

São Paulo, 09 de março de 2019

Ofício nº 003/2020

À Sua Excelência o Senhor

**Gustavo Leipntiz Ene**

Secretário de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação

Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade

Ministério de Estado da Economia

Esplanada dos Ministérios, Bloco P - CEP: 70048-900- Brasília -DF

**Ref.: Aliança Bike - pedido de equiparação do IPI de bicicletas elétricas ao IPI de bicicletas a propulsão humana**

Senhor Secretário,

A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike - foi criada em 2003 com a missão de ampliar o acesso e o uso de bicicletas, atuando para fortalecer o setor e a economia da bicicleta no Brasil. Entre seus mais de 90 associados, estão fabricantes, importadores, fornecedores, distribuidores e grandes lojistas de bicicletas e seus componentes.

O escopo de atuação da Aliança Bike inclui as bicicletas elétricas, que são bicicletas dotadas de motor elétrico auxiliar, sem acelerador, com potência máxima de 350 Watts, velocidade máxima de 25 km/h e funcionamento (da assistência do motor) somente quando o condutor pedalar. Por vezes, também são chamadas de “bicicletas de pedal assistido”.

As bicicletas elétricas com as referidas características foram equiparadas às bicicletas movidas a propulsão exclusivamente humana pela **Resolução nº 465/2013**, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). A referida resolução também diferenciou as bicicletas elétricas dos “ciclomotores”, que são veículos de duas ou três rodas dotados de motor elétrico auxiliar, com acelerador, com velocidade máxima de 50 km/h e que necessitam de emplacamento e habilitação. A tabela abaixo expõe as diferentes regras aplicáveis às bicicletas elétricas e aos ciclomotores:

Tipo	Obrigações legais	Circulação em ciclovias e ciclofaixas
<b>Bicicletas elétricas</b>	Estarem dotadas de: <ul style="list-style-type: none"><li>- Indicador de velocidade</li><li>- Campainha</li><li>- Sinalização noturna dianteira, traseira e lateral</li><li>- Espelhos retrovisores em ambos os lados</li><li>- Pneus em condições mínimas de segurança</li><li>- Uso obrigatório de capacete de ciclista</li></ul>	Permitida

Tipo	Obrigações legais	Circulação em ciclovias e ciclofaixas
<b>Ciclomotores</b>	Estarem dotados de: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espelhos retrovisores em ambos os lados</li> <li>- Farol dianteiro, de cor branca ou amarela</li> <li>- Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira</li> <li>- Velocímetro</li> <li>- Buzina</li> <li>- Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança</li> <li>- Uso obrigatório de capacete</li> <li>- Pelo CTB são considerados veículos motorizados e devem, portanto, dar prioridade às bicicletas e pedestres.</li> <li>- É necessário o emplacamento e, para a sua condução, é exigido que o condutor possua ou habilitação na Categoria A, aplicável a motocicletas, ciclomotores, motonetas e triciclos, ou ACC - Autorização para condução de ciclomotores.</li> </ul>	Proibida

Apesar de serem equiparadas pelo CONTRAN às bicicletas movidas a propulsão exclusivamente humana (classificadas no código NCM 8712.00.10), as bicicletas elétricas (classificadas no código NCM 8711.60.00) estão sujeitas ao Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) a uma alíquota muito superior à aplicável às bicicletas de propulsão exclusivamente humana - **35% vs. 10%**.

Esta distorção decorre do fato de que as bicicletas elétricas estão classificadas na Posição 8711, que inclui as motocicletas de modo geral, e também pelo fato de que o código NCM 8711.60.00 inclui tanto as bicicletas elétricas quanto os ciclomotores, sendo que estes últimos concorrem comercialmente com as motocicletas de baixa cilindrada produzidas na Zona Franca de Manaus.

Esta distorção pode ser corrigida, porém, com a criação de um “ex” de IPI para as bicicletas elétricas, de modo que a alíquota normal de IPI aplicável ao código NCM 8711.60.00, à qual estariam sujeitos os ciclomotores, continuaria sendo 35% - em linha com os demais códigos da Posição 8711. Por outro lado, as bicicletas elétricas incluídas no “ex” ficariam sujeitas ao IPI à alíquota de 10%, mesma alíquota aplicável às bicicletas movidas a propulsão exclusivamente humana classificadas no código NCM 8712.00.10.

