

**À**

**SECRETARIA DA FAZENDA E PLANEJAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO**

**A/C SECRETÁRIO DA FAZENDA E PLANEJAMENTO**

**SR. HENRIQUE DE CAMPOS MEIRELLES**

**REF.: OPERAÇÕES COM BICICLETAS ELÉTRICAS – SUJEIÇÃO A SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA DO ICMS – PLEITO OBJETIVANDO SIMILARIDADE DE TRATAMENTO TRIBUTÁRIO DISPENSADO PELO ESTADO DE SÃO PAULO ÀS BICICLETAS CONVENCIONAIS – EXCLUSÃO DAS BICICLETAS ELÉTRICAS DO REGIME JURÍDICO DA SUBSTITUIÇÃO TRIBUTÁRIA DO ICMS PREVISTO NO ARTIGO 299 DO REGULAMENTO DO ICMS DO ESTADO DE SP – DECRETO 45.490/00.**

Prezado Sr. Henrique Meirelles,

A **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS – ALIANÇA BIKE**, associação privada com estabelecimento localizado na Alameda Santos, 415, 10º andar, Bairro Cerqueira Cesar, CEP: 01418-000, Município de São Paulo - SP, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas – CNPJ/MF sob nº 11.706.167/0001-99 vem, por meio deste documento, expor ao digníssimo Sr. Secretário sua extrema preocupação acerca do tema em epígrafe.

A **ALIANÇA BIKE** possui como objetivo, declarado em seus atos constitutivos, congregar e unir as pessoas físicas e jurídicas legalmente sediadas no território nacional e que tenham como ramo principal de atividade a indústria, o comércio e/ou importação e distribuição de bicicletas, seus componentes e acessórios.

No artigo 4º de seu Estatuto ora anexado (**ANEXO I**) a **ALIANÇA BIKE** possui poderes para representar e defender os interesses do

setor junto aos órgãos governamentais, inclusive com estudos para o desenvolvimento do setor.

Neste diapasão, este documento possui o condão de demonstrar a preocupação da associação com relação ao mercado de bicicletas elétricas no Estado de São Paulo, especificamente em razão do tratamento tributário do ICMS dispensado a estas mercadorias que, atualmente, se encontram enquadradas na NCM 8711.60.00 e sujeitas ao regime jurídico da Substituição Tributária do ICMS - ao passo que as bicicletas convencionais, que são movidas a propulsão humana e enquadradas na NCM 8712.00.10, não estão sujeitas a este regime, o que resulta em tratamento desigual para produtos da mesma linha e, em razão disto, extrema dificuldade para o desenvolvimento e expansão deste segmento, solicitando que o Governo do Estado analise referido pleito e adote providências para resguardar os interesses das empresas deste setor.

Meios de transporte ativo e não poluentes estão cada vez mais obtendo espaço nas cidades brasileiras, especialmente de médio e grande portes.

Por seu turno, as bicicletas elétricas se incorporam aos novos paradigmas da mobilidade urbana graças aos seus incontestes benefícios aos usuários e, especialmente, por sua praticidade na superação de vários dos principais desafios urbanos.

Este produto - a bicicleta elétrica - alcançou significativa evolução nos últimos anos, e o seu desenvolvimento tecnológico lhe proporcionou melhorias essenciais ao seu desempenho, tanto em termos de segurança, quanto na sua usabilidade.

Acompanhando uma tendência mundial, a bicicleta tem sido percebida não somente como um meio de transporte importante, mas como uma solução de mobilidade mais eficiente, além de consolidar os seus usos recreativos, no lazer, como alternativa para atividades físicas e prática esportiva.

Como consequência dessa alteração no modo de perceber e utilizar a bicicleta, os produtos fabricados e vendidos estão sofrendo mudanças diuturnamente, de forma que sejam atendidos os anseios dos diferentes potenciais de consumidores.

Estas mudanças demonstram uma forte tendência de consumo de bicicletas de maior valor agregado, que incorporam novas tecnologias e componentes (estes últimos, na grande maioria, importados).

Neste ponto já podemos destacar uma relevante distorção entre as bicicletas convencionais e elétricas.

É possível destacar, de forma cristalina, a variedade de opções e modelos de bicicletas convencionais, que podem ser encontradas para consumidores com vários perfis, ou seja, desde aquele que pretende utilizar como meio de transporte, até usuários para fins recreativos, logísticos e de competição.

Isto foi possível, inclusive, pelo fato dos produtores destes produtos conseguirem realizar a produção e/ou montagem “em escala” de forma a baratear os produtos que são oferecidos aos consumidores, em diferentes preços e modelos.

Já as bicicletas elétricas, por sua vez, são produzidas pela mesma cadeia produtiva das bicicletas convencionais, possuindo como origem o mesmo segmento sendo que, em inúmeros casos, quem produz e distribui bicicletas elétricas ao varejo são as mesmas empresas (e marcas, portanto) das bicicletas convencionais.

Contudo, pelo fato do volume ser bem menor, ainda não é possível obter ganho de escala nesta operação.

Apenas a título de informação, estima-se que em 2018 o volume de bicicletas elétricas comercializadas em todo o território nacional seja de 31 mil unidades – um *marketshare* de 0,70% de todo o mercado brasileiro de bicicletas.

Desde 2010, mesmo com a crise econômica, o crescimento médio anual das vendas de bicicletas elétricas é da ordem de 19%.

Não obstante, os mesmos comércios varejistas que comercializam bicicletas exclusivamente a propulsão humana (NCM 8712.00.10) também comercializam bicicletas elétricas (NCM 8711.60.00), sendo que as primeiras não estão sujeitas ao regime da substituição tributária do ICMS.

Em razão da variedade de produtos/preço das bicicletas convencionais, aliado ao fato de que os revendedores não possuem a necessidade de realizar as compras das bicicletas convencionais com o ICMS Substituição Tributária já de forma antecipada, estes produtos, para fins de fluxo de caixa, se tornam mais “acessíveis” aos consumidores.

Ao passo que as bicicletas elétricas, por estarem sujeitas ao regime jurídico da Substituição Tributária do ICMS nos termos do artigo 299 do RICMS/SP, já possuem inserido no preço de custo dos lojistas o montante do ICMS que seria devido em sua comercialização, o que acaba por comprometer o investimento e o interesse do revendedor em possuir os produtos em sua loja.

Por conta desta constatação, alguns fabricantes e montadores de bicicletas elétricas passaram a comercializá-las na modalidade de venda direta ao consumidor final, via internet, mantendo o contato direto com seus clientes.

Na visão desta Associação, este procedimento vai na contramão da necessária e imprescindível relação lojista-cliente, pois se acaba perdendo o interesse na pulverização de novos pontos de venda, que é fundamental para o crescimento da categoria e para que seja realizado, inclusive, o atendimento pós-venda, a divulgação da marca/produto, o desenvolvimento de lojistas especializados na manutenção das bicicletas, entre outros pontos que beneficiariam diretamente os fabricantes deste segmento de produtos.

Em estudos e pesquisas realizados pela **ALIANÇA BIKE**, apenas 20% das lojas de bicicletas comercializam bicicletas elétricas. Ao indagar esta questão aos lojistas que ainda não comercializam esta linha de produtos, o alto valor é o principal fator que os impede de incorporar uma bicicleta elétrica no portfólio da loja, sendo que em parte deste investimento do lojista encontra-se inserido o ICMS cobrado na figura da Substituição Tributária.

Uma das questões demasiadamente discutidas por esta associação com as empresas associadas é que esta exclusão não pode gerar prejuízos aos cofres paulistas.

No Estado de São Paulo há poucos produtores de bicicletas elétricas e todos são facilmente identificáveis, sendo que a grande maioria destas empresas é associada da **ALIANÇA BIKE**, o que facilitaria a ação

do Estado em eventual procedimento fiscalizatório e, inclusive, de fornecimento de dados sobre as vendas e desenvolvimento deste setor.

As bicicletas elétricas são comercializadas, no Brasil, a um valor médio de R\$ 4.000,00, sendo as mais baratas comercializadas a R\$ 2.500,00 e as mais caras a R\$ 37.000,00, de acordo com a Pesquisa Anual de Comércio Varejista executada pela **ALIANÇA BIKE** em 2018.

A realidade do mercado comprova que consumidores não aceitam adquirir uma bicicleta elétrica sem a devida nota fiscal, pois estes produtos possuem alto valor agregado.

Devido ao valor do bem, as bicicletas elétricas são, normalmente, seguradas, afastando com isto a premissa envolvendo a preocupação com relação a sonegação/informalidade do setor.

Este pleito direcionado ao maior Estado do País se deve ao fato de que São Paulo é o principal mercado, atualmente, de bicicletas elétricas.

