



## PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 166, de 2009, do Senador Inácio Arruda, que *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*, e o Projeto de Lei do Senado nº 488, de 2009, do Senador Paulo Paim, que *altera o art. 7º da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, para estender a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados a bicicletas de fabricação nacional*.

RELATOR: Senador **SÉRGIO SOUZA**

### I – RELATÓRIO

Vêm à análise da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado nº 166, de 2009, do Senador Inácio Arruda, que “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”, e o Projeto de Lei do Senado nº 488, de 2009, do Senador Paulo Paim, que “altera o art. 7º da Lei nº 4.502, de 30 de novembro de 1964, para estender a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados a bicicletas de fabricação nacional”.

Na tramitação dos projetos, é importante destacar que a eles chegou a ser apensado o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 412, de 2009, que voltou, depois, a tramitar de forma autônoma. Após a aprovação do Requerimento nº 1.357, de 2011, do Senador Wellington Dias, apenas os projetos referidos na



ementa retomaram a tramitação em conjunto, e estão submetidos à apreciação terminativa na CAE. Não foram oferecidas emendas perante esta Comissão.

Em síntese, o PLS nº 166 e o PLS nº 488, ambos de 2009, tratam da desoneração fiscal de bicicletas.

O PLS nº 166, de 2009, é composto de sete artigos. Do art. 1º ao art. 5º, o projeto cria os seguintes benefícios, aplicáveis às bicicletas e suas partes e peças: i) isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) incidente sobre os produtos; ii) manutenção do crédito relativo às matérias-primas, embalagem e material secundário utilizados na sua fabricação; e iii) redução a zero da alíquota da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente de sua venda, mesmo para produto importado. Além disso, o art. 6º determina que o Poder Executivo estime o montante da renúncia fiscal advinda dos efeitos da lei proposta, e o art. 7º, correspondente à cláusula de vigência, estipula que a desoneração só produzirá efeitos no ano subsequente ao da adoção das providências determinadas pelo art. 6º.

O PLS nº 488, de 2009, por sua vez, contém apenas dois artigos: o primeiro determina isenção do IPI para as bicicletas de fabricação nacional; e o segundo fixa o início da vigência da lei proposta para a data de sua publicação.

Na justificação, os autores de ambos os projetos convergem no sentido de louvar a bicicleta como solução estratégica para os congestionamentos de trânsito, capaz de produzir uma série de externalidades positivas, como a melhoria da saúde dos ciclistas e a drástica redução da poluição.

## **II – ANÁLISE**

Quanto ao aspecto constitucional, cabe à União legislar sobre direito e sistema tributários e imposto sobre produtos industrializados, haja vista o disposto nos arts. 24, I; 48, I; e 153, IV, da Constituição Federal (CF). A iniciativa parlamentar é amparada pelo art. 61 da mesma Carta.

A competência da Comissão de Assuntos Econômicos para deliberar sobre a matéria objeto das proposições decorre do art. 99, inciso IV, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).



Os projetos estão em plena conformidade com os ditames da técnica legislativa, expressos na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, e perfeitamente adequados aos preceitos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, que estabelece regras para a responsabilidade na gestão fiscal.

A respeito do mérito, só temos a louvar a iniciativa dos autores. De fato, a bicicleta apresenta inúmeras vantagens em relação aos demais veículos. Entre muitos atributos positivos, destacamos que é eficiente, saudável, democrática e silenciosa.

Começemos pelo mais óbvio dos argumentos: a bicicleta é uma das mais perfeitas soluções para os congestionamentos e para o caos urbano resultante dos deslocamentos diários das pessoas, realizados predominantemente em meios motorizados. Se todos tiverem um automóvel – como é a tendência no Brasil –, não haverá possibilidade técnica de acomodar tão grande número de veículos nas vias públicas.

Nos Estados Unidos da América, os administradores da área metropolitana de Los Angeles expandiram sucessivamente a oferta de infraestrutura viária, a partir da metade do século passado, na tentativa de tornar realidade a ilusão da mobilidade ilimitada que os automóveis poderiam proporcionar. Entretanto, o que se percebeu ao final foi o esgotamento desse modelo, pois, paradoxalmente, as vias permaneceram congestionadas, e as pessoas passaram a morar cada vez mais longe, sendo obrigadas a gastar cada vez mais horas atrás do volante para realizar seus deslocamentos diários.

Com a bicicleta, a situação é bem diferente, pelo simples fato de que, se comparada ao carro, ela ocupa área muito menor. Assim, as cidades não precisam de muito espaço viário para acomodá-las, possibilitando a otimização do uso da infraestrutura já existente.