Note-se que a bicicleta elétrica é umas das principais alternativas existentes para diminuir o número de pessoas que utilizam automóveis nos seus deslocamentos diários. As bicicletas elétricas permitem superar barreiras que prejudicam o uso mais amplo das bicicletas convencionais, tais como as barreiras geográficas (como as ladeiras encontradas em muitas cidades brasileiras), de conveniência (dado o menor esforço necessário, as pessoas não precisam chegar suadas ou cansadas ao seu local de trabalho) e de saúde (o menor nível de esforço também possibilita que pessoas com idade mais avançada utilizem as bicicletas elétricas em seus deslocamentos diários).

Além de serem uma solução logística e ambiental, dado o seu enorme potencial de substituição de automóveis, as bicicletas elétricas também são uma solução para a política de saúde pública e uma alternativa de baixo custo para o transporte urbano, pois representa um custo significativamente mais baixo do que os deslocamentos de automóvel e até mesmo de ônibus e metrô, possibilitando, portanto, que os usuários reduzam seus gastos fixos mensais, o que tem impacto direto na inflação.

As muitas razões para o incentivo da utilização de bicicletas elétricas foram analisadas em detalhe nos estudos anexos *“Bicicletas elétricas: como e por que incentivá-las”* e *“Projeções e análise da demanda por bicicletas elétricas no Brasil”*, que também analisam as políticas adotadas por outros países com relação às bicicletas elétricas e os resultados por eles alcançados em termos de crescimento do uso deste meio de locomoção.

Diante dos fatos expostos acima, a Aliança Bike apresentou, em 19/07/2018, ao então Ministro da Economia, Sr. Eduardo Refinetti Guardia, o pedido anexo de equiparação do IPI de bicicletas elétricas ao IPI de bicicletas comuns.

O referido pedido foi encaminhado pelo Ministro à Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB), que se manifestou através da Nota COSIT nº 145, de 27/05/2019, encaminhada em anexo, confirmando a possibilidade de redução do IPI aplicável às bicicletas elétricas mediante a edição de um Decreto Presidencial para alteração da Tabela de Incidência do IPI para a criação de um “ex” de IPI sob o código tarifário 8711.60.00.

Posteriormente, o pedido em análise recebeu apoio da Câmara dos Deputados, conforme se verifica da anexa Indicação nº 617/2019, aprovada em plenário, além de contar com o apoio direto dos parlamentares relacionados abaixo, conforme se verifica dos ofícios anexos:

- Daniel Coelho (CIDADANIA-PE)
- Edna Henrique (PSDB-PB)
- Enrico Misasi (PV-SP)
- Felipe Carreras (PSB-PE)
- Flávia Arruda (PR-DF)
- Gustavo Fruet (PDT-PR)
- Iracema Portella (PP-PI)
- Israel Batista (PV-DF)
- Mario Heringer (PDT-MG)
- Vicentinho Júnior (PR-TO)
- Hugo Leal (PSD-RJ)
- Professora Dorinha (DEM-TO)

Diante de todo o exposto acima, encaminhamos o pedido a V.Sa. para que este Ministério da Economia, através da sua Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade e da sua Secretaria de Desenvolvimento da Indústria, Comércio, Serviços e Inovação possa analisá-lo e manifestar-se a seu respeito, esperando claramente que a decisão seja favorável e o Decreto

Presidencial acima referido seja finalmente editado e emitido dadas as amplas razões para se equiparar a alíquota do IPI aplicável às bicicletas elétricas àquela aplicável às bicicletas comuns.

Sem mais, colocamo-nos à disposição e agradecemos, desde já, pela costumeira atenção.

Atenciosamente,



**DANIEL GUTH**  
Diretor Executivo  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas



**GIANCARLO CLINI**  
Presidente do Conselho Deliberativo  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas