

EMENDA Nº - CM
(à MPV nº 656, de 2014)

Acrescenta-se à Medida Provisória nº 656, de 2014, em seu art. 3º, no artigo 28, da lei 10.865, de 30 de abril de 2004, o seguinte inciso.

Art. 28.....

XXXIX – as bicicletas, suas partes e peças separadas classificadas nos códigos 8712.00.10 e 8714.9 da TIP..... (NR)”

Justificativa

A Presente emenda tem o objetivo reduzir o custo da bicicleta para o consumidor reduzindo a 0 (zero) as alíquotas da contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita bruta decorrente da venda no mercado interno. A bicicleta é um importante meio de transporte popular nos meios urbano e rural e soma-se a isso o uso relacionado com o lazer e o esporte.

As vantagens da bicicleta 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 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 frequência.

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 pouco mais de 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, uma parcela significativa da população brasileira possui um poder aquisitivo baixo, o que dificulta a simples aquisição de uma bicicleta.

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%). Anualmente são produzidas no Brasil cerca de 7 milhões de Bicicletas.** Deste total, cerca de 20% são produzidas na Zona Franca de Manaus, 15% nas regiões Nordeste e Centro Oeste e o restante 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).

A produção de bicicletas no Brasil poderá crescer com as desonerações propostas nesta emenda, que significará 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, além do ganho ambiental.

Sala das Sessões, 14 de outubro de 2014

Senador INÁCIO ARRUDA - PCdoB-CE

