



# GT Reforma Tributária

## PLP 68/2024



**ALIANÇA BIKE**  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

JUNHO DE 2024

## Aliança Bike - Associação Brasileira do Setor de Bicicletas



Coletânea MERCADO DE BICICLETAS NO BRASIL

FABRICAÇÃO E MONTAGEM

ASSINE A BICICLETA NEWS!

• Principais indicadores da indústria de bicicletas no Brasil

• Série histórica da produção nacional de bicicletas e componentes

• Trabalhadores da indústria: perfil, ocupações profissionais e remuneração

• Compras 2 empresas fabricantes: segmentos e exportadoras

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



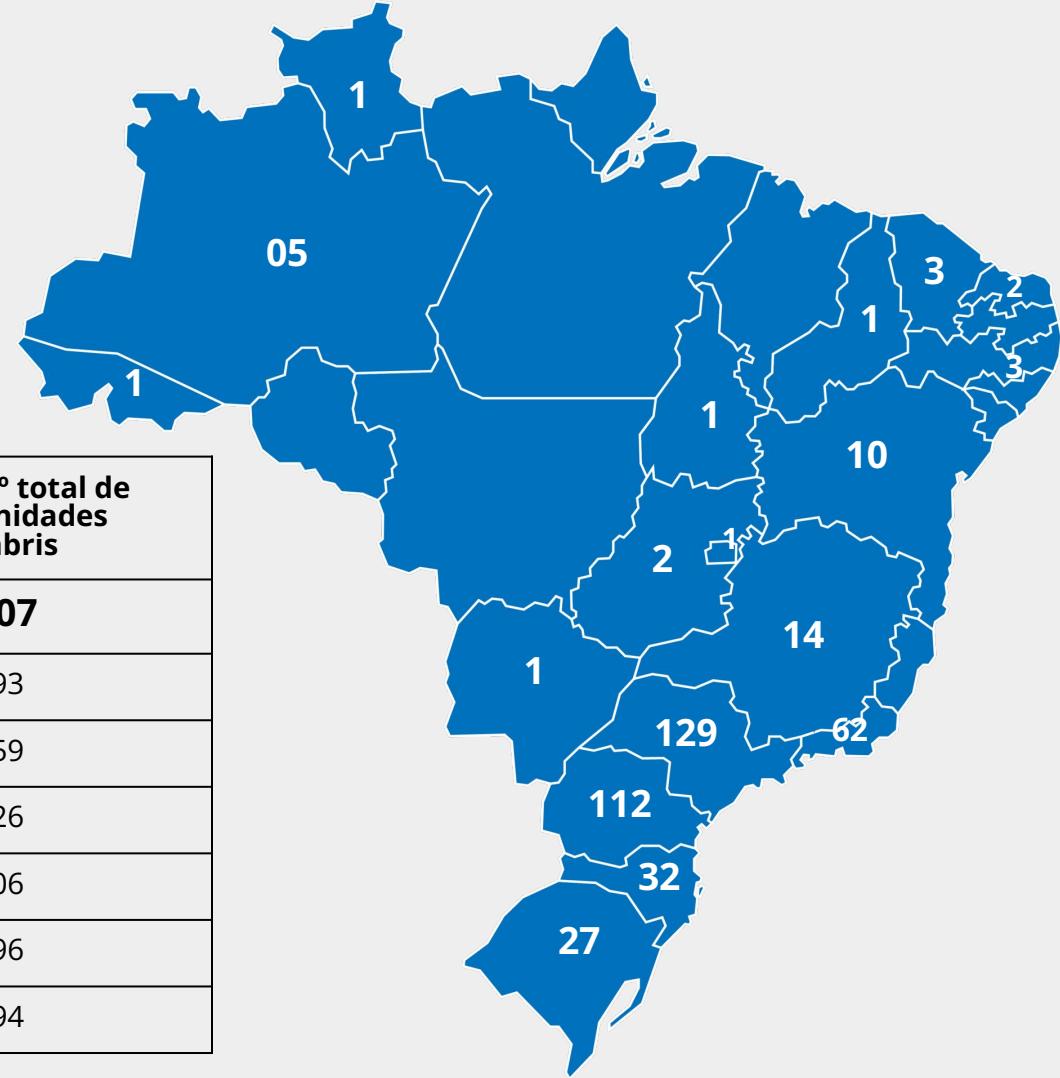
**ALIANÇABIKE**  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

