



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador IZALCI LUCAS

EMENDA Nº - CCJ
(ao PLP 68/2024)

Acrescente-se inciso III ao *caput* do art. 136 do Projeto, com a seguinte redação:

“Art. 136.

.....

III – fornecimento e locação de bicicletas, classificadas no código 8712.00.10 da NCM e bicicletas elétricas, classificadas no código 8711.60.00 da NCM.”

JUSTIFICAÇÃO

A Emenda Constitucional (EC) nº 132/23 trouxe profundas mudanças no sistema tributário nacional, ao determinar a unificação das alíquotas de todos os produtos e serviços comercializados dentro de uma mesma localidade, de forma que estados e municípios não poderão mais definir alíquotas específicas para determinadas atividades.

Além disso, a emenda constitucional ainda implementou novos princípios que devem ser observados quando da edição de norma tributárias, em especial os princípios da simplicidade, justiça tributária e da defesa do meio ambiente.

Em linha com esses princípios, a Constituição também previu determinadas exceções à regra da unicidade de alíquotas, autorizando a redução, em 60%, das alíquotas incidentes sobre determinadas operações, tais como as que



envolvam alimentos, educação, saúde e transportes. Outra importante exceção prevista diz respeito à redução de alíquotas para as atividades desportivas.

O Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 68/24, por sua vez, trouxe o rol de bens e serviços enquadrados em cada uma das previsões constitucionais de redução de alíquotas, incluindo centenas de medicamentos, insumos agropecuários, serviços de educação e alimentos dentre os itens beneficiados.

No entanto, ao tratar das atividades desportivas, limitou a aplicação da redução a poucos itens, quais sejam: (i) serviço de educação desportiva; (ii) exploração do desporto por associações e clubes esportivos; (iii) cessão dos direitos desportivos dos atletas e (iv) transferência de atletas para outra entidade desportiva ou seu retorno à atividade em outra entidade desportiva. **OPLP 68/24 foi extremamente restritivo na definição das atividades desportivas com alíquotas reduzidas** e os itens citados praticamente se voltam a um público específico, sem beneficiar a população em geral.

Dentre os itens cuja inclusão na previsão de alíquotas reduzidas beneficiariam a população como um todo, **a maior ausência é a de bicicletas**. Os benefícios à saúde decorrentes do uso de bicicleta são inegáveis a prática do ciclismo intensifica o metabolismo, promovendo uma queima calórica acelerada, além de promover não apenas benefícios físicos como também bem-estar mental e emocional.

Trata-se, portanto, de atividade desportiva cujos impactos positivos para a saúde são inegáveis, sendo que a ampliação do seu acesso à população, por meio da redução da sua tributação, seria importante política fiscal.

A prática do ciclismo, além dos benefícios à saúde traz **outras vantagens, de caráter ambiental**, como a redução da emissão de gases de efeito estufa, a diminuição de trânsito nas cidades, sendo, ainda, um meio de trabalho para milhares de cidadãos, normalmente de baixa renda, que utilizam bicicletas para entregas ou transporte de passageiros, e demonstrar, também, seu **caráter social**. Ante tais vantagens, é inadmissível que o PLP 68/24 não incluía as bicicletas dentre os itens beneficiados com a redução das alíquotas do IBS e da CBS.



A Reforma Tributária deve estimular a indústria da bicicleta, sendo essa uma necessidade nacional. Segundo levantamento realizado em 2020 pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike, **o setor sofre com alta carga tributária, de 80,3%, muito acima de países da União Europeia, Estados Unidos e Japão**, e, surpreendentemente, 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% e 73%, respectivamente.

Do ponto de vista econômico, o estudo conclui 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 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 pessoa.

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%.

A experiência internacional já reconhece a necessidade de desoneração desse bem. Recentemente, em 2021, o **Conselho da União Europeia** chegou a um acordo para atualizar as regras do IVA, em especial o rol de bens e serviços para os quais estaria autorizada a redução de alíquotas, levando em consideração as transformações econômicas. A atualização da lista foi orientada por uma série de princípios, como o benefício do consumidor final e o interesse geral.



