



GT Reforma Tributária

PLP 68/2024



ALIANÇABIKE

Associação Brasileira do Setor de Bicycletas

JUNHO DE 2024

Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicletas



Criada em 2003 e formalizada em 2009, a Aliança Bike é uma associação que tem como missão **fortalecer a economia da bicicleta e o seu uso por brasileiras e brasileiros**, atuando em diversas frentes de trabalho para promover o uso de bicicletas como transporte, esporte e lazer.

190 associados

- 50 fornecedores
- 95 bike shops
- 16 startups
- 13 entidades sociais
- 05 redes de lojas
- 11 seguradoras, logística, mktplace e eventos

6 Grupos de Trabalho

- GT Bicletas Elétricas
- GT Tributação
- GT Estudos e Pesquisas
- CicloTrilhas Brasil
- Aliança pelo Cicloturismo
- GT Descaminho & Contrabando



ALIANÇABIKE

Associação Brasileira do Setor de Bicycletas

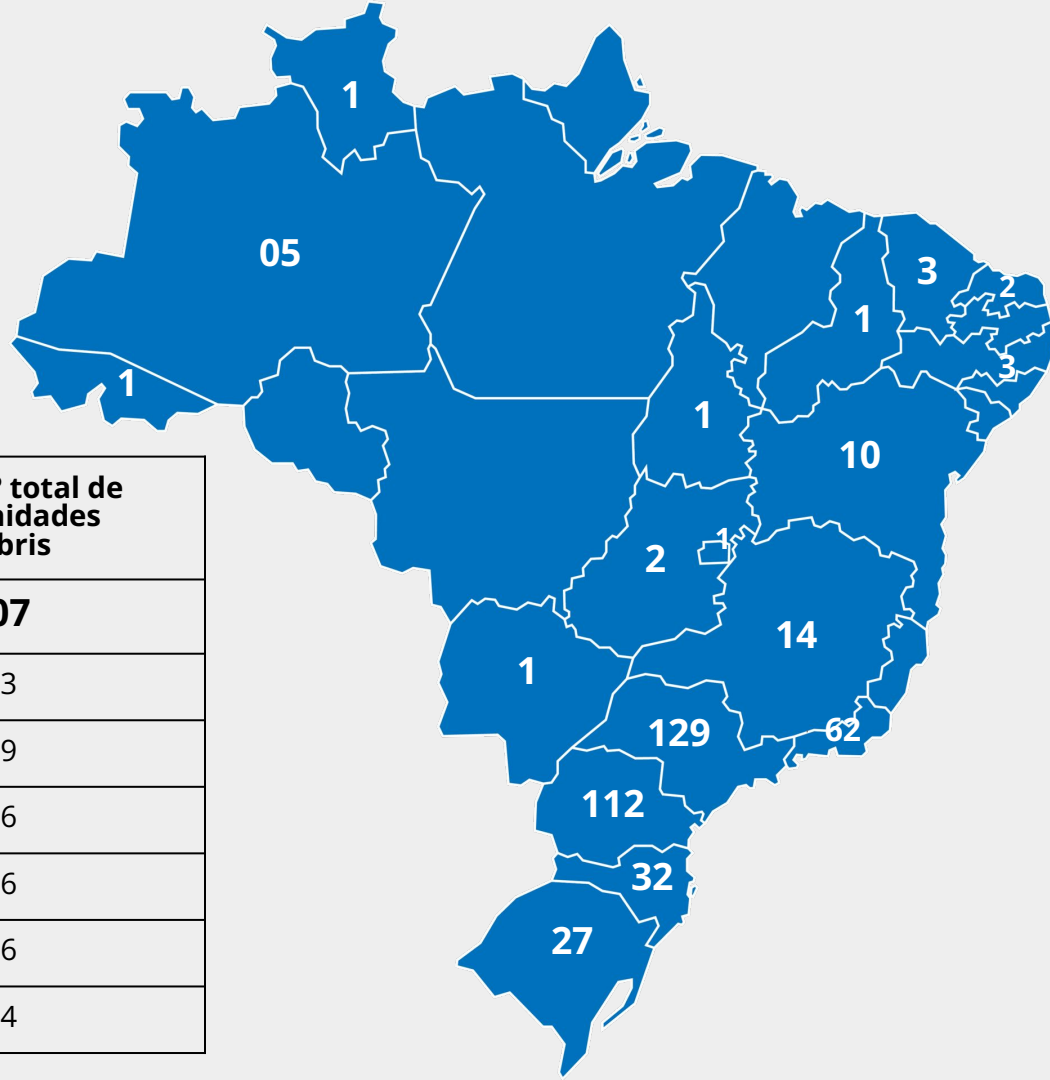
Sobre o setor de bicycletas no Brasil

Unidades fabris

Fabricação de
Bicicletas e
Triciclos
Não-Motorizados,
Peças e
Acessórios

(RAIS, 2015-2021)

Ano	Nº total de unidades fabris
2021	407
2020	393
2019	359
2018	326
2017	306
2016	296
2015	294