# Sobre o setor de bicicletas 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

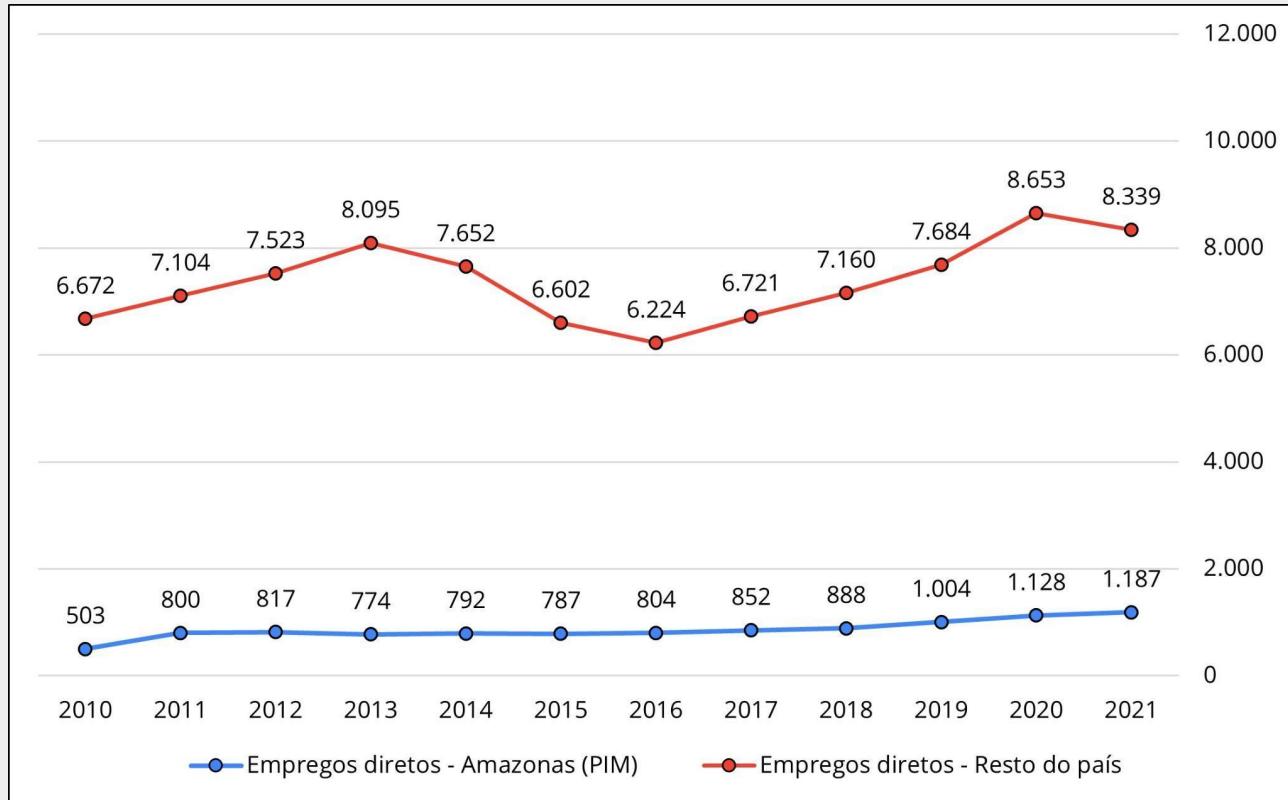


# Empregos diretos

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

RAIS, 2010-2021

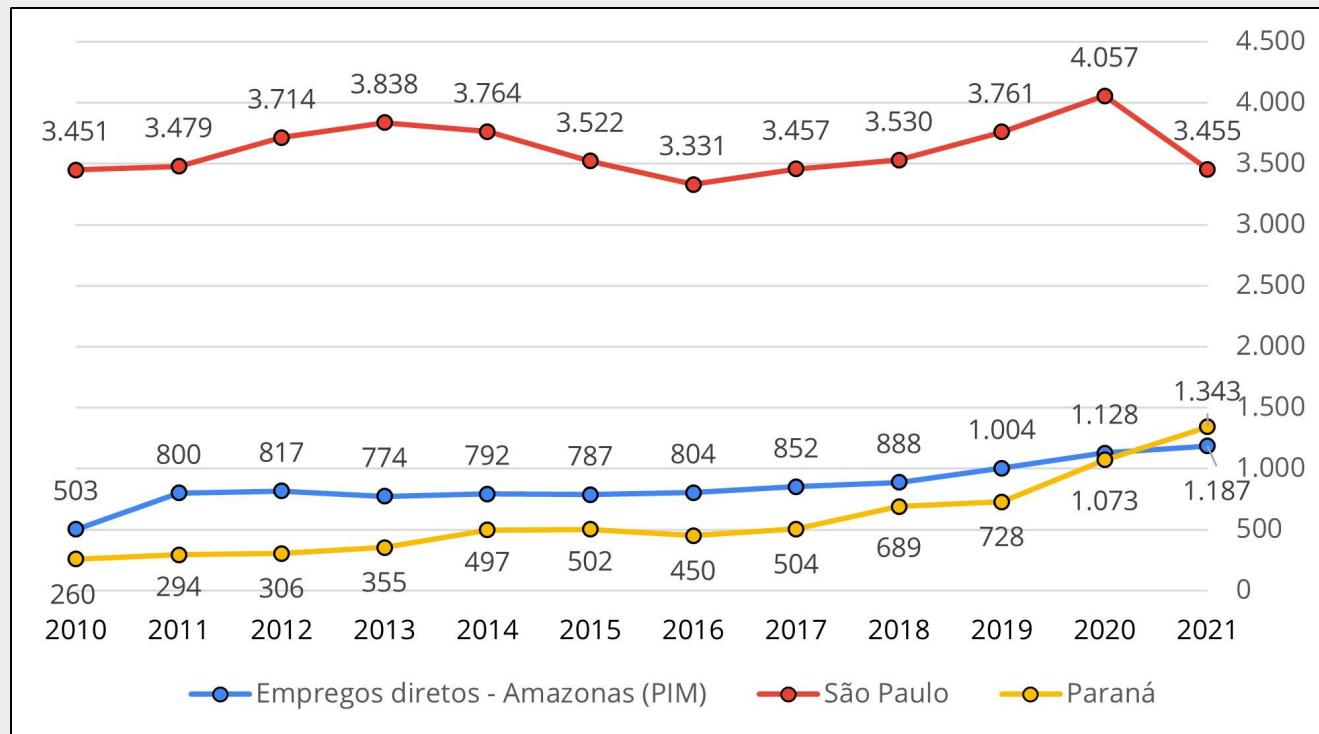
Ano	Total empregos diretos no Brasil
2021	9.526
2020	9.781
