



O GRAVE EQUÍVOCO DA INCIDÊNCIA DO IMPOSTO SELETIVO PARA BICICLETAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Nota Técnica aos Senadores da República

I. O texto da Reforma Tributária, aprovado na Câmara dos Deputados, aponta para diretrizes corretas para mudanças no sistema tributário brasileiro, objetivando tornar o ambiente de negócios mais equitativo e simples e o cenário para investimentos mais previsível e seguro.

II. Contudo, no texto do substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados, a figura do imposto seletivo - criado para onerar a produção, comercialização ou importação de bens e serviços **prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente** - foi estendida para produtos que tenham produção, comercialização ou importação na Zona Franca de Manaus:

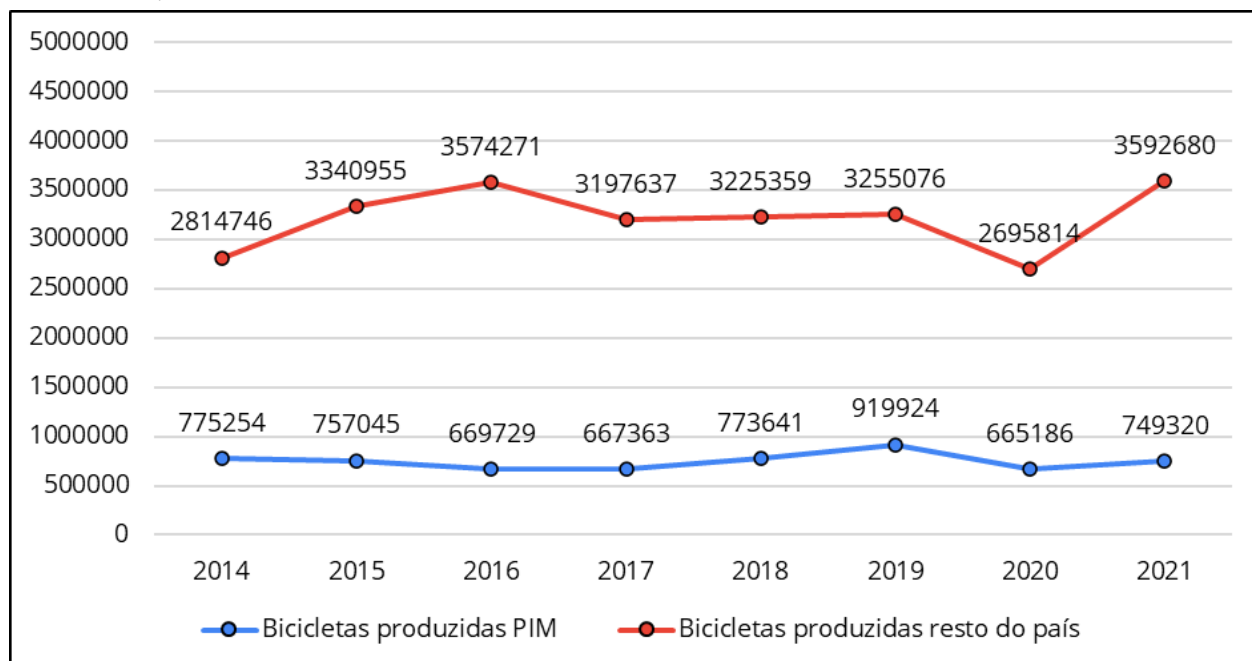
“ Art. 92-B. (...)

§ 1º Para fins do disposto no caput, serão utilizados, individual ou cumulativamente, instrumentos fiscais, econômicos ou financeiros, inclusive a ampliação da incidência do imposto de que trata o art. 153, VIII, da Constituição Federal, para alcançar a produção, a comercialização ou a importação de bens que também tenham industrialização na Zona Franca de Manaus ou nas áreas de livre comércio referidas no caput, garantido tratamento favorecido às operações originadas nessas áreas incentivadas.”

