



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO Nº , DE 2020
(Do Sr. Hugo Leal)

Solicita informações ao Sr. Ministro da Economia a respeito do pleito de equiparação do IPI (imposto sobre produtos industrializados) entre as bicicletas elétricas e as bicicletas convencionais.

Senhor Presidente:

Requeiro a Vossa Excelência, com base no art. 50, § 2º da Constituição Federal e na forma dos arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, ouvido a Mesa, requer a V. Exa. sejam solicitadas informações ao Ministério da Economia no sentido de esclarecer esta Casa sobre a decisão final do Ministério acerca da equiparação do IPI entre as bicicletas elétricas e as bicicletas convencionais, à luz da equiparação já feita pelo CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) entre as duas bicicletas, desde 2013. O processo tramita sob o nº 19687.101699/2020-32.

JUSTIFICAÇÃO

Um dos principais problemas relacionados com as bicicletas elétricas é o fato de que elas, como produto, estão na mesma classe das motocicletas, e na NCM específica 8711.60.00 classificadas como “outros ciclistas com motor elétrico para propulsão” (ver quadro abaixo).

NCM	Descrição
8711	Motocicletas (incluindo os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais.’
8711.60.00	Com motor elétrico para propulsão
8712	Bicicletas e outros ciclos (incluindo os triciclos), sem motor
8712.00.10	Bicicletas





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

A Resolução 315 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), publicada no ano de 2009, equiparava bicicleta elétrica aos ciclomotores, veículos de duas rodas com motor a gasolina de até 50 cilindradas e velocidade máxima de 50 km/h. As bicicletas deveriam ser emplacadas, serem dotadas de faróis e lanternas traseiras, sinalização sonora, pneus em boas condições.

A partir de 2013, contudo, e com as mudanças na legislação dos principais países - especialmente na Europa - a situação mudou no Brasil. Com a Resolução 465 o CONTRAN criou a categoria "Bicicletas Elétricas" e estabeleceu que veículos de duas ou três rodas equipados com motor elétrico auxiliar deveriam ser equiparados às bicicletas de propulsão humana, desde que obedecessem às seguintes diretrizes previstas no texto:

- I – 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.

Para os demais veículos de duas ou três rodas com motor elétrico, que tenham mais de 350 Watts de potência, acelerador, que permitam até 50 km/h de velocidade máxima da assistência do motor, estes estão enquadrados como ciclomotores, categoria prevista no Código de Trânsito Brasileiro e regulamentada pelo CONTRAN.

Ou seja, desde 2013 o governo federal já reconhece as bicicletas elétricas (sem acelerador) como sendo equiparadas às bicicletas convencionais.

As regras fiscais e tributárias, por sua vez, não seguiram na mesma tendência da equiparação feita pelo CONTRAN. Infelizmente a carga tributária média que incide sobre as bicicletas elétricas supera 85% do





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

custo de uma bicicleta elétrica. E esta é uma realidade que impede brasileiras e brasileiros de terem acesso a uma bicicleta elétrica mais acessível.

Imposto	Alíquota
Imposto de Importação (II)	20%
IPI	35%
PIS/PASEP	2,1%
COFINS	9,65%
ICMS	18%

O IPI (imposto sobre produtos industrializados) é um imposto federal que tem sua existência garantida pela Constituição Federal no artigo 153. A Constituição, ainda, diz que o IPI será regrado pela seletividade em função da essencialidade do produto. Ou seja, quanto mais essencial um produto, menor deveria ser a alíquota de IPI. Não é o caso das bicicletas elétricas, que são supertaxadas, como se fossem um produto nocivo à saúde.

Em se tratando de IPI, as bicicletas elétricas são equiparadas a motocicletas e ciclomotores. E a alíquota atual do IPI para bicicletas elétricas, de 35%, está entre as mais altas do país, superando aquelas aplicadas a produtos como automóveis e até sobre bebidas alcoólicas e artigos de tabacaria.

NCM	Descrição	Alíquota IPI (%)
8711.60.00	Bicicletas elétricas, em 'Motocicletas (incluindo os ciclomotores) e outros ciclos equipados com motor auxiliar, mesmo com carro lateral; carros laterais.'	35
2208.30.10	Uísque - com um teor alcoólico, em volume, superior a 50 % vol, em recipientes de capacidade igual ou superior a 50	30





2402.10.00	Charutos e cigarrilhas, que contenham tabaco	30
93.06	Bombas, granadas, torpedos, minas, mísseis, cartuchos e outras munições e projéteis, e suas partes, incluindo os zagalotes, chumbos de caça e buchas para cartuchos.	20
8703.22.10	Automóveis, de cilindrada superior a 1.000 cm ³ , mas não superior a 1.500 cm ³	13 ¹

Ou seja, a alíquota atual de IPI aplicada às bicicletas elétricas não apenas penaliza um produto essencial como a bicicleta, mas também conflita com a própria Constituição Federal.