2019	8.688
2018	8.048



# Empregos diretos

Fabricação de Bicicletas e Triciclos Não-Motorizados, Peças e Acessórios  
(RAIS, 2010-2021)

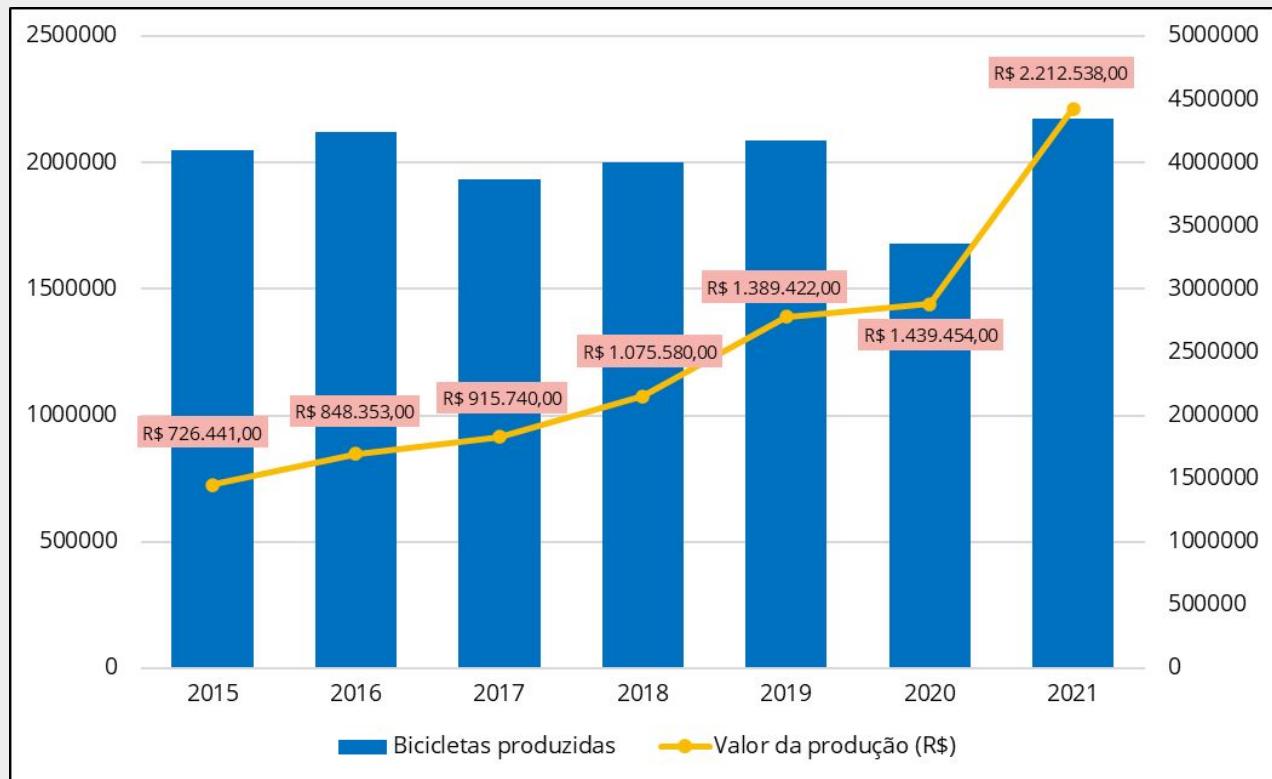
Obs: A atividade da economia da bicicleta que mais emprega é o comércio varejista de bicicletas, com quase 20 mil empregos diretos.



