



SENADO FEDERAL
Gabinete do SENADOR WEVERTON

EMENDA Nº - CCJ

(à PEC nº 45, de 2019)

Acrescenta-se o § 5º, ao art. 92-B do ADCT, nos termos do art. 2º da PEC nº. 45 de 2019, com a seguinte redação:

"Art.2º.....

Art.92B.....

§ 1º Para fins do disposto no caput, serão utilizados, individual ou cumulativamente, instrumentos fiscais, econômicos ou financeiros, inclusive a ampliação da incidência do imposto de que trata o art. 153, VIII, da Constituição Federal, para alcançar a produção, a comercialização ou a importação de bens que também tenham industrialização na Zona Franca de Manaus ou nas áreas de livre comércio referidas no caput, garantido tratamento favorecido às operações originadas nessas áreas incentivadas.

§ 5º A ampliação da incidência do imposto de que trata o art. 153, VIII, prevista no § 1º não alcançará a produção, a comercialização ou a importação de bens de mobilidade movidos a propulsão humana e que, por sua natureza, não gerem emissões de gases de efeito estufa.

.....”(NR)



SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

JUSTIFICAÇÃO

O texto da PEC¹ 45/2019, que propõe a reforma tributária do consumo, trata primordialmente, da implementação de dois novos tributos, a CBS² e o IBS³. Essas novas exações trarão maior simplicidade ao atual sistema, justamente por promoverem uma sistemática não cumulativa, com legislações uniformes e base de incidência bem definida.

Por outro lado, a PEC 45/2019 criou, também, através da inclusão do inciso VIII ao artigo 153 da CF⁴, a previsão de um Imposto Seletivo – “IS” em substituição ao IPI⁵, que será instituído pela União e incidirá sobre todos os bens e/ou serviços tidos por prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, vindo a ser, posteriormente, regulamentado em Lei Complementar⁶.

Da leitura do texto proposto, extrai-se, por lógica, que bens e serviços que não apresentarem grau de nocividade à saúde e ao meio ambiente deverão ser excluídos do campo de incidência do IS.

Contudo, de acordo com a redação proposta para o § 1º do artigo 92-B do ADCT⁷, o IS poderia ter **sua incidência ampliada** “*para alcançar a produção, a comercialização ou a importação de bens que também tenham industrialização na Zona Franca de Manaus ou nas áreas de livre comércio*”, existentes em 31 de maio de 2023, “*garantindo tratamento favorecido às operações originadas nessas áreas incentivadas*”.

Pela aplicação do artigo 92-B do ADCT, quando o bem fabricado em outra região do país concorrer com a produção da ZFM, poderá ser onerado pelo IS. Ou seja, a tributação seletiva passa a se tornar ordinária e incidente sobre bens que estão fora do escopo do artigo 153, inciso VIII da CF.

Não há dúvidas da importância do desenvolvimento socioeconômico para a região, mas isso não deveria ser feito às custas de se distorcer a estrutura constitucional do IS. Tal constatação não escapou da análise preliminar da PEC 45/2019, realizada pelo Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa dessa Casa. Veja-se:

“O segundo problema é a sobreposição de funções do IS, que, no substitutivo, assumiu também a tarefa de garantir o diferencial competitivo das indústrias localizadas na ZFM (art. 92-B do ADCT). Essa atribuição não consta do art.

¹ Proposta de Emenda à Constituição.

² Contribuição sobre Bens e Serviços.

³ Imposto sobre Bens e Serviços.

⁴ Constituição Federal.

⁵ Imposto sobre Produtos Industrializados.

⁶ “Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre: (...)”

VIII – produção, comercialização ou importação de bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, nos termos da lei. (...)”

⁷ Ato das Disposições Constitucionais Transitórias.



SENADO FEDERAL

Gabinete do SENADOR WEVERTON

153 da CF e não fica claro se o IS poderá satisfazer esses dois objetivos. De qualquer forma, trata-se de uma distorção de seus propósitos.”

Em verdade, a ampliação irrestrita da incidência do Imposto Seletivo poderia levar a resultados indesejados e até mesmo desastrosos para a política ambiental brasileira.

Há que se recordar que o Brasil é signatário do Acordo de Paris e se comprometeu a adotar políticas de transição para a economia de baixo carbono, como a redução de 37% das emissões até 2025 e 50% até 2030, alcançando a neutralidade climática até 2050.

Para alcançar tal objetivo, muito precisará ser feito na área de energia, especialmente em relação a transportes, o setor de maior consumo de combustíveis fósseis no país e, conseqüentemente, o principal subsetor energético que mais emite gases de efeito estufa no país.

Daí a necessidade de estimular-se a adoção de modais alternativos de transporte, em especial aqueles classificados pelo Código de Trânsito como de propulsão humana – ou seja, que exigem esforço humano, e não a queima de combustíveis para sua propulsão.

