



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 267-A, DE 2007

(Do Sr. José Pimentel)

Altera o art. 1º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte e dá outras providências, para permitir a concessão do benefício em espécie; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. AFFONSO CAMARGO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

TRABALHO, DE ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇO PÚBLICO;

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

APRECIACÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Viação e Transportes:

- parecer do relator

- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei n.º 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, concederá ao trabalhador, na forma de vales ou tíquetes, para cobrir, de forma efetiva, os gastos necessários com o deslocamento do trabalhador no percurso residência-trabalho e vice-versa, no serviço de transporte que melhor se adequar, mediante celebração de acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho e, na forma que vier a ser regulamentada pelo Poder Executivo, nos contratos individuais de trabalho.

§ 1º Havendo expressa previsão em acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho, o benefício poderá ser concedido em espécie.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei 7.428 de 16 de dezembro de 1985 instituiu a obrigatoriedade da concessão do Vale-Transporte. Trata-se de um programa bem sucedido e de extraordinária valia para o trabalhador. O programa do Vale-Transporte tem que como grandes inimigo o valor elevado das tarifas dos transportes urbanos, a precariedade dos sistema de transporte e a distâncias colossais que costumam separar a residência do trabalhador do seu local de trabalho, fruto dos baixos salários, da falta de políticas habitacionais e do preço da moradia, que segrega os trabalhadores nas regiões mais periféricas dos centros urbanos. A concessão do Vale-Transporte tornou-se vital que o trabalhador possa exercer seu direito a um

emprego, sem bancar custos proibitivos com o transporte. Por outro lado, todos esses fatores significam também custos para a contratação de funcionários. Infelizmente, esses custos acabam por prejudicar ainda mais os trabalhadores de pior situação social, pois moram em regiões mais distantes e têm de tomar três ou quatro conduções para chegar ao trabalho, o que implica a concessão de um número maior de vales pelo empregador. Há registros de um número significativo de trabalhadores urbanos que se deslocam para o trabalho a pé, cumprindo longas jornadas de caminhada casa para o trabalho e vice-versa, simplesmente, porque sua mão-de-obra se torna mais cara em razão dos custos com o transporte, de tal sorte que não encontrariam postos de trabalho se exercessem integralmente seu direito ao vale. Vê-se, pois, que apesar de bem sucedido, o programa do vale Transporte ainda não foi capaz de eliminar os problemas que envolvem os custos com o deslocamento do trabalhador. Não obstante, sem esse programa a situação seria insustentável.

Uma das formas de facilitar a adesão dos empregadores ao programa do Vale-Transporte, foi retirar-lhe a natureza de salário e não configurá-lo rendimento tributável do trabalhador.

Na forma como foi concebido, o empregador é autorizado a descontar 6% do salário básico do trabalhador. O empregador, portanto, adquire o Vale-Transporte necessário ao deslocamento do trabalhador e paga o valor que exceder a 6% do salário base.

A maioria dos empregadores ainda utiliza o vales, mas tem se tornando comum a utilização dinheiro na concessão do benefício. A concessão em espécie pode trazer vantagens tanto para empregadores e empregados, tanto que tem figurado na convenções coletivas das categorias mais organizadas. O pagamento em pecúnia diminui o risco de furtos dos vales adquiridos em grandes quantidades, especialmente pelas grandes empresas, enquanto o dinheiro é creditado diretamente na conta do trabalhador, via banco, juntamente com o salário. Além de maior segurança, esse procedimento, nas grandes empresas, elimina custos operacionais com a comprar, contagem, e separação dos Vales, A medida beneficia também o empregador doméstico, pois elimina a necessidade de comprar os vales, podendo adiantar ao empregado a quantia em dinheiro para que ele mesmo administre os seu gasto com transporte.

A prática de pagar o referido benefício em dinheiro, é, na maioria dos casos, um procedimento de fé e, fundado em convenção coletiva, exigência que mantemos em nosso Projeto. Todavia a Justiça trabalhista assentou, com base no art. 5º do Decreto n.º 95.247, de 17 de dezembro de 1980, que veda ao empregador substituir o vale- transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, que caso haja pagamento em dinheiro, o valor é considerado salário e estará sujeito a todas as repercussões daí decorrentes(férias, 13º, previdência, FGTS, etc..)