# Bicicletas produzidas no Brasil

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

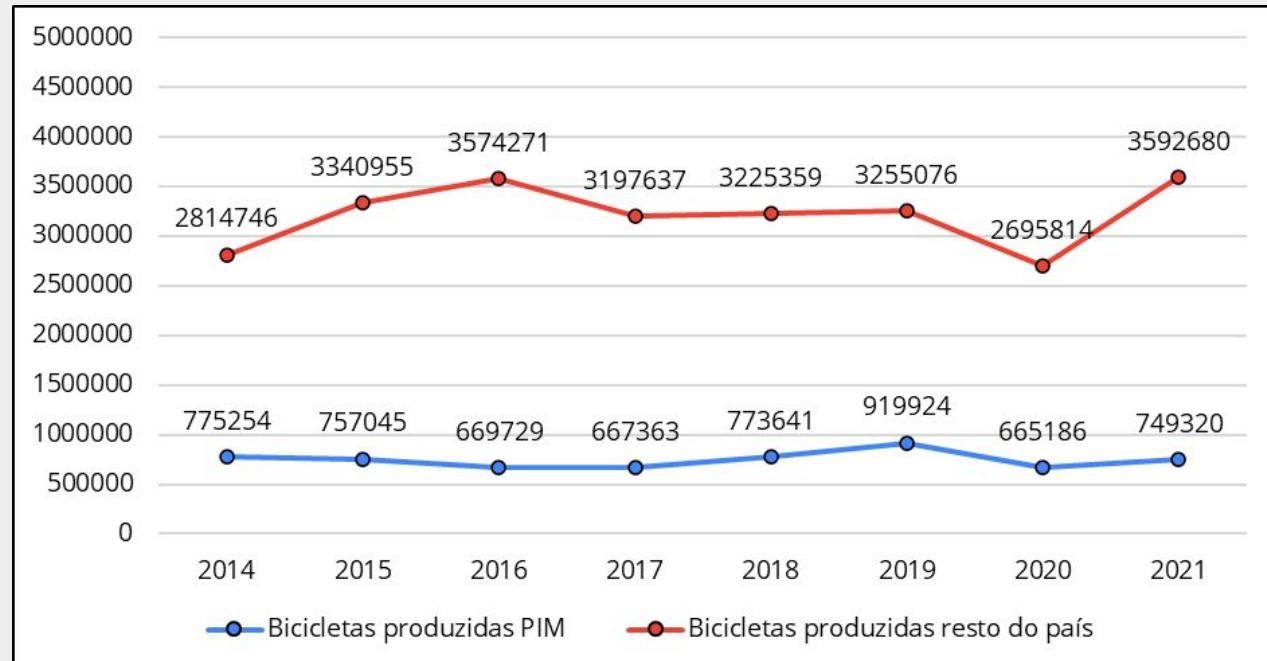
**Bicicletas e outros ciclos (incluídos os triciclos), sem motor**  
**(PIA/IBGE, 2015-2021)**



# 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.



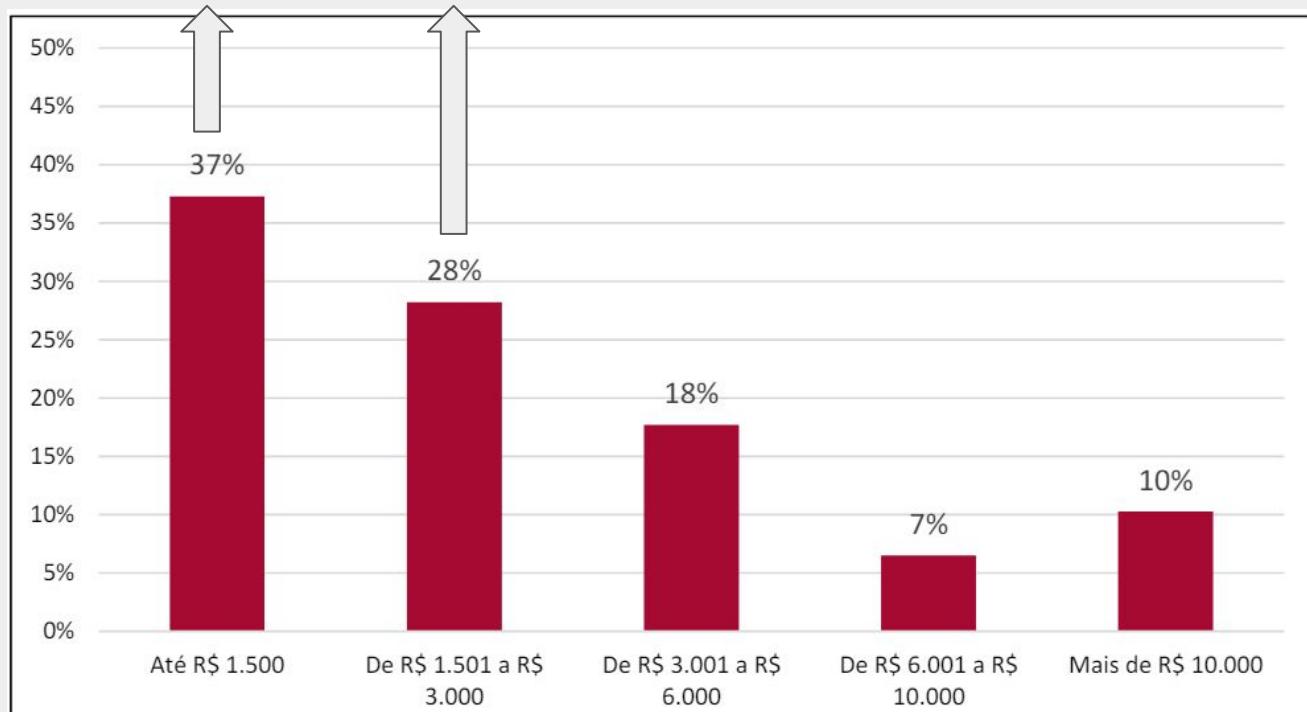
# Bicicletas comercializadas no Brasil por faixa de preço

