



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 4.400, DE 2012** **(Do Sr. Mandetta)**

Institui o Auxílio Transporte e revoga a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte, e o parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, que declara dedutíveis como despesa operacional os gastos decorrentes da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

DESPACHO:

REVEJO O DESPACHO INICIAL APOSTO AO PROJETO DE LEI N. 4.400/2012, PARA INCLUIR A COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES EM SEU EXAME DE MÉRITO. POR VERSAR A REFERIDA PROPOSIÇÃO MATÉRIA DE COMPETÊNCIA DE MAIS DE TRÊS COMISSÕES DE MÉRITO, CONSOANTE O DISPOSTO NO ART. 34, II, DO RICD, DECIDO PELA CRIAÇÃO DE COMISSÃO ESPECIAL. PUBLIQUE-SE. OFICIE-SE.

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

TRABALHO, ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54 DO RICD), E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 DO RICD).

APRECIACÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 13/4/23, em virtude de novo despacho e apensados (12)

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 6418/13, 6640/13, 6724/13, 7854/14, 2848/15, 2998/15, 7819/17, 8960/17, 1625/19, 2515/19, 2812/20 e 4878/20

O Congresso Nacional decreta:

Fica instituído o *Auxílio Transporte* destinado a cobrir gastos necessários ao itinerário do trabalhador entre sua residência e o local de trabalho, observadas as condições estabelecidas nesta lei.

Constituem formas não cumulativas de concessão do *Auxílio Transporte*:

I – aquisição antecipada pelo empregador de *vales* emitidos e comercializados pela empresa operadora do sistema de transporte coletivo público, excluídos os serviços seletivos e os especiais;

II – pagamento em pecúnia correspondente à metade do que seria gasto com o trabalhador para o cumprimento do inciso I deste artigo, na hipótese de o empregado optar por utilizar bicicleta como meio de transporte;

III – fornecimento de condução própria ou contratada, em veículos adequados ao transporte coletivo, para o deslocamento integral de seus trabalhadores.

Parágrafo único. Os gastos correspondentes aos incisos I, II e III deste artigo são dedutíveis como despesa operacional, observada a participação do empregador, na hipótese do inciso I, correspondente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) do salário básico do trabalhador.

O benefício concedido nas condições e limites definidos nesta Lei:

I – não tem natureza salarial;

II – não se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

III – não constitui base de incidência de contribuição à Seguridade Social, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de outras contribuições instituídas pela União;

IV – não configura rendimento tributável do trabalhador.

A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público emitirá e comercializará os *vales* referidos no inciso I do Art. 2º, ao preço da tarifa vigente, colocando-os à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, haverá, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de *vales*.

§ 2º A empresa operadora poderá delegar a emissão e a comercialização dos *vales*, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor dos *vales*, será adotada a tarifa

integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.

§ 4º Na hipótese de reajuste tarifário, os *vales* já adquiridos perdem a validade decorridos trinta dias da data do reajuste.

O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora responsável, diretamente ou por delegação, pela comercialização dos *vales*, no caso de falta ou insuficiência de estoque necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.

Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta lei, vedada a cumulação de vantagens.

Revoga-se a Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, e o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória n.º 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Esta lei entra em vigor quarenta e cinco dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente iniciativa tem por objetivo ampliar o conceito e a natureza do “Vale-Transporte”, instituído pela Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985, para incluir como modalidade do benefício o auxílio pecuniário destinado aos trabalhadores que optarem pela utilização de bicicleta como meio de transporte no itinerário entre sua residência e o local de trabalho.

Nesse sentido, nos termos propostos, o gênero “Auxílio Transporte” engloba duas espécies de benefício: os “vales”, que subsistem nos moldes hoje vigentes, e o pagamento em pecúnia pelo uso de bicicleta. Essa compensação financeira, além de constituir-se em um estímulo a essa benéfica mudança de comportamento, representa um efetivo auxílio econômico-financeiro, destinado a cobrir gastos de manutenção pelo uso da bicicleta (que passará a ter um maior desgaste) ou a cobrir despesas com eventual locação desse tipo de veículo.

O uso mais efetivo desse veículo como meio de transporte, em nossos centros urbanos, dispensa maiores defesas, seja sob o ponto de vista ambiental, seja sob o aspecto da saúde pública. Ambos os aspectos concorrem para a formação de círculos virtuosos: redução do consumo de combustível, menos emissão de poluentes, melhoria do efeito estufa, menos problemas respiratórios, diminuição da obesidade e maior condicionamento físico da população, redução dos engarrafamentos, melhoria da mobilidade nas cidades, redução dos níveis de estresse e melhoria da qualidade de vida. Trata-se, portanto, de política que se soma aos esforços na busca de solução para as questões globais de maior sustentabilidade.

Essencialmente, portanto, essa é a matéria que apresentamos à discussão dos Nobres Pares – o estímulo ao uso da bicicleta por meio desse novo auxílio transporte. A revogação da Lei n.º 7.418/1985 e do Art. 10 da Medida Provisória

2.189-49, de 23 de agosto de 2001, relativos ao “Vale-Transporte”, é uma mera questão de técnica legislativa, tendo em vista a oportunidade de “passar a limpo” a legislação pertinente, cujos dispositivos, diversas vezes reenumerados, vêm ocasionando graves equívocos no mundo jurídico.

Com efeito, é emblemático o erro cometido pela Lei n.º 9.532/97: pretendendo revogar o original Art. 4º da Lei n.º 7.418/1985 (que concedia o benefício fiscal ao empregador pela aquisição dos Vales-Transporte), acabou por revogar o Art. 5º (que determinava a obrigatoriedade de o empregador adquirir os vales). Esse desacerto tornaria inócua a legislação, por isso a situação foi restabelecida dois dias depois por meio da Medida Provisória nº 1.636/97, sucessivamente reeditada, sendo a última reedição a da Medida Provisória nº 2.189-49/01, vigente por tempo indeterminado, conforme estabelece o art. 2º da Emenda Constitucional nº 32, de 11 de setembro de 2001.

Daí por que optamos pela técnica legislativa de apresentar uma nova “roupagem” para a legislação pertinente à matéria, animados pelo espírito preconizado pela Lei Complementar n.º 95/98. Assim, afora o intuito de incluir o pagamento em pecúnia pelo uso de bicicleta como modalidade de “Auxílio Transporte”, o mérito da legislação pertinente ao atual “Vale-Transporte” permanece inalterado no Projeto, conforme demonstra o quadro comparativo a seguir:

PROJETO PROPOSTO	LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985.
Art. 1º Fica instituído o Auxílio Transporte destinado a cobrir gastos necessários ao itinerário do trabalhador entre sua residência e o local de trabalho, observadas as condições estabelecidas nesta lei.	Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, 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. 3º O benefício concedido nas condições e limites definidos nesta Lei: I – não tem natureza salarial; II – não se incorpora à remuneração	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

para quaisquer efeitos; III – não constitui base de incidência de contribuição à Seguridade Social, ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e de outras contribuições instituídas pela União; IV – não configura rendimento tributável do trabalhador.	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.
Art. 2º Constituem formas não cumulativas de concessão do Auxílio Transporte: I – aquisição antecipada pelo empregador de “vales” emitidos e comercializados pela empresa operadora do sistema de transporte coletivo público, excluídos os serviços seletivos e os especiais; (OBS: A parte final deste inciso corresponde à parte final do Art. 1º da Lei vigente).	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.
II – pagamento em pecúnia correspondente à metade do que seria gasto com o trabalhador para o cumprimento do inciso I deste artigo, na hipótese de o empregado optar por utilizar bicicleta como meio de transporte; (Art. 2º)	
Parágrafo único. Os gastos correspondentes aos incisos I, II e III deste artigo são dedutíveis como despesa operacional, observada a participação do empregador, na hipótese do inciso I, correspondente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) do salário básico do trabalhador. (Art. 2º) (OBS: Quanto à primeira parte, vide o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória nº 2.189-49, de 2001, que assim dispõe: “O art. 4º da Lei no 7.418,	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. (Art. 4º).

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. 4º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público emitirá e comercializará os “vales” referidos no inciso I do Art. 2º, ao preço da tarifa vigente, colocando-os à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.	Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.
§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, haverá, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de “vales”.	§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte.
§ 2º A empresa operadora poderá delegar a emissão e a comercialização dos “vales”, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.	§ 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 dos “vales”, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local.	§ 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. 5º O poder concedente fixará as sanções a serem aplicadas à empresa operadora responsável, diretamente ou por delegação, pela comercialização dos “vales”, no caso de falta ou insuficiência de estoque necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema.	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.
Art. 6º Ficam resguardados os direitos	Art. 7º Ficam resguardados os direitos

adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta lei, vedada a cumulação de vantagens.	adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens.
Art. 2º Constituem formas não cumulativas de concessão do Auxílio Transporte: (...) III – fornecimento de condução própria ou contratada, em veículos adequados ao transporte coletivo, para o deslocamento integral de seus trabalhadores.	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.
§ 4º Na hipótese de reajuste tarifário, os “vales” já adquiridos perdem a validade decorridos trinta dias da data do reajuste. (Art. 4º)	Art. 9º Os Vales-Transporte anteriores perdem sua validade decorridos 30 (trinta) dias da data de reajuste tarifário.
	Art. 10. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias.
Art. 8º Esta lei entra em vigor quarenta e cinco dias após a data de sua publicação.	Art. 11. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 7º Revoga-se a Lei n.º 7.418, de 16 de dezembro de 1985 e o parágrafo único do Art. 10 da Medida Provisória n.º 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.	Art. 12. Revogam-se as disposições em contrário.

Com base nos motivos acima expostos, contamos com o indispensável apoio dos Ilustres Congressistas para garantir a aprovação do presente Projeto.

Sala das Sessões, em 04 de setembro de 2012.

Deputado MANDETTA

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

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. (“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. (Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. (Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. (Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989)

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. (Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)

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. [*\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [*\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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. [*\(Primitivo art. 9º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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

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. 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:

.....

.....

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 32, DE 2001

Altera dispositivos dos arts. 48, 57, 61, 62, 64, 66, 84, 88 e 246 da Constituição Federal, e dá outras providências.

As Mesas da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, nos termos do § 3º do art. 60 da Constituição Federal, promulgam a seguinte Emenda ao texto constitucional:

Art. 1º Os arts. 48, 57, 61, 62, 64, 66, 84, 88 e 246 da Constituição Federal passam a vigorar com as seguintes alterações:

" Art. 48.

.....

X - criação, transformação e extinção de cargos, empregos e funções públicas,

observado o que estabelece o art. 84, VI, b;

XI - criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública;
..... " (NR)

" Art. 57.

§7º Na sessão legislativa extraordinária, o Congresso Nacional somente deliberará sobre a matéria para a qual foi convocado, ressalvada a hipótese do 8º, vedado o pagamento de parcela indenizatória em valor superior ao subsídio mensal.

§ 8º Havendo medidas provisórias em vigor na data de convocação extraordinária do Congresso Nacional, serão elas automaticamente incluídas na pauta da convocação. " (NR)

" Art. 61.

§1º

II -

e) criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública, observado o disposto no art. 84, VI

..... " (NR)

" Art. 62. Em caso de relevância e urgência, o Presidente da República poderá adotar medidas provisórias, com força de lei, devendo submetê-las de imediato ao Congresso Nacional.

§ 1º É vedada a edição de medidas provisórias sobre matéria:

I - relativa a:

a) nacionalidade, cidadania, direitos políticos, partidos políticos e direito eleitoral;

b) direito penal, processual penal e processual civil;

c) organização do Poder Judiciário e do Ministério Público, a carreira e a garantia de seus membros;

d) planos plurianuais, diretrizes orçamentárias, orçamento e créditos adicionais e suplementares, ressalvado o previsto no art. 167, § 3;

II - que vise a detenção ou seqüestro de bens, de poupança popular ou qualquer outro ativo financeiro;

III - reservada a lei complementar;

IV - já disciplinada em projeto de lei aprovado pelo Congresso Nacional e pendente de sanção ou veto do Presidente da República.

§ 2º Medida provisória que implique instituição ou majoração de impostos, exceto os previstos nos arts. 153, I, II, IV, V, e 154, II, só produzirá efeitos no exercício financeiro seguinte se houver sido convertida em lei até o último dia daquele em que foi editada.

§ 3º As medidas provisórias, ressalvado o disposto nos §§ 11 e 12 perderão eficácia, desde a edição, se não forem convertidas em lei no prazo de sessenta dias, prorrogável, nos termos do § 7º, uma vez por igual período, devendo o Congresso Nacional disciplinar, por decreto legislativo, as relações jurídicas delas decorrentes.

§ 4º O prazo a que se refere o § 3º contar-se-á da publicação da medida provisória, suspendendo-se durante os períodos de recesso do Congresso Nacional.

