

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019
(Do Sr. Felipe Carreras)

Altera a alíquota do IPI – Imposto sobre
Produtos Industrializados dos ciclomotores
na posição 8711.60.00 da Nomenclatura
Comum do Mercosul - NCM.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Os ciclomotores como motor elétrico para propulsão que constam na posição 8711.60.00 da Nomenclatura Comum do Mercosul - NCM ficam com a alíquota de 10% referente ao IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados.

Art. 2º Esta lei entra em vigor em 1º de janeiro do ano seguinte ao de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Hoje, problemas ambientais, de mobilidade urbana e de saúde pública demandam do Estado recursos públicos infindáveis para seu combate. No entanto, há formas mais efetivas, econômicas e benéficas para resolver tais problemas, como o estímulo ao uso de tecnologias verdes.

As bicicletas elétricas, bicicletas de pedal assistido, pedelecs ou e-bikes são aquelas dotadas de um motor elétrico auxiliar com potência total de 350 watts, velocidade máxima de 25 km/h e ausência de acelerador. Seu funcionamento está condicionado ao pedalar e não ultrapassam os 25 km/h. Na legislação brasileira, segundo o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAM), elas se equiparam às bicicletas convencionais, podendo circular nas ciclofaixas e ciclovias, obedecendo às mesmas regras de trânsito.

Seu uso está consagrado na Europa onde, de 2006 a 2016, observou-se um aumento anual médio de 32,2%, sendo produzidas, apenas em 2016, 352 mil unidades. No restante do mundo, os números são também muito incentivadores: Ásia-Pacífico – 32,8 milhões; Oeste Europeu – 1,6 milhão; América do Norte – 152 mil; América Latina – 90 mil; Oriente Médio e África – 67 mil; e Leste Europeu – 44 mil. E, no Brasil, esta fatia do mercado de bicicletas já representa mais de 15% do total.

Os benefícios de uma e-bike, entretanto, vão muito além da preservação do meio ambiente. Por exigirem esforço físico constante, porém, não extremo, as bicicletas elétricas permitem que pessoas com mobilidade reduzida e idosos

também se locomovam com autonomia, inclusive em aclives e terrenos difíceis, recebendo todos os benefícios da prática esportiva.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 62,1% dos brasileiros com 15 anos ou mais não praticaram qualquer atividade física em 2015. Atividades físicas desconectadas da rotina diária tendem a ser vistas como distantes e inalcançáveis pelas pessoas. Incorporadas, no entanto, à rotina natural, crescem consideravelmente as chances de serem realizadas. Mover-se de um ponto a outro é uma atividade natural em nossa rotina, mas escolhemos fazê-lo por meio de automóveis, ônibus coletivo etc. Se, entretanto, incorporarmos as bicicletas elétricas nesta rotina, não só beneficiaremos o meio ambiente, mas, principalmente, nossa saúde e qualidade de vida, visto que é uma atividade física moderada, constante e diária. A migração de meios de transporte que reforçam a tendência ao sedentarismo para um que estimula a atividade física é de tantas formas benéfica que deve ser razão de uma política de saúde pública específica.

Para a família, o impacto econômico também é surpreendente. Um exemplo bastante claro e prático é o uso das bicicletas elétricas para levar os filhos à escola. Hoje, apenas na Região Metropolitana de São Paulo, são realizadas 12,3 milhões de viagens de automóveis diariamente, congestionando as vias e poluindo o meio ambiente (Metrô, 2012). Sendo que, imediatamente, poderíamos substituir, apenas em São Paulo, 1,16 milhão de viagens por e-bikes, que permitem que se carreguem as crianças e a carga do seu material escolar, com redução, inclusive, do tempo de viagem e sem custo para a família (o custo mensal em energia elétrica para recarregar o motor de uma bicicleta elétrica é de R\$ 0,25).

Segundo dados do estudo da AliançaBike, uma família de classe B, composta por duas pessoas, no Rio de Janeiro, economizaria por ano, de acordo com o meio de transporte escolhido: ônibus - R\$ 3.465,00; carro particular - R\$ 14.340,91; Uber - R\$ 18.384,00; e táxi - R\$ 24.048,00. O que torna o ciclismo, seja motorizado ou não, uma opção feita, principalmente, mas não somente, pelo benefício econômico gerado para a renda familiar. Este impacto se estende ao mercado de transporte de mercadorias (substituindo veículos motorizados por bicicletas, mesmo em longas distâncias) e para o comércio local que se revitaliza com a humanização dos espaços coletivos.

Segundo dados do site português E-Bike Lovers (www.e-bikelovers.com), hoje, uma bicicleta elétrica citadina de gama média/alta custaria em torno de € 2 mil ou R\$ 8,8 mil. Se considerarmos uma utilização quotidiana de 15 km, durante 10 anos, o custo ao quilômetro por uma e-bike deste gênero (incluindo seguro, gasto com eletricidade, manutenção e uma troca de bateria) é de 0,1 €/km [R\$ 0,44], sendo que o PRQ médio (Preço de Retorno Quilométrico) de um carro varia entre 0,50€/km [R\$ 2,22] e pode ir até 4€ [R\$ 17,76]. A bicicleta elétrica é, portanto, 5 a 40 vezes mais econômica do que um carro.

Os benefícios gerados com a mudança do modelo de transporte vão ainda muito mais além. O próprio ciclo do turismo é alterado e revigorado. Usando uma bicicleta elétrica, se reduz muito o custo com as viagens turísticas,

aumenta-se a satisfação com a experiência, estimula-se o comércio local, diminui-se a emissão de poluentes, melhora-se a qualidade de vida e aumenta-se o número de viagens e a acessibilidade deste sistema de turismo para a população geral.

Tendo em vista tudo o que foi exposto, consideramos que o estímulo a este meio alternativo de transporte se configura como uma política pública segura e eficaz para a saúde, o meio ambiente, a mobilidade urbana, a economia e a indústria nacional.

O Brasil já equiparou corretamente as bicicletas elétricas às convencionais na legislação de trânsito. O próximo e urgente passo é equiparar a política tributária sobre estes produtos. Enquanto bicicletas convencionais são taxadas em 10% pelo Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), as e-bikes recebem uma carga de 35%, equivalente a das motocicletas e ciclomotores, onerando desnecessária e erroneamente esta alternativa verde ao transporte que só traz benefícios para a população e o país. Este passo já estaria justificado apenas pela enorme expectativa de crescimento do setor, com impacto para a industrialização, estímulo a novas tecnologias e geração de emprego e renda. Mas, para além disso, verificamos os enormes benefícios para o cidadão, justificando outras políticas de incentivo, tais como: ampliação do crédito para aquisição de e-bikes; retorno da carga tributária para o consumidor; aquisição, por empresas, de bicicletas elétricas para os funcionários; remuneração dos ciclistas por quilômetro rodado; utilização deste tipo de transporte nos sistemas compartilhados etc.

Mediante os argumentos expostos, solicito o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

fevereiro de 2019

Deputado Felipe Carreras
PSB/PE