento o acréscimo patrimonial decorrente da variação cambial.

....."
(NR)

Art. 12. O disposto no art. 10 da Lei nº 9.250, de 1995, com a redação dada pelo art. 11 desta Medida Provisória, somente se aplica aos fatos geradores ocorridos a partir de 1º de janeiro de 1998.

Art. 13. O art. 79 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

"Parágrafo único. O Poder Executivo poderá excepcionar, em caráter temporário, a aplicação do disposto neste artigo em relação a determinados bens." (NR)

Art. 14. O art. 9º da Lei nº 9.317, de 5 de dezembro de 1996, alterado pelo art. 6º da Lei nº 9.779, de 19 de janeiro de 1999, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9º.

.....

I - na condição de microempresa, que tenha auferido, no ano-calendário imediatamente anterior, receita bruta superior a R\$ 120.000,00 (cento e vinte mil reais);

II - na condição de empresa de pequeno porte, que tenha auferido, no ano-calendário imediatamente anterior, receita bruta superior a R\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil reais);

.....

.....

XIX - que exerça a atividade de industrialização, por conta própria ou por encomenda, dos produtos classificados nos Capítulos 22 e 24 da Tabela de

Incidência do IPI - TIPI, sujeitos ao regime de tributação de que trata a Lei nº 7.798, de 10 de julho de 1989, mantidas, até 31 de dezembro de 2000, as opções já exercidas." (NR)

Art. 15. A aquisição de carteira de planos privados de assistência à saúde não caracteriza transmissão de responsabilidade tributária, nos termos do art. 133 do Código Tributário Nacional, desde que sejam asseguradas a todos os participantes da referida carteira as mesmas condições de cobertura assistencial, bem assim a contagem de prazos de carência e de aquisição de benefícios já transcorridos, e a alienação, ainda que a preço simbólico ou a título gratuito:

I - seja efetuada por determinação do órgão competente do Poder Executivo, com a finalidade de evitar danos ao consumidor ou usuário;

II - não implique transferência à adquirente de direitos a receber relativos a operações realizadas ou serviços prestados anteriormente à alienação, ou de qualquer outra parcela do patrimônio da alienante.

Art. 16. O regime de tributação previsto no art. 81 da Lei nº 8.981, de 20 de janeiro de 1995, com a alteração introduzida pelo art. 11 da Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995, aplica-se a investidor residente ou domiciliado no exterior, individual ou coletivo, que realizar operações financeiras nos mercados de renda fixa ou de renda variável no País, de acordo com as normas e condições estabelecidas pelo Conselho Monetário Nacional.

§ 1º É responsável pela retenção e recolhimento do imposto de renda na fonte, incidente sobre os rendimentos de operações financeiras auferidos por qualquer investidor estrangeiro, a pessoa jurídica que efetuar o pagamento dos referidos rendimentos.

§ 2º O regime de tributação referido no caput não se aplica a investimento oriundo de país que não tribute a renda ou que a tribute a alíquota inferior a vinte por cento, o qual se sujeitará às mesmas regras estabelecidas para os residentes e domiciliados no País.

§ 3º Relativamente ao disposto no § 2º será observado que :

I - sem prejuízo do disposto no § 1º, o investidor estrangeiro deverá, no caso de operações realizadas em bolsas de valores, de mercadorias, de futuros e assemelhadas, nomear instituição autorizada a funcionar pelo Banco Central do Brasil como responsável, no País, pelo cumprimento das obrigações tributárias decorrentes das referidas operações;

II - no caso de ações adquiridas até 31 de dezembro de 1999, para fins de apuração da base de cálculo do imposto de renda, o custo de aquisição, quando não for conhecido, será determinado pelo preço médio ponderado da ação, apurado nas negociações ocorridas, na bolsa de valores com maior volume de operações com a ação, no mês de dezembro de 1999 ou, caso não tenha havido negócios naquele mês, no mês anterior mais próximo.

§ 4º A Secretaria da Receita Federal poderá baixar normas para o controle das operações realizadas pelos investidores estrangeiros.

Art. 17. Fica instituído regime aduaneiro especial relativamente à importação, sem cobertura cambial, de insumos destinados à industrialização por encomenda dos produtos classificados nas posições 8701 a 8705 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI, por conta e ordem de pessoa jurídica encomendante domiciliada no exterior.