O IPI sobre as bicicletas convencionais é de 10% e o das bicicletas elétricas, como vimos, é 35%. Sabendo que ambas bicicletas são essenciais para a mobilidade, para a saúde e para o esporte, e sabendo que o CONTRAN já equipara as duas para efeitos de circulação em todo o país, não há uma explicação válida que justifique uma política fiscal que trate modelos de bicicletas de maneira desigual. A tecnicidade de estarem em códigos NCM's diferentes não justifica uma política fiscal que impede as pessoas de terem acesso às bicicletas elétricas.

Por esta razão a Associação Brasileira do Setor de Bicicletas - Aliança Bike - em maio de 2018 entrou com pedido oficial de equiparação do IPI das bicicletas elétricas com as bicicletas convencionais, igualando as duas na alíquota de 10%. A defesa da Associação é que a alíquota base de IPI das elétricas está equivocada, pois já que o governo reconhece e equipara as bicicletas elétricas com as convencionais, não tem sentido que as alíquotas sejam diferentes. Não seria, portanto, uma "desoneração", mas sim uma correção de alíquota base e classificação. Claro que os efeitos desta medida seriam muito positivos para o consumidor final.

Desde 2018, quando a Aliança Bike oficializou o pleito de equiparação do IPI das bicicletas elétricas com as convencionais, o Ministério da Economia já emitiu dois pareceres favoráveis ao pleito. O primeiro parecer foi da Receita Federal, dizendo que tecnicamente o pleito está correto e pode prosseguir. O segundo parecer foi da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade, do próprio Ministério da

1 Fonte: [Decreto nº 8.950, de 29 de dezembro de 2016](#), e suas atualizações até 27/02/2020.





Economia, que fez as seguintes afirmações, apoiando e concordando com o pleito apresentado pela Aliança Bike:

- Entendemos que apesar das bicicletas elétricas serem classificadas com NCM 8711.60.00 (Motocicletas com motor elétrico para propulsão), para fins de tributação, já existe uma equiparação, pelo CONTRAN por meio da Resolução no 465/2013, das bicicletas elétricas às bicicletas movidas a propulsão exclusivamente humana e uma diferenciação em relação aos ciclomotores. Assim, equiparar o IPI entre os dois tipos de bicicletas seria uma maneira de reparar um aparente equívoco na classificação na tabela de NCM.
- A redução no IPI, para 10%, traria um estímulo à produção e vendas de bicicletas elétricas, além de benefícios a toda sociedade. Como percepção de mercado, a Pesquisa Anual de Comércio Varejista de Bicicletas, realizada pela Associação Brasileira do Setor de Bicicletas (Aliança Bike), de 2019, informou que mais de 80% dos lojistas de bicicletas disseram que a redução do preço de bicicletas elétricas para o consumidor final seria a medida mais importante para o incremento das vendas de bicicletas elétricas, demonstrando que o custo de aquisição da bicicleta elétrica ainda é um fator de barreira para vendas em larga escala.
- A equiparação do IPI entre as bicicletas elétricas e bicicletas movidas a propulsão exclusivamente humana traria uma série de benefícios à sociedade, pois a bicicleta elétrica já se mostra como uma boa solução de mobilidade nas cidades, reduzindo congestionamentos e índices de poluição atmosférica e sonora. Mesmo entre as bicicletas, a elétrica possui outras vantagens como o maior estímulo aos pedestres e motoristas ao uso de bicicletas em geral, pois podem ser usadas para maiores distâncias, têm facilidade de uso em trajetos com acíves e podem transportar mercadorias mais pesadas, entre outras.
- Por ser um meio de transporte adequado para pequenas e médias distâncias, a eletrificação das bicicletas permite a inclusão de grupos de usuários que não podem praticar atividades que requerem esforço físico, devido à condição física (idosos, pessoas com algum tipo de deficiência, entre outros), ou mesmo grupos que não desejam transpirar durante o percurso realizado, trazendo uma melhoria crescente na trafegabilidade urbana.

