



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



**PARECER Nº 001, de 2019 – CAS**

**Da COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS sobre o Projeto de Lei Complementar nº 42, de 2015, que altera dispositivos da Lei Complementar nº 840, de 23 de dezembro de 2011, que "dispõe sobre o regime jurídicos (sic) dos servidores públicos civis do Distrito Federal, das autarquias e das fundações públicas distritais".**

**AUTOR: Deputado CLAUDIO ABRANTES**

**RELATOR: Deputado LEANDRO GRASS**

## I – RELATÓRIO

Encontra-se nesta Comissão, para exame e emissão de parecer, o Projeto de Lei Complementar – PLC nº 42/2015, que busca alterar dispositivos da Lei Complementar nº 840, de 23 de dezembro de 2011, que "dispõe sobre o regime jurídico dos servidores públicos civis das diversas esferas do Distrito Federal".

O Projeto, de autoria do Deputado Cláudio Abrantes, propõe alterações aos arts. 107 a 110 da Lei Complementar nº 840/2011 (o RJU dos servidores públicos do DF), que se referem ao auxílio-transporte, e que passariam a ter as seguintes redações:

*Art. 107. Ao servidor é devido auxílio transporte, a ser pago em pecúnia, destinado ao custeio parcial das despesas realizadas com o transporte coletivo ou não, inclusive interestadual, no início e no fim da jornada de trabalho, relacionadas com o deslocamento da residência para o trabalho e vice-versa.*

*§ 2º O auxílio-transporte não é devido:*

*(...)*

*III- quando a despesa mensal com transporte coletivo ou não, for igual ou inferior ao valor resultante da aplicação do percentual de que trata o art. 108;*

*Art. 108. O valor mensal do auxílio-transporte corresponde ao montante das despesas realizadas com transporte, nos termos do art. 107, subtraído o montante de seis por cento incidente exclusivamente sobre:*

*(...)*

COMISSÃO DE ASSUNTOS SOCIAIS  
PLC. Nº 42, 2015  
Fls. Nº 15



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA

Assessoria Legislativa

Unidade de Economia e Finanças



*Art. 109. O pagamento do auxílio-transporte, em pecúnia, deve ser efetuado no mês anterior ao da utilização de transporte coletivo ou particular, salvo nas seguintes hipóteses, quando pode ser feito até o mês imediatamente subsequente:*

(...)

*Art. 110. A concessão do auxílio-transporte fica condicionada ao requerimento, firmado pelo próprio servidor, de que realiza despesas de locomoção casa-trabalho e vice-versa, nos termos do art. 107.*

Seguem-se as tradicionais cláusulas de vigência da Lei, a partir da data de sua publicação, e de revogação genérica das disposições contrárias.

Em justificação à iniciativa, o autor afirma que a proposição tem a finalidade de adequar a legislação à situação real dos servidores. Isso por não fazer sentido, segundo ele, a distinção, para o pagamento do auxílio-transporte, o servidor utilizar o transporte coletivo ou o particular em seu deslocamento entre sua casa e o trabalho, sendo o benefício um auxílio para que o servidor não tenha que suportar sozinho a despesa por este deslocamento. Tanto assim é que tal verba não integra a remuneração do servidor, mas tão somente indeniza parte daqueles gastos.

Lembra ainda o autor que há servidores cujo local de moradia não é assistido por transporte coletivo e que, nesses casos, a sua única possibilidade de deslocamento entre a casa e o trabalho é a utilização de transporte particular. Portanto, ele entende que vincular o auxílio-transporte exclusivamente a quem faz uso do transporte coletivo seria tratar com desigualdade aqueles que já sofrem pela ausência do Estado na área do transporte nas suas localidades de moradia, apontando a existência de decisões judiciais que consolidam esse entendimento.

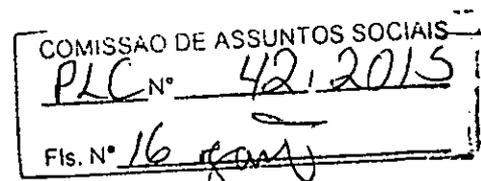
O parlamentar manifesta-se no sentido de que não se deve vincular a concessão do auxílio-transporte à utilização de transporte coletivo, pois que o auxílio visa a minimizar a despesa do trabalhador com seu deslocamento casa-trabalho.

