

Ofício nº 045/2020

Ministério de Estado da Economia
Sr. Ministro Paulo Roberto Nunes Guedes
Brasília - DF - Esplanada dos Ministérios

A/C Marcelo Guarany

Secretário Executivo do Ministério da Economia

Roberto Fendt Jr.

Secretário Especial de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais

Carlos Roberto Pio da Costa Filho

Secretário Executivo da CAMEX

Ref.: Subsídios para a análise do pleito de exclusão das bicicletas (NCM 8712.00.10) da LETEC.

Prezados Senhores,

A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - ALIANÇA BIKE, associação de abrangência nacional e de representação de toda a cadeia produtiva da bicicleta no país, vem disponibilizar subsídios para a tomada de decisão acerca do pleito de exclusão das bicicletas da LETEC para o retorno da sua alíquota de Imposto de Importação ao nível de 20%.

Este documento tem por objetivo o esclarecimento dos diversos aspectos econômicos relativos ao mercado brasileiro de bicicletas. Abordamos nesta resposta os aspectos mais importantes, sempre nos baseando nos dados oficiais produzidos pelo próprio governo federal e que estão à disposição de todos, distanciando a análise das paixões e de dados cuja fonte e metodologia são desconhecidas.

Ficamos à disposição para quaisquer esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

DANIEL GUTH
Diretor Executivo
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

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

1) Sobre a representatividade

A Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike) é a única Entidade do Setor de Bicicletas com abrangência e representação nacional e que engloba toda a cadeia produtiva da bicicleta. Com 16 anos de história e mais de 110 empresas associadas e presentes em praticamente todas as Unidades da Federação, dentre fabricantes e montadoras, importadoras e distribuidoras e grandes bike shops, a Aliança Bike presa pela visão global da economia da bicicleta, compreendendo o setor inserido em contexto de cadeia global de valor e valorizando a bicicleta como modo de transporte, de esporte e atividade física, lazer e como instrumento de trabalho através da ciclo logística.

Os projetos da Aliança Bike são desenvolvidos de forma participativa conjuntamente com os mais de 110 associados, através de grupos de trabalho e grupos de estudos. Todas as decisões e os posicionamentos da Associação são decididos de maneira colegiada e aberta.

As publicações da Associação sobre o mercado de bicicletas e sobre o uso de bicicletas no país são referência entre empresas e lideranças do segmento, posicionando a Aliança Bike como uma entidade líder na produção e publicização de conhecimento, auxiliando o poder público e as próprias empresas do setor na tomada de decisão.

2) A TEC de 20% já é mais alta do que a média mundial. A alíquota de 35% é simplesmente indefensável para uma economia global como a do Brasil.

A alíquota do Imposto de Importação atualmente aplicável às bicicletas (NCM 8712.00.10) é de 35%, **simplesmente a mais alta do mundo**, conforme se verifica de relatório extraído do sítio eletrônico da Organização Mundial do Comércio (OMC)¹.

A alíquota prevista na Tarifa Externa Comum do Mercosul (TEC) é de 20%, mas desde 2011 (Resolução CAMEX nº 65/2011) o código tarifário NCM 8712.00.10 consta na lista brasileira de exceções à TEC, com a alíquota de 35%.

No quadro abaixo, ilustramos as alíquotas médias aplicáveis à subposição 8712.00 de acordo com o referido relatório da OMC nos principais mercados do mundo e em mercados comparáveis ao brasileiro em termos de desenvolvimento econômico:

País/bloco	Tarifa média (8712.00)
China	14,4%
Estados Unidos	8%
União Europeia	14,5%
África do Sul	7,5%
Argentina	20%
Índia	20%
México	15%

¹ Disponível em: <<http://tao.wto.org/>> Acesso em 30 de novembro de 2020.

Já no quadro abaixo, ilustramos as tarifas aplicáveis no Brasil a outros produtos muito menos essenciais que a bicicleta:

Produto	NCM	Tarifa
Cerveja	2203	20%
Vinho	2204	20%
Uísque	2208.30.20	20%
Charuto	2402.10.00	20%
Cigarro	2402.20.00	20%
Cartas de jogar	9504.40.00	20%

Os quadros acima demonstram a desproporcionalidade da tarifa de 35% atualmente aplicável às bicicletas no Brasil. Esta tarifa exorbitante de 35% aumenta significativamente o preço da bicicleta no mercado brasileiro, dificultando o acesso da população a este produto essencial enquanto aumenta o lucro de algumas poucas empresas.

3) Redução da TEC dos principais componentes já está em curso pelo governo federal, o que manterá os empregos nas empresas montadoras de bicicletas.

Considerando que há, no Brasil, centenas de montadoras de bicicletas, utilizando-se majoritariamente de componentes importados do mercado asiático, a redução da TEC de componentes configura-se como um bom incentivo ao setor de bicicletas, impactando positivamente todo o mercado, da indústria ao comércio varejista.