§ 5º A deliberação de cada uma das Casas do Congresso Nacional sobre o mérito das medidas provisórias dependerá de juízo prévio sobre o atendimento de seus pressupostos constitucionais.

§ 6º Se a medida provisória não for apreciada em até quarenta e cinco dias contados de sua publicação, entrará em regime de urgência, subsequente, em cada uma das Casas do Congresso Nacional, ficando sobrestadas, até que se ultime a votação, todas as demais deliberações legislativas da Casa em que estiver tramitando.

§ 7º Prorrogar-se-á uma única vez por igual período a vigência de medida provisória que, no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação, não tiver a sua votação encerrada nas duas Casas do Congresso Nacional.

§ 8º As medidas provisórias terão sua votação iniciada na Câmara dos Deputados.

§ 9º Caberá à comissão mista de Deputados e Senadores examinar as medidas provisórias e sobre elas emitir parecer, antes de serem apreciadas, em sessão separada, pelo plenário de cada uma das Casas do Congresso Nacional.

§ 10. É vedada a reedição, na mesma sessão legislativa, de medida provisória que tenha sido rejeitada ou que tenha perdido sua eficácia por decurso de prazo.

§ 11. Não editado o decreto legislativo a que se refere o § 3º até sessenta dias após a rejeição ou perda de eficácia de medida provisória, as relações jurídicas constituídas e decorrentes de atos praticados durante sua vigência conservar-se-ão por ela regidas.

§ 12. Aprovado projeto de lei de conversão alterando o texto original da medida provisória, esta manter-se-á integralmente em vigor até que seja sancionado ou vetado o projeto. " (NR)

" Art. 64.
.....

§ 2º Se, no caso do § 1º, a Câmara dos Deputados e o Senado Federal não se manifestarem sobre a proposição, cada qual sucessivamente, em até quarenta e cinco dias, sobrestar-se-ão todas as demais deliberações legislativas da respectiva Casa, com exceção das que tenham prazo constitucional determinado, até que se ultime a votação.

..... " (NR)

" Art. 66.
.....

§ 6º Esgotado sem deliberação o prazo estabelecido no § 4º, o veto será colocado na ordem do dia da sessão imediata, sobrestadas as demais proposições, até sua votação final.

..... " (NR)

" Art. 84.

.....

VI - dispor, mediante decreto, sobre:

a) organização e funcionamento da administração federal, quando não implicar aumento de despesa nem criação ou extinção de órgãos públicos;

b) extinção de funções ou cargos públicos, quando vagos;

..... " (NR)

" Art. 88. A lei disporá sobre a criação e extinção de Ministérios e órgãos da administração pública. "(NR)

" Art. 246. É vedada a adoção de medida provisória na regulamentação de artigo da Constituição cuja redação tenha sido alterada por meio de emenda promulgada entre 1º de janeiro de 1995 até a promulgação desta emenda, inclusive. " (NR)

Art. 2º As medidas provisórias editadas em data anterior à da publicação desta emenda continuam em vigor até que medida provisória ulterior as revogue explicitamente ou até deliberação definitiva do Congresso Nacional.

.....
.....

EMENDAS APRESENTADA NA COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO AO PROJETO DE LEI Nº 4.400/2012 EMENDA ADITIVA Nº 1/2012

Acrescente-se, onde couber, artigo com a seguinte redação:

“Art. As normas de natureza trabalhista, ajustadas mediante convenção ou acordo coletivo, prevalecem sobre o disposto em lei, desde que não contrariem as normas de ordem constitucional e as normas de higiene, saúde e segurança do trabalho.”

JUSTIFICAÇÃO

Compartilhamos da proposta idealizada pelo ilustre Deputado Irajá Abreu, ao procurar prestigiar os acordos e convenções coletivas de trabalho, legítimos instrumentos de negociação entre trabalhadores, seus representantes sindicais e os empregadores.

A Constituição Federal de 1988 consagrou regras de flexibilização de normas de Direito do Trabalho, principalmente por meio de convenção ou acordo coletivo. Preconizando que o salário pode ser reduzido por convenção ou acordo coletivo (art. 7º, VI); a jornada de trabalho pode ser compensada ou reduzida, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho (art. 7º, XIII); a jornada em turnos ininterruptos de revezamento pode ser superior a seis horas, por intermédio de negociação coletiva (art. 7º, XIV). Logo, está evidenciado que a Lei Maior valorizou a negociação coletiva entre as partes interessadas, mormente pelo reconhecimento do conteúdo das convenções e acordos coletivos (art. 7º, XXVI), prestigiando a autonomia privada coletiva dos convenientes.

Aliás, a negociação coletiva é o meio mais adequado para atender as necessidades específicas e, inclusive, é incentivada pela Organização Internacional do Trabalho, por considerá-la a melhor forma de composição dos interesses nas relações de trabalho.

Deste modo, na seara dos meios extrajudiciais de solução dos conflitos entre empregados e empregadores seria possível solucionar eventuais problemas, de forma mais adequada ao caso específico, privilegiando a livre negociação.

Sala da Comissão, 24 de outubro de 2012.

GUILHERME CAMPOS

Deputado Federal – PSD/SP

EMENDA ADITIVA Nº 2/2012

Acrescente-se § 3º ao artigo 2º do Projeto de Lei nº 4.400/2012, com a seguinte redação:

“Art. 2º ...

.....

§ 3º - 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, ou outro percentual inferior, desde que estabelecido por convenção ou acordo coletivo de trabalho.”

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição Federal de 1988 consagrou regras de flexibilização de normas de Direito do Trabalho, principalmente por meio de convenção ou acordo coletivo. Preconizando que o salário pode ser reduzido por convenção ou acordo coletivo (art. 7º, VI); a jornada de trabalho pode ser compensada ou reduzida, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho (art. 7º, XIII); a jornada em turnos ininterruptos de revezamento pode ser superior a seis horas, por intermédio de negociação coletiva (art. 7º, XIV). Logo, está evidenciado que a Lei Maior valorizou a negociação coletiva entre as partes interessadas, mormente pelo reconhecimento do conteúdo das convenções e acordos coletivos (art. 7º, XXVI), prestigiando a autonomia privada coletiva dos convenentes.

Aliás, a negociação coletiva é o meio mais adequado para atender as necessidades específicas e, inclusive, é incentivada pela Organização Internacional do Trabalho, por considerá-la a melhor forma de composição dos interesses nas relações de trabalho.

Deste modo, na seara dos meios extrajudiciais de solução dos conflitos entre empregados e empregadores seria possível solucionar eventuais problemas, de forma mais adequada ao caso específico, privilegiando a livre negociação.

Além disto, há que se considerar que empresas de alguns segmentos econômicos em razão de seu próprio desempenho, poderiam até contribuir com o Vale em percentual maior, reduzindo assim a participação de seus empregados, o que seria um benefício aos trabalhadores.

Por outro lado, outras empresas de segmentos menos abastados já não poderiam aumentar a sua parcela de contribuição.

Frise-se que depende das peculiaridades de cada setor econômico e cada empresa e, ainda, como trata o assunto conforme a sua cultura e condições, inclusive financeiras, considerado as suas características, seu porte e sua vulnerabilidade frente às oscilações do mercado e da economia brasileira.

Assim, para não haver prejuízos para as empresas que não podem contribuir com

um percentual maior e também para os empregados de empresas que poderiam colaborar com uma parte maior, é pertinente a presente emenda, permitindo discussões salutareis no âmbito de negociação coletiva das categorias que se interessarem a proporcionar um maior benefício quanto ao Vale em questão.

Salienta-se que na negociação coletiva, empregados e empregadores estão devidamente representados, cada qual defendendo os interesses de sua categoria (trabalhador e empregador), com intuito de benefício dos mesmos.

Desta forma, a emenda proposta visa contemplar a situação em questão, privilegiando negociação coletiva a benefício dos envolvidos e da sociedade, que evolui nas relações do trabalho, atendendo as necessidades de todos.

Sala da Comissão, 24 de outubro de 2012.

GUILHERME CAMPOS

Deputado Federal – PSD/SP

EMENDA ADITIVA Nº 3/2012

Acrescentem-se §§ 1º e 2º ao artigo 1º do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 1º ...

§ 1º A aplicação do disposto no presente artigo fica condicionada à declaração do empregado em relação à utilização de transporte necessário aos deslocamentos no percurso entre a residência e o trabalho e vice-versa no serviço de transporte que melhor se adequar.

§2º É facultado ao empregador substituir o Vale por meio de pagamento antecipado em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, mediante expressa previsão em acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho.”

JUSTIFICAÇÃO

O vale constitui benefício que o empregador antecipa ao trabalhador para a utilização efetiva em despesas de deslocamento entre residência e o trabalho e vice-versa, cujo ônus é compartilhado entre ambos, sendo que o empregador arca com o que superar 6% (seis por cento) do salário básico do empregado.

A informação proposta no § 1º tem cunho declaratório e é necessária para que se operacionalize a efetiva antecipação do Vale ao empregado em quantidade compatível com o trajeto por ele informado.

Impõe salientar que é o empregado quem conhece o itinerário que faz, bem como quais e quantos os meios de transportes que utiliza para ir e voltar da sua residência para o seu trabalho, enfim ele é a pessoa mais hábil a prestar estas informações.

Portanto, é do interesse do empregado prestar a declaração real e adequada as suas necessidades, vez que assim, terá o vale que o atende de fato.

Aliás, a declaração se faz ainda imperiosa pelo fato do empregado poder se utilizar de bicicleta para se transportar de sua residência para seu trabalho e vice-versa, cujo auxílio corresponde a 50% (cinquenta por cento) do que seria gasto com transporte coletivo.

Assim, estabelecer a obrigatoriedade da declaração, confere dupla segurança:

- ao empregador, que concede o vale necessário ao seu empregado, conforme ele próprio declara, desonerando a empresa de buscar informações sobre trajetos e meios de transportes que seus empregados utilizam para deslocarem-se de sua residência para o trabalho e vice-versa;

- ao empregado, que tem a certeza de que o vale é concedido da forma como ele informou, o que é suficiente para seu transporte, nos moldes estabelecidos na lei.

No que se refere ao § 2º, a Constituição Federal de 1988 consagrou regras de flexibilização de normas de Direito do Trabalho, principalmente por meio de convenção ou acordo coletivo. Preconizando que o salário pode ser reduzido por convenção ou acordo coletivo (art. 7º, VI); a jornada de trabalho pode ser compensada ou reduzida, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho (art. 7º, XIII); a jornada em turnos ininterruptos de revezamento pode ser superior a seis horas, por intermédio de negociação coletiva (art. 7º, XIV). Logo, está evidenciado que a Lei Maior valorizou a negociação coletiva entre as partes interessadas, mormente pelo reconhecimento do conteúdo das convenções e acordos coletivos (art. 7º, XXVI), prestigiando a autonomia privada coletiva dos convenientes.

Aliás, a negociação coletiva é o meio mais adequado para atender as necessidades específicas e, inclusive, é incentivada pela Organização Internacional do Trabalho, por considerá-la a melhor forma de composição dos interesses nas relações de trabalho.

Deste modo, na seara dos meios extrajudiciais de solução dos conflitos entre empregados e empregadores seria possível solucionar eventuais problemas, de forma mais adequada ao caso específico, privilegiando a livre negociação.

E este assunto é passível de negociação coletiva, pois pode-se melhor defender os interesses específicos das categorias, dos trabalhadores e dos empregadores.

Deve ser possibilitado as partes envolvidas numa negociação coletiva, devidamente representadas, o estabelecimento do pagamento em dinheiro do Vale para atender as necessidades e interesses de ambos, tanto o é que algumas normas coletivas atuais já preveem tal possibilidade.

As relações de trabalho evoluem e assim deve ser, sendo que frear este avanço seria contrariar o próprio desenvolvimento econômico e social do país, que se insere num mundo dinâmico e sedento por soluções setoriais, que atendam grupos específicos e organizados, o que só ocorre por intermédio de negociação coletiva.

Aliás, inúmeras variáveis compelem aos interessados a negociar coletivamente, dentre elas destacamos: peculiaridades da empresa e dos trabalhadores, cultura, condições sociais e financeiras, mercado de trabalho, economia brasileira, etc.

Salienta-se que na negociação coletiva, empregados e empregadores estão devidamente representados pelo seu respectivo Sindicato/Federação, cada qual defendendo os interesses de sua

categoria (trabalhador e empregador).

Assim, para contemplar a possibilidade de pagamento em dinheiro do Vale, que deverá ser negociado em norma coletiva, na lei deve haver previsão expressa, razão pela qual é cabível a presente emenda, cuja flexibilização permitirá a concessão do benefício em questão de modo mais adequado aos envolvidos, beneficiando-se empregados e empregadores.

Ademais, a proposta favorece não só os envolvidos na norma coletiva, mas também toda a sociedade brasileira, pois contribui sobremaneira na evolução das relações do trabalho e do país.