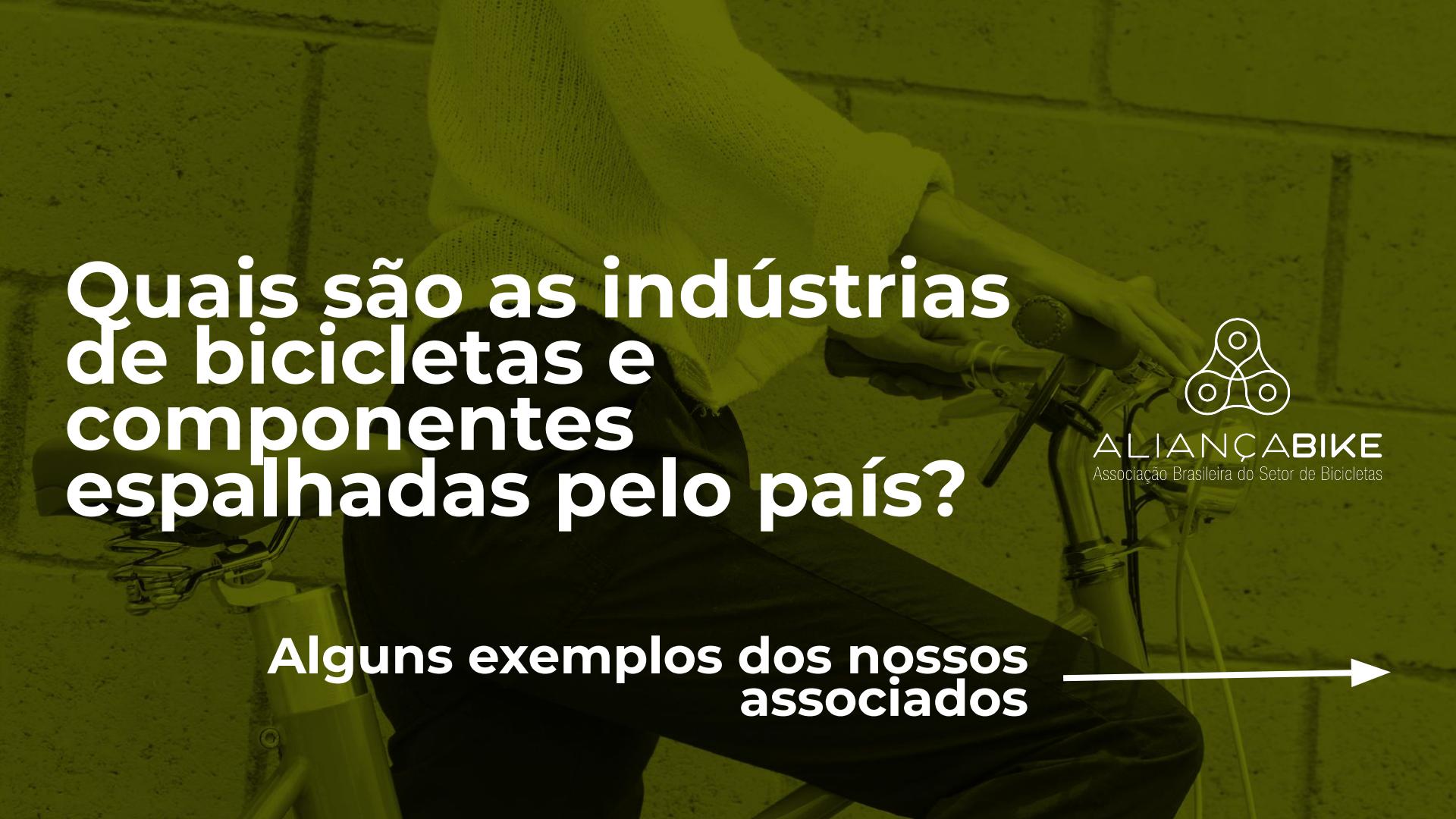
**65% das vendas, no Brasil,  
são de bikes de até R\$ 3 mil  
reais.**

## Observação:

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

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





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

**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**

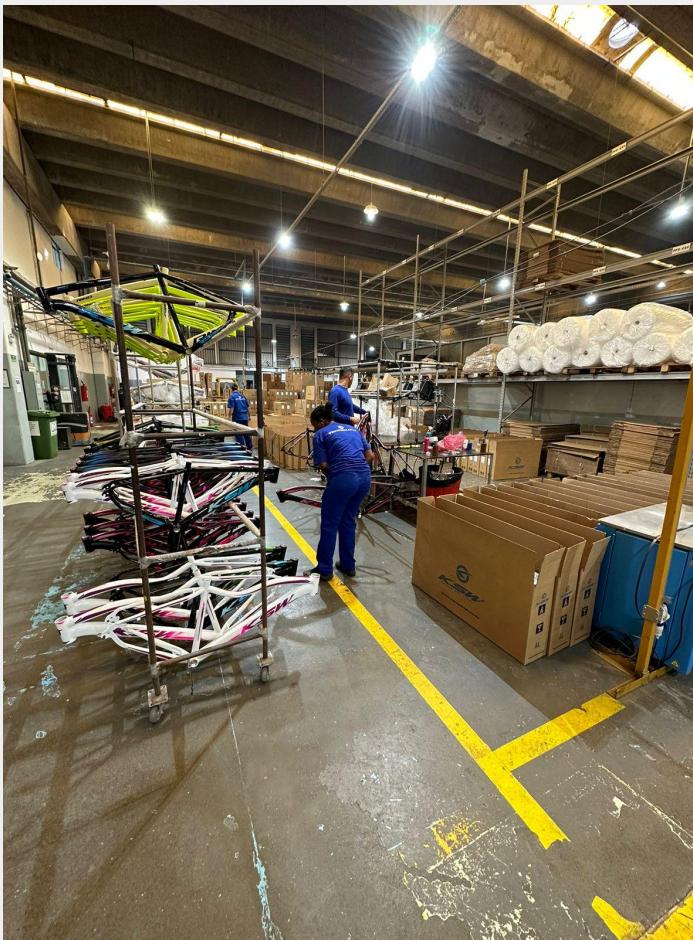


# Cairu / Groove Bikes

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



**ALIANÇABIKE**  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

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%
<b>TOTAL</b>	<b>21,25%</b>

