

PROJETO DE LEI Nº , DE 2013

(Do Sr. Daniel Almeida)

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados incidentes sobre bicicletas, suas partes e peças, e reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social incidentes sobre a importação e a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, desses bens.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam isentas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) as bicicletas, bem como suas partes e peças separadas, classificadas, respectivamente, nas posições 8712.00.10 e 8714.9 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados-TIPI, aprovada pelo Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011.

Art. 2º É assegurada a manutenção do crédito relativo às matérias primas, embalagem e material secundário utilizados na fabricação dos produtos de que trata o art. 1º desta Lei.

Art. 3º A Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 8º.....

.....
 § 12

.....
 XXXIX – as bicicletas, suas partes e peças separadas
 classificadas nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 da TIPI.

.....” (NR)

“Art. 28.....

.....
 XXXVII - as bicicletas, suas partes e peças separadas
 classificadas nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 da TIPI

.....” (NR)

Art. 4º As alíquotas de que tratam os incisos I e II do art. 5º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, ficam adicionadas de R\$ 10,00 (dez reais) por m³.

§1º. O disposto nos arts. 8º e 9º da Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, não se aplica às alíquotas adicionais de que trata o *caput*.

§2º. O adicional de que trata este artigo será cobrado enquanto puderem ser usufruídos os benefícios de que tratam os arts. 1º a 3º desta Lei.

Art. 5º Os benefícios de que tratam os arts. 1º a 3º desta Lei poderão ser usufruídos por cinco anos, contados a partir da data do início de sua produção de efeitos.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do 1º dia do quarto mês subsequente ao da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei foi apresentado recentemente pelo Senador Inácio Arruda e tomamos a iniciativa de também apresentá-lo a esta Casa, e esperamos contar com o apoio dos nobres pares para a aprovação.

São inúmeras as vantagens do uso da bicicleta como transporte urbano, somado ao uso relacionado com o lazer. Do ponto de vista do Desenvolvimento Urbano, o uso da bicicleta melhora a circulação nas cidades, pois ela é um transporte flexível que dá fluidez ao tráfego, prevenindo e reduzindo os congestionamentos.

Sob a ótica econômica, o uso da bicicleta proporciona o desenvolvimento da economia local das cidades, promovendo mais acesso às oportunidades de emprego.

Sob o aspecto da saúde pública, o uso desse meio de transporte permite a redução dos níveis de sedentarismo da população, o que contribui para a eliminação de doenças, principalmente as cardiovasculares.

Ecologicamente, a bicicleta é silenciosa, limpa e sustentável. O seu uso não ameaça o meio ambiente, nem a paisagem, com a eliminação de combustíveis fósseis.

Essas vantagens, que vão desde o campo da saúde até o baixo custo, seja para o indivíduo, seja para o Poder Público, que poucos investimentos necessita fazer em termos de infra-estrutura viária.

A bicicleta foi eleita pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o símbolo de transporte sustentável do planeta, uma vez que a sociedade, o meio ambiente e a saúde humana entram em equilíbrio quando este modal se torna viável para a população e para o Estado.

Apenas 7,4% dos deslocamentos - o que equivale à cerca de 15 milhões de viagens diárias - são feitos em bicicleta no Brasil. O número é da Associação Nacional do Transporte Público (ANTP). Na verdade, a bicicleta deveria ser o meio de locomoção preferencial para distâncias curtas, de

até dez quilômetros. Apenas a cultura de monopólio do automóvel, que lamentavelmente domina na população da maioria das cidades, impede que esse barato e salutar veículo seja usado com mais frequência.

No momento, observa-se uma tentativa de revitalização do uso da bicicleta, inclusive com a participação do Ministério das Cidades e de inúmeras administrações municipais. Em várias metrópoles de todo o mundo, esforço semelhante é noticiado, principalmente como forma de atenuar o congestionamento do centro das cidades.

O Brasil possui, hoje, apenas seiscentos quilômetros de ciclovias. Esse número, efetivamente, é pequeno em relação à frota nacional, que supera 50 milhões de bicicletas, das quais, mais de 80% circulam nas regiões Nordeste e Sudeste. O Ministério das Cidades, por meio do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (Bicicleta Brasil), está incentivando o incremento do seu uso como transporte nas cidades. O mesmo Ministério tem apoiado projetos integrados para incentivar transportes alternativos, para construção de ciclovias e a criação de faixas de pedestre e passarelas para a população que se desloca a pé. Há projetos, inclusive, prevendo o uso da bicicleta em redes integradas com ônibus e outros meios de transporte.

Entretanto, todo esse esforço vem esbarrando no custo da bicicleta, ainda que a produção em massa tenha contribuído para torná-la um pouco mais acessível nos últimos anos. Contudo, essa acessibilidade ainda não é suficiente para a faixa de população para a qual os programas são voltados.

Lamentavelmente, o achatamento da renda no Brasil é tão grande que a simples aquisição de uma bicicleta por uma família de baixa renda ou mesmo de classe média baixa constitui-se muitas vezes em sonho inatingível.

Alguns dados são ilustrativos para compreender a importância deste setor produtivo no nosso País e o seu potencial. Conforme informações da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas Bicicletas e Similares, **o Brasil é o 3º Maior Pólo de Produção de Bicicletas no Mundo (4.5%), ficando atrás da China (80%) e Índia (10%).**

Em 2007, foram produzidas no Brasil 5,5 milhões de Bicicletas. Deste total, cerca de 1,2 milhões foram produzidas na Zona Franca de Manaus, 0,9 milhão nas regiões Nordeste e Centro Oeste e 3,4 milhões nas regiões Sudeste e Sul. Esta produção atende a toda demanda nacional, sendo: 50 % para o uso como transporte; 32 % destinado ao público infantil; 17 % como recreação e lazer e 1 % em esportes (competição).

Está prevista, para os anos de 2011 e 2012, uma produção de 7 milhões de unidades de bicicletas no Brasil. Esta estimativa poderá crescer com as desonerações propostas neste projeto, que poderá significar a redução de quase vinte por cento no preço final das bicicletas.

A pequena renúncia de receita que houver será plenamente compensada pelo aumento em R\$ 0,01 (um centavo) da alíquota cobrada de CIDE-Combustíveis por litro de gasolina ou de óleo diesel. Com efeito, a destinação legal da receita dessa contribuição já prevê sua aplicação no financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e no financiamento de programas de infra-estrutura de transportes.

Sala das Sessões, em de de 2013.

Deputado DANIEL ALMEIDA