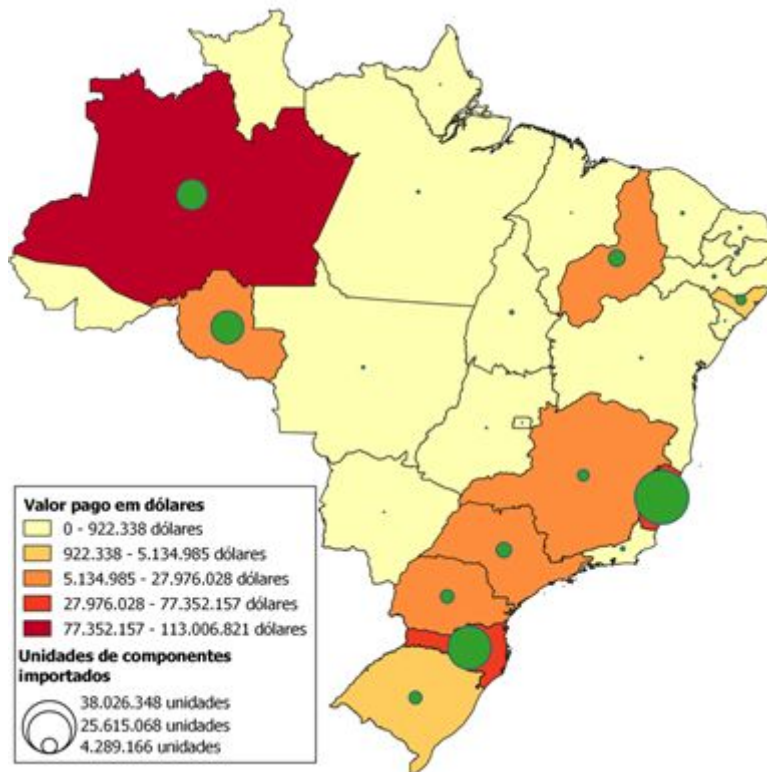
A redução da TEC dos principais componentes já está em curso no âmbito do Mercosul, tendo o governo federal já se posicionado favoravelmente à redução da TEC aplicável aos produtos câmbio de velocidades (NCM 8714.99.10) e pinhões de roda livre (NCM 8714.93.20). Desta forma, a exclusão das bicicletas da LETEC, bem como a contínua redução da TEC de componentes que são total ou quase integralmente importados, manterá o mercado equilibrado e com um produto mais acessível à população.

4) Mesmo com todos os incentivos fiscais concentrados no Polo Industrial de Manaus, as empresas lá sediadas não exportaram nenhuma bicicleta e se configuram, ainda, como as maiores importadoras de componentes do país.

As relações comerciais do Brasil com outros países, no que diz respeito às transações relacionadas à indústria da bicicleta, têm uma balança comercial fortemente inclinada para as importações. No ano de 2019 o país gastou mais de 285 milhões de dólares com importações e exportou 5,5 milhões. No mesmo ritmo, nos primeiros 6 meses de 2020 as importações somaram 88 milhões de dólares e as exportações 1,7 milhões. Ou seja, na soma dos recursos envolvidos, as importações representam 98% e as exportações, por sua vez, 2%.

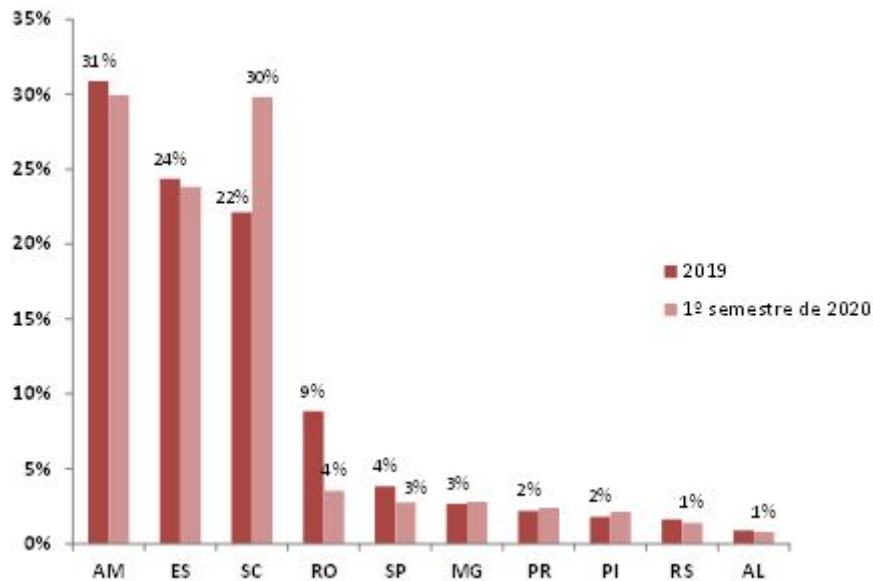
Mapa 1 – Importação de componentes por estado em 2019 e primeiro semestre de 2020.

Fonte: Comex Stat



O que o Mapa 1 nos mostra é que os estados de Santa Catarina, Espírito Santo, Amazonas e Rondônia importam sozinhos mais de 80% de toda quantidade estatística de componentes que vêm para o país. Ao agregar alguns códigos NCMs para facilitar a análise, observamos que o estado do Amazonas (onde está o PIM) se destaca nas importações relacionadas a quadros e garfos com mais de um terço das importações.

Gráfico 1 – Proporção do valor gasto com importação pelos 10 estados que mais importaram no ano de 2019 e no primeiro semestre de 2020. Fonte: Comex Stat



A tabela a seguir apresenta a correlação entre a importação de componentes e bicicletas inteiras no Brasil. Em valores (dólares), as bicicletas inteiras não chegam a 10% da importação de componentes.