§ 1º Consideram-se insumos, para os fins deste artigo, os chassis, as carroçarias, as peças, as partes, os componentes e os acessórios.

§ 2º A importação dos insumos dar-se-á com suspensão do IPI.

§ 3º O Imposto de Importação somente incidirá sobre os insumos importados empregados na industrialização dos produtos, inclusive na hipótese do inciso II do § 4º.

§ 4º Os produtos resultantes da industrialização por encomenda terão o seguinte tratamento tributário:

I - quando destinados ao exterior, resolve-se a suspensão do IPI incidente na importação e na aquisição, no mercado interno, dos insumos neles empregados; e

II - quando destinados ao mercado interno, serão remetidos obrigatoriamente a empresa comercial atacadista, controlada, direta ou indiretamente, pela pessoa jurídica encomendante domiciliada no exterior, por conta e ordem desta, com suspensão do IPI.

§ 5º A empresa comercial atacadista adquirente dos produtos resultantes da industrialização por encomenda equipara-se a estabelecimento industrial.

§ 6º A concessão do regime aduaneiro especial dependerá de habilitação prévia perante a Secretaria da Receita Federal, que expedirá as normas necessárias ao cumprimento do disposto neste artigo.

Art. 18. A retificação de declaração de impostos e contribuições administrados pela Secretaria da Receita Federal, nas hipóteses em que admitida, terá a mesma natureza da declaração originariamente apresentada, independentemente de autorização pela autoridade administrativa.

Parágrafo único. A Secretaria da Receita Federal estabelecerá as hipóteses de admissibilidade e os procedimentos aplicáveis à retificação de declaração.

Art. 19. Ficam convalidados os atos praticados com base na Medida Provisória nº 2.189-48, de 26 de julho de 2001.

Art. 20. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 23 de agosto de 2001; 180º da Independência e 113º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Pedro Malan

Martus Tavares

PROJETO DE LEI N.º 5.126, DE 2020 **(Do Sr. Hugo Leal)**

Altera a Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985 que institui o Vale-Transporte para aumentar o seu prazo de validade e permitir a transferência de créditos.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-5611/2005.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o vale transporte, para aumentar o seu prazo de validade e permitir a transferência de créditos.

Art. 2º. O art. 9º da Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º Os créditos de Vale-Transporte terão prazo de validade de uso de 12 (doze) meses, a contar de sua aquisição, não podendo ser recusados mesmo com a ocorrência de reajuste tarifário nesse período, podendo o seu titular solicitar e restituição dos valores não utilizados, após o término de sua validade, a qualquer tempo.

§ 1º O prazo máximo de reembolso do valor desses créditos é de 30 (trinta) dias, a contar do pedido formulado pelo seu titular.

§ 2º Se o bilhete houver sido adquirido à crédito, a restituição, por qualquer motivo, somente será efetuada após a comprovação de quitação total do crédito.

§ 3º Fica assegurada, quando do pedido de restituição, a faculdade de transferência, com disponibilidade no mesmo dia, dos créditos de Vale-Transporte para conta de depósito ou conta de pagamento pré-paga de seu titular”. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O vale transporte representa uma importante conquista da sociedade brasileira. Instituído há mais de 30 anos, trata-se de benefício no qual é garantido ao trabalhador meio de se deslocar no trajeto casa-trabalho-casa durante todo o mês. A grande virtude do vale transporte é sua natureza de distribuição de ônus e bônus a todas as partes envolvidas: aos trabalhadores é garantido o transporte e a empresa pode contar com o trabalhador, que tem meios de se deslocar ao local de trabalho. Por outro lado, cabe ao trabalhador os custos da tarifa limitados a 6% do seu salário e, à empresa, o custo excedente a esse valor e a responsabilidade de operacionalizar a solução junto às empresas de transporte. A natureza indenizatória do benefício reduz a base de cálculo do imposto de renda do beneficiário e encargos trabalhistas do empregador.

O Vale-Transporte tem a sua instituição por intermédio da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, tornando-se de concessão obrigatória por intermédio da Lei nº 7.169, de 30 de setembro de 1987, tendo sido regulamentada a sua emissão e comercialização pelo Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987.