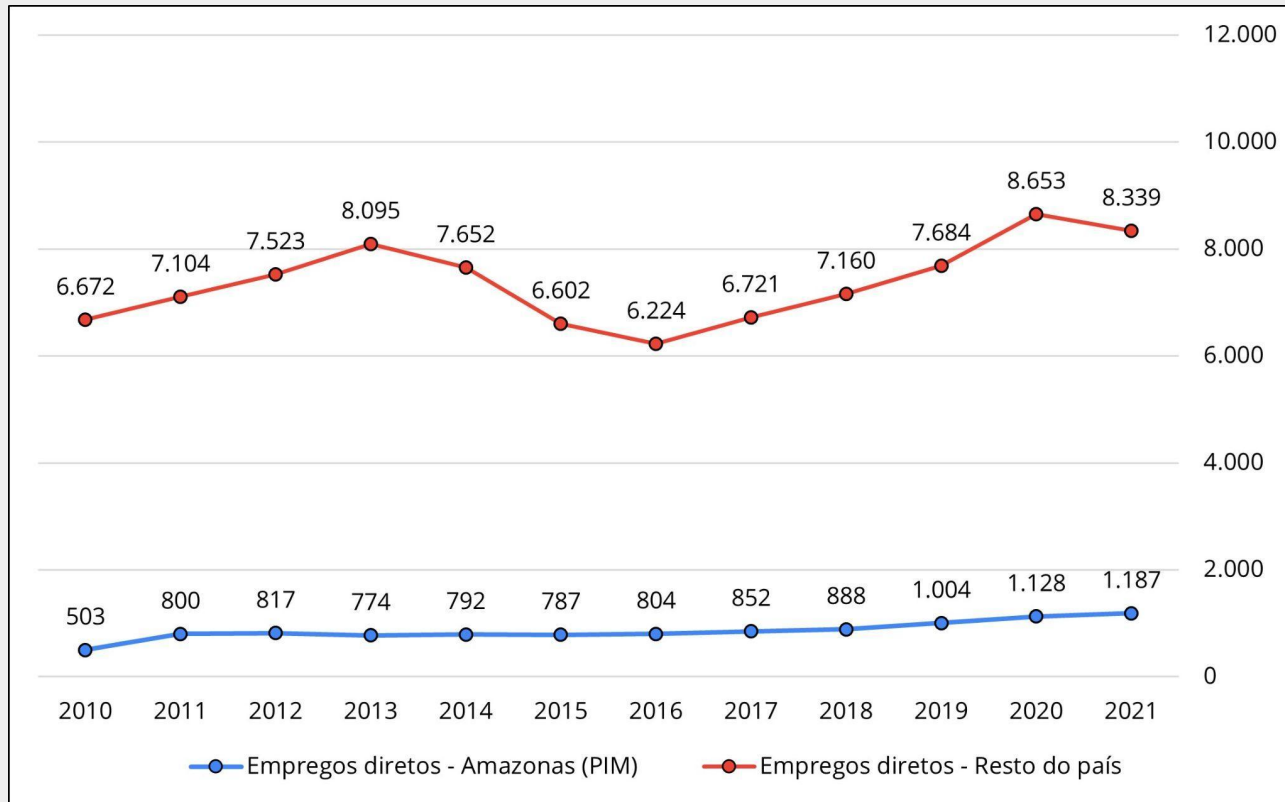


Empregos diretos

Fabricação de Bicicletas e Triciclos Não-Motorizados, Peças e Acessórios

RAIS, 2010-2021

Ano	Total empregos diretos no Brasil
2021	9.526
2020	9.781
2019	8.688
2018	8.048

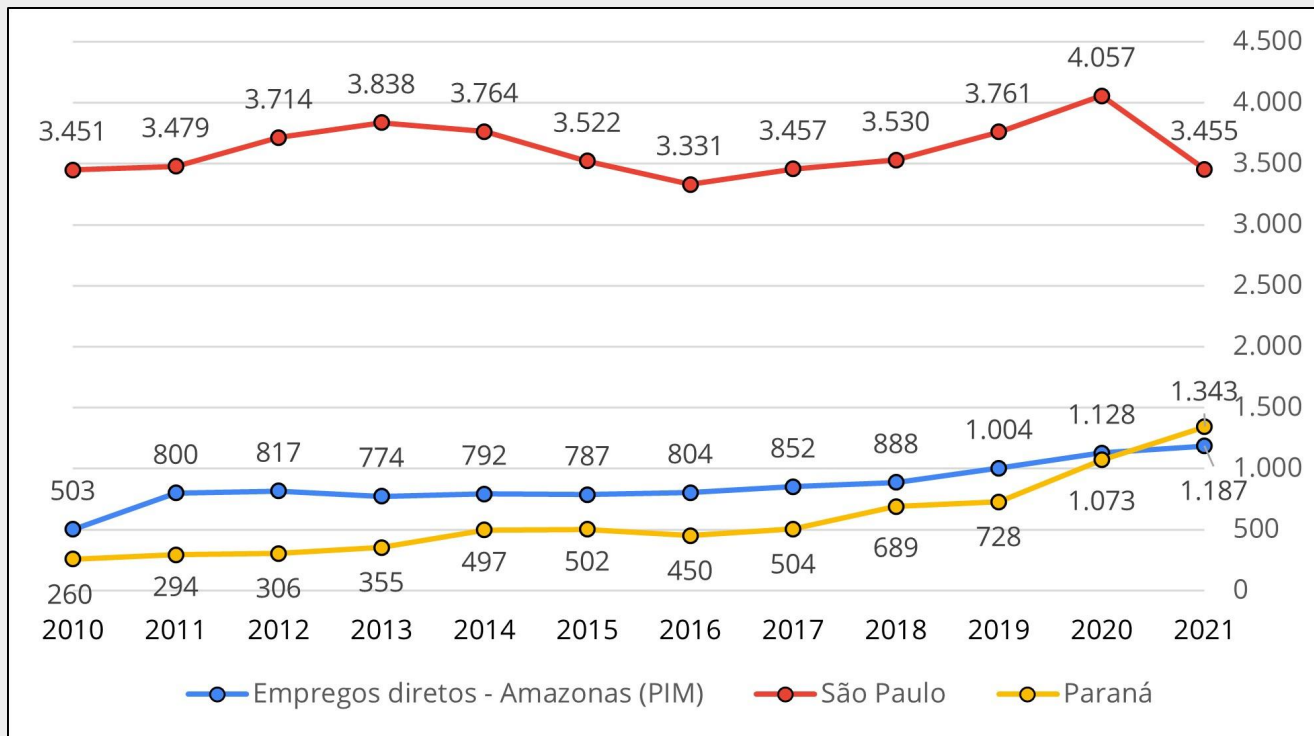


Empregos diretos

Fabricação de Bicicletas e Triciclos Não-Motorizados, Peças e Acessórios

(RAIS, 2010-2021)

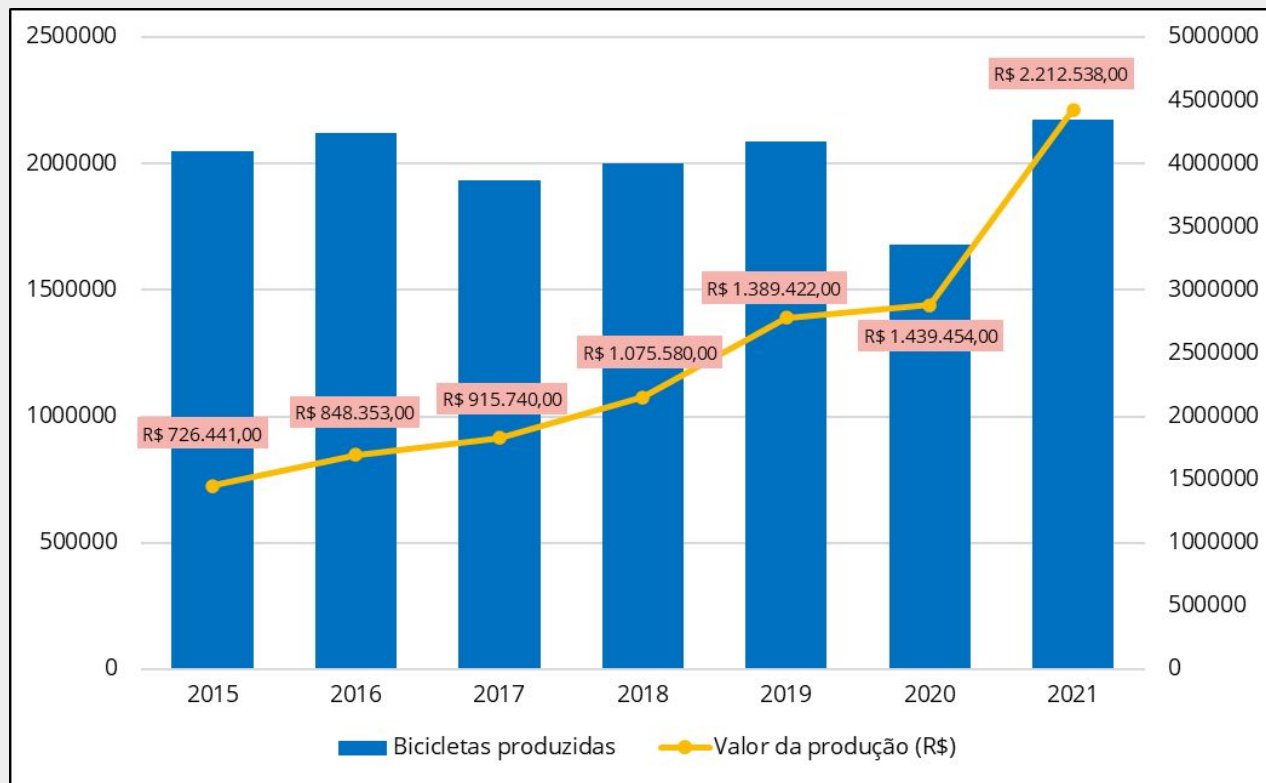
Obs: A atividade da economia da bicicleta que mais emprega é o comércio varejista de bicicletas, com quase 20 mil empregos diretos.