Tabela 1 – Valores de importação e exportação de bicicletas inteiras e componentes em 2019 e primeiro semestre de 2020. Fonte: Comex Stat

Atividade		Valor em dólares (2019)	% proporção (2019)	Valor em dólares (1º sem 2020)	% proporção (1º sem 2020)
Importação de componentes	de	257.491.811	90%	80.610.223	90%
Importação de bicicletas	de	23.708.821	8%	7.444.042	8%
Exportação de componentes	de	1.604.287	1%	964.718	1%
Exportação de bicicletas	de	3.930.075	1%	722.724	1%
Total		286.734.994	100%	89.741.707	100%

Entre 2009 e 2019 (incluindo período de vigência da LETEC, com imposto de importação elevado a 35%), os valores gastos com importação de produtos para a indústria de bicicleta e componentes

teve um aumento médio de 14% ao ano, enquanto as exportações tiveram um cenário de queda de 12% ao ano.

Gráfico 2 – Valores gastos com importação de bicicleta e com importação de componentes entre 2009 e 2019. Fonte: Comex Stat.

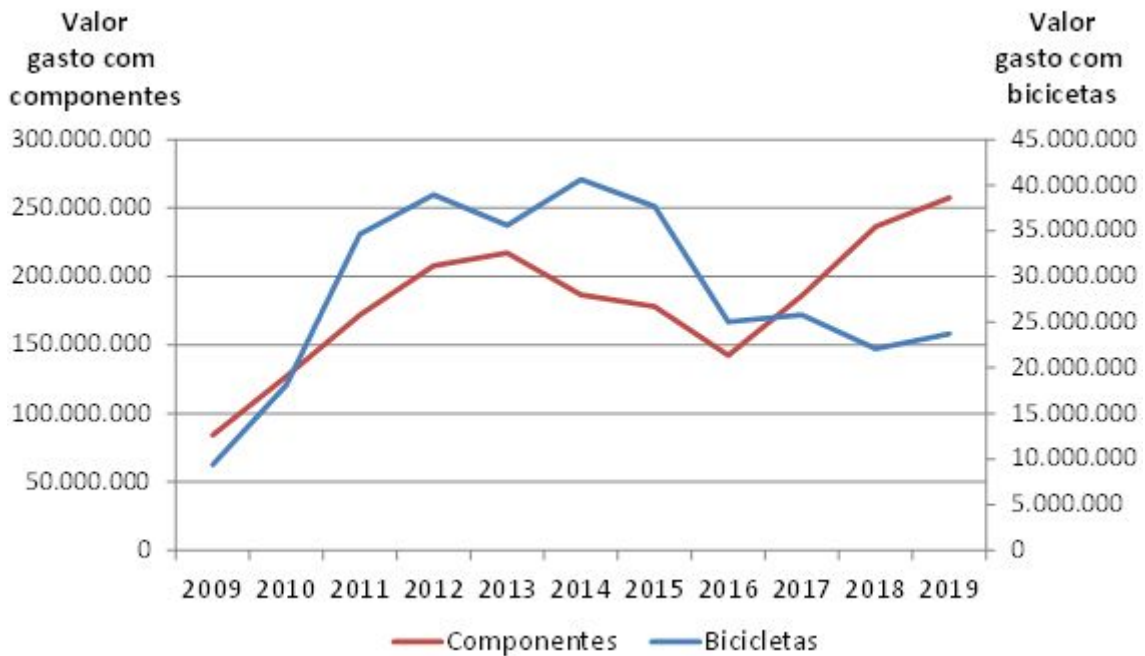
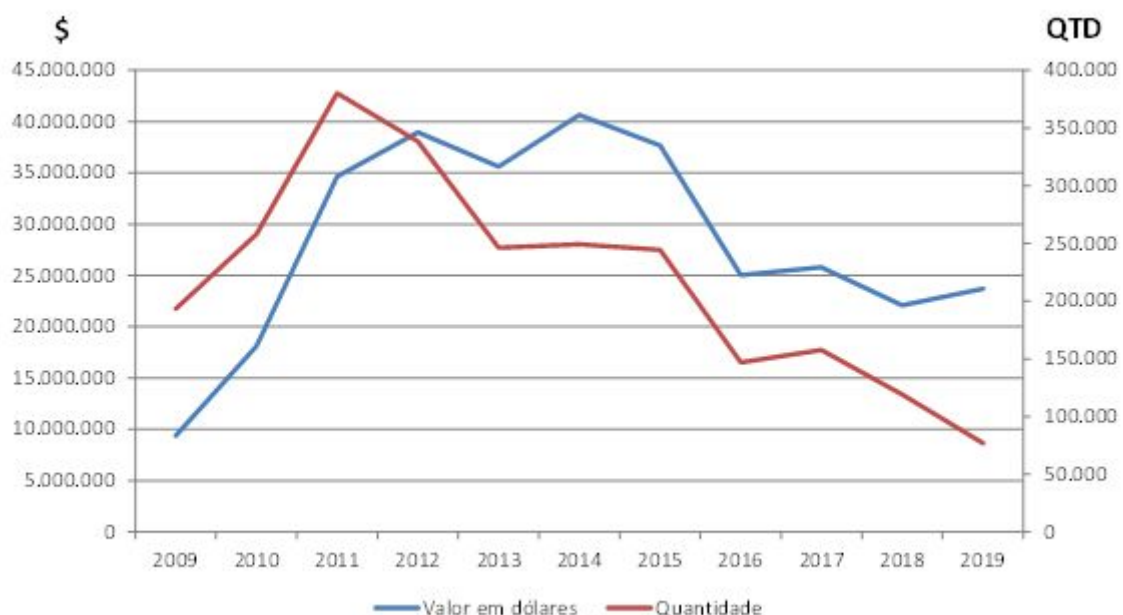


Gráfico 3 – Histórico de importação de bicicletas inteiras entre 2009 e 2019. Fonte: Comex Stat.



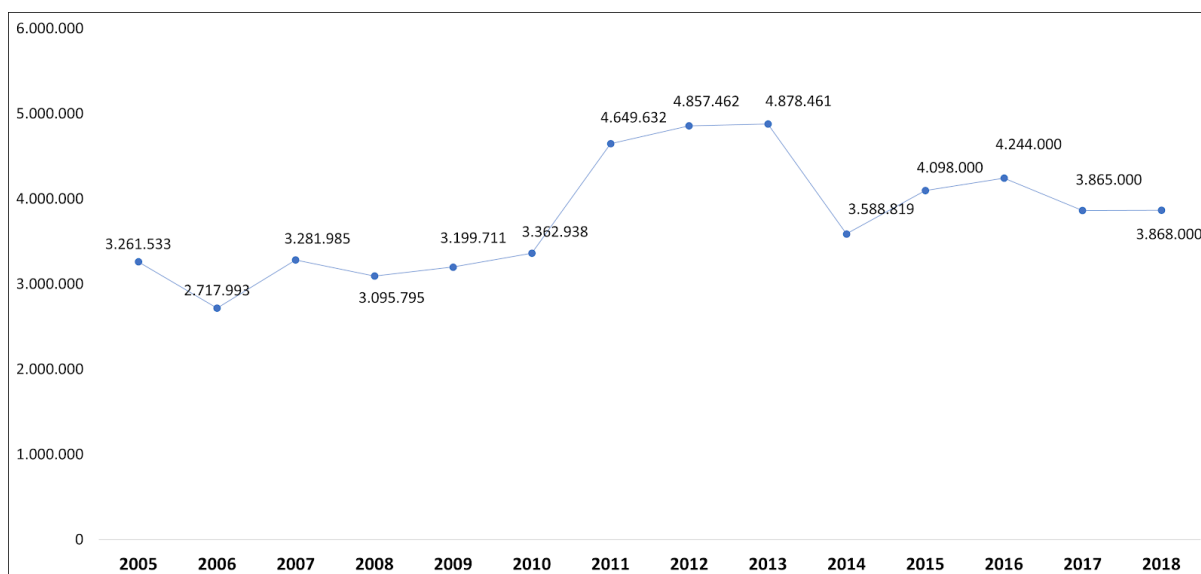
Desde a inclusão das bicicletas na LETEC não houve incremento na produção nacional de bicicletas, tampouco nas exportações (que seguem sendo estatisticamente irrelevantes). **Em 2019 o Brasil exportou 22.230 bicicletas e no primeiro semestre de 2020, 3.926.** Essas transações foram feitas a um preço médio de 178 dólares cada uma delas. Os estados que mais exportaram bicicletas inteiras foram **São Paulo** (48%), **Minas Gerais** (26%), **Santa Catarina** (12%) e **Paraná** (11%). Juntos, esses estados concentram 98% das unidades exportadas pelo Brasil. O valor total resultante da exportação dessas unidades foi de 4,6 milhões de dólares.

Como é possível observar no Gráfico 2, houve uma redução na importação de bicicletas inteiras - de pouco mais de 350 mil unidades para abaixo de 100 mil -, porém houve uma compensação na importação de componentes (Gráfico 1). Ou seja, o que ocorreu neste período foi tão somente uma alteração no canal de entrada: ao invés do produto inteiro, muitas empresas passaram a importar bicicletas desmembrando suas partes e aproveitando-se da alíquota de imposto de importação de 16% para estes componentes.

A produção nacional de bicicletas, por sua vez, não sofreu alteração desde a inclusão das bicicletas na LETEC. Houve, inclusive, uma retração nesta produção, se considerarmos que em 2011 o Brasil produziu 4,6 milhões de unidades (1 milhão a mais do que o volume verificado em 2018).

Desde 2014, contudo, observa-se uma estagnação na produção nacional em um patamar bastante elevado entre 3,5 e 4,2 milhões de bicicletas. Desta forma, os dados da Produção Industrial Anual do IBGE nos mostram que a elevação do imposto de importação de 20% para 35% não produziu efeitos sobre a produção nacional, um dos argumentos centrais utilizados à época da inclusão das bicicletas na LETEC.

