



**PROJETO DE LEI DO SENADO N° , DE 2009**

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados incidente 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 IPI, aprovada pelo Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006.

**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 10.637, de 30 de dezembro de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 5º-B:

“**Art. 5º-B** Fica reduzida a zero a alíquota da contribuição para o PIS/Pasep incidente sobre a receita bruta decorrente da venda dos produtos classificados nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 – bicicletas e suas partes e peças separadas, da TIPI”.

**Art. 4º** O art. 2º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte § 7º:

“Art. 2º.....  
.....



**SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR INÁCIO ARRUDA PCdoB-CE**

§ 7º Fica reduzida a zero a alíquota da Cofins incidente sobre a receita bruta decorrente da venda dos produtos classificados nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 – bicicletas e suas partes e peças separadas, da TIPI”. (NR)

**Art. 5º** O art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º.....

.....  
§ 12. ....

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

..... (NR)”

**Art. 6º** O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição, que acompanhará o projeto de lei orçamentária cuja apresentação se der após decorridos sessenta dias da publicação desta Lei.

**Art. 7º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Parágrafo único. O disposto nesta Lei produzirá efeitos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente àquele em que for implementado o disposto no art. 6º.

## **JUSTIFICAÇÃO**

São inúmeras as vantagens do uso da bicicleta como transporte urbano, somado ao uso relacionado com o lazer.

Essas vantagens vão desde o campo da saúde, pelo exercício físico suave, porém constante, que proporciona ao seu usuário, até o baixo custo, seja para o indivíduo, seja para o Poder Público, que poucos investimentos necessitam fazer em termos de infra-estrutura viária. Para a



**SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR INÁCIO ARRUDA PCdoB-CE**

preservação do meio ambiente, a bicicleta não tem competidores, principalmente em comparação com todos os veículos motorizados, emissores de gases e partículas poluentes.

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 a 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 freqüência.

No momento, observa-se uma tentativa de revitalização do uso da bicicleta, inclusive com a participação do Ministério das Cidades e de várias 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.



**SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR INÁCIO ARRUDA PCdoB-CE**

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).

**Para os anos entre 2011 e 2012 é previsto a 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 com a melhoria da qualidade de vida da população, com a agilidade nos deslocamentos urbanos e com a redução da necessidade das monstruosas obras viárias exigidas pelo uso dominante do automóvel.

Sala das Sessões,

**Senador INÁCIO ARRUDA**