



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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 À(AO) PL-6418/2013.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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.

.....
.....

FIM DO DOCUMENTO