Gráfico 4 - Quantidade de bicicletas produzidas no Brasil - 2005 a 2018. Fonte: PIA-PRODUTO/IBGE



Considerando os números de importação de bicicletas no ano de inclusão das bicicletas na LETEC (2011), de aproximadamente 350 mil unidades, com o volume de bicicletas produzidas no país no

mesmo ano, de 4,65 milhões de unidades, conclui-se que **não havia justificativa de proteção do produto nacional, tendo uma relação de 82% de produção x 8% de importação.**

É importante retomar também que existe um debate sobre os instrumentos de proteção da indústria nacional como o IPI, o II e, de modo localizado na Zona Franca de Manaus, o PPB (Processo de Produção Básico). Os conceitos de produto importado e produto nacional nos parecem contraditórios. Isso porque uma bicicleta fabricada no Brasil é absolutamente dependente das importações, uma vez que boa parte (aproximadamente 90%) de seus componentes são fabricados no exterior. Ao considerar a montagem como processo industrial, a legislação acaba concedendo benefícios fiscais a empresas que não necessariamente investem em pesquisa, desenvolvimento e inovação de produtos e processos no país, nem geram divisas ao País por meio de exportações.

Os benefícios fiscais concedidos a uma localidade em detrimento de todo um país continental como o Brasil, além de não incentivarem a sofisticação de um produto nacional, tampouco impulsionam a criação de empregos no setor - argumento bastante utilizado na defesa desses benefícios. Sobre os empregos, veremos mais detalhes no item a seguir.

5) A produção nacional de bicicletas, os empregos gerados e o enquadramento fiscal da indústria.

Como vimos, o que se chama de “indústria da bicicleta” é, na verdade, uma indústria de montagem. E esta produção anual de bicicletas, no Brasil, hoje soma 3,86 milhões de unidades. O Polo Industrial de Manaus (PIM), com produção entre 800 e 900 mil unidades, representa em torno de 25% da produção nacional de bicicletas. O restante (75%) está espalhado por todo o país, sendo o estado de Santa Catarina, segundo o IBGE, o maior produtor de bicicletas do país.

As empresas do setor de bicicletas localizadas no PIM geram em torno de 1 mil empregos diretos. Por outro lado, apenas no Estado de São Paulo, a indústria de bicicletas gera mais de 3,7 mil empregos diretos, segundo dados da RAIS indicados no mapa abaixo.

A atividade do setor de bicicletas que mais emprega não é a indústria, mas sim o comércio varejista, com mais de 14 mil empregos diretos. Isto representa mais do que o dobro da empregabilidade observada no setor fabril.

Mapa 2 - Empregos diretos da Indústria da Bicicleta por estados – 2018. Fonte: RAIS/Ministério da Economia/Secretaria Especial de Previdência e Trabalho



Para se determinar o volume de bicicletas produzidas no Brasil - de 3,86 milhões de unidades anuais - a PIA/IBGE estabeleceu metodologia própria de enviar questionário e receber respostas **apenas de empresas que “possuíam 30 ou mais pessoas ocupadas, inclusive proprietários e sócios, ou que auferiram receita bruta igual ou superior a R\$ 15,8 milhões no ano anterior ao de referência da pesquisa”**². Deste modo, pelo enquadramento determinado pela metodologia da pesquisa, as pequenas montadoras que estariam enquadradas no regime do SIMPLES, que estão pulverizadas pelo país e produzem um volume pequeno de bicicletas cada uma, **não estão capturadas pela Pesquisa Industrial Anual do IBGE.**

Conclui-se, por conseguinte, que as maiores produtoras de bicicletas do país - em torno de 75% da produção nacional - são empresas **não** optantes pelo SIMPLES e que estão espalhadas por todo o território nacional. Muitas destas empresas fazem parte do quadro associativo da ALIANÇA BIKE.

Qualquer tentativa de se determinar a fatia de mercado das pequenas montadoras enquadradas no SIMPLES, portanto, seria uma tarefa imprecisa, incorreta e ingrata, uma vez que estas informações não estão capturadas em nenhuma pesquisa - seja do governo federal, das entidades do setor ou mesmo do setor acadêmico. O único dado confiável - e este se refere apenas às empresas não

² Disponível em:

<<https://questionarios.ibge.gov.br/downloads-questionarios/pia-pesquisa-industrial-anual-empresa-e-pia-pesquisa-industrial-anual-produto>> Acesso em 28 de novembro de 2020.

optantes pelo SIMPLES - vem da Pesquisa Industrial Anual do IBGE, conforme já reforçamos e apresentamos acima.

Tabela 2 - Produção anual de bicicletas no PIM e no restante do país, empregos e participação da produção. Fonte: PIA/IBGE

	Volume de bicicletas produzidas	Participação da produção (em %)	Empregos diretos gerados
Produção PIM - 2018	773.641	20,04%	1.004
Produção Nacional (restante do país) - 2018	3.086.359	79,96%	7.696

6) Vantagens tributárias das empresas estabelecidas na Zona Franca de Manaus

Em sua manifestação, a Abraciclo apresentou o quadro abaixo para fundamentar sua alegação de que “as vantagens tributárias das empresas do PIM não são tão significativas como pode parecer”.