Bicicletas produzidas no Brasil

Ano	Nº (unidades) de bicicletas produzidas no Brasil
2021	4.342.000
2020	3.361.000
2019	4.175.000
2018	3.999.000
2017	3.865.000
2016	4.244.000
2015	4.098.000

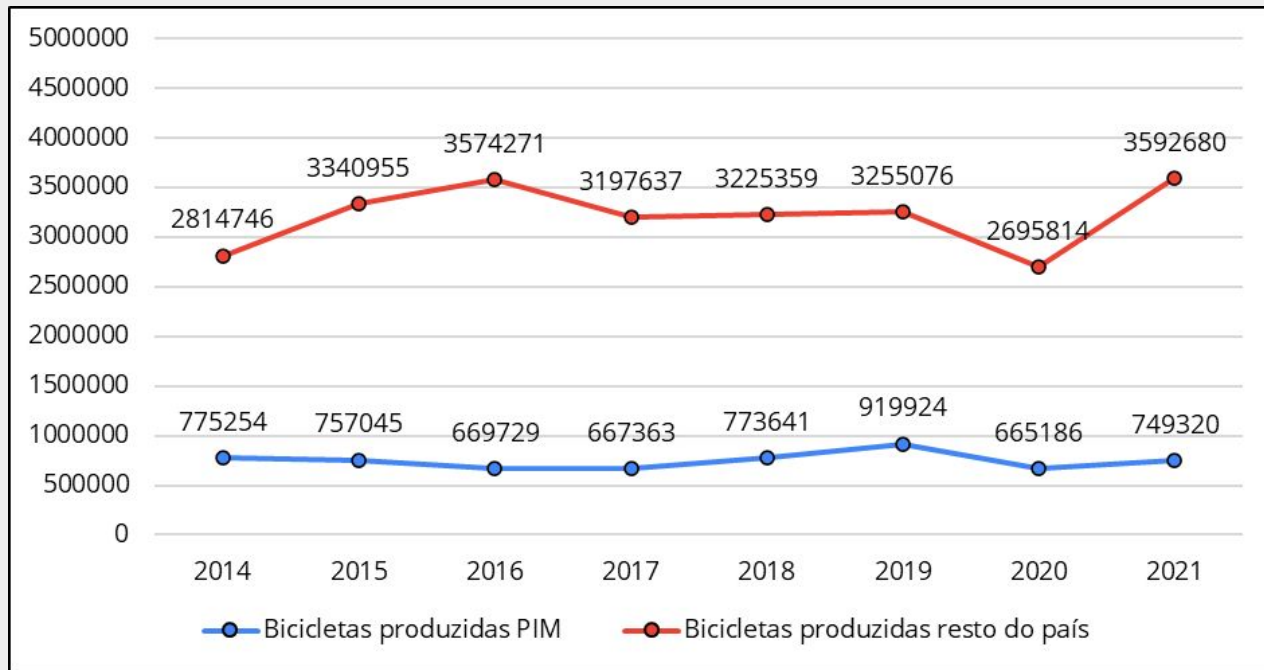
Bicicletas e outros ciclos (incluídos os triciclos), sem motor (PIA/IBGE, 2015-2021)



Bicicletas produzidas no Polo de Manaus vs demais Estados

(PIA/IBGE, 2014-2021)

Considerando dados de 2021, a produção do Polo de Manaus representou **17,25%** da produção nacional de bicicletas.



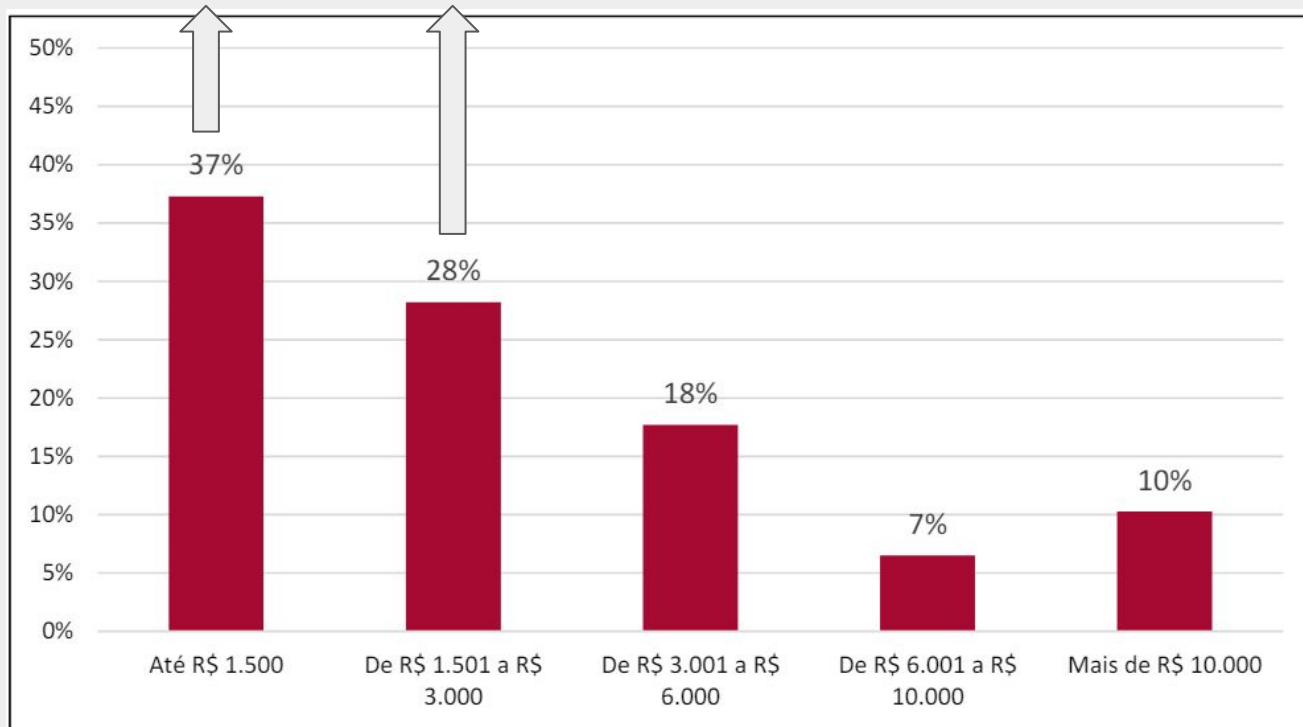
Bicicletas comercializadas no Brasil por faixa de preço