\*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%
<b>TOTAL</b>	<b>37,50%</b>

CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO	
PIS IMPORTAÇÃO	2,10%
COFINS IMPORTAÇÃO	9,65%
ICMS*	0,00%
IPI	10,00%
II	31,50%
<b>TOTAL</b>	<b>53,25%</b>

\*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%
<b>TOTAL</b>	<b>69,00%</b>



**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%
<b>TOTAL</b>	<b>46,25%</b>

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

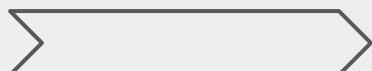
CARGA TRIBUTÁRIA ATUAL - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO	
PIS IMPORTAÇÃO	2,10%
COFINS IMPORTAÇÃO	9,65%
ICMS*	0,00%
IPI	35,00%
II	18,00%
<b>TOTAL</b>	<b>64,75%</b>

\*ICMS importação diferido 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%
<b>TOTAL</b>	<b>62,50%</b>

CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO	
CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	35,00%
II	18,00%
<b>TOTAL</b>	<b>80,50%</b>



**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%
<b>TOTAL</b>	<b>21,25%</b>

\*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%
<b>TOTAL</b>	<b>27,50%</b>



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%
<b>TOTAL</b>	<b>53,25%</b>

\*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%
<b>TOTAL</b>	<b>59,00%</b>



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%
<b>TOTAL</b>	<b>46,25%</b>

\*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%
<b>TOTAL</b>	<b>27,50%</b>



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%
<b>TOTAL</b>	<b>64,75%</b>

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



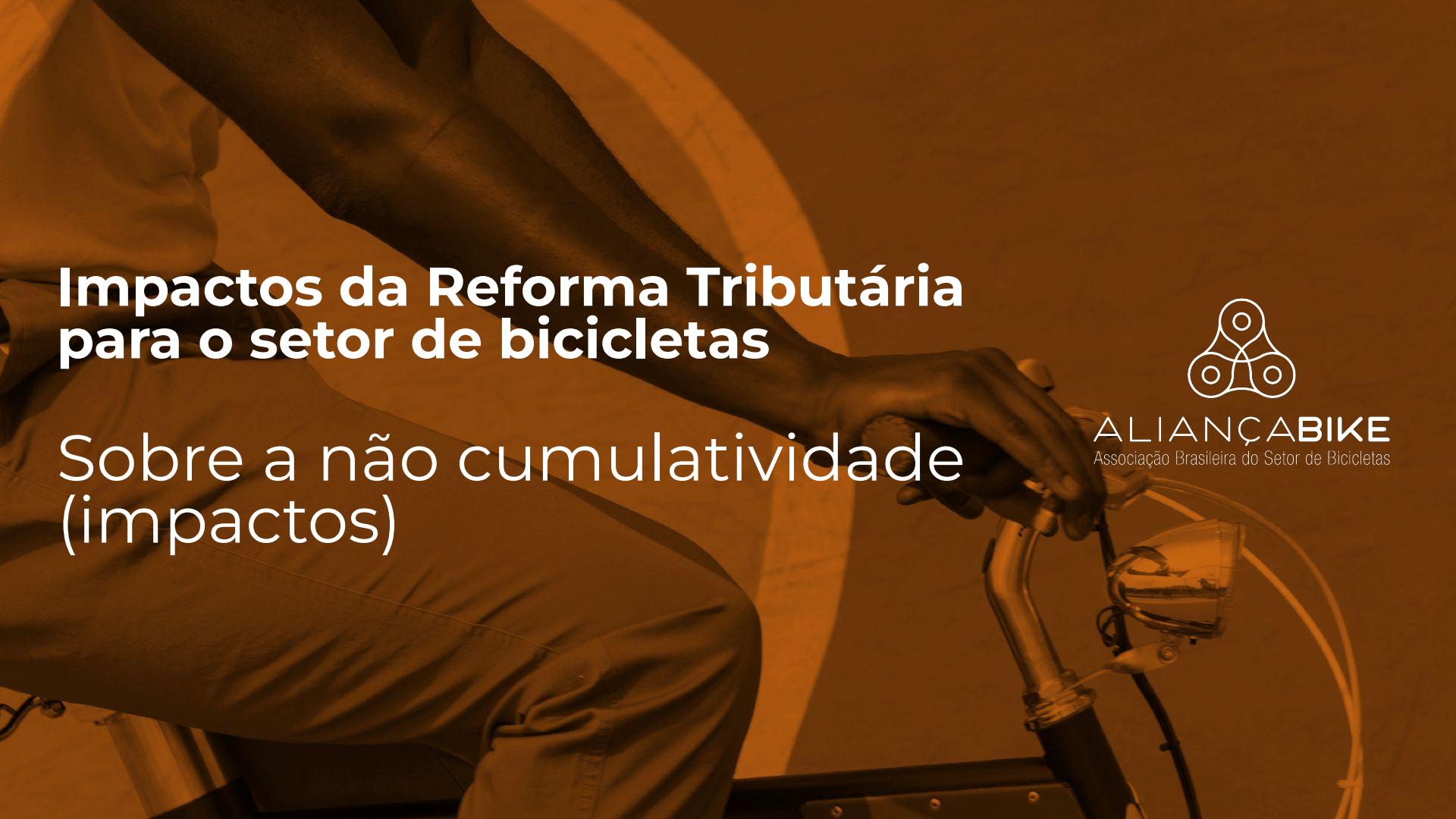
CARGA TRIBUTÁRIA PÓS REFORMA - TRIBUTOS SOBRE IMPORTAÇÃO	
CBS	10,00%
IBS	17,50%
IPI	0,00%
II	18,00%
<b>TOTAL</b>	<b>45,50%</b>