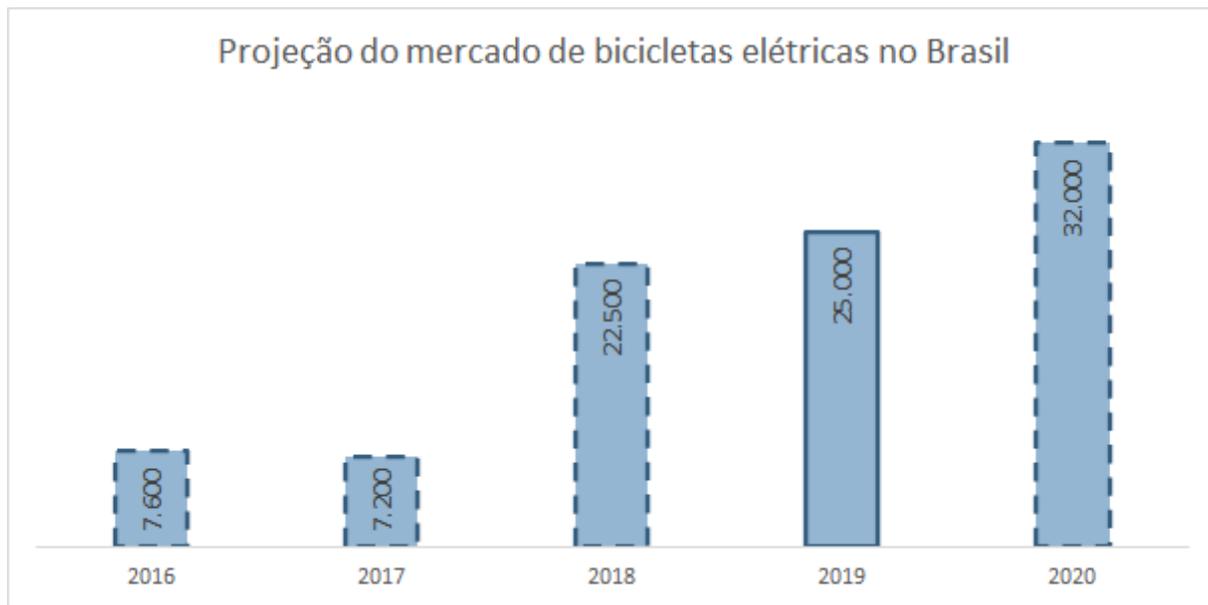
Levantamento realizado pela Aliança Bike com alguns produtores de bicicletas elétricas revelou que a alteração do IPI das bicicletas elétricas, de 35% para 10%, significaria uma redução, em média, de 20% no preço final de uma bicicleta elétrica comercializada no país. Ou seja, uma





bicicleta elétrica vendida hoje a R\$ 5 mil reais poderia custar, na verdade, R\$ 4 mil.

Enquanto em outros países as bicicletas elétricas já representam 30, 40 até 50% de todo o mercado de bicicletas, o mercado de bicicletas elétricas no Brasil representa somente 0,8% do total de bicicletas vendidas no Brasil. Em 2019 foram 25 mil unidades vendidas e a projeção para 2020 é de 32 mil.



Desde 2010 este mercado vem crescendo de maneira sustentada a uma média de 30% ao ano, porém ainda conta com um volume de vendas tímido perto do seu potencial. O preço para o consumidor final é um dos principais empecilhos.

Pesquisa anual realizada pela Aliança Bike com mais de 380 lojistas de todo o país mostra que para 87% dos lojistas reduzir o preço para o consumidor final é medida muito importante para ampliar o acesso às elétricas.

Recente pesquisa realizada com mais de 400 ciclistas de bicicletas elétricas mostrou que, quando perguntados 'o que faria com que mais pessoas comprassem bicicletas elétricas', com até três respostas múltiplas, 90% responderam 'preço mais acessível'.

Estes dados comprovam que tanto o mercado, através dos lojistas, quanto os usuários, têm opinião convergente sobre a principal medida para aumentar o uso de bicicletas elétricas no país: reduzir o seu preço.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal **HUGO LEAL** – PSD/RJ

Diante do exposto, venho requerer que a Câmara dos Deputados, dentro da sua atuação fiscalizadora, encaminhe este Requerimento de Informação ao Ministério da Economia, a fim de que sejam respondidos os questionamentos formulados e esta Casa Legislativa possa se posicionar acerca do tema.

Sala das Sessões, 22 de outubro de 2020.

DEPUTADO **HUGO LEAL**
PSD/RJ

Apresentação: 27/10/2020 17:38 - Mesa

RIC n.1381/2020

Documento eletrônico assinado por Hugo Leal (PSD/RJ), através do ponto SDR_56306, na forma do art. 102, § 1º, do RICD c/c o art. 2º, do Ato da Mesa n. 80 de 2016.



* C D 2 0 3 6 8 9 8 7 5 3 0 0 *