Como benefício social, o Vale-Transporte é de grande importância no custeio do deslocamento casa-trabalho-casa do trabalhador brasileiro, possibilitando que mais de 50% (cinquenta por cento) desse efetivo dele se utilize na sua rotina de transporte nas grandes capitais brasileiras, de acordo com dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU.

E os Municípios brasileiros, no âmbito de suas competências de regulamentação do transporte local, ao disporem sobre a utilização do Vale-Transporte em seus sistemas de mobilidade urbana, atribuem os mais variados prazos de validade de utilização e de resgate do benefício aludido.

Decerto que a tecnologia vem aprimorando a emissão, comercialização e utilização do Vale-Transporte, através da implementação dos mais diversos meios eletrônicos de pagamento (cartão eletrônico, telefone celular, aplicativo e QR Code), que podem permitir que o trabalhador, beneficiário do Vale-Transporte, não perca a possibilidade de resgate e uso dos créditos adquiridos e porventura não utilizados no prazo de sua validade.

Portanto, inexistindo prazo estabelecido para a utilização do Vale-Transporte na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, o presente projeto objetiva estabelecer validade de 12 (doze) meses para os créditos de Vale-Transporte concedidos ao trabalhador, que com ele contribui com 6% (seis por cento) do seu salário base, e permitir que ele possa, através da tecnologia atualmente empregada nos meios de pagamento, desses créditos continuar se utilizando, após o término de sua validade, evitando-se que sejam expirados em seu desfavor.

Essa medida visa, ainda, impedir que o trabalhador que, por uma eventualidade, não utilize a totalidade de seus créditos, venha a procurar um mercado clandestino e crescente de compra ilícita de benefício social, por vezes cobrando deságio de mais de 50% (cinquenta por cento) do valor do crédito, como forma de impedir a expiração das quantias depositadas em seus cartões eletrônicas e não utilizadas.

Pelo exposto, contamos com o apoio dos nobres Pares para vermos aprovada a matéria.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado HUGO LEAL
PSD/RJ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

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. 9º Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário. [*\(Primitivo art. 10 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias. [*\(Primitivo art. 11 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação. [*\(Primitivo art. 12 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário. [*\(Primitivo art. 13 renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Brasília, em 16 de dezembro de 1985; 164º da Independência e 97º da República.

JOSÉ SARNEY
 Affonso Camargo

LEI Nº 7.619, DE 30 DE SETEMBRO DE 1987

Altera dispositivos da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o vale-transporte.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º O caput do artigo 1º (VETADO) da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação, revogados o § 2º do art. 1º e o (Vetado) art. 2º, renumerando-se os demais:

"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.

Art.5º.....
 Parágrafo único. (VETADO)."

Art. 2º (VETADO).

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

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 30 de setembro de 1987; 166º da Independência e 99º da República.

JOSÉ SARNEY
Mário Antônio Garcia Picango

DECRETO Nº 95.247, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1987

Regulamenta a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, com a alteração da Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 81, item III, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987,

DECRETA:

CAPÍTULO I DOS BENEFICIÁRIOS E DO BENEFÍCIO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 1º. São beneficiários do Vale-Transporte, nos termos da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, alterada pela Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987, os trabalhadores em geral e os servidores públicos federais, tais como:

- I - os empregados, assim definidos no art. 3º da Consolidação das Leis do Trabalho;
- II - os empregados domésticos, assim definidos na Lei nº 5.859, de 11 de dezembro de 1972;
- III - os trabalhadores de empresas de trabalho temporário, de que trata a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974;
- IV - os empregados a domicílio, para os deslocamentos indispensáveis à prestação do trabalho, percepção de salários e os necessários ao desenvolvimento das relações com o empregador;
- V - os empregados do subempreiteiro, em relação a este e ao empreiteiro principal, nos termos do art. 455 da Consolidação das Leis do Trabalho;
- VI - os atletas profissionais de que trata a Lei nº 6.354, de 2 de setembro de 1976;
- VII - os servidores da União, do Distrito Federal, dos Territórios e suas autarquias, qualquer que seja o regime jurídico, a forma de remuneração e da prestação de serviços.

Parágrafo único. Para efeito deste decreto, adotar-se-á a denominação beneficiário para identificar qualquer uma das categorias mencionadas nos diversos incisos deste artigo.

Art. 2º O Vale-Transporte constitui benefício que o empregador antecipará ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

FIM DO DOCUMENTO