O Decreto 4.840 de 17 de setembro de 2003, que dispõe sobre a autorização para desconto de prestações decorrentes de empréstimos, financiamentos e operações de arrendamento mercantil concedidos por instituições financeiras e sociedades de arrendamento mercantil a empregados regidos pela CLT, deixou expresso no inciso X, do § 1º do artigo 2º, que o Vale-Transporte, poderia ser pago em dinheiro. Como o valor em dinheiro corresponde ao Vale, necessariamente, esta parcela teria que ter a mesma natureza do benefício, ou seja não salarial.

Muitas empresas, decidiram pagar o Vale-Transporte em dinheiro, após a edição do Decreto, mas continuaram a sofrer autuação.

Em fevereiro de 2006, o Poder Executivo, por meio da MP 280 autorizou as empresas a pagarem o Vale-Transporte em dinheiro.. No entanto, a Medida Provisória 283 revogou o artigo. Dessa forma, vigora entre empregadores, empregados e Poder Executivo, um clima de grave incerteza jurídica. São muitas as ações judiciais que tratam do tema, e a consolidação da jurisprudência demanda tempo. Todos esses fatores, acreditamos, torna imprescindível a apresentação e aprovação do Projeto de Lei que ora apresentamos, tarefa para a qual pedimos o apoio do congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 01 de março de 2007

Deputado José Pimentel

**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, que o empregador, pessoa física ou jurídica, poderá antecipar ao trabalhador para utilização efetiva em despesas de deslocamento residência-trabalho e vice-versa, mediante celebração de convenção coletiva ou de acordo coletivo de trabalho e, na forma que vier a ser regulamentada pelo Poder Executivo, nos contratos individuais de trabalho.

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

§ 2º A concessão do Vale-Transporte cessará caso a convenção coletiva ou o acordo coletivo de trabalho não sejam renovados ou prorrogados.

Art. 2º. O Vale-Transporte destina-se à sua utilização no sistema de transporte coletivo público, urbano, Intermunicipal ou interestadual com características semelhantes ao urbano, operado diretamente pelo poder público ou mediante delegação, em linhas regulares e com tarifas fixadas pela autoridade competente, excluídos os serviços seletivos e os especiais.

*** Vide Medida Provisória nº 280, de 15 de Fevereiro de 2006.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 280, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2006

Altera a Legislação Tributária Federal.

Art. 4º Os arts. 1º, 2º e 4º da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art.1º

§ 3º O benefício de que trata o caput também pode ser pago em pecúnia, vedada a concessão cumulativa com o Vale-Transporte."(NR)

"Art.2º
.....

Parágrafo único. Na hipótese do § 3º do art. 1º, o disposto neste artigo não se aplica ao valor que exceder a seis por cento do limite máximo do salário-de-contribuição do Regime Geral de Previdência Social."(NR)

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

....."(NR)

Art. 5º O pagamento ou a retenção a maior do imposto de renda no mês de fevereiro de 2006, por força do disposto nesta Medida Provisória, será compensado na Declaração de Ajuste Anual correspondente ao ano-calendário de 2006.

*** Vide Medida Provisória nº 283, de 23 de Fevereiro de 2006.**

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 283, DE 23 DE FEVEREIRO DE 2006

Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, a Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, a Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, que institui o Plano Especial de Cargos da Cultura e a Gratificação Específica de Atividade Cultural - GEAC, cria e extingue cargos em comissão no âmbito do Poder Executivo, dispõe sobre servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência, sobre a cessão de servidores para o DNIT e sobre controvérsia concernente à remuneração de servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, altera a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, e o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União, autoriza prorrogação de contratos temporários em atividades que serão assumidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, e revoga o art. 4º da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006, que altera a Legislação Tributária Federal.

.....

Art. 14. Fica revogado o art. 4º da Medida Provisória no 280, de 15 de fevereiro de 2006.

Art. 15. Esta Medida Provisória entra em vigor na data de sua publicação.
Brasília, 23 de fevereiro de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

José Alencar Gomes da Silva

Celso Luiz Nunes Amorim

Alfredo Nascimento

Luiz Fernando Furlan

Paulo Bernardo Silva

Patrus Ananias

Sergio Machado Rezende

Ciro Ferreira Gomes

Miguel Soldatelli Rossetto

Dilma Rousseff

Jorge Armando Felix

LEI Nº 11.314, DE 3 DE JULHO DE 2006

Altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990, que dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis da União, das autarquias e das fundações públicas federais, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, a Lei nº 11.171, de 2 de setembro de 2005, que dispõe sobre a criação de carreiras e do Plano Especial de Cargos do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, a Lei nº 11.233, de 22 de dezembro de 2005, que institui o Plano Especial de Cargos da Cultura

e a Gratificação Específica de Atividade Cultural - GEAC, cria e extingue cargos em comissão no âmbito do Poder Executivo, dispõe sobre servidores da extinta Legião Brasileira de Assistência, sobre a cessão de servidores para o DNIT e sobre controvérsia concernente à remuneração de servidores do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas - DNOCS, a Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998, que dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, o Decreto-Lei nº 9.760, de 5 de setembro de 1946, que dispõe sobre os bens imóveis da União, a Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, a Lei nº 11.046, de 27 de dezembro de 2004; a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006; e autoriza prorrogação de contratos temporários em atividades que serão assumidas pela Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

.....

Art. 23. Ficam revogados o art. 73 da Medida Provisória nº 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, o art. 29 da Lei nº 10.871, de 20 de maio de 2004, e o art. 4º da Medida Provisória nº 280, de 15 de fevereiro de 2006.

Brasília, 3 de julho de 2006; 185º da Independência e 118º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Waldir Pires

Celso Luiz Nunes Amorim

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Luiz Fernando Furlan

Paulo Bernardo Silva

Patrus Ananias

Sergio Machado Rezende

Pedro Brito Nascimento

Guilherme Cassel

Dilma Rousseff

Jorge Armando Felix

DECRETO Nº 95.247, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1987

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

CAPÍTULO I DOS BENEFICIÁRIOS E DO BENEFÍCIO DO VALE-TRANSPORTE

Art. 5º É vedado ao empregador substituir o Vale-Transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo.

Parágrafo único. No caso de falta ou insuficiência de estoque de Vale-Transporte, necessário ao atendimento da demanda e ao funcionamento do sistema, o beneficiário será ressarcido pelo empregador, na folha de pagamento imediata, da parcela correspondente, quando tiver efetuado, por conta própria, a despesa para seu deslocamento.

Art. 6º O Vale-Transporte, no que se refere à contribuição do empregador:

I - não tem natureza salarial, nem se incorpora à remuneração do beneficiário para quaisquer efeitos;

II - não constitui base de incidência de contribuição previdenciária ou do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço;

III - não é considerado para efeito de pagamento da Gratificação de Natal (Lei nº 4.090, de 13 de julho de 1962, e art. 7º do Decreto-Lei nº 2.310, de 22 de dezembro de 1986);

IV - não configura rendimento tributável do beneficiário.

DECRETO Nº 4.840, DE 17 DE SETEMBRO DE 2003

Regulamenta a Medida Provisória nº 130, de 17 de setembro de 2003, que dispõe sobre a autorização para desconto de prestações em folha de pagamento, e dá outras providências.

Art. 2º Para os fins deste Decreto, considera-se:

I - empregador, a pessoa jurídica assim definida pela legislação trabalhista;

II - empregado, aquele assim definido pela legislação trabalhista;

III - instituição consignatária, a instituição mencionada no art. 1º autorizada a conceder empréstimo ou financiamento ou realizar operação de arrendamento mercantil;

IV - mutuário, empregado que firma com instituição consignatária contrato de empréstimo, financiamento ou arrendamento mercantil regulado por este Decreto; e

V - verbas rescisórias, as importâncias devidas em dinheiro pelo empregador ao empregado em razão de rescisão do seu contrato de trabalho.