Diante de todo o exposto, propomos a presente emenda visando aperfeiçoar o projeto.

Sala da Comissão, 24 de outubro de 2012.

GUILHERME CAMPOS
Deputado Federal – PSD/SP

PROJETO DE LEI N.º 6.418, DE 2013 **(Da Sra. Rosinha da Adefal)**

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, para permitir que o vale-transporte seja utilizado para o custeio de transporte do empregado por meio de bicicletas.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4400/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 1º e 4º, *caput*, da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa:

I – por meio 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;

II – mediante a utilização de bicicletas.” (NR)

“Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica:

I – 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;

II – o pagamento em espécie ao trabalhador de valor equivalente do Vale-Transporte, nos termos do inciso I deste artigo, quando este optar por se deslocar no percurso residência-trabalho por meio de bicicleta.

.....”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

Com a presente proposição, propomos modificar a lei que regulamenta o vale-transporte para que benefício seja utilizado por trabalhadores ciclistas que fazem o deslocamento residência-trabalho e vice-versa. Quando os trabalhadores optam por esses meios de transporte, os empregadores não são obrigados a conceder qualquer ajuda financeira a título de transporte.

Entendemos que o trabalhador que optar por se deslocar de bicicleta, por ser um meio de transporte mais saudável para ele próprio e para o meio ambiente, deveria ser incentivado e não prejudicado, visto que não recebe qualquer benefício para a manutenção do veículo entre outras despesas oriundas da sua utilização.

O benefício para esse tipo de veículo também poderia incentivar a que outros trabalhadores também o adotassem, o que contribuiria para a melhoria do trânsito das grandes cidades.

O vale-transporte para esse caso ainda seria utilizado pelo trabalhador para a aquisição de equipamentos úteis e de segurança para o condutor de bicicletas, como vestuário adequado e capacete dentre outros, bem como para a frequência a cursos de habilitação específicos, indispensáveis à condução do veículo nos grandes centros. Poderia também ser utilizado para a aquisição do próprio veículo.

Essas são as razões pelas quais pedimos o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação do presente projeto de lei que muito irá beneficiar não somente os trabalhadores brasileiros, mas toda a população com o um trânsito de melhor qualidade nas grandes cidades.

Sala das Sessões, em 25 de setembro de 2013.

Deputada ROSINHA DA ADEFAL

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

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de

Garantia por Tempo de Serviço;

- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. *(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. *(Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)*

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989)*

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do

Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. [\(Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

.....

PROJETO DE LEI N.º 6.640, DE 2013

(Da Comissão de Legislação Participativa)

SUG N° 76/2013

Altera o parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte e revoga o parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, que "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, para tornar o custeio do Vale-Transporte obrigação do empregador e classificá-la como despesa operacional".

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4400/2012. EM RAZÃO DESSA APENSAÇÃO, A MATÉRIA PASSA A TRAMITAR SUJEITA À APRECIACÃO DO PLENÁRIO E EM REGIME DE PRIORIDADE, CONFORME ART. 151, II, 'A', C/C ART. 143, PARÁGRAFO ÚNICO, AMBOS DO RICD.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

Parágrafo Único. O empregador arcará com os gastos de deslocamento do trabalhador, permitida a dedução dos correspondentes gastos como despesa operacional.

Art. 2º Fica revogado o Parágrafo Único do art. 10 da Medida

Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Art. 3º Esta lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2013.

Deputado **LINCOLN PORTELA**

Presidente

SUGESTÃO Nº 76, DE 2013

(Sindicato dos Trabalhadores de Serviços Gerais Onshore e Offshore de Macaé, Casimiro de Abreu, Rio das Ostras, Conceição de Macabu, Quissamã e Carapebus/RJ)

Sugere Projeto de Lei que visa alterar a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências".

COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO PARTICIPATIVA

I - RELATÓRIO

A presente sugestão, de autoria do Sindicato dos Trabalhadores de Serviços Gerais Onshore e Offshore de Macaé, Casimiro de Abreu, Rio das Ostras, Conceição de Macabu, Quissamã e Carapebus/RJ propõe alterar a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências".

Na justificativa da sugestão, os autores alegam que o valor descontando a título de coparticipação do empregado com o custeio do vale-transporte é muito elevado. Cálculo apresentado pelos autores demonstra que o valor, incidente sobre um salário mínimo, é equivalente ao custo de uma cesta básica.

Para atingir o objetivo proposto, desonerar os empregados, os autores sugerem que o empregador assuma o pagamento, mediante dedução equivalente no imposto de renda.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Realmente o impacto no orçamento familiar para o custeio do transporte, necessário para ir e vir ao trabalho, é elevado. O valor é equivalente a quase dois dias de trabalho ou 1/15 (um quinze avos) do rendimento mensal dos trabalhadores.

A contratação de trabalhadores é parte do poder de gestão do empregador. Ele deve dimensionar sua força de trabalho, na medida em que responde por diversas obrigações e, em especial, pelo próprio risco do negócio. Dentro deste prisma, mister se faz reconhecer que o empregado não deve ser chamado a carregar o custo dos deslocamentos casa-trabalho, nem mesmo com a fração de 6% (seis por

cento) vigente na atual sistemática do Vale-Transporte.

Entretanto, é importante reconhecer que tais despesas compõem o custo operacional das empresas e, portanto, devem ser descontadas da base de cálculo do lucro operacional para fins tributários.

Tal previsão já existe no ordenamento jurídico, conforme determina o parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001. Para melhor sistematizar a matéria, propomos a revogação de tal dispositivo, incorporando no texto do parágrafo único do art. 4º da Lei. Nº 7.418, que instituiu o Vale-Transporte.

Pelo exposto, manifestamo-nos pela aprovação da Sugestão nº 76, de 2013, nos termos do projeto de lei que ora apresentamos, que tem por objetivo contemplar o necessário equilíbrio entre a força de trabalho e dos empregadores.

Sala da Comissão, em 9 de outubro de 2013.

Deputado PROFESSOR SÉTIMO

Relator

PROJETO DE LEI Nº , DE 2008

(Do Sr. PROFESSOR SÉTIMO)

Altera o parágrafo único do art. 4º da Lei 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte e revoga o parágrafo único do art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001, que 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, para tornar o custeio do Vale-Transporte obrigação do empregador e classifica-la como despesa operacional”.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que dispõe sobre o Vale Transporte, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....
Parágrafo Único. O empregador arcará com os gastos de deslocamento do trabalhador, permitida a dedução dos correspondentes gastos como despesa operacional.

Art. 2º Fica revogado o Parágrafo Único do art. 10 da Medida Provisória 2.189-49, de 23 de agosto de 2001.

Art. 3º Esta lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 9 de outubro de 2013.

Deputado PROFESSOR SÉTIMO

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Legislação Participativa, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente a Sugestão nº 76/2013, nos termos do parecer do relator, Deputado Professor Setimo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Lincoln Portela - Presidente, Bruna Furlan, Celso Jacob, Costa Ferreira, Dr. Grilo, Luiza Erundina, Professor Setimo, Professora Dorinha Seabra Rezende, Roberto Britto, Chico Alencar, Fernando Ferro, Marcos Rogério, Nilmário Miranda e Padre Ton.

Sala da Comissão, em 22 de outubro de 2013.

Deputado LINCOLN PORTELA
 Presidente

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DE ESTUDOS LEGISLATIVOS - CEDI

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

.....
 Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. (Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de

[23/8/2001\)](#)

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989\)](#)

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. [\(Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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

Altera a legislação do imposto de renda relativamente à incidência na fonte sobre rendimentos de aplicações financeiras, inclusive de beneficiários residentes ou domiciliados no exterior, à conversão, em capital social, de obrigações no exterior de pessoas jurídicas domiciliadas no País, amplia as hipóteses de opção, pelas pessoas físicas, pelo desconto simplificado, regula a informação, na declaração de rendimentos, de depósitos mantidos em bancos no exterior, e dá outras providências.

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

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

I - o art. 6º, inciso II:

"Art. 6º

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

II - o art. 34:

"Art. 34. O disposto nos arts. 28 a 31 não se aplica às hipóteses de que trata o

art. 81 da Lei nº 8.981, de 1995, que continuam sujeitas às normas de tributação previstas na legislação vigente." (NR)

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

"Art. 82.

.....

II -

.....

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

Parágrafo único. O art. 4º da Lei nº 7.418, de 1985, renumerado pelo art. 1º da Lei nº 7.619, de 1987, cujos efeitos são restabelecidos em virtude do disposto no inciso III deste artigo, permite a dedução dos correspondentes gastos como despesa operacional.

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)

PROJETO DE LEI N.º 6.724, DE 2013

(Do Sr. Fernando Ferro)

Acrescenta artigo à Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, para instituir o "Vale-Bicicleta".

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6418/2013.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 6º-A. Fica instituído o vale-bicicleta, pelo qual o empregado poderá optar quando utilizar a bicicleta como seu principal meio de transporte.

§ 1º O vale-bicicleta será pago em espécie, e seu valor mensal corresponderá à metade daquilo que o empregador despenderia a título de vale-transporte no mês, conforme estabelecido no parágrafo único do art. 4º desta lei.

§ 2º O vale-bicicleta substituirá a metade do vale-transporte a que o empregado faz jus no mês.

§ 2º O vale-bicicleta destina-se a subsidiar a compra da bicicleta pelo trabalhador.

§ 3º A opção pelo vale-bicicleta pode ser exercida pelo prazo máximo de 12 (doze) meses, somente podendo ser renovada depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da última opção.

§ 4º Aplica-se ao vale-bicicleta de que trata este artigo o disposto no art. 2º desta lei.”

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

JUSTIFICAÇÃO

A instituição do vale-transporte, pela Lei nº 7.418, de 16 de 1985, representou um grande avanço para facilitar o acesso dos trabalhadores ao local de trabalho.

Hoje, porém, decorridas quase três décadas, a legislação requer aperfeiçoamentos e precisa ser modernizada, tendo em vista a nova realidade nacional relativa à mobilidade urbana nos municípios brasileiros. A busca de alternativas para o trânsito cada vez mais intenso e a conscientização quanto à necessidade de preservar o meio ambiente e a saúde do trabalhador já têm levado à construção de ciclovias em várias de nossas cidades, num esforço de se ampliar o uso da bicicleta como meio de transporte.

Convém observar, ademais, que, mesmo que não levemos em conta os fatores acima relacionados – trânsito, meio ambiente e saúde – frequentemente o uso da bicicleta é o preferível, por ser o mais rápido e de fácil acesso para o trabalhador, principalmente nos centros urbanos.

Deve-se salientar ainda que, desde o ano passado, o Brasil possui uma importante norma de acessibilidade e mobilidade urbana, a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, cujo art. 4º define, entre os modais de transporte, o modo

não motorizado, que se utiliza do esforço humano ou da tração animal. Nessa modalidade insere-se, naturalmente, o uso das bicicletas.

Além disso, essa mesma lei apresenta, no art. 6º, as diretrizes que orientam a Política Nacional de Modalidade Urbana, entre os quais encontra-se a priorização dos modos de transporte não motorizados, incluindo as bicicletas, e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. E, no art. 24, estabelece que as cidades com mais de 20.000 habitantes deverão ter Plano de Mobilidade Urbana, o qual deve ter como princípio, entre outros, a integração dos modais de transporte público com os não motorizados.

Diante dessas novas realidades, a rigidez da Lei do Vale-Transporte, que pode ser utilizado pelo trabalhador no transporte coletivo público, é um desestímulo ao aumento da utilização da bicicleta. Isso porque o empregado que quiser deixar de usar ônibus ou metrô para ir de bicicleta ao trabalho perderá o direito à percepção do vale-transporte, sem nenhuma contrapartida pelo seu esforço para adotar esse meio de transporte, do passado e do futuro, e para colaborar com um meio ambiente sustentável e um trânsito menos caótico.

Nossa proposta, portanto, é acrescentar um artigo à Lei nº 7.418, de 1985, a fim de instituir o vale-bicicleta, destinado a subsidiar a compra da bicicleta, permitindo ao trabalhador recebê-lo em substituição à metade do vale-transporte a que faria jus no mês.

O vale-bicicleta será pago em espécie, e seu valor mensal corresponderá apenas à metade daquilo que o empregador despenderia a título de vale-transporte no mês. Assim, diante de possíveis intempéries climáticas e de limitações conjunturais de deslocamento, não há prejuízo para o trabalhador nem se criam dificuldades para a sua assiduidade e sua acessibilidade ao local de trabalho.

Nossa proposta possibilita ainda que o trabalhador possa optar novamente pelo vale-bicicleta após 24 meses de sua última opção. Isso se justifica porque as bicicletas, como todos os demais modais de transporte, irremediavelmente sofrem desgastes, depreciações e defeitos com o decorrer do tempo de uso.