III. Ocorre que a realidade do setor produtivo de bicicletas no Brasil não encontra ressonância em tal proposta, posto que **82% de toda produção de bicicletas no país está espalhada por todo o território nacional**, em quase todos os Estados da Federação, enquanto 18% está concentrada na **Zona Franca de Manaus**.

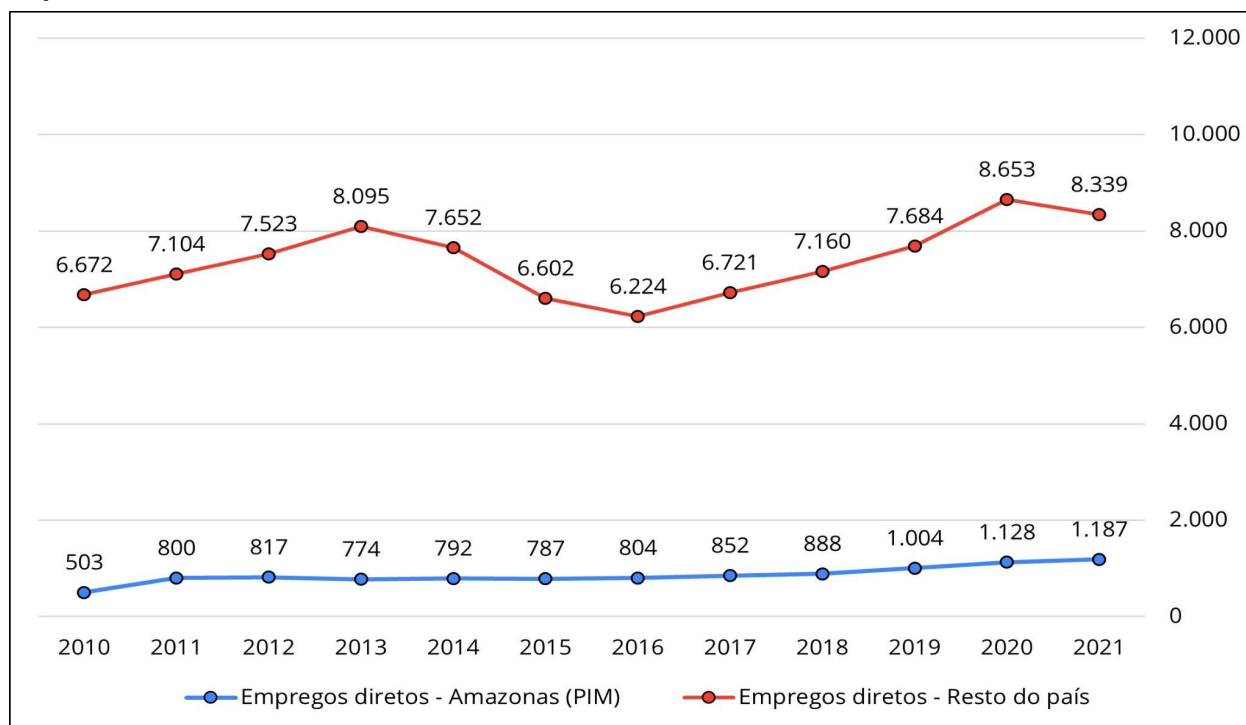
IV. Desta forma, a incidência do imposto seletivo sobre a produção industrial e de montagem de bicicletas e componentes teria efeito danoso à maior parcela da indústria de bicicletas do país. Uma política tributária justa e correta, para o setor de bicicletas, deve olhar para a produção que ocorre em todo o Brasil.

Gráfico 1 - Bicicletas produzidas no Polo Industrial de Manaus (PIM) x Bicicletas produzidas no restante do país, 2014-2021 (Produção Industrial Anual, IBGE)



V. Se o objetivo com tal medida seria o de manter e estimular a geração de emprego e renda no setor industrial de bicicletas, então mais uma vez não se pode considerar penalizar a produção de bicicletas que ocorre em todo o país, tendo em vista que **ela representa 87,5% de toda a mão de obra** formalmente empregada na indústria de bicicletas brasileira, conforme pode ser comprovado nos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS):

Gráfico 2 - Empregos diretos na CNAE de “Fabricação de Bicicletas e Triciclos Não-Motorizados, Peças e Acessórios” (RAIS)



VI. Ainda, a indústria de bicicletas também se caracteriza por empresas de pequeno, médio e grande portes, espalhadas por todo o território nacional. Atualmente, segundo a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), o Brasil possui 407 estabelecimentos da indústria de bicicletas, sendo que os dez Estados com o maior número de estabelecimentos são:

Estado	Nº estabelecimentos
São Paulo	129
Paraná	112
Rio de Janeiro	62
Santa Catarina	32
Rio Grande do Sul	27
Minas Gerais	14
Bahia	10
Amazonas	5
Pernambuco	3
Ceará	3

Neste sentido, o imposto seletivo extensível ao setor de bicicletas prejudicaria diretamente **402 estabelecimentos industriais de bicicletas e componentes, ou seja, 98,7% de todas as empresas do setor fabril de bicicletas.**

VII. A tributação no setor de bicicletas é considerada alta, com uma carga tributária que incide sobre os produtos e serviços relacionados à bicicleta, como peças, acessórios, equipamentos, comercialização e serviços de manutenção. A tributação, na esfera federal,

é composta por diversos tributos, como o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), o Imposto de Importação (II), e o Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS), além do Imposto de Renda (IRPJ). Nos Estados, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS).

VIII. Em média **72% do custo de uma bicicleta, no Brasil, vem da carga tributária**. Essa alta tributação aplicada ao setor tem impacto direto nos preços finais para o consumidor, o que se torna um obstáculo crescente aos investimentos, à criação de novos negócios e ao desenvolvimento do setor em todo país.

IX. A oneração excessiva do setor de bicicletas não faz jus aos benefícios diretos que o uso de bicicletas traz para a sociedade como um todo, reduzindo o acesso de brasileiras e brasileiros a produtos melhores e mais acessíveis. Desde a sua fundação, a Aliança Bike defende uma desoneração ampla e mais justa da cadeia produtiva da bicicleta, com o fortalecimento especial da cadeia de montagem de bicicletas em todo o país e da indústria nacional de componentes. Ainda, a desoneração tributária aplicada ao varejo e às inúmeras formas de estimular o consumo são temas estratégicos para aumentar o consumo e o uso de bicicletas.

X. Por fim, a Reforma Tributária possui diversos instrumentos à disposição para manter a competitividade das empresas situadas na Zona Franca de Manaus, como instrumentos fiscais, econômicos e financeiros, sem a necessidade de sobretaxar as bicicletas que são produzidas por 402 indústrias espalhadas por todo o país.

CONCLUSÃO

XI. Conforme demonstrado, qualquer iniciativa de buscar sobretaxar o setor de bicicletas culminará por prejudicar gravemente 82% de toda a produção nacional de bicicletas e 98,7% de todas as empresas do setor fabril, que empregam 87,5% de toda mão de obra nesta atividade.

XII. Diante dos fatos aqui apresentados, torna-se vital para a cultura da bicicleta no país e para o futuro do desenvolvimento industrial do setor que o **Senado Federal afaste por completo** a aplicabilidade do imposto seletivo sobre bicicletas, sob o risco de incorrer em profunda injustiça sobre um produto que promove saúde, qualidade de vida e bem-estar e que, ao invés de ser prejudicado o seu acesso, deveria ser incentivado.

XIII. Ademais, segundo dados da Pesquisa Anual de Comércio Varejista de Bicicletas (Aliança Bike, 2022) mais de 70% de todas as bicicletas consumidas no Brasil estão na faixa de preço entre R\$ 800,00 e R\$ 2.500,00 - produtos procurados especialmente por trabalhadores e trabalhadoras de mais baixa renda. Esta faixa de preços de bicicleta é atendida integralmente por montadoras de bicicletas que estão espalhadas por todo o país. Portanto, o imposto seletivo aplicado sobre as bicicletas trará impactos negativos diretos ao acesso às bicicletas com produtos mais caros e inacessíveis e terá efeito ainda mais prejudicial sobre a população de mais baixa renda no país.