§ 1º Para os fins deste Decreto, considera-se remuneração básica a soma das parcelas pagas ou creditadas mensalmente em dinheiro ao empregado, excluídas:

I - diárias;

II - ajuda de custo;

III - adicional pela prestação de serviço extraordinário;

IV - gratificação natalina;

V - auxílio-natalidade;

VI - auxílio-funeral;

VII - adicional de férias;

VIII - auxílio-alimentação, mesmo se pago em dinheiro;

IX - auxílio-transporte, mesmo se pago em dinheiro; e

X - parcelas referentes a antecipação de remuneração de competência futura ou pagamento em caráter retroativo.

§ 2º Para os fins deste Decreto, considera-se remuneração disponível a parcela remanescente da remuneração básica após a dedução das consignações compulsórias, assim entendidas as efetuadas a título de:

I - contribuição para a Previdência Social oficial;

II - pensão alimentícia judicial;

III - imposto sobre rendimentos do trabalho;

IV - decisão judicial ou administrativa;

V - mensalidade e contribuição em favor de entidades sindicais;

VI - outros descontos compulsórios instituídos por lei ou decorrentes de contrato de trabalho.

§ 3º Para os fins deste Decreto, são consideradas consignações voluntárias as autorizadas pelo empregado e não relacionadas no § 2º.

Art. 3º No momento da contratação da operação, a autorização para a efetivação dos descontos permitidos neste Decreto observará, para cada mutuário, os seguintes limites:

I - a soma dos descontos referidos no art. 1º deste Decreto não poderá exceder a trinta por cento da remuneração disponível definida no § 2º do art. 2º; e

II - o total das consignações voluntárias, incluindo as referidas no art. 1º, não poderá exceder a quarenta por cento da remuneração disponível definida no § 2º do art. 2º.

.....
.....

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Para exame desta Comissão de Viação e Transportes, achase o projeto de lei em epígrafe, de iniciativa do Deputado José Pimentel, que objetiva a alteração da Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o Vale-Transporte, para permitir o pagamento do benefício em espécie, desde que haja expressa previsão a esse respeito em acordo, convenção ou dissídio coletivo de trabalho. O projeto de lei também suprime o dispositivo que, no texto vigente, equipara os servidores da Administração Federal direta ou indireta aos trabalhadores, para fins de concessão de Vale-Transporte.

O Autor argumenta, em sua justificação que, embora o Vale-Transporte seja um programa muito bem-sucedido, existe a necessidade de aperfeiçoamento da norma legal no que tange à possibilidade de concessão do benefício em espécie. Essa alternativa, que seduz alguns empregadores por sua maior praticidade e segurança, além do menor custo operacional, tem sido questionada na Justiça trabalhista, apesar de o Governo ter editado um decreto (o de nº 4.840/03) explicitando a possibilidade de pagamento do benefício em espécie. A iniciativa tem, portanto, segundo o Autor, o objetivo de esclarecer a questão, deixando explícito na lei que criou o benefício a permissão para pagamento em espécie, nas condições mencionadas.

Dentro do prazo regimental não foram apresentadas emendas neste Órgão Técnico.

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Nos últimos vinte anos, o Vale-Transporte tem-se caracterizado como um mecanismo eficaz de redução da pressão social e, principalmente, de redistribuição de renda, ao garantir o transporte diário de milhões de trabalhadores brasileiros desde sua casa até o local de trabalho, e vice-versa.

A proposta legislativa ora em exame pretende permitir que o benefício do Vale-Transporte seja pago em pecúnia diretamente ao trabalhador. Ocorre que a Lei nº 8.212/91, em seu art. 28, § 9º, alínea "f", afirma que o Vale-Transporte não integra o salário de contribuição para fins de pagamento da contribuição previdenciária, desde que observada a legislação pertinente. Ora, a proposta apresentada pelo Deputado José Pimentel contraria o espírito da legislação pertinente do Vale-Transporte, e poderia, assim, abrir uma brecha para a incidência de contribuição previdenciária.

Este é o entendimento do Superior Tribunal de Justiça como podemos observar pelos julgamentos transcritos abaixo:

PREVIDENCIÁRIO. SALÁRIO DE CONTRIBUIÇÃO. VALE-TRANSPORTE. CONTRIBUIÇÃO AO FGTS. PAGAMENTO EM DINHEIRO, DE FORMA CONTÍNUA. LEI Nº 7.418/85. DECRETO Nº 95.247/87. INCIDÊNCIA.

1 – O vale-transporte, quando descontado do empregado no percentual estabelecido em lei, não integra o salário de contribuição para fins de pagamento da previdência social, nos termos do artigo 3º, da Lei nº 7.418/85.

2 – Situação diversa ocorre quando a empresa efetua tal desconto, pelo que passa a ser devida a contribuição para a previdência social, porque tal valor passou a integrar a remuneração do trabalhador.

.....
6 - Recurso não provido. (Resp 420451/RS, Rel. José Delgado, DJU de 10.06.02).

TRIBUTÁRIO. VALE-TRANSPORTE. PAGAMENTO EM DINHEIRO DE FORMA CONTÍNUA. ARTS. 28, § 9º, "F", DA LEI 8.212/91, E 2º, "B", DA LEI 7.418/85, REGULAMENTADOS PELO ART. 5º DO DECRETO 95.247/87 – INCIDÊNCIA DE CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA – PRECEDENTES.

1 – O vale-transporte, não integra o salário de contribuição para fins de pagamento da contribuição previdenciária. Inteligência dos arts. 28, § 9º, "f", da Lei 8.212/91, e 2º, "b", da Lei 7.418/85.

2 – O pagamento habitual do vale-transporte em pecúnia contraria o estatuído no art. 5º do Decreto 95.247/87 que estabelece que "é vedado ao empregador substituir o vale-transporte por antecipação em dinheiro ou qualquer outra forma de pagamento, ressalvado o disposto no parágrafo único deste artigo."

3 – Não há incompatibilidade entre a Lei 7.418/85 e o artigo 5º do Decreto 95.247/87, que apenas instituiu um modo de proceder a

concessão do benefício do vale-transporte, de modo a evitar o desvio de sua finalidade com a proibição do pagamento do benefício em pecúnia.

4 – O pagamento do vale transporte em dinheiro, inobservando-se a legislação pertinente, possibilita a incidência de contribuição previdenciária.

5 - Recurso especial provido. (Resp 508583/PR, Rel. Ministra Eliana Calmon, DJU 16.08.05).

O Vale-Transporte, ao longo de sua existência, mostrou-se eficaz ao solucionar um grande problema social enfrentado por todos os trabalhadores, que gastavam boa parte do salário recebido com transporte diário de sua residência ao local de trabalho. Ademais, não se pode ignorar o fato de que se trata de um benefício totalmente consolidado, cujas vantagens têm gerado a melhoria na relação entre empregados e empregadores, caracterizando-se, principalmente, como um mecanismo de redistribuição de renda. Na verdade, é um subsídio do sistema produtivo às classes de menor poder aquisitivo da população brasileira. Todos os integrantes deste processo foram e continuam sendo favorecidos, ou seja, empregador, trabalhador e operador de transporte.

Ao primeiro, o Vale-Transporte traz a vantagem de reduzir o absenteísmo dos empregados, assegurando a presença nos postos de trabalho e contribuindo para a produção, por meio de um benefício que não possui natureza salarial, o que reduz os encargos sociais. Já para o trabalhador, representa a garantia do transporte diário, independente do valor do preço da passagem, pois a parcela do gasto sob sua responsabilidade está limitada a 6% do seu salário, não comprometendo o seu orçamento. Quanto ao operador de transporte, a vantagem está no aumento da velocidade comercial, visto que o Vale-Transporte dispensa o troco na catraca, conferindo maior velocidade ao embarque do passageiro e reduzindo o tempo de viagem.

Por outro lado, não se pode ignorar o fato de que, ao se conceder o benefício em pecúnia ao trabalhador, este poderá sucumbir à tentação (ou à necessidade) de gastá-lo na própria manutenção e de sua família. Nunca é demais lembrar que a atual política salarial vigente no País está mais calcada na manutenção dos atuais postos de empregos do que na batalha por reajustes salariais, os quais eram freqüentes no passado. Assim, a proposta em tela, caso seja convertida em lei, representaria um retrocesso no direito trabalhista

brasileiro, pois voltaria a um passado revestido de problemas, caracterizado pelo absenteísmo do trabalhador face à falta de recursos para prover o seu transporte diário até o local de trabalho. Isso pode até mesmo induzir a demissão do trabalhador, pois não tendo recursos para o custeio do seu transporte diário, este tenderá a faltar ao trabalho.

Propostas legislativas como esta, sob análise, não trazem qualquer benefício para a classe trabalhadora brasileira e ainda representam uma ameaça aos direitos que foram conquistados e consolidados com o passar do tempo. Entendemos que a melhoria das relações trabalhistas no Brasil deve ser calcada em propostas que não prejudiquem os direitos históricos dos trabalhadores. Entendemos, ainda, que o pagamento do Vale-Transporte em dinheiro não irá solucionar as questões suscitadas pelo Autor do projeto de lei em questão. Por outro lado, mesmo que existam casos isolados de comercialização clandestina dos tíquetes, não se deve penalizar toda uma classe de trabalhadores no País por conta de um problema que se resolve com uma fiscalização mais eficiente. O ônus da eliminação disfarçada do Vale-Transporte certamente recairá sobre aqueles que necessitam dos serviços de transporte público, diariamente, para se deslocarem da sua residência até o local de trabalho, e vice-versa.

Ademais, devemos registrar que, ao contrário do que menciona o Autor da presente proposta em sua justificção, o Decreto nº 4.840/03, em seu art. 2º, § 1º, inciso X, não trata da possibilidade de pagamento do Vale-Transporte em pecúnia. O auxílio transporte mencionado no inciso IX do mesmo dispositivo foi instituído pela Medida Provisória nº 1.783/1998, para os servidores e empregados públicos da administração federal direta, autárquica e fundacional da União. O auxílio transporte não é, e nunca foi, extensivo aos empregados regidos pela CLT.

Por fim, somente como dados ilustrativos, em pesquisa realizada pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, entre junho e dezembro de 2006, ficou demonstrado que:

- 70% da população prefere receber o Vale-Transporte em créditos, ao invés de dinheiro;

- 80% dos trabalhadores brasileiros pertencentes às classes C, D e E utilizam o Vale-Transporte;
- 50% das cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes já utilizam a bilhetagem eletrônica, cujo maior incentivo é o lançamento do Vale-Transporte eletrônico.

As vantagens do Vale-Transporte eletrônico são muitas, entre as quais podemos citar a eliminação do comércio paralelo de vales e das falsificações na comercialização, o controle efetivo do benefício por parte das empresas compradoras, a eliminação dos riscos de furtos e a redução dos custos operacionais das empresas compradoras. Em breve, estima-se que todas as cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes estarão com a bilhetagem eletrônica implantada nos sistemas de transportes públicos, eliminando, assim, os inconvenientes do Vale-Transporte em papel citados pelo Autor da proposição em análise.

Assim, por todo o exposto, votamos pela **rejeição** quanto ao mérito do Projeto de Lei nº 267, de 2007, de autoria do Deputado José Pimentel.

Sala da Comissão, em 16 de maio de 2007.

Deputado **AFFONSO CAMARGO**
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou unanimemente o Projeto de Lei nº 267/07, nos termos do parecer do relator, Deputado Affonso Camargo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mauro Lopes e Hugo Leal - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Aline Corrêa, Beto Albuquerque, Camilo Cola, Carlos Brandão, Carlos Santana, Carlos Zarattini, Davi Alves Silva Júnior, Devanir Ribeiro, Giovanni Queiroz, Gladson Cameli, Gonzaga Patriota, Ilderlei Cordeiro, Jaime Martins, Jilmar Tatto, José Santana de Vasconcellos, Lael Varella, Moises Avelino, Nelson Bornier, Ricardo Barros, Urzeni Rocha, Cristiano Matheus, Edinho Bez, José Ailton Cirilo, Marinha Raupp, Osvaldo Reis e Pedro Fernandes.

Sala da Comissão, em 20 de junho de 2007.

Deputado MAURO LOPES
Vice-Presidente

FIM DO DOCUMENTO