Bicicletas até R\$ 3 mil são majoritariamente utilizadas como meio de transporte por trabalhadores(as) de baixa renda

65% das vendas, no Brasil, são de bikes de até R\$ 3 mil reais.

Observação:

Pelo custo alto do frete, a produção de bicicletas na ZFM está concentrada nas bicicletas a partir de R\$ 3 mil reais.



**Quais são as indústrias
de bicicletas e
componentes
espalhadas pelo país?**



ALIANÇABIKE
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

**Alguns exemplos dos nossos
associados**





Tembici

Fabricação de quadros de alumínio e montagem

**Extrema (MG) e
Manaus (AM)**

**+2 mil empregos
diretos**





Athor Bikes

Fabricação de quadros de
aço, alumínio e
montagem

Lagoa da Prata (MG)

**+140 empregos
diretos**

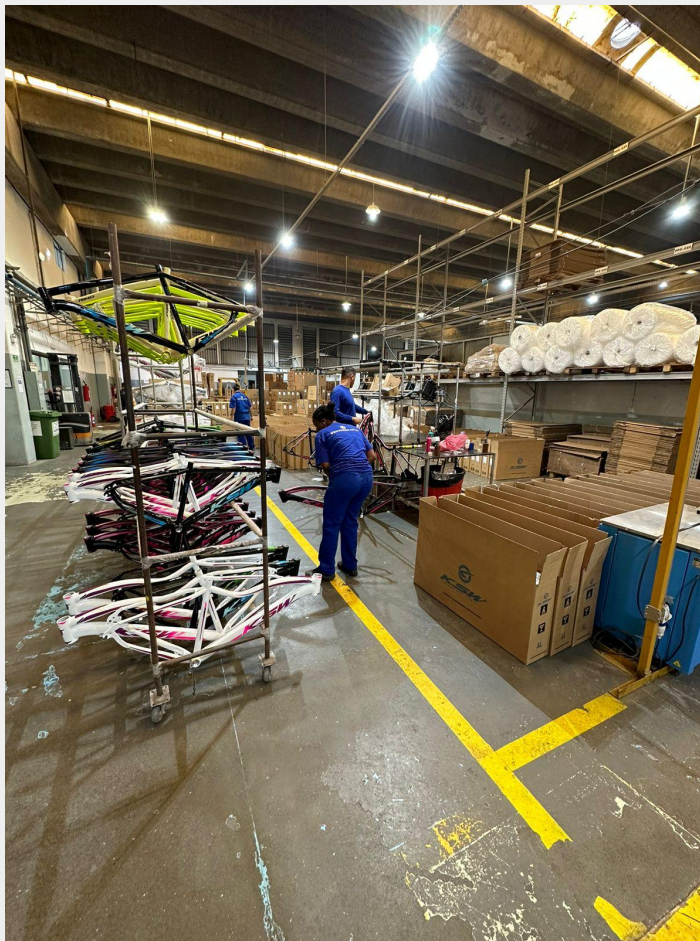


Cairu / Groove Bikes

Fabricação de selim e
montagem de
bicicletas

Mococa (SP)

**+150 empregos
diretos**



KSW
Fabricação de
quadros de alumínio

São Paulo (SP)

**+100 empregos
diretos**



Track bikes

Fabricação de quadros, aros e montagem de bicicletas

Guarulhos (SP)

+200 empregos diretos



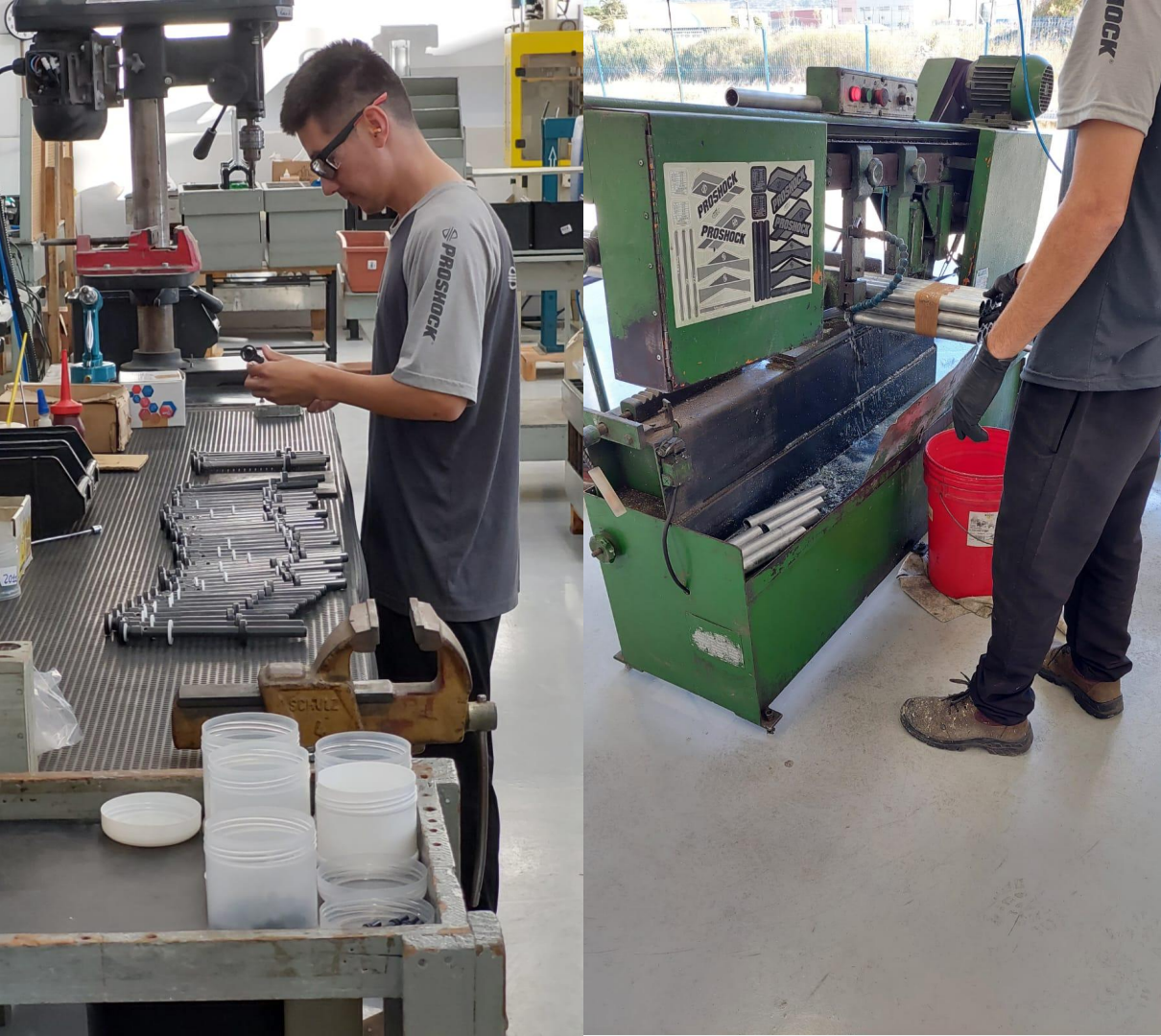
Vzan

Fabricação de aros

Londrina (PR)

+200 empregos diretos





Proshock

Fabricação de suspensão
dianteira

Guaramirim (SC)

+50 empregos diretos



TSW (Grupo JPP)

Montagem de bicicletas e distribuição

Governador Valadares (MG)

+200 empregos diretos



Colli Bike

Fabricação e montagem de bicicletas

Sarandi (PR)

+250 empregos diretos

Premissas importantes

1. O setor industrial de bicicletas está espalhado por todo o país (407 indústrias), gerando empregos em quase todos os Estados, sendo os mais importantes São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Amazonas (ZFM).
2. A ZFM é importante para o setor de bicicletas (~20% da produção nacional) e deve ser PARTE de uma política industrial, não a única - sob pena de seguirmos prejudicando 80% da indústria de bicicletas.
3. As bicicletas mais simples e baratas (até R\$ 3 mil) são majoritariamente produzidas fora da ZFM (por conta do custo do frete), atendem à população de baixa renda e são as **mais tributadas no país**; ou seja, temos uma política regressiva que pune os mais pobres, que poderiam ter acesso a bicicletas melhores e mais baratas.
4. A única política industrial possível, para o setor de bicicletas no Brasil, deve olhar e contemplar todo o território nacional.