Estimativa de Impostos				
Tributos	Produção PIM	Produção Nacional (Simples)	Produção Nacional	Importadas
II (import)	1,92%	8,00%	8,00%	35,00%
IPI	0,00%	7,66%	10,00%	10,00%
PIS/COFINS	7,30% (1)		9,25%	9,25%
ICMS	0,00%	4,45%	5,00%	18,00% (2)
Contrapartidas	3,00%	0,00%	0,00%	0,00%
TOTAL	12,22%	20,11%	32,25%	72,25%
N (empresas)	4	240	28	~12
% de mercado (R\$)	38%	35%	20%	7%

No entanto, esse quadro apresentado pela Abraciclo contém uma série de incorreções.

Em primeiro lugar, nota-se que a participação de mercado das empresas está incorreta, conforme exposto no item 5 acima. Na verdade, **os produtores nacionais que não operam sob o SIMPLES são responsáveis pela maior parte da produção de bicicletas fora da Zona Franca de Manaus e devem ser a base principal para a comparação de carga tributária com as empresas lá estabelecidas.**

Em segundo lugar, com relação às empresas sujeitas ao SIMPLES, o quadro considera apenas o Imposto de Importação e a carga tributária incidente na venda das bicicletas, presumindo que os demais tributos incidentes na importação de partes e peças (IPI, ICMS e PIS/COFINS-importação)

seriam tomados como créditos e compensados com os tributos incidentes na venda das bicicletas. Ocorre, porém, que as empresas sujeitas ao SIMPLES pagam normalmente os tributos incidentes na importação (Lei Complementar nº 123/2006, art. 13, § 1º), **mas não podem se creditar destes tributos** (Lei Complementar nº 123/2006, art. 23). Portanto, a carga tributária das empresas sujeitas ao SIMPLES deve considerar integralmente os tributos incidentes na importação de partes e peças (II, IPI, ICMS e PIS/COFINS-importação) em adição à carga tributária incidente na venda das bicicletas.

Além disso, a carga tributária incidente nas vendas realizadas pelas empresas sujeitas ao SIMPLES pode variar significativamente dependendo do seu faturamento (note-se que as alíquotas aplicáveis às empresas industriais do SIMPLES variam de 4,5% a 30%, conforme Anexo II, da Lei Complementar nº 123/2006). Não há qualquer justificativa na manifestação da Abraciclo para a adoção das alíquotas de 7,66% e 4,45% para os tributos IPI/PIS/COFINS e ICMS, respectivamente, nas vendas realizadas por empresas sujeitas ao SIMPLES.

Em terceiro lugar, os percentuais relativos a uma série de tributos mencionados no quadro da Abraciclo estão incorretos. Com relação ao Imposto de Importação aplicável às partes e peças, a Abraciclo considera o percentual de 1,92% para as importações realizadas por suas associadas, o que corresponde à alíquota de 16% com uma redução de 88%. Já para os fabricantes de bicicletas estabelecidos fora da Zona Franca de Manaus, ao invés de indicar a alíquota de 16%, a Abraciclo indica uma alíquota de 8%, sem qualquer justificativa.

Com relação ao IPI, a base de cálculo do referido tributo inclui o Imposto de Importação. Portanto, a sua carga tributária na importação é de 11,6% (e não 10%, como indicado pela Abraciclo em sua nota).

No que se refere às contribuições PIS e COFINS, a Abraciclo não menciona que as vendas realizadas por suas associadas para empresas localizadas fora da Zona Franca de Manaus que estejam sujeitas ao regime não cumulativo das referidas contribuições ficam sujeitas a alíquotas de 3% para a COFINS e 0,65% para o PIS. As principais redes atacadistas que compram bicicletas das associadas da Abraciclo estão sujeitas ao regime não cumulativo das referidas contribuições. Além disso, as contribuições PIS e COFINS são incluídas em sua própria base de cálculo, de modo que a carga tributária relativa às referidas contribuições para as empresas estabelecidas fora da Zona Franca de Manaus que não operam sob o SIMPLES é de 10,19% (e não 9,25%, como indicado pela Abraciclo).

Com relação ao ICMS, o quadro apresentado pela Abraciclo indica, sem qualquer justificativa, a alíquota de ICMS de 5% para as empresas estabelecidas fora da Zona Franca de Manaus. A alíquota do referido tributo varia de acordo com o Estado em que a empresa esteja estabelecida. No Estado de São Paulo, por exemplo, onde se localiza grande parte da produção de bicicletas fora da Zona Franca de Manaus, a alíquota do ICMS para bicicletas é de 18%. Além disso, o ICMS e as contribuições PIS e COFINS integram a base de cálculo do ICMS, de modo que a carga tributária relativa a este imposto é de 24,64%.

Corrigidos os erros mencionados acima, elaboramos a planilha de cálculo destacada abaixo, para comparar as diferentes cargas tributárias a que estão sujeitas as empresas industriais estabelecidas

na Zona Franca de Manaus e em outros pontos do território nacional e as empresas comerciais importadoras de bicicletas.

Em ambas tabelas, assumimos que o valor da bicicleta acabada, incluindo a margem de lucro do fabricante nacional ou estrangeiro, seria de R\$ 230,00. No caso das bicicletas fabricadas no Brasil, consideramos que o valor das partes e peças importadas seria de R\$ 100,00, o valor agregado pelas operações industriais realizadas no Brasil seria de mais R\$ 100,00 e a margem de lucro do fabricante seria de R\$ 30,00. Também assumimos que a empresa comercial atacadista compradora da bicicleta nacional ou importada seria uma empresa sujeita ao pagamento do IRPJ sobre o seu lucro real e que, portanto, estaria sujeita ao regime não cumulativo das contribuições PIS e COFINS.