Na ciclovia da Avenida Brigadeiro Faria Lima na cidade de São Paulo, por exemplo, já 9% de todas as bicicletas circulando são elétricas - sendo que em 2015 esse índice era de 1%.

Por todo o contexto, a exclusão das bicicletas elétricas do regime de substituição tributária do ICMS, no Estado de São Paulo, transformaria este produto em um bem mais acessível aos consumidores brasileiros - especialmente o paulista - ocasionando crescimento na quantidade comercializada e, por conseguinte, em aumento efetivo de arrecadação deste imposto pelo Estado.

Este ponto é de extrema relevância ao tema pois, para fins de ICMS, as bicicletas elétricas sempre foram equiparadas a veículos automotores de 2 ou 3 rodas para fins de tributação.

O Convênio ICMS 142/2018, que dispõe sobre o regime de substituição tributária do ICMS, possibilita que os Estados exijam o ICMS pela sistemática da substituição tributária em relação às *“motocicletas (incluídos os ciclomotores) e **outros ciclos equipados com***

**motor auxiliar, mesmo com carro lateral**”, enquadradas na posição 8711 da TIPI, conforme previsão contida no Anexo XXV desta norma.

O Estado de São Paulo, por sua vez, estabelece esta exigência por meio do artigo 299 do RICMS/SP.

Contudo o CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito – fundamentado na necessidade de apoio às políticas de mobilidade sustentável, considerando a crescente demanda por opções de transporte que priorizem a preservação do meio ambiente e, ademais, tendo em vista os permanentes e sucessivos avanços tecnológicos empregados na construção de veículos e na utilização de novas fontes de energia expediu, em dezembro/2013 e em consonância com regulamentações europeias, a Resolução Contran 465<sup>1</sup> que, em seu bojo, estabeleceu que não se equiparam a ciclomotor *“a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas”*.

Vejamos a redação da Resolução 465/2013, que alterou a redação da Resolução CONTRAN 315/2009:

**Art. 1º Para os efeitos de equiparação ao ciclomotor,** entende-se como ciclo-elétrico todo o veículo de duas ou três rodas, provido de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kw (quatro quilowatts) dotados ou não de pedais acionados pelo condutor, cujo peso máximo incluindo o condutor, passageiro e carga, não exceda a 140 kg (cento e quarenta quilogramas) e cuja velocidade máxima declarada pelo fabricante não ultrapasse a 50 km/h (cinquenta quilômetros por hora).

**§ 1º Inclui-se nesta definição de ciclo-elétrico a bicicleta dotada originalmente de motor elétrico, bem como aquela que tiver este dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura.**

(...)

**§ 3º - Fica excepcionalizada da equiparação prevista no caput deste artigo a bicicleta dotada originalmente de**

---

<sup>1</sup> Referida Resolução altera a Resolução Contran 315/2009:

**motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, atendidas as seguintes condições:**

- I - com potência nominal máxima de até 350 watts;
- II - velocidade máxima de 25 km/h;
- III - serem dotadas de sistema que garanta o funcionamento do motor somente quando o condutor pedalar;
- IV - não dispor de acelerador ou de qualquer outro dispositivo de variação manual de potência;
- V - estarem dotadas de:
  - a) indicador de velocidade;
  - b) campainha;
  - c) sinalização noturna dianteira, traseira e lateral;
  - d) espelhos retrovisores em ambos os lados;
  - e) pneus em condições mínimas de segurança.
- VI - uso obrigatório de capacete de ciclista.

(...)

**Art. 2º** Além de observar os limites de potência e velocidade previstos no artigo anterior, os fabricantes de ciclo-elétrico deverão dotar esses veículos dos seguintes equipamentos obrigatórios:

1. Espelhos retrovisores, de ambos os lados;
2. Farol dianteiro, de cor branca ou amarela;
3. Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira;
4. Velocímetro;
5. Buzina;
6. Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.”  
(grifamos)

Insta ressaltar que os produtos comercializados pelas associadas da **ALIANÇA BIKE** enquadram-se, tecnicamente, na exceção contida no §3º do artigo 1º acima reproduzido.

Desta forma, referida Resolução equiparou as bicicletas elétricas com as especificações supra descritas às bicicletas exclusivamente a propulsão humana para todos os efeitos de circulação,

oficializando a dispensa para as bicicletas elétricas de registro, habilitação e seguro obrigatório.

Por outro lado, para circular em vias públicas, deverão ter motor com limite de potência máxima de 350 Watts, que só poderá funcionar quando o condutor estiver pedalando e não poderá haver acelerador e a velocidade máxima alcançável deverá ser de, no máximo, 25 Km/h.

Diante do exposto, constata-se a efetiva segregação técnica entre ciclomotores e bicicletas elétricas, o que também contribui para que a tributação deste produto também deva ser abordada e regulamentada de forma diferenciada, cada qual em seu segmento.

Em outras palavras, se a bicicleta elétrica não respeitar as condições técnicas de exceção previstas na Resolução CONTRAN 465, devem receber o tratamento tributário dispensado aos veículos automotores, ao passo que as bicicletas elétricas que se enquadrarem nestas condições devem ser tributadas da mesma forma que os produtos deste segmento, ou seja, das bicicletas convencionais, respeitando o princípio constitucional da isonomia tributária.

A existência de tratamento tributário desigual para produtos similares acarreta enorme dificuldade de expansão deste segmento, que objetiva a maximização de esforços e investimentos em novas tecnologias como forma de incentivar a economia e a geração de renda.

Atualmente, as empresas do Estado de São Paulo já possuem extrema dificuldade em razão da tributação e da intensa concorrência promovida por outros Estados que dispensam, em sua legislação, tratamentos mais favorecidos a estes produtos.

Como exemplo desta situação, esta associação esclarece que o Estado do Rio de Janeiro define, desde 2010, carga tributária de ICMS em cinco por cento (5%) para estabelecimentos industriais que realizarem saídas (internas ou interestaduais) com bicicletas elétricas (Decreto 42.569/2010), benefício este estendido para as operações realizadas até 31.12.2020 conforme Decreto 46.409/2018 e, adicionalmente, carga tributária de três por cento (3%) nas operações interestaduais de vendas de peças para bicicletas elétricas, além de diferimento de ICMS em operações de aquisições.

42.569/2010): Eis os principais trechos desta norma (Decreto

“DECRETO N° 42.569 DE 28 DE JULHO DE 2010

Dispõe sobre a concessão de tratamento tributário especial para indústria de bicicletas elétricas e motocicletas elétricas e para comércio atacadista de peças para bicicletas elétricas e motocicletas ligado a projeto industrial.

**Art. 1° O estabelecimento industrial, que realizar operações de saída com motocicletas elétricas e bicicletas elétricas, quando industrializadas no estabelecimento fluminense, poderá lançar um crédito presumido de ICMS de forma que a carga tributária nestas operações seja equivalente a 5% (cinco por cento).**

**§ 1° O valor do crédito presumido a que se refere o caput deste artigo será o resultado da diferença entre o valor do ICMS destacado na nota fiscal de venda e o resultante da aplicação do percentual de 5% (cinco por cento) sobre o valor da referida nota fiscal.**

§ 2°- O estabelecimento industrial que utilizar o benefício a que se refere o caput deste artigo deverá estornar os créditos de operações anteriores.

**Art. 2° - Para o estabelecimento industrial a que se refere o caput do art. 1°, fica concedido o diferimento do ICMS nas seguintes operações:**

I - nas importações de máquinas, equipamentos, partes e peças destinados a compor o seu ativo fixo;  
II - nas aquisições internas de máquinas, equipamentos, partes e peças destinados a compor o seu ativo fixo;

- III - no diferencial de alíquota das aquisições interestaduais de máquinas, equipamentos, partes e peças destinados a compor o seu ativo fixo;
- IV - nas importações de insumos e materiais destinados ao seu processo industrial;
- V - nas aquisições internas de insumos e materiais destinados ao seu processo industrial.

Art. 3º O estabelecimento comercial atacadista, localizado no Estado do Rio de Janeiro, nas operações de vendas interestaduais de peças de uso exclusivo em bicicletas elétricas, listadas no anexo único, e de peças para motocicletas, poderá lançar um crédito presumido de ICMS, de forma que a carga tributária nestas operações seja equivalente ao percentual de 3%.

§ 1º O valor do crédito presumido a que se refere o caput deste artigo será o resultado da diferença entre o valor do ICMS destacado na nota fiscal de venda interestadual e o resultante da aplicação do percentual de 3% (três por cento) sobre o valor da referida nota fiscal.