O segundo aspecto é relativo à saúde. O suave e constante exercício que a bicicleta proporciona é recomendado pelos médicos como uma excelente opção de atividade física. Essa característica se coaduna perfeitamente com os objetivos da Estratégia Global para a Promoção da Alimentação Saudável, Atividade Física e Saúde, promovida pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que visa à redução da incidência de doenças crônicas não transmissíveis, tais como obesidade, diabetes, hipertensão arterial, acidente vascular cerebral e osteoporose.



De forma indireta, por não emitirem gases poluentes – ao contrário dos automóveis –, as bicicletas apresentam também benefícios quanto à incidência e gravidade das doenças respiratórias e outras advindas da poluição atmosférica.

Aliás, a emissão de gases poluentes impacta não somente a saúde pública, mas é causa também de outros efeitos deletérios ao meio ambiente, como a chuva ácida e o efeito estufa, além do ruído inerente aos motores a combustão. Nesse sentido, gostaria de destacar que, na qualidade de Presidente da Comissão Mista Permanente sobre Mudanças Climáticas (CMMC), sou defensor de todas as iniciativas que contribuam para a diminuição das emissões de gás carbônico na atmosfera.

Há que se considerar, adicionalmente, o viés socializante da bicicleta. A acessibilidade a esse tipo de veículo, em termos econômicos, é muito maior. Além disso, a bicicleta acolhe a todos sem a necessidade de uma habilitação específica – inclusive aqueles com idade superior ou inferior àquela exigida dos condutores de veículos motorizados –, o que não significa grandes riscos, já que o veículo não permite desenvolver grandes velocidades.

Igualmente importantes são os efeitos positivos da bicicleta no ambiente urbano, enquanto espaço público. O automóvel, por seu tamanho, exige a destinação de grandes áreas da cidade para estacionamento. A menos que se produzam soluções caras, como estacionamentos subterrâneos ou edifícios-garagem em quantidade suficiente, o que se vê é um avanço quase incontável do automóvel sobre qualquer área aberta nas cidades. As superquadras de Brasília, antes pensadas como um espaço eminentemente residencial e com elevada qualidade de convivência, estão sendo invadidas, ano após ano, por um número sempre crescente de automóveis, que passaram a ocupar até mesmo parques infantis e quadras esportivas, entre outras áreas públicas.

A bicicleta estimula um urbanismo mais sustentável, que incentiva as pessoas a buscar moradia mais perto de seu trabalho e de suas necessidades, em contraposição ao desenvolvimento urbano baseado no automóvel, no qual a cidade tem de ser modelada em outra escala, permeada por grandes estacionamentos e baixíssimas densidades populacionais, com avanços indesejáveis sobre as áreas rurais e de proteção ambiental.

Por todos esses motivos, o estímulo ao uso da bicicleta que vislumbramos nos dois projetos analisados é certamente bem-vindo.



Do ponto de vista estritamente tributário, quase nada há a reparar, haja vista a competência do Poder Legislativo federal para propor e aprovar projetos de lei tendentes a conceder isenções relativas ao IPI. Apenas três correções meramente redacionais se fazem necessárias: substituir a referência ao antigo Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006, que aprovara a Tabela de Incidência do IPI, por outra que destaque o novo diploma regulador do mesmo tema, o Decreto nº 7.660, de 23 de dezembro de 2011; renumerar para “8º” o parágrafo a ser incluído no art. 2º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003; e renumerar o inciso que se pretende incluir no § 12 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004. O texto original do art. 5º do PLS nº 166, de 2009, trata esse dispositivo como de número XVIII, quando a designação correta seria XXXV.

No tocante ao processo legislativo, optamos por aprovar o PLS nº 166, de 2009, mais antigo e abrangente, e rejeitar o PLS nº 488, de 2009, que se limita a propor isenção de IPI para as bicicletas, sem abranger suas partes e acessórios.

### **III – VOTO**

Ante o exposto, o voto é pela rejeição do Projeto de Lei do Senado nº 488, e pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei do Senado nº 166, de 2009, com as seguintes emendas:

#### **EMENDA Nº        – CAE** (ao PLS nº 166, de 2009)

O art. 1º do Projeto de Lei do Senado nº 166, de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**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 n.º 7.660, de 23 dezembro de 2011.”

## **EMENDA Nº – CAE**

(ao PLS nº 166, de 2009)

O art. 4º do Projeto de Lei do Senado nº 166, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 4º** O art. 2º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte § 8º:

‘**Art. 2º** .....  
.....

§ 8º 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)

## **EMENDA Nº - CAE**

(ao PLS nº 166, de 2009)

O art. 5º do Projeto de Lei do Senado nº 166, de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

“**Art. 5º** O § 12 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passa a vigorar acrescido do seguinte item XXXV:

‘**Art. 8º** .....  
.....  
§ 12. ....  
.....

XXXV – bicicletas, suas partes e peças separadas classificadas nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 da TIPI.’ ”(NR)



SENADO FEDERAL  
GABINETE DO SENADOR SÉRGIO SOUZA

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator