

REQUERIMENTO

(Do Sr. Beto Albuquerque)

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo a fim de sugerir a redução de alíquotas de IPI incidentes sobre peças de bicicletas.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requeiro a V. Ex^a. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, sugerindo a redução de alíquotas de IPI incidentes sobre peças de bicicletas.

Sala das Sessões, em de de 2006.

Deputado Beto Albuquerque (PSB/RS)

internacionalização dos modelos e abertura econômica foi possível a montagem de bicicletas com componentes nacionais ou importados em qualquer ponto do país. A fabricação de bicicletas mais sofisticadas, os modelos “com marcha” e os modelos esportivos (MTB), concentrou-se no Pólo Industrial de Manaus, sem o ônus do IPI. A produção no referido Pólo já alcança 40% da produção “formal” de bicicletas no Brasil, sendo que em São Paulo e outros Estados do país, as grandes montadoras se dedicam aos modelos infantis e de transportes tradicionais, que já representam 36% da produção total do setor.

Por outro lado, se consolidou no Brasil uma tendência internacional: dada a multiplicidade de acabamentos, uso tipos de componentes, e principalmente a facilidade de montagem da bicicleta no próprio ponto final de venda da bicicleta, foi criado o mercado da “bicicleta montada”, sem uma marca comercial clara, com no máximo um nome de fantasia.

Diversas empresas passaram a se dedicar a esta montagem, taxada antes como “passarela”, e hoje abrigadas sob a oportunidade tributária do “Sistema Simples”. A perda de produtividade é neutralizada pelo benefício fiscal desse regime, IPI de 0,5%. Muitas delas cresceram e se tornaram competitivas também sob o sistema tributário usual e já são uma opção importante de suprimento até para os grandes magazines. Neste canal são oferecidos todos os tipos de modelos de bicicletas, não se restringindo às determinações de uma política industrial regional. Estima-se que este mercado, misto de informal e formal, em suas diferentes modalidades, representa os outros 30% da produção nacional de bicicletas.

Uma alavanca poderosa para este mercado de montagem independente de bicicletas, e naturalmente o fornecimento de peças de reposição, com o qual se confunde. Uma peça de reposição pode ser usada normalmente na fabricação de um modelo de bicicleta, podendo dizer com segurança que todas as peças da bicicleta são recambiáveis, isto é, trocadas com facilidade. O único componente fixo é o chassi da bicicleta, “o quadro”, e que, dadas as novas tecnologias de soldagem, tornou-se um componente muito simples de ser produzido por dezenas de fábricas, pequenas serralherias e por indústrias médias especializadas, localizadas em quase todos os Estados do país. Face ao exposto, formou-se um grande mercado de bicicletas montadas de forma independente, de marcas famosas industriais como descrito acima, e de componentes de reposição.

Hoje são basicamente três as principais fontes de

suprimento de componentes de peças de bicicleta:

a) O mercado formal é composto por fabricantes capacitados a fornecer componentes para as montadoras localizadas principalmente em Manaus, São Paulo e Teresina e alguns distribuidores nacionais.

b) O mercado semi-formal:

- É composto de um lado por importadores, baseados em Vitória, que a partir de empresas de terceiros ou interligadas, via Fundap, neutralizam o IPI de importação na revenda das peças.

- É composto por inúmeros fabricantes que se utilizam da máscara do Simples para não incorrer no IPI de 10% no faturamento das peças, bem como pela multiplicidade de nomes empresariais, com vistas a não ultrapassar o teto do Simples. dedicados especialmente a abastecer as revendas e pequenas montadoras.

c) O mercado informal e ilegal do contrabando e subfaturamento das importações.

No mercado formal industrial, seja para o fornecimento para as empresas instaladas no Pólo Industrial de Manaus, ou para as outras montadoras ali não localizadas, que não estejam sob o Sistema Simples, a alíquota de IPI de peças é praticamente irrelevante. Como se transforma em um crédito ao próprio IPI a ser debitado no movimento final da bicicleta montada, como no fornecimento às indústrias sediadas em São Paulo, e outras do mesmo padrão, o valor econômico a ser arrecadado não passa de mera antecipação, em geral não superior a trinta dias, dado o giro da montagem industrial. Neste mercado as empresas “Simples” não detêm vantagem competitiva significativa, por que a indústria montadora faz a conta do crédito tributário. Por outro lado, as vendas de peças destinadas às montadoras localizadas na Zona Franca de Manaus, que ora também concentra cerca de quarenta por cento da produção nacional, está plenamente isento de IPI. Pelo exposto urna redução na alíquota de IPI nas peças de bicicletas, observando-se esta parcela de mercado, se comprova como não danosa à arrecadação. E como adiante mostraremos, aumentará a competitividade global dos fornecedores realmente formais, perante “empresas” que mascaram a sua condição tributária.