Por fim, o vale-bicicleta terá as mesmas características do vale-transporte, ou seja, não terá natureza salarial, nem se incorporará à remuneração para quaisquer efeitos; não constituirá base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia do Tempo de Serviço nem se configurará como rendimento tributário do trabalhador.

Diante do exposto, rogamos apoio para a proposta que ora submetemos à apreciação desta Casa, considerando que, ao mesmo tempo em que não representa ônus adicional para os empregadores, traz grandes benefícios para o meio ambiente, para a saúde dos trabalhadores e para o trânsito de nossas cidades.

Sala das Sessões, em 7 de novembro de 2013.

Deputado FERNANDO FERRO

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

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de

Garantia por Tempo de Serviço;

c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. *(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. *(Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)*

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989)*

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do

Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. [\(Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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. [\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço

humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

.....

CAPÍTULO V

DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

.....

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento

da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

PROJETO DE LEI N.º 7.854, DE 2014 (Da Sra. Iracema Portella)

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, para extinguir a contribuição de 6% sobre a remuneração do trabalhador que custeia o Vale-Transporte e para possibilitar que os valores despendidos a título de Vale-Transporte sejam dedutíveis do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ).

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4400/2012.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei:

.....”(NR)

“Art. 3º-A A pessoa jurídica poderá deduzir, do imposto de renda devido, valor equivalente à aplicação da alíquota cabível do imposto de

renda sobre o valor das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, na concessão do Vale-Transporte, na forma em que dispuser o regulamento.

§1º A dedução a que se refere este artigo, em conjunto com as de que tratam as Leis nºs 6.297, de 15 de dezembro de 1975, e 6.321, de 14 de abril de 1976, não poderá reduzir o imposto devido em mais de 10% (dez por cento).

§ 2º Para efeitos de imposto de renda, não serão considerados como despesa operacional os valores despendidos com a aquisição do Vale-Transporte.

.....” (NR)

Art. 2º Fica revogado o parágrafo único do art. 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985.

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

JUSTIFICAÇÃO

O Vale-Transporte foi inegavelmente uma grande conquista para o trabalhador. O benefício, entretanto, está atrelado à contribuição de 6% do salário do empregado, o que reduz substancialmente a sua força como instrumento de política social e acaba por restringir o seu alcance. Além disso, ao longo dos anos, por conta de ações dos governos no período, o benefício foi reduzido em relação à sua concepção inicial. O projeto que apresentamos busca recuperar o Vale-Transporte como instrumento de política social referente ao trabalhador.

Inicialmente, a lei do Vale-Transporte previa a possibilidade de a empresa concedente descontar integralmente os valores despendidos do imposto de renda devido, bem como usar esses custos como despesa operacional na apuração da base de cálculo do imposto de renda. Doze anos depois da entrada em vigor do Vale, a autorização para dedução do imposto devido dos valores despendidos foi inexplicavelmente revogada pela Lei nº 9.532, de 1997, em prejuízo das empresas e do próprio trabalhador. O nosso projeto restabelece essa possibilidade, com a ressalva de que os valores não poderão ser usados como despesa operacional para a apuração da base de cálculo do imposto de renda, o que configuraria, na nossa avaliação, benesse exagerada.

O projeto propõe, ainda, a revogação da obrigatoriedade do desconto de seis por cento da remuneração do trabalhador, que entendemos como abusiva e inadequada, restaurando o alcance social do Vale-Transporte como instrumento de política social.

A concessão do Vale-Transporte foi, sem dúvida, uma grande conquista. Mas, para se consolidar como um verdadeiro instrumento social, não deve sobrecarregar ainda mais o orçamento do trabalhador, que já sofre com muitos descontos em sua folha salarial.

A questão da mobilidade social deve ser considerada não apenas sob o ponto de vista da tarifa e das condições de transporte público, mas também sob a ótica da relação de parceria entre empresa e empregado. A proposta objetiva a recuperação do poder aquisitivo do

trabalhador, desonerando, pelo menos, o peso das despesas de transportes descontado do seu salário e, por outro lado, permite que o empresário possa abater do Imposto de Renda essas despesas.

Entendemos que o trabalhador não deve ser onerado com custos de deslocamento e que a concessão do Vale-Transporte, para se consolidar como um verdadeiro instrumento social, não deve sobrecarregar ainda mais o orçamento do trabalhador, que já sofre com muitos descontos em sua folha salarial.

Convicta da importância das medidas propostas, contamos com o apoio dos Nobres Deputados e Deputadas para a aprovação do projeto.

Sala das Sessões, em 5 de agosto de 2014

Deputada IRACEMA PORTELLA (PP-PI)

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

LEI Nº 7.418, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1985

Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. *(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador

dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. ([Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001](#))

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989](#))

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. ([Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987](#))

LEI Nº 6.297, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1975

([Vide art. 1º, inciso III da Lei nº 8.034, de 12/4/1990](#))

Dispõe sobre a dedução do lucro tributável, para fins de imposto sobre a renda das pessoas jurídicas, do dobro das despesas realizadas em projetos de formação profissional, e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA,

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

Art. 1º As pessoas jurídicas poderão deduzir do lucro tributável, para fins do imposto sobre a renda, o dobro das despesas comprovadamente realizadas, no período-base, em projetos de formação profissional, previamente aprovados pelo Ministério do Trabalho.

Parágrafo único. A dedução a que se refere o *caput* deste artigo não deverá exceder, em cada exercício financeiro, a 10% (dez por cento) do lucro tributável, podendo as despesas não deduzidas no exercício financeiro correspondente serem transferidas para dedução nos três exercícios financeiros subsequentes.

Art. 2º Considera-se formação profissional, para os efeitos desta Lei, as atividades realizadas em território nacional, pelas pessoas jurídicas beneficiárias da dedução estabelecida no Art. 1º que objetivam a preparação imediata para o trabalho de indivíduos, menores ou maiores, através da aprendizagem metódica, da qualificação profissional e do aperfeiçoamento e especialização técnica, em todos os níveis.

§ 1º As despesas realizadas na construção ou instalação de centros de formação profissional, inclusive a aquisição de equipamentos, bem como as de custeio do ensino de 1º grau para fins de aprendizagem e de formação supletiva, do 2º grau e de nível superior, poderão, desde que constantes dos programas de formação profissional das pessoas jurídicas beneficiárias, ser consideradas para efeitos de dedução.

§ 2º As despesas efetuadas, pelas pessoas jurídicas beneficiárias, com os aprendizes matriculados nos cursos de aprendizagem a que se referem o Art. 429, da Consolidação das Leis do Trabalho, e o Decreto-Lei n.º 8.622, de 10 de janeiro de 1946, poderão também ser consideradas para efeitos de dedução.

LEI Nº 6.321, DE 14 DE ABRIL DE 1976

Dispõe sobre a dedução, do lucro tributável para fins de imposto sobre a renda das pessoas jurídicas, do dobro das despesas realizadas em programas de alimentação do trabalhador.

O Presidente da República:

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

Art. 1º As pessoas jurídicas poderão deduzir, do lucro tributável para fins do imposto sobre a renda, o dobro das despesas comprovadamente realizadas no período base, em programas de alimentação do trabalhador, previamente aprovados pelo Ministério do Trabalho na forma em que dispuser o Regulamento desta Lei.

§ 1º A dedução a que se refere o caput deste artigo não poderá exceder, em cada exercício financeiro, isoladamente, a 5% (cinco por cento) e cumulativamente com a dedução de que trata a Lei nº 6.297, de 15 de dezembro de 1975, a 10% (dez por cento) do lucro tributável.

§ 2º As despesas não deduzidas no exercício financeiro correspondente poderão ser transferidas para dedução nos dois exercícios financeiros subsequentes.

Art. 2º Os programas de alimentação a que se refere o artigo anterior deverão conferir prioridade ao atendimento dos trabalhadores de baixa renda e limitar-se-ão aos contratos pela pessoa jurídica beneficiária.

§ 1º O Ministério do Trabalho articular-se-á com o Instituto Nacional de Alimentação e Nutrição - INAN, para efeito do exame e aprovação dos programas a que se refere a presente Lei. [*\(Parágrafo único transformado em § 1º pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001\)*](#)

§ 2º As pessoas jurídicas beneficiárias do Programa de Alimentação do Trabalhador - PAT poderão estender o benefício previsto nesse Programa aos trabalhadores por elas dispensados, no período de transição para um novo emprego, limitada a extensão ao período de seis meses. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001\)*](#)

§ 3º As pessoas jurídicas beneficiárias do PAT poderão estender o benefício previsto nesse Programa aos empregados que estejam com contrato suspenso para participação em curso ou programa de qualificação profissional, limitada essa extensão ao período de cinco meses. [*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 2.164-41, de 24/8/2001\)*](#)

LEI Nº 9.532 DE 10 DE DEZEMBRO DE 1997

Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

Art. 1º Os lucros auferidos no exterior, por intermédio de filiais, sucursais, controladas ou coligadas serão adicionados ao lucro líquido, para determinação do lucro real correspondente ao balanço levantado no dia 31 de dezembro do ano-calendário em que tiverem sido disponibilizados para a pessoa jurídica domiciliada no Brasil.

§ 1º Para efeito do disposto neste artigo, os lucros serão considerados disponibilizados para a empresa no Brasil:

- a) no caso de filial ou sucursal, na data do balanço no qual tiverem sido apurados;
- b) no caso de controlada ou coligada, na data do pagamento ou do crédito em conta representativa de obrigação da empresa no exterior. ([Vide Lei nº 12.973, de 13/5/2014](#))
- c) na hipótese de contratação de operações de mútuo, se a mutuante, coligada ou controlada, possuir lucros ou reservas de lucros; ([Alínea acrescida pela Lei nº 9.959, de 27/1/2000](#))
- d) na hipótese de adiantamento de recursos, efetuado pela coligada ou controlada, por conta de venda futura, cuja liquidação, pela remessa do bem ou serviço vendido, ocorra em prazo superior ao ciclo de produção do bem ou serviço. ([Alínea acrescida pela Lei nº 9.959, de 27/1/2000](#))

§ 2º Para efeito do disposto na alínea b do parágrafo anterior, considera-se: ([Vide Lei nº 12.973, de 13/5/2014](#))

a) creditado o lucro, quando ocorrer a transferência do registro de seu valor para qualquer conta representativa de passivo exigível da controlada ou coligada domiciliada no exterior;

b) pago o lucro, quando ocorrer:

1. o crédito do valor em conta bancária, em favor da controladora ou coligada no Brasil;
2. a entrega, a qualquer título, a representante da beneficiária;
3. a remessa, em favor da beneficiária, para o Brasil ou para qualquer outra praça;
4. o emprego do valor, em favor da beneficiária, em qualquer praça, inclusive no aumento de capital da controlada ou coligada, domiciliada no exterior.

§ 3º Não serão dedutíveis na determinação do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido os juros, relativos a empréstimos, pagos ou creditados a empresa controlada ou coligada, independente do local de seu domicílio, incidentes sobre valor equivalente aos lucros não disponibilizados por empresas controladas, domiciliadas no exterior. ([Parágrafo com redação dada pela Medida Provisória nº 2.158-35, de 24/8/2001](#))

§ 4º Os créditos de imposto de renda de que trata o art. 26 da Lei nº 9.249, de 1995, relativos a lucros, rendimentos e ganhos de capital auferidos no exterior, somente serão compensados com o imposto de renda devido no Brasil se referidos lucros, rendimentos e ganhos de capital forem computados na base de cálculo do imposto, no Brasil, até o final do segundo ano-calendário subsequente ao de sua apuração. ([Vide Lei nº 12.973, de 13/5/2014](#))

§ 5º Relativamente aos lucros apurados nos anos de 1996 e 1997, considerar-se-á vencido o prazo a que se refere o parágrafo anterior no dia 31 de dezembro de 1999.

§ 6º Nas hipóteses das alíneas c e d do § 1º o valor considerado disponibilizado será o mutuado ou adiantado, limitado ao montante dos lucros e reservas de lucros passíveis de distribuição, proporcional à participação societária da empresa no País na data da

disponibilização. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.959, de 27/1/2000\)](#)

§ 7º Considerar-se-á disponibilizado o lucro:

a) na hipótese da alínea c do § 1º:

1. na data da contratação da operação, relativamente a lucros já apurados pela controlada ou coligada;

2. na data da apuração do lucro, na coligada ou controlada, relativamente a operações de mútuo anteriormente contratadas;

b) na hipótese da alínea d do § 1º, em 31 de dezembro do ano-calendário em que tenha sido encerrado o ciclo de produção sem que haja ocorrido a liquidação. [\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 9.959, de 27/1/2000\)](#)

Art. 2º Os percentuais dos benefícios fiscais referidos no inciso I e no § 3º do art. 11 do Decreto-Lei nº 1.376, de 12 de dezembro de 1974, com as posteriores alterações, nos arts. 1º, inciso II, 19 e 23, da Lei nº 8.167, de 16 de janeiro de 1991, e no art. 4º, inciso V, da Lei nº 8.661, de 2 de junho de 1993, ficam reduzidos para:

I - 30% (trinta por cento), relativamente aos períodos de apuração encerrados a partir de 1º de janeiro de 1998 até 31 de dezembro de 2003;

II - 20% (vinte por cento), relativamente aos períodos de apuração encerrados a partir de 1º de janeiro de 2004 até 31 de dezembro de 2008;

III - 10% (dez por cento), relativamente aos períodos de apuração encerrados a partir de 1º de janeiro de 2009 até 31 de dezembro de 2013.