Nesse contexto, imagine-se o contrassenso que seria tributar a produção de bicicleta - produto que promove qualidade de vida a partir da mobilidade e atividade física - somente para estimular a industrialização no âmbito da ZFM. Onera-se pelo IS um bem que promove **saúde** e que contribui com o **meio ambiente**, mediante a descarbonização da matriz de transporte, na contramão daquilo que o artigo 153, VIII, visa proteger.

Em realidade, a Reforma Tributária deveria estimular a indústria da bicicleta e não a prejudicar. Segundo levantamento realizado em 2020 pela Associação Brasileira do Setor de Bicycletas - Aliança Bike, as indústrias de bicicletas sofrem com uma alta carga tributária, de 80,3%, muito acima de países da União Europeia, Estados Unidos e Japão⁸, e, supreendentemente, acima de bens produzidos no Brasil que podem gerar externalidades negativas, como veículos automotores movidos a combustível fóssil e tabaco, tributados em média a 42%⁹ e 73%¹⁰, respectivamente.

Do ponto de vista econômico, conclui o referido estudo que *“em um país cuja renda média mensal per capita está em R\$ 1.373,00, onde os gastos médios com transporte superam 18% da renda, ampliar o acesso dos cidadãos brasileiros a bicicletas mais baratas e de melhor qualidade se apresenta como uma política de importância ímpar, inclusive para a agenda de redução das desigualdades e da pobreza.”*

No caso das bicicletas, segundo o estudo *Transport and Climate Change* elaborado pela instituição internacional SLOCAT, avaliando-se dados amostrais comparativos, uma mesma faixa ou via pública

⁸ Aproximadamente 29%, 17% e 8%, respectivamente, considerando uma bicicleta de valor comum a mil dólares. Ofício 002/2020. Ref. Manifestação sobre alteração tarifária permanente para componentes de bicicletas proposta pelo governo argentino.

⁹ Dados Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) - Desempenho da Indústria Automobilística Brasileira em Fevereiro de 2022.

¹⁰ De acordo com o estudo “Avaliação da reforma tributária do tabaco e os efeitos do mercado ilícito no Brasil”, p. 18.



SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

de 3,5 metros tem a capacidade de gerar a mobilidade para um número de pessoas 7 vezes maior do que aquele que seria viável se o meio de transporte usado fosse o carro. Nessa comparação, a utilização da bicicleta não gera a emissão de gases de efeito estufa, ao passo que a utilização do veículo representa, apenas em uma hora, a emissão de 107g de carbono por pessoa¹¹.

Ainda de acordo com a pesquisa, utilizando-se a cidade de Bogotá como referência, um aumento de apenas 20 a 25% das viagens por meio da utilização das bicicletas podem implicar na redução das emissões decorrentes dos transportes em 6,9%.

Adicionalmente à mitigação das mudanças do clima, tem-se que a utilização de bicicleta é determinante para a mitigação de outros efeitos adversos à mudança do clima, como a poluição sonora, a produção de resíduos gerados pelo transporte motorizado e da contaminação de solo e água pelo vazamento de óleo, combustíveis e outros efluentes líquidos¹².

E não é demais lembrar que a busca pela externalidade ambiental positiva é uma das pautas da Suframa¹³, autarquia responsável pela administração da ZFM.

Não se está aqui pleiteando a extinção do tratamento diferenciado e privilegiado à ZFM. Existem inúmeros outros mecanismos fiscais - por meio do IBS e CBS, por exemplo - e financeiros, para se manter esse modelo econômico constitucionalmente protegido. De qualquer modo, ainda que se amplie a incidência do IS para produtos que concorram com a ZFM, deve ser garantido tratamento diferenciado para aqueles que se apresentam como opções sustentáveis.

Pretende-se, portanto, com esta emenda, reforçar a lógica constitucional de proteção ambiental que permeia o texto da reforma tributária (art. 145, § 3º¹⁴), bem como evitar seja atribuído ao IS uma função indutora desconectada das finalidades previstas no inciso VIII do artigo 153 da CF.

Nesse sentido, requer-se o apoio dos meus pares para a alteração do art. 92-B do ADCT, de forma a prever que a ampliação da incidência do IS não alcançará a produção, a comercialização ou a importação de bens de mobilidade urbana, por meio de propulsão humana e, que por sua natureza, não gerem emissões de gases de efeito estufa.

¹¹ Disponível em: https://www.slocat.net/wp-content/uploads/legacy/slocat_transport-and-climate-change-2018-web.pdf, acesso em 06.set.2023.

¹² Disponível em: https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/03/06_06_2014_14_49_analise_economica.pdf, acesso em 06.set.2023.

¹³ Superintendência da Zona Franca de Manaus.

¹⁴ “Art. 145 (...)

§ 3º O Sistema Tributário Nacional deve observar os princípios da simplicidade, da transparência, da justiça tributária e do equilíbrio e da defesa do meio ambiente.” (NR)



SENADO FEDERAL
Gabinete do **SENADOR WEVERTON**

Sala da Comissão,

Senador Weverton