O mercado semi-formal das importações se prevalece do

fato que as alíquotas de IPI são superiores ao benefício do Fundap — Espírito Santo, isto é, como o Estado do Espírito Santo recolhe no porto por exceção federal diretamente para si o IPI, quando da importação, os 10% a 15% do tributo viabilizam uma operação de triangulação. O ICMS passa a ser de 7 a 12% financiados e não os 18% usuais numa operação interna realizada por um importador com qualquer outro Estado do país, bem como o revendedor estará desobrigado a fazer reincidir o tributo na comercialização, dado que as mercadorias foram “internalizadas” no país por uma terceira empresa. Com frequência essas empresas são interligadas, com sócios comuns, e com o repasse comercial com margem praticamente nula. Em outros casos, contrata-se um escritório local, que mediante reduzida comissão percentual, “internaliza” o componente e financia o ICMS de Importação. O novo PIS Confins, em que pese o maior encargo à vista, no momento da importação, tomou-se tornou um imposto agregado, ou seja recuperável, sob essa modalidade de triangulação, tomou ainda mais atraente a operação Fundap. Vale dizer que tal “esquema” tributário comercial só se justifica pelo impacto do IPI nas peças de bicicleta, que “estimula” de forma defensiva tal recurso comercial.

Conclui-se que se o IPI das peças de Bicicleta fosse da ordem de 3 a 4%, semelhante ao das autopeças, tais operações se esvaziariam. Como a margem das empresas atacadistas e distribuidores sobre o valor internado é da ordem de 60%, e se passarem a tributar normalmente o faturamento comercializado, praticamente não haverá perda de arrecadação e certamente se buscará o aumento do suprimento local por fornecedores formais.

Um ponto ainda importante neste caso é a correta aplicação da Valoração Aduaneira. Esse procedimento pode ser facilmente implantado se cruzados os valores de referência por item na NBM, importados pelas montadoras estabelecidas em Manaus, com os baixos preços praticados através dos portos de Vitória e Paranaguá.

Como existe uma forte demanda por pequenas montadoras de bicicletas e empresas comerciais optantes pelo Sistema Simples, que não se aproveitam do crédito do imposto, diversas empresas mascaram o seu faturamento através de diferentes expedientes, sendo o mais comum a abertura de diferentes empresas sob o “Regime do Simples”. A grande alavanca para essa irregularidade é a alíquota de IPI, que é da ordem de 10% a 15%, e assim se multiplicam fornecedores, nomes de empresa de fantasia, que abrem e fecham suas portas em curto espaço de tempo, com vistas, a reduzir o risco fiscal. Face ao exposto. as empresas formais, participantes desse mercado,

vêm cada vez mais restritas a sua participação de mercado, tendo inclusive que trabalhar sob margens “irreais” e com custo do imposto incluso no preço”.

Neste sentido, a redução da alíquota do IPI, para 3 a 4% para os componentes da bicicleta, mesmo nível das autopeças, com segurança fará dobrar o faturamento das empresas formais, pelo aumento da competitividade. Uma pequena diferença de custo de oportunidade, pode ser superada pela garantia ao comércio, proporcionada por uma marca mais tradicional. Portanto, a arrecadação não seria prejudicada e a tendência a médio prazo, será o convite à maior formalização do faturamento do setor industrial fabricante de peças de bicicleta, estimulando a arrecadação dos demais impostos e contribuições federais, como PIS-Confins, IR, INSS e CSLL.

Infelizmente, dada a padronização dos componentes de bicicleta, multiplicidade de itens e dificuldade de controle de fronteiras e importações, verifica-se ainda expressiva participação de importações ilegais, tais como: câmbio, raios e outros itens de maior valor. Fato notório para a Receita, face as notícias divulgadas de grandes apreensões nos Pólos de Santos e Paranaguá. Uma forma inteligente de combater o contrabando, tal como feito para o setor de autopeças, é a redução do IPI, que facilitará o procedimento e competitividade do importador, corretamente habilitado.

O objetivo do setor é estimular a concorrência leal, a produção local, aumentar a mão de obra empregada e o maior profissionalismo das empresas do setor. Tenho a convicção e segurança que observado o exposto acima e se aplicado às peças de bicicletas o IPI de 3 a 4%, semelhante ao adotado nas autopeças, a arrecadação do IPI aumentará. O mercado será mais formal, qualificado e competitivo, proporcionando arrecadação e empregos de qualidade.

Diante disso, sugerimos a V. Ex^a a adoção de medida legislativa.

Sala das Sessões, em 31 de maio de 2006.

Deputado BETO ALBUQUERQUE (PSB/RS)