§ 1º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 2.156-5, de 24/8/2001\)](#)

§ 2º [\(Revogado pela Medida Provisória nº 2.156-5, de 24/8/2001\)](#)

PROJETO DE LEI N.º 2.848, DE 2015

(Do Sr. Mainha)

Altera os artigos 2º e 8º da Lei nº 7.418, de 16 de novembro de 1985, que Institui o vale-transporte e dá outras providências, para caracterizar a natureza indenizatória do benefício.

DESPACHO:
APENSE-SE À AO PL-4400/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os artigos 2º e 8º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º O vale-transporte, concedido em espécie ou mediante a entrega de vales, no que se refere à contribuição do empregador:

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 ou parcial de seus trabalhadores.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

As empresas e os empregados sabem muito bem que o custeio do transporte até o local de trabalho não é espécie de contraprestação pelo trabalho, antes é, claramente, meio para que o trabalho seja realizado. O trabalhador não pode pagar para trabalhar, sob pena de se descaracterizar o caráter oneroso da contraprestação. Assim, o ressarcimento das despesas de transporte feitas pelo trabalhador adquire natureza indenizatória. Uma utilidade para o trabalho, não pelo trabalho.

Este é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça, que, em recente Acórdão, em sede de Embargos de Divergência em ERESP nº 816.829 – RJ (2008/224966-4), ao analisar a questão do vale-transporte pago em pecúnia, decidiu que:

TRIBUTÁRIO. EMBARGOS DE DIVERGÊNCIA. CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA. VALE-TRANSPORTE. PAGAMENTO EM PECÚNIA. NÃO-INCIDÊNCIA. PRECEDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. JURISPRUDÊNCIA DO STJ. REVISÃO. NECESSIDADE.

1. O Supremo Tribunal Federal, na assentada de 10.03.2003, em caso análogo (RE 478.410/SP, Rel. Min. Eros Grau), concluiu que é inconstitucional a incidência da contribuição previdenciária sobre o vale-transporte pago em pecúnia, já que, qualquer que seja a forma de pagamento, detém o benefício natureza indenizatória. Informativo 578 do Supremo Tribunal Federal.

2. Assim, deve ser revista a orientação desta Corte que reconhecia a incidência da contribuição previdenciária na hipótese quando o benefício é pago em pecúnia, já que o art. 5º do Decreto 95.247/87 expressamente proibira o empregador de efetuar o pagamento em dinheiro.

3. Embargos de divergência providos.

Diante do exposto, optamos por propor alterações na Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985 “que institui o vale-transporte e dá outras providências”, para tornar inconteste a natureza indenizatória do pagamento de despesas de transporte do empregado, mesmo se pago em pecúnia.

Pela relevância e alcance social da medida, esperamos contar com o apoio dos nobres colegas para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 01 de setembro de 2015

Deputado MAINHA

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. *(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. *(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987)*

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. *(Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001)*

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será

instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989\)](#)

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. [\(Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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. [\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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. [\(Primitivo art. 9º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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

PROJETO DE LEI N.º 2.998, DE 2015

(Do Sr. Augusto Carvalho)

Altera a Lei nº 7.418, de 1985, que institui o Vale-Transporte, para ampliar as possibilidades de utilização do referido benefício.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4400/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei introduz alterações à Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte e dá outras providências, para ampliar as possibilidades de utilização do referido benefício,

Art. 2º A Lei nº 7.418, de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – nova redação para o art. 1º:

Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, no sistema de transporte público coletivo urbano e semiurbano, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

Parágrafo único. A critério da autoridade competente, pode ser admitida a utilização do vale-transporte fora do sistema de transporte público coletivo, nas hipóteses e condições previstas no art. 6º-A. (NR)

II – acréscimo de art. 6º-A:

Art. 6º-A. Pode ser admitida a utilização do vale-transporte emitido em meio magnético para o pagamento de tarifas do serviço de transporte individual de passageiros (táxi e mototáxi), bem como para o pagamento da compra de combustível.

§ 1º A utilização nos termos do *caput* fica limitada ao débito de valor equivalente a duas viagens por dia por cartão.

§ 2º Cabe à autoridade competente definir as condições operacionais para que permissionários ou autorizatários do serviço de transporte individual de passageiros e postos de revenda de combustível possam credenciar-se a receber pagamentos nos termos deste artigo.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Desde que foi criado, o benefício do vale-transporte tem mostrado importância indiscutível, por facilitar o acesso de trabalhadores ao sistema de transporte coletivo público urbano e semiurbano, que são os serviços intermunicipal ou interestadual com características semelhantes às do transporte urbano. Por meio desse benefício, o empregador antecipa ao empregado o valor necessário para os seus deslocamentos diários entre os locais de residência e trabalho, subsidiando parte significativa desse montante.

Nos últimos anos, a vale-transporte tradicional em papel tem

sido substituído por cartões magnéticos, particularmente em regiões metropolitanas e cidades de grande porte. O sistema traz grandes vantagens, como a diminuição dos custos operacionais, por dispensar a presença de cobradores a bordo, a facilitação das operações de embarque e desembarque e de integração entre os modais, além do combate ao comércio ilegal dos vales em papel.

Trata-se de uma modernização que, pouco a pouco, virá a ser adotada em todas as cidades do País. Considerando as possibilidades do novo sistema, que funciona como um cartão de débito pré-pago, julgamos viável seu aperfeiçoamento, ampliando as possibilidades de utilização do referido cartão.

Nesse sentido, estamos oferecendo à apreciação da Casa a presente proposição, que altera a Lei nº 7.418/1985, que institui o vale-transporte, para permitir a utilização do benefício fora do sistema de transporte público coletivo, para o pagamento de tarifas do serviço de transporte individual de passageiros (táxi e mototáxi), bem como para o pagamento da compra de combustível. A proposta coloca como condição básica para essa utilização, o débito de valor equivalente a, apenas, duas viagens por dia por cartão.

Para preservar a autonomia de Estados e Municípios, esferas do poder público responsáveis por organizar e prestar os serviços de transporte no âmbito urbano e metropolitano, estamos remetendo às autoridades competentes a definição das condições operacionais para essa ampliação das possibilidades de utilização do vale-transporte magnético.

Entendemos que as alternativas de utilização preconizadas pela proposta serão muito úteis, seja quando houver saldo remanescente nos referidos cartões, seja em situações de greve dos serviços de transporte coletivo. Nessa última hipótese, a permissão para utilização dos créditos no pagamento de táxi ou de combustível vai minimizar os gastos adicionais em que o trabalhador sempre incorre ao substituir seus meios de locomoção tradicional em situações extraordinárias.

Na certeza da relevância da matéria, esperamos contar com o apoio de todos os nossos Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 15 de setembro de 2015.

Deputado **AUGUSTO CARVALHO**

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. [*\(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 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. [*\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [*\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

PROJETO DE LEI N.º 7.819, DE 2017

(Do Sr. Cabo Sabino)

Altera a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", para estender o benefício aos empregados que disponham de veículo próprio

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-4400/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 8º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passa a

viger com a seguinte redação:

“Art. 8º Asseguram-se os benefícios desta Lei ao empregador que, na forma do Regulamento:

I - proporcionar o deslocamento integral de seus trabalhadores por meios próprios ou contratados, em veículos adequados ao transporte coletivo;

II – participar dos gastos de deslocamento do trabalhador em veículo de propriedade deste.

Parágrafo único. A participação a que se refere o inciso II do caput será efetuada em pecúnia e será limitada ao menor entre os seguintes valores:

I – ao valor referente aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte coletivo que melhor se adequar às suas necessidades, deduzida a parcela de 6% (seis por cento), de que trata o parágrafo único do art. 4º; ou

II – ao valor do custo médio incorrido por trabalhador na modalidade de deslocamento mencionada no inciso I do caput deste artigo.” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O vale-transporte foi instituído, por meio da Lei nº 7.418, de 1985, para auxiliar os trabalhadores a custearem o deslocamento residência-trabalho-residência, tendo em vista o elevado peso dos custos de transporte no orçamento das famílias brasileiras.

O foco central do vale-transporte era que o benefício criado fosse concedido exclusivamente aos trabalhadores que se utilizassem do serviço de transporte público coletivo de passageiros. No entanto, passados mais de trinta anos desde o início de vigência dessa lei, as cidades brasileiras cresceram aceleradamente, enquanto a malha dos serviços públicos de transporte não conseguiu evoluir *pari passu* a essa expansão urbana. O resultado é que as cidades brasileiras convivem com serviços públicos de transporte cada vez mais precários e perigosos.

Nesse contexto, o presente projeto de lei visa a estender o benefício do vale-transporte aos empregados que possuem transporte próprio e o utilizam para o deslocamento residência-trabalho-residência.

Para tanto, dá-se nova redação ao art. 8º da lei que institui o vale-transporte, para incluir, entre as modalidades do benefício, a possibilidade de o empregador antecipar, em pecúnia, parcela dos gastos que o trabalhador incorre, quando se desloca da residência para o trabalho, e vice-versa, em veículo de sua propriedade.

O parágrafo único adicionado ao referido dispositivo estabelece um limite para essa participação do empregador, que será limitada ao valor que o empregador pagaria em vale-transporte, havendo transporte público coletivo adequado ao roteiro do trabalhador, ou ao custo médio, por trabalhador, se o próprio empregador fornece o transporte.

Certos do elevado alcance social desta medida, contamos com o apoio dos ilustres Deputadas e Deputados à aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em 07 de junho de 2017.

Deputado CABO SABINO

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. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. ([Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987](#) e [revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997](#) e [restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001](#))

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. ([Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989](#))

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. ([Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987](#))

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. [\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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. [\(Primitivo art. 9º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)](#)

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

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 8.960, DE 2017

(Do Sr. Nilto Tatto)

Altera o art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que "Institui o Vale-Transporte e dá outras providências", a fim de estabelecer que os valores não utilizados pelos trabalhadores para o deslocamento residência trabalho e vice-versa serão destinados ao financiamento do transporte público coletivo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4400/2012.

O Congresso Nacional decreta:

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

“Art. 1º Fica instituído o vale-transporte, que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará a todos os seus trabalhadores para utilização 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.

Parágrafo único. Os valores relativos aos trabalhadores que não utilizarem o transporte coletivo público, nos termos do *caput* deste

artigo, serão destinados a um fundo criado exclusivamente para financiar esse tipo de transporte, conforme o estabelecido em regulamento. (NR)”

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

JUSTIFICAÇÃO

O transporte público deixa muito a desejar em nosso País, principalmente para os seus maiores usuários: os trabalhadores.

Nesse sentido, sugerimos que os empregadores possam contribuir para financiar o transporte público por meio do cumprimento de um dos direitos dos trabalhadores: o vale-transporte.

Hoje, pela Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que instituiu o vale-transporte, o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará a todos os seus trabalhadores os valores correspondentes para efetiva utilização 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.

Assim, somente os trabalhadores que se utilizam do transporte público têm direito ao vale-transporte. Para os demais, não há obrigação de o empregador desembolsar o valor.

Eis o ponto que queremos alterar: os valores relativos aos trabalhadores que não utilizarem o transporte coletivo público, nos termos do *caput* do art. 1º, serão destinados a um fundo criado exclusivamente para financiar esse tipo de transporte, conforme o estabelecido em regulamento pelo Poder Executivo que disporá sobre a criação desse fundo.

O transporte público nacional caracteriza-se pelo uso de ônibus, principalmente e, em uma menor incidência, por metrô e trens, nas grandes cidades. Apesar de a Constituição Federal estabelecer que o serviço de transporte deve ser administrado e mantido pelos municípios, os investimentos devem ser realizados também pelos estados e pelo Governo Federal.

As questões relativas ao transporte público vão além dos meios de transporte utilizados. Também se referem à mobilidade urbana e à infraestrutura existente para esse transporte, como instalações de acesso (pontos e estações), que deixam muito a desejar em nosso País, sendo consideradas inadequadas e ineficientes. Nesses aspectos, entendemos que os recursos oriundos do vale-transporte poderão melhorar as condições do transporte coletivo no Brasil.

Ante exposto, entendemos que os empregadores devem contribuir para o financiamento do transporte público, visando a atender adequadamente aos trabalhadores que utilizam esse tipo de transporte.

Essas são as razões pelas quais pedimos o apoio dos Ilustres Pares para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 25 de outubro de 2017.

Deputado Federal NILTO TATTO
PT/SP

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. [*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987*](#)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. [*\(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

PROJETO DE LEI N.º 1.625, DE 2019 (Do Sr. Gustavo Fruet)

Modifica a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que Institui o Vale-Transporte e dá outras providências.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-4400/2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei modifica a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que “Institui o Vale-Transporte e dá outras providências”, para definir nova modalidade de aquisição de vale-transporte pelo empregador com mais de nove empregados, nos Municípios que possuam mais de cem mil habitantes ou que integrem região metropolitana.

Art. 2º A Lei nº 7.418, de 1985, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – o art. 1º passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

“Art. 1º

§ 1º ‘Revogado’

§ 2º ‘Revogado’

§ 3º Nos Municípios com mais de cem mil habitantes e nos que integrem Região Metropolitana, a aquisição dos Vales-Transporte pelo empregador que possua mais de nove empregados dar-se-á mediante recolhimento mensal, junto ao operador do sistema de transporte público coletivo, de valor correspondente a três por cento do montante de sua folha de pagamento.” (NR)

II – o art. 4º passa a vigorar acrescido de § 2º, com a seguinte redação, passando o atual parágrafo único a constituir § 1º:

“Art. 4º

§ 1º

§ 2º Se, nos termos do art. 1º, parágrafo único, o empregador recolher mensalmente, junto ao operador do sistema de transporte público coletivo, valor correspondente a três por cento do montante de sua folha de pagamento, poderá descontar de cada empregado até um por cento de seu salário básico.” (NR)

III – é incluído art. 4º-A, com a seguinte redação:

“Art. 4º-A. O número de Vales-transporte adquiridos pelo empregador, mediante recolhimento de valor correspondente a três por cento sobre sua folha de pagamento, conforme previsto no art. 1º, parágrafo único, será igual ao de empregados seus formalmente registrados.

§ 1º O valor de cada Vale-transporte adquirido pelo empregador será apurado na forma do disposto no art. 5º, § 3º, cabendo a todo empregado informar ao empregador, por escrito:

I - seu endereço residencial;

II - os serviços e meios de transporte público coletivo mais adequados ao seu deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 2º As informações mencionadas no § 1º serão atualizadas anualmente ou sempre que o conteúdo delas se alterar, sob pena de suspensão do benefício até o cumprimento dessa exigência.

§ 3º O empregado firmará compromisso de utilizar o Vale-Transporte exclusivamente para seu efetivo deslocamento residência-trabalho e vice-versa.

§ 4º A declaração falsa, o uso indevido ou a venda do Vale-Transporte a terceiro constituem falta grave do empregado.”

IV - é incluído art. 4º-B, com a seguinte redação:

“Art. 4º-B. Na hipótese prevista no art. 1º, parágrafo único, o operador do sistema de transporte público coletivo poderá reter valor correspondente ao dos Vales-transporte adquiridos pelo empregador.

§ 1º Se o valor recolhido pelo empregador for superior ao dos Vales-transporte por ele adquiridos, o operador do sistema de transporte público coletivo repassará o excedente ao poder concedente.

§ 2º Se o valor recolhido pelo empregador for inferior ao dos Vales-transporte por ele adquiridos, o poder concedente repassará ao operador do sistema de transporte público coletivo a diferença.

§ 3º Vencido o prazo de utilização dos Vales-transporte, o operador do sistema de transporte público coletivo que tiver retido o valor a que se refere o **caput** restituirá ao poder concedente o valor corrigido daqueles Vales-transporte que não tiverem sido utilizados.”

V – é incluído art. 5º-A, com a seguinte redação:

“Art. 5º-A. Nos municípios de que trata o art. 1º, parágrafo único, o poder concedente, direta ou indiretamente, fará a gestão dos recursos que, nos termos art. 4º-B, § 1º, sejam-lhe repassados, compensando o operador do sistema de transporte público coletivo na hipótese prevista no art. 4º-B, § 2º.

§ 1º Observada a compensação prevista no **caput**, o poder concedente utilizará os recursos, exclusivamente, em investimentos ou em subsídios tarifários no sistema de transporte público coletivo.

§ 2º Na gestão dos recursos, o poder concedente cumprirá, no que couber, as disposições do art. 15 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, garantindo prioritariamente a participação de empregadores e de beneficiários do Vale-transporte.”

VI – o Art. 8º passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º Se o empregador comprovar que os meios de transporte oferecidos pelo operador do sistema não atendem a demanda de algum empregado seu, poderá retirá-lo da base de cálculo do recolhimento a que se refere o art. 1º, parágrafo único.

Paragrafo único. A comprovação de que trata o **caput** será disciplinada pelo poder concedente.” (NR)

VII – é incluído art. 8º-A, com a seguinte redação:

“Art. 8º-A. Na hipótese prevista no art. 1º, parágrafo único, a diferença entre o valor repassado pelo empregador ao operador do sistema de transporte público coletivo e o valor descontado dos seus empregados será considerada despesa operacional, podendo ser abatida do Imposto de Renda, nos termos do regulamento próprio.”

Art. 3º A fiscalização do recolhimento a que se refere o art. 1º, parágrafo único, da Lei nº 7.418, de 1985, é do poder executivo municipal, cabendo-lhe, ainda, estabelecer as sanções devidas por descumprimento ou atraso.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Curitiba sempre se destacou no planejamento e pioneirismo de propostas de mobilidade urbana. Várias soluções inovadoras foram adotadas ao longo do tempo: corredor exclusivo de ônibus, terminais de integração, embarque em nível e conceito BRT (*Bus Rapid Transit*).

Em 2013, quando assumi aquela Prefeitura, a sociedade brasileira encontrava-se diante de um grande desafio: a redução das tarifas de ônibus. Na época, eu e minha equipe propusemos a utilização de um novo modelo de financiamento para o transporte público brasileiro, que consiste na universalização do Vale-transporte, a qual é capaz de gerar redução da tarifa e retomada da qualidade dos serviços de transporte público. Agora, tendo assumido mandato parlamentar, posso propor a adoção de tal medida no âmbito da legislação federal.

A proposta central é que todas as empresas e órgãos públicos que empreguem mais de nove trabalhadores – limite da chamada microempresa – em Municípios com mais de cem mil habitantes ou que integrem região metropolitana repassem ao operador do sistema de transporte público coletivo valor equivalente a 3% de sua folha de pagamento, recebendo em troca tantos Vales-transporte quantos forem seus empregados.

Note-se que, nessa situação, são incorporados ao rol de potenciais usuários do transporte público muitos trabalhadores formais que hoje não recebem o benefício do Vale-transporte, pois optam por fazer o trajeto casa/trabalho em meio próprio, frequentemente mediante algum tipo de auxílio dos empregadores, caso do chamado “vale-combustível”.

A forma que aqui se pretende dar à aquisição dos Vales-transporte guarda certa semelhança com a política do *Versement Transport*, adotada na França com o intuito de levar os empregadores a contribuir com o financiamento dos investimentos e despesas correntes ligados aos serviços de transporte público. O percentual aqui sugerido, 3% sobre a folha, é próximo do adotado em Paris, 2,85%. Optou-se por estabelecer um percentual um pouco mais elevado em virtude da grave situação financeira do transporte público nas grandes cidades brasileiras e das inúmeras obras, intervenções e inovações que precisam ser feitas para elevar o padrão de qualidade dos serviços.

Vale observar que, em Curitiba e Região Metropolitana, por exemplo, 47% da receita do sistema já vêm do Vale-transporte. O novo Vale ampliaria o financiamento do sistema, como pode ser visto abaixo.

TABELA 01 – BASE DE CÁLCULO

N.º Trabalhadores na RMC	Remuneração média (R\$)	Folha de Pagamento (R\$)	Alíquota de Contribuição	Repasse das empresas ao sistema (1)
1.241.047,00	2.190,79	2.718.873.357,13	3%	88.363.384,11
			2%	59.908.922,74

Fonte: RAIS/2011

(1) Consideradas 13 arrecadações (12 meses + 13º Salário) e calculado o valor mensal na Região Metropolitana de Curitiba.

TABELA 02 - ARRECADAÇÃO DO SISTEMA

Contribuição sobre folha de pagamento	Arrecadação sobre folha de pagamento	Arrecadação tarifa (R\$ 1,00) (1)	Arrecadação tarifa normal-usuário avulso (2)	Arrecadação total
3%	88.363.384,11	17.767.164,00	6.048.396,00	112.178.944,11
2%	58.908.922,74	17.767.164,00	6.048.396,00	82.724.482,74

(1) Tarifa cobrada dos usuários do vale-transporte

(2) Tarifa cheia cobrada do usuário avulso (eventual)

Considerando que a estimativa dos custos na folha de pagamento é de 14% para a Indústria, 30% para Serviços e 11% para o Comércio, o custo final terá um impacto mínimo nas finanças empresariais e ganhos consideráveis, conforme demonstram as tabelas abaixo:

TABELA 03 - AUMENTO NO CUSTO FINAL POR SETOR:

CONTRIBUIÇÃO	INDÚSTRIA	SERVIÇOS	COMÉRCIO	TOTAL
3%	0,42%	0,90%	0,33%	1,65%
2%	0,28%	0,60%	0,22%	1,1%

TABELA 04 - GANHOS QUE COMPENSAM O AUMENTO DOS CUSTOS

1)	Melhora renda do trabalhador
2)	Aumenta produtividade
3)	Reduz absenteísmo e doenças do trabalho
4)	Melhora no sistema de transporte
5)	Passe livre estudante (renda até 4 salários mínimos)
6)	Melhorias no sistema viário das cidades

Além disso, a proposta indica que o pequeno aumento de custo que essa medida representará para as empresas poderá ser abatido do Imposto de Renda, de forma parcial e proporcional, como prevê a legislação. Deve-se considerar, ainda, que o empregador terá a prerrogativa de descontar até 1% do vencimento de cada empregado, a título de ressarcimento pela entrega do Vale-transporte.

Não há mais tempo a perder na adoção de soluções para os problemas do setor de transporte urbano.

Estudo publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (Nota técnica 02/2013) indica que há um esgotamento no atual modelo de tarifação e financiamento do transporte público no Brasil. O relatório informa que as tarifas de ônibus aumentaram 67 pontos acima da inflação, em 12 anos. Enquanto o IPCA teve alta de 125%, entre janeiro de 2000 e dezembro de 2012, as passagens subiram 192%.

A explicação para essa distorção, de acordo com o estudo, é o crescente desequilíbrio entre o custo do sistema e a demanda de passageiros. Enquanto o primeiro apresenta, nesses 12 anos, aumentos reais dos principais insumos (o valor do diesel, por exemplo, teve reajuste de 129%), o volume de passageiros pagantes caiu 20%, em decorrência da migração dos usuários para o transporte individual, que se tornou mais atraente que o ônibus. Para ilustrar o problema, a tabela abaixo apresenta a situação de Curitiba.

FINANCIAMENTO DO CUSTO TARIFÁRIO ATUAL

DESCRIÇÃO	PASSA-GEIROS/MÊS	DISTR. %	VALOR/MÊS	CUSTO ESTIMADO	OBS.	FORMA DE FINANCIAR
Passageiros Equivalentes	25.201.652	100,00	75.589.835,01			
Isentos	3.525.633	13,99	10.574.783,62		Isenção (estudantes com desconto de 50%)	Governo Federal, Estadual, Municipal
Uso do Vale-Transporte	11.844.776	47,00	35.527.222,45	25.527.222,45	Redução Parcial	Empresas
Usuário Avulso	9.831.243	39,01	29.487.828,93	29.487.828,93	Valor Integral	Imposto(CIDE, IPVA)
TOTAL				55.015.051,38		

Obs: Atualmente, a tarifa praticada em Curitiba é de R\$ 2,70, com subsídio de R\$ 0,29 por passagem.

Historicamente, o transporte público no Brasil tem o seu custo suportado apenas pelos passageiros. Atualmente, o poder público tem arcado cada vez mais com o financiamento do sistema, seja na forma de subsídio, seja com

isenções. Urge, portanto, uma nova metodologia que faça frente aos custos do transporte público.

Destaco que o pagamento direto ao sistema de transporte coletivo foi estudado pelo Município de Curitiba junto à cidade de Lyon, na França, que tem população semelhante à da capital paranaense e onde os empresários pagam à SYTRAL – consórcio de comunidades – 36% do custo total do transporte. A adoção do sistema aqui sugerido, volto a lembrar, é uma variação do sistema francês, mas com o uso de um instrumento brasileiro já em vigor: o Vale-transporte.