Impactos da Reforma Tributária para o setor de bicicletas

Comparativo de alíquotas



ALIANÇA BIKE

Associação Brasileira do Setor de Bicycletas

No quadro a seguir, realizamos um comparativo (com a manutenção do IPI) entre as atuais **alíquotas** praticadas na importação e comercialização do produto enquadrado na **NCM 8712.00.10 – Bicicletas**:

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

PIS	1,65%
COFINS	7,60%
ICMS*	2,00%
IPI	10,00%
TOTAL	21,25%

**Alíquota efetiva no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	10,00%
TOTAL	37,50%

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

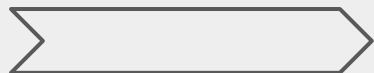
PIS IMPORTAÇÃO	2,10%
COFINS IMPORTAÇÃO	9,65%
ICMS*	0,00%
IPI	10,00%
II	31,50%
TOTAL	53,25%

**ICMS importação diferido no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	10,00%
II	31,50%
TOTAL	69,00%



Aumento de alíquota nominal para bicicletas convencionais sobre o consumo, de 21,25% para 37,5% (com a manutenção do IPI).

No quadro a seguir, realizamos um comparativo (com a manutenção do IPI) entre as atuais **alíquotas** praticadas na importação e comercialização do produto enquadrado na **NCM 8711.60.00 – Bicicletas Elétricas**:

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

PIS	1,65%
COFINS	7,60%
ICMS*	2,00%
IPI	35,00%
TOTAL	46,25%

**Alíquota efetiva no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	35,00%
TOTAL	62,50%

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

PIS IMPORTAÇÃO	2,10%
COFINS IMPORTAÇÃO	9,65%
ICMS*	0,00%
IPI	35,00%
II	18,00%
TOTAL	64,75%

**ICMS importação diferido no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	35,00%
II	18,00%
TOTAL	80,50%



Aumento de alíquota nominal para **bicicletas elétricas** sobre o consumo, de **46,25% para 62,5%** (com a manutenção do IPI)

Neste cenário, consideramos a **redução das alíquotas do IPI a 0%** para **BICICLETAS – NCM 8712.00.10**:

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

PIS	1,65%
COFINS	7,60%
ICMS*	2,00%
IPI	10,00%
TOTAL	21,25%

**Alíquota efetiva no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	0,00%
TOTAL	27,50%



Diferença carga tributária – Venda: > 6,25 p.p

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

PIS IMPORTAÇÃO	2,10%
COFINS IMPORTAÇÃO	9,65%
ICMS*	0,00%
IPI	10,00%
II	31,50%
TOTAL	53,25%

**ICMS importação diferido no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	0,00%
II	31,50%
TOTAL	59,00%



Diferença carga tributária – Importação: > 5,75 p.p.

Neste cenário, consideramos a **redução das alíquotas do IPI a 0%** para **BICICLETAS ELÉTRICAS – NCM 8711.60.00**::

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

PIS	1,65%
COFINS	7,60%
ICMS*	2,00%
IPI	35,00%
TOTAL	46,25%

**Alíquota efetiva no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE O CONSUMO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	0,00%
TOTAL	27,50%



**Diferença carga tributária –
Venda: < 18,75 p.p**

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

PIS IMPORTAÇÃO	2,10%
COFINS IMPORTAÇÃO	9,65%
ICMS*	0,00%
IPI	35,00%
II	18,00%
TOTAL	64,75%

**ICMS importação diferido no Estado de MG (considerando a subvenção de ICMS)*



CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO

CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	0,00%
II	18,00%
TOTAL	45,50%



**Diferença carga tributária –
Importação: < 19,25 p.p.**

Premissas importantes

1. Considerando que os governos estaduais dos principais Estados produtores de bicicletas (como Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina) incentivam o ICMS, haverá **aumento de carga tributária** para o setor de bicicletas (na indústria/importação e no consumo).
2. A manutenção do IPI para as bicicletas convencionais e elétricas significará um aumento bastante expressivo de carga tributária sobre o consumo, o que acarretará, necessariamente, em **aumento de preços para 80% das bicicletas** comercializadas no Brasil.
3. O único cenário em que poderá haver redução de carga tributária (analisando as alíquotas nominais) se dá com a extinção do IPI de 35% para as bicicletas elétricas; sendo que as bicicletas elétricas representam 1,5% do mercado de bicicletas no país.

Impactos da Reforma Tributária para o setor de bicicletas

Sobre a não cumulatividade (impactos)



ALIANÇA BIKE

Associação Brasileira do Setor de Bicycletas

O princípio da não cumulatividade e seus impactos sobre uma empresa produtora de bicicletas localizada na região Sudeste

Para simulação dos cenários, usamos como base os valores constantes no balancete acumulado 31.12.2023 da **Empresa Modelo***, no qual extraímos a seguinte demonstração do resultado do exercício:

Descrição	Cenário Atual	%
Receita Bruta	60.551.780,24	100,00%
IPI	-5.582.838,91	-9,22%
ICMS	-7.540.101,61	-12,45%
PIS	-834.610,77	-1,38%
COFINS	-3.837.254,06	-6,34%
IBS	-	0,00%
CBS	-	0,00%
Receita Líquida	42.756.974,89	70,61%
Compra - Desembolso	-51.330.539,11	-84,77%
Custo	-45.038.490,23	-74,38%
IPI	1.701.348,77	2,81%
ICMS	-	0,00%
PIS	818.881,64	1,35%
COFINS	3.771.818,47	6,23%
IBS	-	0,00%
CBS	-	0,00%

