



SENADO FEDERAL
Gabinete do SENADOR IZALCI LUCAS

EMENDA Nº - CCJ
(à PEC n.º 45, de 2019)

Acrescente-se o § 5º ao art. 92-B do ADCT, nos termos do art. 2º da PEC n.º 45 de 2019, com a seguinte redação:

“Art. 92-B.

§ 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.

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. Alegam-se que as 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.

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. (...)”



SENADO FEDERAL
Gabinete do SENADOR IZALCI LUCAS

SF/23210.20475-40

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.

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 claramente a qualidade de vida a partir da mobilidade e atividade física. 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 Bicletas - 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 Japão⁷, e, surpreendentemente, acima de bens produzidos no Brasil que podem gerar externalidades negativas, como

⁷ 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.



SENADO FEDERAL
Gabinete do SENADOR IZALCI LUCAS

SF/23210.20475-40

veículos automotores movidos a combustível fóssil e tabaco, tributados em média a 42%⁸ e 73%⁹, 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 de 3,5 metros tem a capacidade de gerar a mobilidade para um número de pessoas 7 vezes maior do 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 pessoa¹⁰.

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 líquidos¹¹.

Pretende-se, portanto, com esta emenda, reforçar a lógica constitucional de proteção ambiental que permeia o texto da reforma tributária (art. 145, § 3º¹²),

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

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

¹⁰ Disponível em: https://www.slocat.net/wp-content/uploads/legacy/slocat_transport-and-climate-change-2018-web.pdf, acesso em 06.set.2023.

¹¹ Disponível em: https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/03/06_06_2014_14_49_analise_economica.pdf, acesso em 06.set.2023.

¹² “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 IZALCI LUCAS

SF/23210.20475-40

bem como evitar seja atribuído ao IS uma função indutora desconectada das finalidades previstas no inciso VIII do artigo 153 da CF.

Nesse sentido, conto com o apoio dos meus nobres pares para a inclusão do § 5º ao 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.

Sala das Sessões,

SENADOR IZALCI LUCAS
(PSDB/DF)