O Projeto foi lido em Plenário em 10 de novembro de 2015 e distribuído a esta CAS e à CEOF, para exame de mérito, e à CEOF e à CCJ, para o de admissibilidade.

A proposição não recebeu emendas nesta Comissão no prazo regimental.

É o relatório.

## II – VOTO



Nos termos do art. 65, I, "b", e art. 64, § 1º, I, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal – RICLDF, compete a esta Comissão, respectivamente, analisar e emitir parecer sobre o mérito de questões relativas ao **trabalho** e sobre **servidores públicos civis do Distrito Federal, seu regime jurídico**, planos de carreira, provimento de cargos, estabilidade, aposentadoria e



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



sistema de previdência e assistência social, objeto do PLC 42/2015. Assim, passa-se à análise da matéria, inicialmente quanto ao aspecto da necessidade da proposição.

Verifica-se, pela comparação da redação proposta para o *caput* do art. 107 com o texto vigente do dispositivo, que se pretende retirar a expressão "ou em vale-transporte" e acrescentar a expressão "ou não" após o termo "transporte coletivo", tudo com o fito de assegurar a concessão do benefício, a ser pago em pecúnia ao servidor, independentemente de ele utilizar ou não o transporte coletivo em seu deslocamento no trajeto entre sua residência e o local de trabalho.

As alterações propostas para o inciso III do § 2º do mesmo artigo, bem como para os arts. 108 e 109, vão no mesmo sentido.

Por sua vez, a mudança proposta ao texto do *caput* do art. 110 tem caráter operacional e intenta substituir a necessidade de apresentação de declaração, firmada pelo próprio servidor, de que realiza despesas com transporte coletivo, por simples requerimento de concessão do benefício, embora pela redação proposta isto não fique tão explícito.

Com relação à necessidade, importa saber se já existe instrumento legal, distrital ou nacional, voltado ao enfrentamento da questão com a qual a proposição pretende lidar. Ademais, impõe-se verificar se, mesmo em caso de inexistência de instrumento legal a respeito, seria a via legislativa a mais adequada ao tratamento da questão.

Ora, a respeito da matéria em tela, a Lei Orgânica do Distrito Federal estabelece:

**Art. 35.** São direitos dos servidores públicos, sujeitos ao regime jurídico único, além dos assegurados no § 2º do art. 39 da Constituição Federal, os seguintes:

.....  
VI – recebimento de vale-transporte, nos casos previstos em lei;  
.....

Portanto, trata-se, em primeiro lugar, de ampliar a dimensão de um direito mais restrito já presente na LODF, passando do recebimento de vale-transporte ao de auxílio-transporte, a ser pago em pecúnia ao servidor, independentemente de ele utilizar ou não o transporte coletivo em seu deslocamento entre sua casa e o trabalho.

Na verdade, parte dessa ampliação já se deu com a promulgação da referida LC nº 840/2011 (RJU dos servidores públicos do DF), que o projeto pretende alterar, conforme se pode constatar do seu dispositivo a seguir transcrito:

**Art. 107.** Ao servidor é devido auxílio-transporte, a ser pago em pecúnia ou em vale-transporte, destinado ao custeio parcial das despesas realizadas com transporte coletivo, inclusive interestadual, no início e no fim da jornada de trabalho, relacionadas com o deslocamento da residência para o trabalho e vice-versa.



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



Assim, o Regime Jurídico dos servidores públicos do DF estabeleceu que o auxílio-transporte pode ser pago **em pecúnia ou em vale-transporte**, visando ao custeio parcial das despesas realizadas **com transporte coletivo**, inclusive interestadual, no trajeto entre a residência e o trabalho do servidor.

Isto posto, o que o PLC nº 42/2015 pretende, portanto, é alterar a dimensão do benefício, **transformando-o apenas em auxílio-transporte a ser pago exclusivamente em pecúnia, independentemente de o servidor utilizar ou não o transporte coletivo** em seu deslocamento e, em virtude do trabalho.

Note-se que já há significativa jurisprudência no país a corroborar parte da pretensão da proposição, mas tão somente "no sentido de que o servidor público que se utiliza de veículo próprio para deslocar-se ao serviço faz jus ao recebimento de auxílio-transporte"<sup>1</sup>, tanto que a própria LC nº 840/2011, segundo a redação vigente em seu art. 107, já o garante.

Pela proposição, a nova redação do *caput* do art. 107 retira a expressão "ou em vale-transporte" e acrescenta a expressão "ou não" após o termo "transporte coletivo", tudo com o fito de assegurar a concessão do benefício, a ser pago em pecúnia ao servidor, independentemente de ele utilizar ou não o transporte coletivo em seu deslocamento no trajeto entre sua residência e o local de trabalho.

As alterações propostas aos arts. 107, § 2º, III; 108 e 109 vão no mesmo sentido.

Quanto à proposta de redação para o *caput* do art. 110, observa-se que a afirmação constante da justificção do PLC de que "os Tribunais Estaduais e os Superiores já têm entendimento no sentido de que não há que se impor a utilização do transporte coletivo" é verdadeira. No entanto, na forma como foi redigida a proposição, é preconizado o benefício do auxílio transporte sem limitar o valor da despesa com transporte àquele que corresponderia à utilização do transporte público coletivo convencional.

Evidencie-se que a jurisprudência apresentada na justificção do PLC sob exame, para amparar a concessão do benefício do auxílio transporte ao servidor, não deixa dúvida sobre qual seja o direito de que se cuida, conforme a transcrição a seguir de trecho da folha 03 desse projeto, onde se sublinha parte da fala do Ministro Relator da matéria:

*.....Assim, constata-se que mesmo aqueles servidores públicos que se utilizam de outras formas de transporte, que não o coletivo (como, por exemplo, o veículo próprio), também têm direito à percepção do auxílio-transporte; entendimento contrário, na visão do Superior Tribunal de Justiça, seria discriminar injustificadamente (com base na*

1 AgRg no AREsp 238740/RS, Relator Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, SEGUNDA TURMA, DJe 05/02/2013 e EDcl no AgRg no REsp 1243206/PR, Relator Ministro CESAR ASFOR ROCHA, SEGUNDA TURMA, DJe 04/10/2011 (<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/82817072/trf-3-judicial-i-07-01-2015-pg-1721/pdfView>).



# CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



*mera natureza do transporte utilizado) aqueles servidores que, precisando deslocar-se até o local de trabalho, optam por fazê-lo mediante transporte próprio, ou mesmo não têm outra alternativa de locomoção. Necessário, pois, que a Administração Pública custeie parte de seus gastos com o transporte da residência ao trabalho e vice-versa.*

*Destaque-se que o parâmetro a ser adotado para fins de quantificação dessa verba indenizatória é aquele que toma por base as despesas que existiriam, caso fosse utilizado o transporte coletivo.*

*Assim, discrepando a sentença da orientação acima, deve ela ser reformada, reconhecendo-se o direito líquido e certo da impetrante de receber o auxílio-transporte (Lei 12.016/2009, art. 1º, caput).*

*Posto isto, nos termos do art. 557, § 1º-A, do Código de Processo Civil, DOU PROVIMENTO à apelação para reformar a sentença e julgar procedente o pedido, determinando à autoridade coatora que forneça o auxílio transporte à impetrante para custeio de suas despesas com veículo próprio no trajeto residência-trabalho-residência, em valor correspondente àquele que seria gasto com o uso do transporte coletivo.*

Considere-se, complementarmente, a menção feita pelo autor de que o direito em comento encontra respaldo na Medida Provisória nº 2.165/2001.

Com efeito, é bastante elucidativo para esta análise o que dispõem o *caput* do art. 1º e o *caput* do art. 2º da referida MP, transcritos a seguir com destaques:

*Art. 1º Fica instituído o Auxílio-Transporte em pecúnia, pago pela União, de natureza jurídica indenizatória, desatinado ao **custeio parcial** das despesas realizadas com transporte coletivo municipal, intermunicipal ou interestadual pelos militares, servidores e empregados públicos da Administração Federal direta, autárquica e fundacional da União, nos deslocamentos de suas residências para os locais de trabalho e vice-versa, **excetuadas** aquelas realizadas nos deslocamentos em intervalos para repouso ou alimentação, durante a jornada de trabalho, e **aquelas efetuadas com transportes seletivos ou especiais.***

*Art. 2º O valor mensal do Auxílio-Transporte será apurado a partir da diferença entre as **despesas realizadas com transporte coletivo**, nos termos do art. 1º, e o **desconto de seis por cento** do:*

Esta realidade presta-se a demonstrar que o valor do Auxílio Transporte em pecúnia não corresponde sempre ao valor do gasto integral com o transporte, mas deve limitar-se a um dos seguintes valores:

- 1- o correspondente à despesa que o servidor **teria na hipótese de os seus deslocamentos casa-trabalho-casa serem feitos pelo transporte coletivo**, definido nos termos da lei, se inferior a seis por cento do seu soldo ou vencimento; ou
- 2- o correspondente à diferença entre a despesa **que o servidor teria na hipótese de os seus deslocamentos casa-trabalho-casa serem feitos pelo transporte coletivo** e o valor do desconto dos seis por cento do seu soldo ou vencimento.



## CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



Observe-se, portanto, que o servidor terá o direito ao Auxílio Transporte sempre que a despesa assim considerada for superior ao montante correspondente a seis por cento do seu soldo ou vencimento. No caso contrário, em que o valor referente a seis por cento do seu soldo ou vencimento for superior à tal despesa, o servidor não poderá contar com o Auxílio Transporte em pecúnia.

Ora, verifica-se que o PLC de que se trata, ao intentar estabelecer que o valor do Auxílio Transporte ao servidor poderia ser a diferença entre o seu gasto com viagens feitas no transporte particular, descontados os 6% do soldo ou do vencimento, abriria a possibilidade de crescimento expressivo de despesas para os cofres públicos porque as despesas com os deslocamentos em veículo particular podem ser bem superiores àquelas correspondentes ao transporte público coletivo, conseqüentemente, geraria benefícios bem maiores depois de abatidos os seis por cento mencionados.

Para corrigir essa impropriedade haver-se-ia que apresentar emenda para, tão somente, limitar a base de cálculo do benefício ao limite do que seria o gasto, caso fosse utilizado o transporte público coletivo e para dar ainda a opção de utilização do vale-transporte para o servidor que assim o desejar.

Tal situação, porém, concorre, forçosamente, para a conclusão da desnecessidade de medida legal sobre a matéria, uma vez que tal direito já se encontra assentado no ordenamento jurídico.

Some-se a isto o fato de que, mesmo que se desejasse aperfeiçoar o PLC sob exame, é improvável a continuidade de sua tramitação por questões da análise das competências da CEOF e CCJ.

A este respeito não há como deixar de mencionar uma limitação intransponível à viabilidade da proposição, consistente em tratar de matéria de iniciativa privativa do Chefe do Poder Executivo, o que será apreciado em caráter terminativo pela CCJ, nos termos do RICLDF. Com efeito, a Lei Orgânica do Distrito Federal, em consonância com o que disciplina a Constituição Federal (art. 61, 1º, II, c), atribui, privativamente, ao Chefe do Poder Executivo a competência de iniciativa das leis que disponham sobre servidores públicos do Distrito Federal e seu regime jurídico (art. 71, § 1º, II).

Finalmente, cabe observar que, se aprovada a proposição em comento, o servidor do Distrito Federal deixaria de contar com a possibilidade de utilização do vales-transportes, obrigando-se ao recebimento do valor do auxílio transporte sempre em pecúnia. Essa realidade viria de encontro ao interesse do Distrito Federal de que os seus servidores dispusessem dos vales-transportes para lhes garantir os deslocamentos casa/trabalho/casa, já que os recursos do adiantamento em pecúnia poderiam, com expressiva probabilidade, ser desviados para utilização diversa, lembrando-se, ademais, que as atuais políticas públicas pugnam pela promoção do uso do transporte público de qualidade, para desafogar o trânsito, notadamente nas grandes metrópoles, e reduzir os níveis de poluição resultantes do uso irracional do transporte privado, em que se observa uma taxa de ocupação muito baixa.



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**

TERCEIRA SECRETARIA  
Assessoria Legislativa  
Unidade de Economia e Finanças



Portanto, em face de todo o exposto, vota-se pela **REJEIÇÃO** do PLC nº 42/2015 no âmbito desta CAS, com fundamento no art. 65, I, *b*, e art. 64, § 1º, I, do RICLDF.

Sala das Comissões, em

de 2019.

**Deputado MARTINS MACHADO**  
*Presidente*

  
**Deputado LEANDRO GRASS**  
*Relator*