Descrição	Cenário Atual	%
Despesas - Desembolso	-10.791.238,24	-17,82%
Despesas	-10.791.238,24	-17,82%
Despesas com pessoal	-2.229.692,61	-3,68%
Despesas com venda	-367.097,27	-0,61%
Despesas gerais	-5.681.986,41	-9,38%
Crédito de IBS	-	0,00%
Crédito de CBS	-	0,00%
Despesas tributárias gerais	-202.536,89	-0,33%
Despesas financeiras	-2.309.925,06	-3,81%
Resultado Operacional	-13.072.753,58	-21,59%
Resultado Não-operacional	4.832.313,51	7,98%
Receitas Financeiras	526.165,15	0,87%
Receitas de Incentivo de ICMS	4.306.148,36	7,11%
Lucro Bruto	-8.240.440,07	-13,61%

Neste outro cenário, temos a simulação da demonstração do resultado do exercício com a **nova carga tributária do IBS e da CBS**, a não cumulatividade e a manutenção do IPI. Usamos como base os valores referenciados na demonstração do resultado apresentado no slide anterior:

Descrição	Cenário Após Reforma	%,	Descrição	Cenário Após Reforma	%.
Receita Bruta	60.551.780,24	100,00%	Despesas - Desembolso	- 11.829.670,24	-19,54%
IPI	-5.582.838,91	-9,22%	Despesas	-9.981.555,18	-16,48%
ICMS	-	0,00%	Despesas com pessoal	-2.229.692,61	-3,68%
PIS	-	0,00%	Despesas com venda	-367.097,27	-0,61%
COFINS	-	0,00%	Despesas gerais	- 6.720.418,41	-11,10%
IBS	-7.482.470,61	-12,36%	Crédito de IBS	1.176.073,22	1,94%
CBS	-4.275.697,49	-7,06%	Crédito de CBS	672.041,84	1,11%
Receita Líquida	43.210.773,24	71,36%	Despesas tributárias gerais	-202.536,89	-0,33%
			Despesas financeiras	-2.309.925,06	-3,81%
Compra - Desembolso	-59.125.423,81	-97,64%			
Custo	-45.038.490,23	-74,38%	Resultado Operacional	-11.809.272,17	-19,50%
IPI	1.701.348,77	2,81%			
ICMS	-	0,00%	Resultado Não-operacional	526.165,15	0,87%
PIS	-	0,00%	Receitas Financeiras	526.165,15	0,87%
COFINS	-	0,00%	Receitas de Incentivo de ICMS	-	0,00%
IBS	7.881.735,79	13,02%			
CBS	4.503.849,02	7,44%	Lucro Bruto	- 11.283.107,02	-18,63%

Haverá aumento do Resultado Operacional, em razão da redução dos tributos sobre vendas e dos novos créditos, porém haverá redução do Lucro Bruto (aumento de prejuízo) em **5,02%**, notadamente em função do fim dos incentivos fiscais estaduais.



Conclusões gerais:

1. O setor industrial de bicicletas está espalhado por todo o país, emprega e gera renda em +20 UFs diferentes; sendo 20% da produção concentrada na ZFM e 80% no restante do país.
2. A ZFM é essencial e constitucional e deve ser mantida com todos os incentivos previstos; porém, para o caso do setor de bicicletas, isso não pode se dar com base em sobretaxar 97% das empresas e 80% de toda a produção nacional de bicicletas.
3. Conforme demonstrado, quaisquer cálculos sobre os impactos da Reforma Tributária para o setor de bicicletas deve considerar que os Estados, historicamente, incentivam o ICMS e, neste cenário, haverá aumento real e significativo de carga tributária.
4. Conforme apontado no estudo de caso, mesmo com os créditos (princípio da não cumulatividade) haverá redução do Lucro Bruto da ordem de **5,02%** para indústrias de bicicletas.

Sugestões:

1. Que o GT e o PLP 68/2024, para a incidência do IPI, contemplem uma análise setor a setor para correção de distorções e injustiças.
2. Adotar regra adicional acerca da relevância da produção na ZFM para cada produto. Por exemplo:

*Serão consideradas mercadorias com produção relevante na Zona Franca de Manaus aqueles cuja produção na referida área incentivada representa **mais de 2/3 (dois terços)** da produção nacional, em unidades produzidas, considerando o ano-calendário de 2023.*

3. Ampliar a faixa de exclusão do IPI de **6,5% para 10%** e, com isso, alcançar as bicicletas (NCM 8712.00.10)

Aliança Bike

Associação Brasileira do Setor de bicicletas

Site: aliancabike.org.br

Tel: +55 11 97114-0140

E-mail: contato@aliancabike.org.br

Redes sociais: [@aliancabike](https://www.instagram.com/aliancabike)



ALIANÇABIKE

Associação Brasileira do Setor de Bicicletas