



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



PROJETO DE LEI Nº

PL 1452/2017

L I D O

Em, 07/02/17

(Do Senhor Deputado Julio Cesar)

Secretaria Legislativa

Estabelece diretrizes para a concessão de desconto no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA para contribuintes que utilizem bicicleta no trajeto casa – trabalho – casa e dá outras providências.

Art. 1º O incentivo ao uso da bicicleta como forma de incremento à mobilidade urbana tem por objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos de transporte não poluente.

Art. 2º O incentivo ao uso da bicicleta em substituição a veículos automotores no trajeto casa – trabalho – casa tem os seguintes objetivos e diretrizes:

I - a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários, como modalidade de deslocamento eficiente e saudável;

II - a redução nos índices de emissão de poluentes;

III - a melhoria da qualidade de vida e das condições de saúde da população;

IV - o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária;

V - a inclusão dos sistemas cicloviários nas ações de planejamento espacial e territorial;

VI - a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não motorizadas;

VII - incentivos ao uso da bicicleta para os deslocamentos ao trabalho;

VIII - promoção do programa de compartilhamento de bicicleta na cidade, em especial para os deslocamentos de integração ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

IX – diminuição expressiva dos custos associados a um veículo automotor;

X – diminuição dos custos públicos e particulares com serviços de saúde;

XI – redução das despesas com infraestruturas, incluindo a construção de grandes rodovias, estacionamentos para automóveis, ou a manutenção dos asfaltos;

XII – indução do crescimento da indústria nacional de produção de bicicletas e componentes, contribuindo para o aumento de postos de trabalho e melhoria do déficit interno e externo;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



XIII – redução dos custos de mobilidade, e de importação de produtos petrolíferos, contribuindo igualmente para a melhoria do déficit externo;

XIV – aumento de cicloturistas;

XV – favorecimento do comércio local e da economia de vizinhança;

XVI – melhora na produtividade laboral;

XVII – melhorias significativas nas condições físicas do condutor;

XVIII – redução do risco de problemas cardiorrespiratórios, diabetoses e neurodegenerativas;

XIX – diminuição de congestionamentos do trânsito;

XX – evolução na produtividade das pessoas;

XXI – diminuição dos prejuízos econômicos das empresas e setor público ocasionados por engarrafamentos;

XXII – melhora na interação sociocultural entre os ciclistas;

XXIII – integração inter-geracional;

XXIV – diminuição dos gases poluentes oriundos da combustão dos derivados do petróleo;

XXV – possível redução da área das vias asfaltadas, e, conseqüentemente, menor impermeabilização dos solos;

XXVI – diminuição do ruído nas ruas, no contexto da denominada poluição sonora, que afeta diretamente a saúde e a qualidade de vida das pessoas;

XXVII – redução do número de veículos automotores nas vias pelo aumento do número de bicicletas.

Art. 3º A concessão de desconto proporcional no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA aos contribuintes que fizerem uso de bicicleta em mais 40% dos dias úteis do ano, para realizar o trajeto casa – trabalho – casa obedecerá às diretrizes e aos objetivos estabelecidos por esta Lei.

Art. 4º O desconto previsto nesta Lei:

I – não ultrapassará 30% do valor do IPVA do ano seguinte ao requerido;

II – será efetivado por habilitação emitida no Distrito Federal;

III – restringe-se a um veículo por ciclista;

IV – será aferido por aplicativo on-line criado pelo órgão competente da mobilidade no Distrito Federal ou outros meios habilitados

V – deve obedecer aos seguintes critérios:

a) distância percorrida;

b) número de carros por habitante das regiões administrativas percorridas no trajeto;

c) horário de realização do trajeto;

d) outros critérios definidos em regulamento.

Art. 5º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contados da data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 2018.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade urbana é um desafio das grandes metrópoles, é uma preocupação das médias cidades e é uma forma de prevenção para as pequenas. Pensar na mobilidade de forma a tornar o trânsito mais coeso e fluente é também um dos desafios do Desenvolvimento Sustentável.

