

## **PROJETO DE LEI Nº     , DE 2013**

**(Do Sr. Fernando Ferro)**

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

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                      de                      de 2012.

Deputado FERNANDO FERRO