Minha expectativa, se aprovada a proposta, é de que haja um ganho duplo: aumento da receita do sistema, sem onerar o trabalhador, e uma diminuição dos custos, porque haveria uma queda da tarifa técnica, em razão do aumento de usuários. Quanto mais passageiros usam o ônibus, menor é a tarifa técnica.

Além disso, a aprovação da medida proporcionaria a redução do tráfego de automóveis, pois incentivaria a volta do usuário ao transporte público. O fim dos congestionamentos, em consequência, também teria impacto sobre a tarifa. Segundo uma avaliação da Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP), publicada pelo jornal Folha de São Paulo, os congestionamentos nas grandes cidades elevam em 25% o preço das passagens de ônibus, pois há um aumento do consumo de diesel e do tempo do trajeto, o que obriga as empresas a colocarem mais veículos em circulação.

Na simulação feita para Curitiba, a ampliação dos valores disponíveis para o sistema de transporte público tornaria possível a adoção de uma tarifa de R\$ 1,00 e a retomada dos investimentos no sistema, que é obrigatória. Por meio desse modelo, Curitiba poderá destinar, anualmente, R\$ 440 milhões exclusivamente para a melhoria do transporte, em quesitos como modernização da frota, aumento de frequência, novos itinerários, onda verde e a implantação de novos modos – entre os quais, o metrô e o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) –, resgatando o transporte coletivo como elemento fundamental de mobilidade urbana.

Peço, portanto, apoio à matéria.

Sala das Sessões, em 20 de março de 2019.

Deputado GUSTAVO FRUET

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987*)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. (*Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987*)

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. (*Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001*)

Art. 5º A empresa operadora do sistema de transporte coletivo público fica obrigada a emitir e a comercializar o Vale-Transporte, ao preço da tarifa vigente, colocando-o à disposição dos empregadores em geral e assumindo os custos dessa obrigação, sem repassá-los para a tarifa dos serviços.

§ 1º Nas regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, será instalado, pelo menos, um posto de vendas para cada grupo de cem mil habitantes na localidade, que comercializarão todos os tipos de Vale-Transporte. (*Parágrafo com redação dada pela Lei nº 7.855, de 24/10/1989*)

§ 2º Fica facultado à empresa operadora delegar a emissão e a comercialização do Vale-Transporte, bem como consorciar-se em central de vendas, para efeito de cumprimento do disposto nesta Lei.

§ 3º Para fins de cálculo do valor do Vale-Transporte, será adotada a tarifa integral do deslocamento do trabalhador, sem descontos, mesmo que previstos na legislação local. (*Primitivo art. 6º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987*)

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. [*\(Primitivo art. 7º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

Art. 7º Ficam resguardados os direitos adquiridos do trabalhador, se superiores aos instituídos nesta Lei, vedada a cumulação de vantagens. [*\(Primitivo art. 8º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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. [*\(Primitivo art. 9º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO III DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação

da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

CAPÍTULO IV DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V - (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 2.515, DE 2019 (Do Sr. Felipe Carreras)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-6418/2013.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclua-se o parágrafo único ao artigo 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985 com a seguinte redação:

“Art. 1º

Parágrafo único: mediante acordo ou convecção coletiva, conforme disciplinado no artigo 661 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, poderá o trabalhador optar pelo deslocamento por meio de bicicletas, seja própria ou alugada para este fim.

I – as bicicletas alugadas deverão ter o valor integral de todas as etapas do deslocamento custeado pelo empregador

II – no caso do deslocamento por bicicleta própria caberá o valor do vale transporte custear a compra e manutenção da bicicleta do trabalhador.”(NR)

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

JUSTIFICATIVA

Sistematicamente vemos a crescente preocupação tanto com a saúde da população, que está ficando cada vez mais sedentária e mais suscetível a doenças crônicas, quanto com o excesso de veículos nas cidades, agravando os problemas do trânsito.

Notadamente, observamos que a bicicleta se apresenta como uma forma de diminuir o impacto desses dois problemas, gerando melhoria na saúde dos cidadãos, por meio do estímulo à atividade física, e desafogando o trânsito.

Considerando as novas tecnologias de mobilidade urbana, em especial, a bicicleta, devemos incorporar a utilização de aplicativos de aluguel deste modal no usufruto do benefício do vale-transporte.

Assim, propomos alteração na Lei do Vale-Transporte para que, mediante acordo ou convenção coletiva, o trabalhador possa substituir o transporte por meio dos ônibus pela bicicleta, que poderá ser alugada ou própria.

Entendemos que tal medida além de melhorar o trânsito e a saúde do trabalhador, pode proporcionar um incremento na produtividade brasileira, visto que a atividade física aumenta a motivação, reduz o estresse, diminui o risco de doenças e, portanto, de afastamentos.

Conto com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 24 de abril de 2019.

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
 - b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
 - c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. [*\(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)
-
-

DECRETO-LEI Nº 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.
Alexandre Marcondes Filho.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

TÍTULO VIII DA JUSTIÇA DO TRABALHO

CAPÍTULO II DAS JUNTAS DE CONCILIAÇÃO E JULGAMENTO *(Vide Emenda Constitucional nº 24, de 1999)*

Seção IV Dos Vogais das Juntas *(Vide art. 2º da Emenda Constitucional nº 24, de 1999)*

Art. 660. Os vogais das Juntas são designados pelo Presidente do Tribunal Regional da respectiva jurisdição. *(Expressão “Conselho Regional” substituída por “Tribunal Regional” pelo Decreto-Lei nº 9.797, de 9/9/1946)*

Art. 661. Para o exercício da função de vogal da Junta ou suplente deste são exigidos os seguintes requisitos:

- a) ser brasileiro; *(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967)*
- b) ter reconhecida idoneidade moral;
- c) ser maior de 25 (vinte e cinco) anos e ter menos de 70 (setenta) anos; *(Alínea com redação dada pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967)*
- d) estar no gozo dos direitos civis e políticos;
- e) estar quite com o serviço militar;
- f) contar mais de dois anos de efetivo exercício na profissão e ser sindicalizado.

Parágrafo único. A prova da qualidade profissional a que se refere a alínea “f” deste artigo, é feita mediante declaração do respectivo sindicato.

Art. 662. A escolha dos vogais das Juntas e seus suplentes far-se-á dentre os nomes constantes das listas que, para esse efeito, forem encaminhadas pelas associações sindicais de primeiro grau ao presidente do Tribunal Regional. *(Expressão “Conselho Regional” substituída por “Tribunal Regional” pelo Decreto-Lei nº 9.797, de 9/9/1946)*

§ 1º Para esse fim, cada sindicato de empregadores e de empregados, com base territorial extensiva à área de jurisdição da Junta, no todo ou em parte, procederá na ocasião determinada pela Presidente do Tribunal Regional, à escolha de três nomes que comporão a lista, aplicando-se à eleição o disposto no art. 524 e seus §§ 1º a 3º. *(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 5.657, de 4/6/1971)*

§ 2º Recebidas as listas pelo presidente do Tribunal Regional, designará este, dentro de cinco dias, os nomes dos vogais e dos respectivos suplentes, expedindo para cada um deles um título, mediante a apresentação do qual será empossado. *(Expressão “Conselho Regional” substituída por “Tribunal Regional” pelo Decreto-Lei nº 9.797, de 9/9/1946)*

§ 3º Dentro de quinze dias, contados da data da posse, pode ser contestada a investidura do vogal ou do suplente, por qualquer interessado, sem efeito suspensivo, por meio de representação escrita, dirigida ao presidente do Tribunal Regional. *(Expressão “Conselho Regional” substituída por “Tribunal Regional” pelo Decreto-Lei nº 9.797, de 9/9/1946)*

§ 4º Recebida a contestação, o Presidente do Tribunal designará imediatamente relator, o qual, se houver necessidade de ouvir testemunhas ou de proceder a quaisquer diligências, providenciará para que tudo se realize com a maior brevidade, submetendo, por fim, a contestação ao parecer do Tribunal, na primeira sessão. [\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 2.244, de 23/6/1954\)](#)

§ 5º Se o Tribunal julgar procedente a contestação, o presidente providenciará a designação de novo vogal ou suplente. [\(Parágrafo com redação dada pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967\)](#)

§ 6º Em falta de indicação, pelos sindicatos, de nomes para representantes das respectivas categorias profissionais e econômicas nas Juntas de Conciliação e Julgamento, ou nas localidades onde não existirem sindicatos, serão esses representantes livremente designados pelo presidente do Tribunal Regional do Trabalho, observados os requisitos exigidos para o exercício da função. [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967\)](#)

.....

PROJETO DE LEI N.º 2.812, DE 2020

(Do Sr. Gonzaga Patriota)

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

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2998/2015.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

O Artigo 1º da Lei 7.418 de 16 de dezembro de 1985 fica acrescido do *parágrafo único* com a seguinte redação:

Art. 1º.....

“Parágrafo único. O Vale Transporte também poderá ser utilizado para pagamento dos empregados em despesas de deslocamento de transporte por aplicativo, taxis e moto taxis.”

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

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O Decreto nº 10.282, de 20 de março de 2020 regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. No inciso V do § 1º do Art. 3º do Decreto em epígrafe, temos a definição do funcionamento dos serviços públicos e atividades essenciais. O inciso em exame lista o transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros e o transporte de passageiros por táxi ou aplicativo

como atividade essencial (*grifo nosso*).

Além de categorias como saúde, assistência social, segurança pública e privada, saneamento básico, energia elétrica e iluminação pública, o decreto nº 10.282 estabelece como serviços públicos e essenciais:

- ***transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros e o transporte de passageiros por táxi ou aplicativo;***
- telecomunicações e internet;
- serviços relacionados à tecnologia da informação e de processamento de dados (data center) para suporte de outras atividades previstas no decreto;
- serviço de call center;
- produção, distribuição, comercialização e entrega, realizadas presencialmente ou por meio do comércio eletrônico, de produtos de saúde, higiene, alimentos e bebidas;
- compensação bancária, redes de cartões de crédito e débito, caixas bancários eletrônicos e outros serviços não presenciais de instituições financeiras;
- serviços postais;
- transporte e entrega de cargas em geral.

Em caso de quarentena obrigatória, profissionais dessas categorias terão livre circulação: "é vedada a restrição à circulação de trabalhadores que possa afetar o funcionamento de serviços públicos e atividades essenciais, e de cargas de qualquer espécie que possam acarretar desabastecimento de gêneros necessários à população".

Em momentos excepcionais, quando as nações têm seu cotidiano social e econômico alterado em função da pandemia do CORONAVIRUS, torna-se mister a flexibilização do uso do Vale Transporte em função da contração da atividade econômica e o processo de desemprego de diversos setores da economia. Vale também citar que o transporte público coletivo, em função de pontos de aglomeração e grande quantidade de pessoas que precisam do mesmo para se locomoverem, tornou-se foco de proliferação do COVID-19.

Pelo exposto, conto com o apoio dos nobres pares para aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 21 de maio de 2020

Deputado Gonzaga Patriota
PSB/PE

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;

b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;

c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. [*\(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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

Art. 4º A concessão do benefício ora instituído implica a aquisição pelo empregador dos Vales-Transporte necessários aos deslocamentos do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar.

Parágrafo único. O empregador participará dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico. [*\(Primitivo art. 5º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987 e revogado pela Lei nº 9.532, de 10/12/1997 e restabelecido pela Medida Provisória nº 2.189-49, de 23/8/2001\)*](#)

.....

.....

DECRETO Nº 10.282, DE 20 DE MARÇO DE 2020

[*\(Republicado na Edição Extra H do DOU de 21/3/2020\)*](#)

Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, *caput*, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020,

DECRETA:**Objeto**

Art. 1º Este Decreto regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais.

Âmbito de aplicação

Art. 2º Este Decreto aplica-se às pessoas jurídicas de direito público interno,

federal, estadual, distrital e municipal, e aos entes privados e às pessoas naturais. Serviços públicos e atividades essenciais

Art. 3º As medidas previstas na Lei nº 13.979, de 2020, deverão resguardar o exercício e o funcionamento dos serviços públicos e atividades essenciais a que se refere o § 1º.

§ 1º São serviços públicos e atividades essenciais aqueles indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, assim considerados aqueles que, se não atendidos, colocam em perigo a sobrevivência, a saúde ou a segurança da população, tais como:

- I - assistência à saúde, incluídos os serviços médicos e hospitalares;
- II - assistência social e atendimento à população em estado de vulnerabilidade;
- III - atividades de segurança pública e privada, incluídas a vigilância, a guarda e a custódia de presos;
- IV - atividades de defesa nacional e de defesa civil;
- V - trânsito e transporte interestadual e internacional de passageiros; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- VI - telecomunicações e internet;
- VII - serviço de *call center*;
- VIII - [*\(Revogado pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- IX - [*\(Revogado pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- X - geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, incluídos: [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
 - a) o fornecimento de suprimentos para o funcionamento e a manutenção das centrais geradoras e dos sistemas de transmissão e distribuição de energia; e [*\(Alínea acrescida pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
 - b) as respectivas obras de engenharia; [*\(Alínea acrescida pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- XI - [*\(Revogado pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- XII - produção, distribuição, comercialização e entrega, realizadas presencialmente ou por meio do comércio eletrônico, de produtos de saúde, higiene, limpeza, alimentos, bebidas e materiais de construção; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- XIII - serviços funerários;
- XIV - guarda, uso e controle de substâncias, materiais e equipamentos com elementos tóxicos, inflamáveis, radioativos ou de alto risco, definidos pelo ordenamento jurídico brasileiro, em atendimento aos requisitos de segurança sanitária, metrologia, controle ambiental e prevenção contra incêndios; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- XV - vigilância e certificações sanitárias e fitossanitárias;
- XVI - prevenção, controle e erradicação de pragas dos vegetais e de doença dos animais;
- XVII - inspeção de alimentos, produtos e derivados de origem animal e vegetal;
- XVIII - vigilância agropecuária internacional;
- XIX - controle de tráfego aéreo, aquático ou terrestre;
- XX - serviços de pagamento, de crédito e de saque e aporte prestados pelas instituições supervisionadas pelo Banco Central do Brasil; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)*](#)
- XXI - serviços postais;
- XXII - serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- XXIII - serviços relacionados à tecnologia da informação e de processamento de dados (data center) para suporte de outras atividades previstas neste Decreto;
- XXIV - fiscalização tributária e aduaneira federal; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)*](#)
- XXV - produção e distribuição de numerário à população e manutenção da infraestrutura tecnológica do Sistema Financeiro Nacional e do Sistema de Pagamentos Brasileiro; [*\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)*](#)
- XXVI - fiscalização ambiental;

XXVII - produção de petróleo e produção, distribuição e comercialização de combustíveis, biocombustíveis, gás liquefeito de petróleo e demais derivados de petróleo; [\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XXVIII - monitoramento de construções e barragens que possam acarretar risco à segurança;

XXIX - levantamento e análise de dados geológicos com vistas à garantia da segurança coletiva, notadamente por meio de alerta de riscos naturais e de cheias e inundações;

XXX - mercado de capitais e seguros;

XXXI - cuidados com animais em cativeiro;

XXXII - atividade de assessoramento em resposta às demandas que continuem em andamento e às urgentes;

XXXIII - atividades médico-periciais relacionadas com a seguridade social, compreendidas no art. 194 da Constituição; [\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XXXIV - atividades médico-periciais relacionadas com a caracterização do impedimento físico, mental, intelectual ou sensorial da pessoa com deficiência, por meio da integração de equipes multiprofissionais e interdisciplinares, para fins de reconhecimento de direitos previstos em lei, em especial na Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência; [\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XXXV - outras prestações médico-periciais da carreira de Perito Médico Federal indispensáveis ao atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade; [\(Inciso com redação dada pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XXXVI - fiscalização do trabalho; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XXXVII - atividades de pesquisa, científicas, laboratoriais ou similares relacionadas com a pandemia de que trata este Decreto; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XXXVIII - atividades de representação judicial e extrajudicial, assessoria e consultoria jurídicas exercidas pela advocacia pública da União, relacionadas à prestação regular e tempestiva dos respectivos serviços públicos; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020, e com nova redação dada pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XXXIX - atividades religiosas de qualquer natureza, obedecidas as determinações do Ministério da Saúde; e [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XL - unidades lotéricas. [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020\)](#)

XLI - serviços de comercialização, reparo e manutenção de partes e peças novas e usadas e de pneumáticos novos e remoldados; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XLII - serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020, retificado no DOU de 4/5/2020\)](#)

XLIII - atividades de desenvolvimento de produtos e serviços, incluídas aquelas realizadas por meio de *start-ups*, para os fins de que trata o art. 3º da Lei nº 13.979, de 2020; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020, retificado no DOU de 4/5/2020\)](#)

XLIV - atividades de comércio de bens e serviços, incluídas aquelas de alimentação, repouso, limpeza, higiene, comercialização, manutenção e assistência técnica automotivas, de conveniência e congêneres, destinadas a assegurar o transporte e as atividades logísticas de todos os tipos de carga e de pessoas em rodovias e estradas; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XLV - atividades de processamento do benefício do seguro-desemprego e de outros benefícios relacionados, por meio de atendimento presencial ou eletrônico, obedecidas as determinações do Ministério da Saúde e dos órgãos responsáveis pela segurança e pela saúde do trabalho; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XLVI - atividade de locação de veículos; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XLVII - atividades de produção, distribuição, comercialização, manutenção, reposição, assistência técnica, monitoramento e inspeção de equipamentos de infraestrutura, instalações, máquinas e equipamentos em geral, incluídos elevadores, escadas rolantes e equipamentos de refrigeração e climatização; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XLVIII - atividades de produção, exportação, importação e transporte de insumos e produtos químicos, petroquímicos e plásticos em geral; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

XLIX - atividades cujo processo produtivo não possa ser interrompido sob pena de dano irreparável das instalações e dos equipamentos, tais como o processo siderúrgico e as cadeias de produção do alumínio, da cerâmica e do vidro; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

L - atividades de lavra, beneficiamento, produção, comercialização, escoamento e suprimento de bens minerais; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

LI - atividades de atendimento ao público em agências bancárias, cooperativas de crédito ou estabelecimentos congêneres, referentes aos programas governamentais ou privados destinados a mitigar as consequências econômicas da emergência de saúde pública de que trata a Lei nº 13.979, de 2020, sem prejuízo do disposto nos incisos XX e XL; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

LII - produção, transporte e distribuição de gás natural; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020, e com redação dada pelo Decreto nº 10.342, de 7/5/2020\)](#)

LIII - indústrias químicas e petroquímicas de matérias-primas ou produtos de saúde, higiene, alimentos e bebidas; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020, e com redação dada pelo Decreto nº 10.342, de 7/5/2020\)](#)

LIV - atividades de construção civil, obedecidas as determinações do Ministério da Saúde; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.342, de 7/5/2020, e com redação dada pelo Decreto nº 10.344, de 11/5/2020\)](#)

LV - atividades industriais, obedecidas as determinações do Ministério da Saúde; [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.342, de 7/5/2020,\) e com redação dada pelo Decreto nº 10.344, de 11/5/2020\)](#)

LVI - salões de beleza e barbearias, obedecidas as determinações do Ministério da Saúde; e [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.344, de 11/5/2020\)](#)

LVII - academias de esporte de todas as modalidades, obedecidas as determinações do Ministério da Saúde. [\(Inciso acrescido pelo Decreto nº 10.344, de 11/5/2020\)](#)

§ 2º Também são consideradas essenciais as atividades acessórias, de suporte e a disponibilização dos insumos necessários a cadeia produtiva relativas ao exercício e ao funcionamento dos serviços públicos e das atividades essenciais.

§ 3º É vedada a restrição à circulação de trabalhadores que possa afetar o funcionamento de serviços públicos e atividades essenciais, e de cargas de qualquer espécie que possam acarretar desabastecimento de gêneros necessários à população.

§ 4º Para fins do cumprimento ao disposto neste Decreto, os órgãos públicos e privados disponibilizarão equipes devidamente preparadas e dispostas à execução, ao monitoramento e à fiscalização dos serviços públicos e das atividades essenciais.

§ 5º Os órgãos públicos manterão mecanismos que viabilizem a tomada de decisões, inclusive colegiadas, e estabelecerão canais permanentes de interlocução com as entidades públicas e privadas federais, estaduais, distritais e municipais.

§ 6º As limitações de serviços públicos e de atividades essenciais, inclusive as reguladas, concedidas ou autorizadas somente poderão ser adotadas em ato específico e desde que em articulação prévia do com o órgão regulador ou do Poder concedente ou autorizador.

§ 7º Na execução dos serviços públicos e das atividades essenciais de que trata este artigo devem ser adotadas todas as cautelas para redução da transmissibilidade da covid -19.

§ 8º [\(Parágrafo acrescido pelo Decreto nº 10.292, de 25/3/2020, e revogado pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020\)](#)

§ 9º O disposto neste artigo não afasta a competência ou a tomada de providências normativas e administrativas pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas competências e de seus respectivos territórios, para os fins do disposto no art. 3º da Lei nº 13.979, de 2020, observadas:

I - a competência exclusiva da União para fixar as medidas previstas na Lei nº 13.979, de 2020, referentes ao uso dos seus bens e à prestação dos serviços públicos essenciais por ela outorgados; e

II - que a adoção de qualquer limitação à prestação de serviços públicos ou à realização de outras atividades essenciais diretamente reguladas, concedidas ou autorizadas pela União somente poderão ser adotadas com observância ao disposto no § 6º deste artigo.

(Parágrafo acrescido pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020)

Art. 4º Os Poderes Judiciário e Legislativo, os Tribunais de Contas, o Ministério Público e a Defensoria Pública definirão suas limitações de funcionamento.

Art. 5º (Revogado pelo Decreto nº 10.329, de 28/4/2020)

Vigência

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 20 de março de 2020; 199º da Independência e 132º da República.

JAIR MESSIAS BOLSONARO
Sérgio Moro
Luiz Henrique Mandetta
Wagner de Campos Rosário
André Luiz de Almeida Mendonça
Walter Souza Braga Netto

PROJETO DE LEI N.º 4.878, DE 2020

(Do Sr. Santini)

Altera o artigo 1º da Lei nº 7.418 de 16 de dezembro de 1985, que institui o vale transporte.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-2998/2015.

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 e dá outras providências, para incluir, em despesas de deslocamento, o sistema de transporte público seletivo.

Art. 2º O art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º - Fica instituído o Vale-Transporte, 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 e seletivo 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 especiais.”

.....”(NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

O mundo inteiro está sofrendo as consequências da pandemia causada pelo novo coronavírus - Covid19.

O transporte de passageiros, que em todo o país, já vinha amargando prejuízos nos últimos anos, agora recebeu o golpe de misericórdia. Em Porto Alegre, por exemplo, os resultados das normas impostas devido à pandemia obrigaram o sistema ônibus a suprimir várias Linhas e horários do seu atendimento, para equilibrar o seu custo e não fecharem as portas.

Com as novas regras de distanciamento social imposta pela pelas administrações municipais, que limita a lotação do ônibus apenas a quantidade de passageiros sentados, enquanto que, as concessionárias do serviço não têm condições econômicas para aumentar a oferta e atender toda a demanda, pessoas estão ficando desatendidas e expostas nas ruas, aguardando sem expectativas, a possibilidade de embarcar em um ônibus para fazer seu deslocamento casa-trabalho e/ou trabalho-casa.

Enquanto isso, o Ministério Público cobra providências do governo para atender a população, sem considerar que as empresas de ônibus estão indo para a falência.

Neste contexto todo, tem o sistema seletivo - Lotação, que também está acumulando prejuízos e poderia ser uma solução neste momento, mas não pode atender ao passageiro desatendido pelo sistema ônibus, que na sua maioria, são trabalhadores operários, que só possuem o vale transporte para pagar pelo seu deslocamento.

A administração pública não autoriza o uso do Vale Transporte nas Lotações devido à legislação vigente.

Vereadores já ingressaram com projetos de Leis nas Câmaras Municipais para liberar o Vale Transporte, mas são barrados pela inconstitucionalidade. Enquanto isso, a população padece e um sistema de transporte com mais de 42 anos está prestes a deixar de existir, caso não haja uma alteração na Lei, que viria atender os anseios da população e propor uma sobrevida ao transporte seletivo.

Vale destacar que há cidades brasileiras que o vale-transporte é aceito no transporte seletivo, porém nestes casos, o operador do ônibus e do seletivo é o mesmo, não havendo conflito de interesses.

Acreditamos que a medida será capaz de aperfeiçoar o uso do Vale Transporte, que irá beneficiar a população brasileira e ajudar na manutenção de empregos e sobrevivência do transporte seletivo nesse momento de dificuldade.

Rogamos, portanto, aos nobres Pares, apoio para aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em 08 de outubro de 2020.

Deputado SANTINI

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. 1º Fica instituído o vale-transporte, (VETADO) que o empregador, pessoa física ou jurídica, antecipará ao empregado para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, através do sistema de transporte coletivo público, urbano ou intermunicipal e/ou interestadual com características semelhantes aos urbanos, geridos diretamente ou mediante concessão ou permissão de linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais. [*\(“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

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

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

Art. 2º O Vale-Transporte, concedido nas condições e limites definidos, nesta Lei, no que se refere à contribuição do empregador:

- a) não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos;
- b) não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou de Fundo de Garantia por Tempo de Serviço;
- c) não se configura como rendimento tributável do trabalhador. [*\(Primitivo art. 3º renumerado pela Lei nº 7.619, de 30/9/1987\)*](#)

FIM DO DOCUMENTO