Art. 4º - Para o estabelecimento comercial a que se refere o caput do art. 3º, fica concedido o diferimento do ICMS nas seguintes operações:

- I- nas importações de máquinas, equipamentos, partes e peças destinados a compor o seu ativo fixo;
- II - nas aquisições internas de máquinas, equipamentos, partes e peças destinados a compor o seu ativo fixo;
- III - no diferencial de alíquota das aquisições interestaduais de máquinas, equipamentos, partes e peças destinados a compor o seu ativo fixo;
- IV - nas importações de partes e peças de bicicletas elétricas e motocicletas com finalidade de revenda;
- V - nas aquisições internas de partes e peças de bicicletas elétricas e motocicletas com finalidade de revenda.” (grifamos)

Estes benefícios concedidos por Estado vizinho à São Paulo já ampliam, ainda mais, as dificuldades enfrentadas pelas empresas paulistas no desempenho de seus negócios.

Importante frisar que a atividade de fabricação / comercialização de bicicletas gera 25 mil empregos diretos e ao menos 100 mil empregos indiretos, e que o tratamento tributário diferenciado destes produtos ocasiona sérios problemas de competitividade.

O Estado de São Paulo já adotou medidas similares dispensando tratamento diferenciado do ICMS de forma a incentivar setores/segmentos.

Como exemplo, podemos citar a recente redução da alíquota do ICMS sobre querosene de aviação de 25% para 12% (Lei Estadual 17.093/2019, que altera a Lei do ICMS do Estado de São Paulo – Lei 6.374/89).

De acordo com as informações extraídas de site oficial<sup>2</sup>, o Governador João Dória elogiou tal feito da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo: *“Decisão acertada dos nossos deputados. A redução do ICMS sobre o querosene aéreo é parte do nosso plano para incrementar o turismo em todo o Estado, gerando emprego e renda para o maior número de brasileiros”*.

Com esta desoneração, a estimativa é de que 59 mil empregos sejam gerados nos próximos 18 meses a partir da desoneração, com previsão de R\$ 1,4bilhão em salários anuais.

Em matéria publicada no Jornal Valor Econômico de 05.02.2019, o Secretário de Turismo de São Paulo, Vinicius Lummertz, destacou que esta medida aumentará a atividade econômica resultante do potencial aumento de turismo no Estado produzindo, por conseguinte, arrecadação adicional de ICMS, mesmo com a renúncia fiscal.

Já, especificamente, no que diz respeito a exigência de ICMS pela sistemática da substituição tributária, também denota-se que o Estado de São Paulo já trata, diferenciadamente, algumas situações para fins de exigência deste imposto nesta sistemática.

---

<sup>2</sup>

<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/ultimas-noticias/alesp-aprova-reducao-do-icms-sobre-o-querosene-para-aviacao/>,

Nos termos da cláusula sétima do Convênio ICMS 142/2018, os bens e mercadorias passíveis de sujeição ao regime de substituição tributária do ICMS são os identificados nos Anexos II ao XXVI do Convênio.

Como exemplo podemos citar os ventiladores enquadrados na posição 8414.5 da Tabela do IPI.

De acordo com a redação constante nos itens 88.0 e 89.0 do Anexo XX do mencionado Convênio, são passíveis de sujeição ao regime de substituição tributária os ventiladores, inclusive de uso agrícola.

Vejamos:

**ANEXO XX**

**PRODUTOS ELETRÔNICOS, ELETROELETRÔNICOS E ELETRODOMÉSTICOS**

ITEM	CEST	NCM/SH	DESCRIÇÃO
88.0	21.088.00	8414.5	Ventiladores, exceto os de uso agrícola
89.0	21.089.00	8414.59.90	Ventiladores de uso agrícola

Apesar disto a legislação paulista, por meio do artigo 313-Z19 do Regulamento do ICMS do Estado de São Paulo (Decreto 45.490/00), excluiu desta sistemática de cobrança os ventiladores de uso agrícola, exigindo esta cobrança apenas para os ventiladores que não sejam de uso agrícola, facilitando o acesso para as pessoas que necessitam deste tipo de bem.

As ações descritas acima demonstram a visão adequada do Estado de São Paulo em estimular a atividade econômica sem deixar de exercer o papel de Estado que lhe cabe.

Por derradeiro, nos países em que o uso das bicicletas elétricas tem sido incentivado e popularizado, este produto consolidou-se como um bem essencial à população analisada, observando-se vários benefícios e consequências capazes de tornar o ciclismo mais acessível:

**Outros modos de transporte.** O ciclismo, além de facilitar o transporte, pode ser uma solução para quem precisa se deslocar até estações de outros modos de transporte, especialmente coletivos. Adicionalmente, a bicicleta elétrica pode facilitar essa locomoção, porque permite a inclusão no ciclismo de grupos que não o praticavam anteriormente devido à sua condição física (como idosos, pessoas com paralisia parcial, deficiência motora, entre outros), ou mesmo devido à falta de conveniência percebida – por exemplo, pessoas que não desejam transpirar muito durante o percurso até o trabalho.

**Transporte público melhor e fluidez no trânsito.** O objetivo das bicicletas não é substituir nenhum outro meio de transporte público, é torná-los mais eficientes e integrados. O uso de bicicletas faz o trânsito fluir melhor, já que uma ampla variedade de opções de transporte aumenta a capacidade, eficiência e a segurança de todo o sistema.

**Mobilidade equitativa.** De maneira geral, as bicicletas elétricas permitem que distâncias mais longas sejam realizadas com menor nível de esforço em comparação com as bicicletas convencionais. Ao facilitar o deslocamento de distâncias mais longas, faz com que seja um produto mais inclusivo frente à realidade de adensamento e da forma urbana, sendo assim uma solução de mobilidade equitativa.

**Sustentabilidade.** Por reduzir o número de carros nas ruas, as bicicletas elétricas apresentam inúmeros benefícios para promover a mobilidade sustentável e alcançar os objetivos de transporte, além de melhorar os níveis de poluição da cidade mediante a redução de emissões de CO<sub>2</sub> e de ruídos urbanos, com reflexos claros na saúde da população – usuária ou não das bicicletas. Quanto ao uso da energia elétrica, um ano utilizando uma bicicleta elétrica representa o mesmo consumo energético do que 12 horas de um ar-condicionado médio.

**Complementaridade ao automóvel.** As bicicletas elétricas apresentam uma alternativa a viagens curtas e médias de carro. Bicicletas convencionais são mais rápidas do que carros para distâncias de até 5 km. Com as bicicletas elétricas, esse raio é ampliado para 10 km e, mesmo para distâncias maiores de até 20 km, a diferença de velocidade com o carro (elétrico ou movido a combustível) é marginal, mas com custos mais de 60 vezes menores.

**Mais potencial de carga.** Bicicletas elétricas possibilitam o transporte de mercadorias mais pesadas do que as bicicletas convencionais. Esta é uma vantagem não apenas para indivíduos que realizam as suas compras de

bicicleta ou a pé, mas também para as empresas cujo propósito são entregas e outras que dependem de soluções rápidas e baratas de logística urbana. Estima-se que 50% de toda a logística das grandes cidades poderia ser imediatamente realizada por bicicletas e bicicletas elétricas cargueiras.

**Tráfego intenso.** Na América Latina, um dos principais incentivos para usar bicicletas elétricas é o tráfego intenso. Na cidade de São Paulo, aqueles que usam bicicletas economizam até 90 minutos por semana antes perdidos no trânsito. Estudos demonstram que as pessoas que utilizaram bicicletas elétricas passaram a fazer 64% mais viagens que o grupo que usava bicicletas convencionais. Estudos mostram não só um aumento na quantidade de viagens, como o aumento na distância dos trajetos feitos - em média passaram a ser 10,3 km com bicicletas elétricas, contra 4,1 km com bicicletas convencionais.

Por todo o exposto a **ALIANÇA BIKE** vem, pelo presente documento, **pleitear que este D. Secretário edite norma excluindo as bicicletas elétricas com as características constantes na Resolução CONTRAN 315/2009 (com alterações da Resolução CONTRAN 465/2013) da substituição tributária do ICMS nas operações realizadas com clientes revendedores / distribuidores localizados no Estado de São Paulo.**

A Associação solicita e aguarda deferimento ao presente pleito colocando-se desde já à disposição através de telefone e correio eletrônico abaixo indicados, havendo necessidade de quaisquer outras informações ou esclarecimentos adicionais.

São Paulo, 24 de julho de 2019.

**ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DO SETOR DE BICICLETAS**  
**ALIANÇA BIKE**

---

**GIANCARLO CLINI**

DIRETOR-ADMINISTRATIVO – ALIANÇA BIKE

---

**JOSÉ WILSON DE OLIVEIRA JR.**

COORDENADOR DO GRUPO DE TRABALHO DE BICICLETAS ELÉTRICAS – ALIANÇA BIKE

---

**DANIEL GUTH ESTEVES**

COORDENADOR DE PROJETOS – ALIANÇA BIKE