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)



**ALIANÇABIKE**  
Associação Brasileira do Setor de Bicicletas

# 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	%
<b>Receita Bruta</b>	<b>60.551.780,24</b>	<b>100,00%</b>
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%
<b>Receita Líquida</b>	<b>42.756.974,89</b>	<b>70,61%</b>
<b>Compra - Desembolso</b>	<b>-51.330.539,11</b>	<b>-84,77%</b>
<b>Custo</b>	<b>-45.038.490,23</b>	<b>-74,38%</b>
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%
<b>Despesas</b>	<b>-10.791.238,24</b>	<b>-17,82%</b>
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%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>-13.072.753,58</b>	<b>-21,59%</b>
Resultado Não-operacional	4.832.313,51	7,98%
Receitas Financeiras	526.165,15	0,87%
<b>Receitas de Incentivo de ICMS</b>	<b>4.306.148,36</b>	<b>7,11%</b>
<b>Lucro Bruto</b>	<b>-</b>	<b>8.240.440,07</b>
		<b>-13,61%</b>

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	%.
<b>Receita Bruta</b>	<b>60.551.780,24</b>	<b>100,00%</b>	Despesas - Desembolso	- 11.829.670,24	-19,54%
IPI	-5.582.838,91	-9,22%	<b>Despesas</b>	<b>-9.981.555,18</b>	<b>-16,48%</b>
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%
<b>Receita Líquida</b>	<b>43.210.773,24</b>	<b>71,36%</b>	Despesas tributárias gerais	-202.536,89	-0,33%
<b>Compra - Desembolso</b>	<b>-59.125.423,81</b>	<b>-97,64%</b>	Despesas financeiras	-2.309.925,06	-3,81%
<b>Custo</b>	<b>-45.038.490,23</b>	<b>-74,38%</b>	<b>Resultado Operacional</b>	<b>-11.809.272,17</b>	<b>-19,50%</b>
IPI	1.701.348,77	2,81%	Resultado Não-operacional	526.165,15	0,87%
ICMS	-	0,00%	Receitas Financeiras	526.165,15	0,87%
PIS	-	0,00%	<b>Receitas de Incentivo de ICMS</b>	-	<b>0,00%</b>
COFINS	-	0,00%	<b>Lucro Bruto</b>	<b>11.283.107,02</b>	<b>-18,63%</b>
IBS	7.881.735,79	13,02%			
CBS	4.503.849,02	7,44%			

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](http://aliancabike.org.br)

**Tel:** +55 11 97114-0140

**E-mail:** [contato@aliancabike.org.br](mailto:contato@aliancabike.org.br)

**Redes sociais:** @aliancabike



**ALIANÇA BIKE**

Associação Brasileira do Setor de Bicletas