Para os fins do cálculo dos tributos incidentes na importação de bicicletas acabadas, já consideramos a alíquota normal prevista na TEC de 20%, para demonstrar que, mesmo com a aplicação dessa alíquota, a vantagem tributária das bicicletas produzidas no PIM continua sendo muito significativa.

Tabela 3 - Estimativa de impostos na importação de partes e peças para industrialização ou de bicicletas acabadas para comercialização, elaboração própria

	Empresas estabelecidas na Zona Franca de Manaus		Empresas estabelecidas em outros pontos do País, não sujeitas ao SIMPLES		Empresas estabelecidas em outros pontos do País, sujeitas ao SIMPLES		Bicicletas importadas por empresas comerciais atacadistas	
NCM	8714		8714		8714		8712	
Valor CIF (R\$)		100,00		100,00		100,00		230,00
Imposto de Importação	1,92%	1,92	16%	16,00	16%	16,00	20%	46,00
IPI	0%	-	10%	11,60	10%	11,60	10%	27,60
PIS/COFINS-importação	0%	-	11,75%	11,75	11,75%	11,75	11,75%	27,03
ICMS-importação	0%	-	18%	30,59	18%	30,59	18%	72,58
Desembolso total		101,92		169,94		169,94		403,20
Custo de importação		101,92		116,00		169,94		303,60
Tributos recuperáveis (créditos)		-		53,94				99,60

Tabela 4 - Estimativa de impostos na venda de bicicletas pelos industriais a empresas comerciais atacadistas, elaboração própria

	Empresas estabelecidas na Zona Franca de Manaus		Empresas estabelecidas em outros pontos do País, não sujeitas ao SIMPLES		Empresas estabelecidas em outros pontos do País, sujeitas ao SIMPLES	
NCM	8712		8712		8712	
Valor agregado no País		100,00		100,00		100,00

Custo das peças importadas somado ao valor agregado no país		201,92		216,00		269,94
Contrapartidas	3%	7,44	0%	-	0%	-
Margem de lucro		30,00		30,00		30,00
Preço de venda antes dos tributos		239,36		246,00		299,94
ICMS sobre a venda	0%	-	18%	60,87	4,45%	13,35
PIS/COFINS sobre a venda	3,65%	8,74	9,25%	22,76	7,66%	22,98
IPI sobre a venda	0%	-	10%	32,96		
Desembolso total		248,10		362,58		336,26
Custo de aquisição		239,36		278,96		305,16
Tributos recuperáveis (créditos)		8,74		83,62	9,25%	31,10

O quadro acima demonstra com clareza que, contrariamente ao alegado pela Abraciclo, as vantagens tributárias das empresas do Polo Industrial de Manaus são muito significativas sim e que a exclusão das bicicletas da LETEC não inviabilizaria as atividades das referidas empresas, visto que as bicicletas importadas continuariam sujeitas a uma carga tributária bastante superior à aplicável às bicicleta nacionais.

7) A importação de bicicletas inteiras nunca representou um “perigo” para a indústria nacional.

Mesmo antes da elevação da alíquota através da LETEC, o maior volume de importação de bicicletas inteiras foi de pouco mais de 370 mil unidades em 2011. Sendo que, no mesmo ano, o Brasil produziu 4,65 milhões de bicicletas. Ou seja, o volume de bicicletas importadas não chegou a sequer superar 8% do volume total de bicicletas produzidas no país.

O argumento de que as bicicletas importadas, à época, representavam um “perigo” à indústria nacional revelou-se absolutamente fantasioso e incorreto. A manutenção deste argumento até os dias atuais revela o mesmo vício de origem e equívoco, pois sequer há números que corroboram tal afirmação. A alíquota base de 20%, conclui-se, que já figura como sendo superior à média dos principais países, já representa um freio adequado e suficiente para proteção das montadoras nacionais.

8) Taxa de câmbio (dólar) com impacto negativo para o setor.

O mercado como um todo tem sofrido com a alta do dólar. Considerando que mais de 90% de todos os componentes de uma bicicleta são importados, a alta do dólar impacta diretamente no preço para o consumidor final, pois importadores e montadores são obrigados a repassar aos consumidores a diferença de câmbio.

A volta da TEC de 35 para 20%, sua alíquota original, seria uma forma de compensar parcialmente os efeitos negativos da alta do dólar para o setor de bicicletas.

9) O descaminho para bicicletas de alto valor agregado está desenfreado no país.

A entrada ilegal de bicicletas no país, especialmente vindas do Paraguai, é uma realidade que impacta a cadeia produtiva como um todo, pois lojistas deixam de vender, importadores e distribuidores deixam de fornecer e o Estado deixa de arrecadar impostos por estas transações.

A volta da TEC à sua alíquota original terá efeito direto na redução do descaminho, permitindo um aumento de arrecadação para o próprio governo federal, uma vez que o risco de trazer uma bicicleta do Paraguai vai se tornando cada dia maior e a vantagem econômica cada vez mais baixa.

Hoje em dia, com o imposto de importação a 35%, bicicletas de triatlo, speed e mountain bikes, de valores que giram entre 10 e 100 mil reais, têm entrada facilitada na fronteira com o Paraguai. Os números de importação de bicicletas, no Paraguai, não nos deixam mentir. Apenas em 2018, de acordo com dados do Trade Map³, foram importadas **3,389 milhões de bicicletas** para o Paraguai (um país de 6,8 milhões de habitantes). Esses números indicam um claro desvio de bicicletas para o Paraguai que, posteriormente, acabam sendo destinadas aos países vizinhos, principalmente ao Brasil, sem o registro das respectivas importações e o pagamento de tributos.

Os prejuízos causados pelo descaminho de bicicletas via Paraguai não devem ser subestimados. Além de prejudicar a arrecadação de tributos, ele estimula as atividades de organizações criminosas e prejudica quem trabalha dentro da Lei, que fica exposto à concorrência desleal daqueles que comercializam as bicicletas trazidas do Paraguai.

10) Perda de diversidade de modelos de bicicletas por conta da TEC de 35%.

Por mais que o Brasil seja um grande produtor/montador de bicicletas, os modelos comercializados atendem a muitas demandas de uso, especialmente de lazer e transporte, porém deixam uma parte importante do setor dependente da importação de outros modelos que nunca sequer foram produzidos domesticamente. A elevação da TEC de 20 para 35% extinguiu a comercialização de diferentes modelos de bicicletas e também impossibilitou que outros modelos pudessem ser comercializados, impactando negativamente na diversidade e em diferentes usos de bicicletas.

Por exemplo, bicicletas de carga utilizadas para logística, bicicletas alongadas para pedalar com os filhos, *handbikes* para pessoas com deficiência, bicicletas dobráveis para fazer a integração com o transporte público, bicicletas de fibra de carbono e de outros materiais cuja tecnologia não existe no Brasil, são todos modelos dependentes da importação e que foram praticamente inviabilizados com a TEC de 35%.

³ Disponível em: <www.trademap.org> Acesso em 30 de novembro de 2020.

11) Conclusão

A partir dos pontos detalhados nos tópicos anteriores, é possível concluir que:

- A.** A alíquota de imposto de importação de 35% é simplesmente a mais alta do mundo, sendo que a alíquota média mundial é de 14%. Países com ampla produção doméstica de bicicletas têm alíquotas que vão de 14% a 20%. Ou seja, a alíquota base de 20% já é proteção suficiente (superior à média mundial, aliás) aos produtores nacionais.
- B.** A série histórica dos dados de importação (*Comex Stat*) e de produção nacional (*PIA/IBGE*) evidenciam que a elevação da alíquota do Imposto de Importação não produziu nenhum efeito sobre a produção nacional. Houve, inclusive, um incremento de importação a partir do canal de importação de componentes. Ou seja, em nove anos de alíquota elevada não houve incremento de tecnologia ou produção que reduzisse a dependência da indústria brasileira das importações. Não houve, ainda, incremento à agenda de exportações, sendo que o país exportou somente 22 mil bicicletas no ano de 2019, exportações estas realizadas por indústrias localizadas em SP, MG, SC e PR.
- C.** A importação de bicicletas inteiras nunca representou uma ameaça à produção nacional. Os números anteriores à elevação da alíquota de 20 para 35% indicavam que as importações de bicicletas inteiras representavam menos de 8% do total de bicicletas produzidas no país. Nunca houve, portanto, justificativa para a elevação da alíquota.
- D.** Os maiores empregadores do setor de bicicletas são os comércios varejistas (mais do que o dobro do setor fabril). Isto sem considerar as grandes magazines e os supermercados. A redução da alíquota de imposto de importação representará, portanto, um produto mais acessível aos consumidores, impactando positivamente nas vendas exatamente no canal que mais gera empregos.
- E.** Conforme comprovado no item 6, mesmo com a volta à alíquota base do II de 20%, os subsídios e os benefícios fiscais das empresas que se encontram no Polo Industrial de Manaus (e mesmo as empresas produtoras fora do PIM) continuarão com uma enorme vantagem competitiva em relação às bicicletas importadas; não cabendo, portanto, retóricas argumentativas catastrofistas e que não encontram eco na realidade.
- F.** Com a alíquota do II retornando ao seu valor de base e mais próximo à média mundial, o aquecido mercado de descaminho - especialmente do Paraguai para o Brasil - será dificultado e não terá mais as mesmas vantagens econômicas frente o risco da atividade criminosa. Desta forma, a exclusão das bicicletas da LETEC tem o potencial de aumentar a arrecadação da União, uma vez que o descaminho é nocivo não apenas para as empresas do setor que trabalham na legalidade e formalidade, mas também é nocivo ao próprio poder público que deixa de recolher os tributos sobre estes produtos desviados para o Brasil. Os números de importação do Paraguai mostram que o volume de descaminho não é desprezível.

G. A volta à alíquota base poderia se dar imediatamente, sem impactos negativos para a produção nacional. Contudo, caso haja o interesse de que a redução ocorra de maneira escalonada, sugerimos o que segue:

- Dezembro/2020 ⇒ de 35% para 30%
- Julho/2021 ⇒ de 30% para 25%
- Dezembro/2021 ⇒ de 25% para 20%