As grandes cidades, nos dias atuais, sofrem com a prática ou a continuidade dos projetos ultrapassados de urbanismo focados em transportes poluentes e individualistas que ocasionam vários problemas para a população dessas regiões. A maioria dos gestores públicos das cidades brasileiras ainda não se atentou à necessidade urgente de ações que potencializem a preservação ambiental e qualidade de vida dos munícipes.

A edição de 2015 da Pesquisa de Mobilidade Urbana, realizada pela Rede Nossa São Paulo e a Federação do Comércio de Bens e de Serviços de São Paulo, a Fecomércio-SP, apontou que 23% dos moradores da capital paulista levam pelo menos duas horas para se deslocar de casa ao trabalho e que a média da cidade é de 1 hora e 44 minutos por dia.

Para essas pessoas – que, segundo pesquisa do Ibope, passam 27 dias por ano trancadas no trânsito – ir trabalhar de bicicleta pode ser uma opção melhor. Em cidades como São Paulo, que tem 414 quilômetros de estrutura cicloviária, é possível usar a bike como meio de transporte e obter êxito na questão de economia de tempo.

De acordo com os dados produzidos pelo IPEA, em pesquisa realizada sobre a mobilidade urbana, cerca de 7% dos brasileiros utilizam a bicicleta, eleita pela ONU como a modalidade de transporte ecologicamente mais sustentável do planeta como meio de transporte principal, colaborando com a redução dos impactos ambientais (ONU, 2012).

A realidade da mobilidade em países europeus é bem diferente.

Embora grande parte dos países já utilizem a tributação ambiental como forma de incentivar mudanças de comportamento da população, o incentivo fiscal à aquisição e utilização de bicicletas ainda é um tema relativamente novo, desconhecido em muitos países, e apenas com uma presença mais notória no Reino Unido e na Bélgica. Todavia, a tendência é para que cada vez mais países incentivem o uso da bicicleta. O primeiro Governo a subsidiar a compra da bicicleta foi o Governo Local de Mannheim, localizado na Alemanha, concedendo um valor de €50,00. Entre os principais países da União Europeia que tem desenvolvido essa política de incentivo fiscal ao uso das bicicletas, destacam-se: França, Bélgica, Holanda e Reino Unido.

Em relação à França, foi implementado, no ano de 2014, um projeto-piloto, no qual 20 empresas foram selecionadas, totalizando cerca de 10.000 empregados, que recebem 0,25€ por cada quilômetro percorrido de bicicleta. Esse valor é pago pelas empresas aos seus empregados, que, por sua vez, têm direito a benefícios fiscais. Outro incentivo se deu através do Ministério do Transporte, que subsidia trabalhadores que forem de bicicleta ao trabalho. A medida representa uma economia



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



de 5,6 bilhões de euros na área de saúde, em contrapartida a despesas de apenas 20 milhões de euros com o projeto, equivalente a 0,37% da economia.

O incentivo apresentado integra um programa amplo de melhoria das condições de transporte dos usuários de bicicleta nas cidades francesas, incluindo também iniciativas como a construção de bicicletários e paraciclos em pontos estratégicos como estações de trem, bonde, e terminais de ônibus, além de medidas de segurança para coibir furtos e roubos.

O caso da Bélgica, especificamente a região de Flandres, é o mais desenvolvido e abrangente, em relação aos incentivos fiscais, uma vez que lá as empresas são autorizadas a oferecer um subsídio de utilização da bicicleta nas viagens casa-trabalho, sendo esse subsídio no valor de €0,22/km, livre de impostos para ambas as partes, e sem limite de quilômetros. Além disso, cumpre destacar que o governo define aquele valor com base nos benefícios estimados para a sociedade quando as viagens são realizadas em bicicletas, podendo o mesmo ser revisto anualmente pelo Ministério das Finanças.

Na Holanda, as empresas podem fornecer aos seus empregados uma bicicleta no valor máximo de €749 uma vez a cada 3 anos, livre de taxas, mas pelo menos 50% das viagens feitas na bicicleta tem que ser para o trajeto casa-trabalho. Adicionalmente, o empregador pode reembolsar despesas ou o valor de acessórios adquiridos, tais como capa de chuva, cadeado para bicicleta, reparação e manutenção, entre outras, até um valor de €82 por ano e pagar o seguro da bicicleta, também livre de taxas. Na Holanda, de acordo com dados de 2009, existiam 16 milhões de cidadãos, proprietários de 18 milhões de bicicletas.

Por sua vez, no Reino Unido, foi criado um sistema de vendas de bicicleta entre empregadores e funcionários, conhecido como Cycle to Work, que é destinado aos trabalhadores que vão para o trabalho de bicicleta. De acordo com este modelo, a empresa compra a bicicleta a um distribuidor registrado no Programa, e o valor dos impostos com a aquisição pode ser restituído como incentivo fiscal. Depois, o valor da bicicleta, descontado o valor dos impostos, é pago pelos empregados em prestações, cujos montantes também são dedutíveis no Imposto sobre o Rendimento. Concluído o pagamento das prestações, o empregado pode comprar a bicicleta por um valor muito baixo (muito inferior ao da venda comercial), constituindo assim um incentivo para que use a bicicleta como meio de transporte. De acordo com dados divulgados pelo Programa Cycle to Work Alliance, mais de 550.000 empregados terão usufruído dele até hoje e se não fosse o programa 67% deles teria utilizado o carro nos deslocamentos para o trabalho. Estima-se que assim se tenha conseguido evitar a emissão de 112.210 toneladas de CO² por ano.

Em Massarosa, distrito pequeno na região da Toscana, na Itália, é pago um valor de 0,25 de euro por quilômetro pedalado. O máximo que cada cidadão tem direito é a 50 euros por mês.

Levantamento da prefeitura de Copenhague, na Dinamarca, aponta que houve uma "economia socioeconômica" de R\$ 0,88 para cada quilômetro pedalado na cidade em 2014, conforme estudo publicado no ano passado. No carro, o quilômetro

Setor de Protocolo Legislativo

PL 1450/17

Folha 04 de 04



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



rodado gerou um passivo de R\$ 3,06. O cálculo leva em conta gastos com tempo de deslocamento e saúde (como acidentes, congestionamento, barulho e poluição).

Mais do que defender menos impostos para a bicicleta por simpatia aos ciclistas e esportistas, é preciso traduzir em números o que significa cada pessoa a mais movendo-se a pedal pelas ruas da cidade.

Quanto às vantagens do uso da bicicleta, tem-se as seguintes:

As vantagens econômicas do uso da bicicleta, estas podem ser perspectivadas do ponto de vista do usuário, do poder público e dos empresários.

Do ponto de vista do usuário da bicicleta, a vantagem econômica é expressiva, pois os custos associados a um veículo a motor (em especial um automóvel) não se limitam à aquisição (em regra elevado), acrescentando a este os valores referentes ao seguro obrigatório, ao imposto único de circulação, à manutenção e inspeções periódicas, ao combustível, dentre outros. A bicicleta pode ajudar às famílias a poupar nas despesas fixas (algo especialmente relevante em momentos de crise econômica e financeira, libertando rendimento para encargos com saúde, educação e alimentação).

Do ponto de vista da Sociedade, à medida que se substituem os veículos automotores por bicicletas melhora a saúde das pessoas, e, conseqüentemente, estas têm menor necessidade de recorrer aos serviços de saúde, diminuindo os gastos públicos ou particulares com este setor social. Aos ganhos com a saúde há que somar a redução das despesas com infraestruturas, incluindo a construção de grandes rodovias, estacionamentos para automóveis, ou a manutenção dos asfaltos.

Outras vantagens econômicas apontadas são: a oportunidade de crescimento da indústria nacional de produção de bicicletas e componentes, contribuindo para o aumento de postos de trabalho e melhoria do déficit externo; a redução dos custos de mobilidade, e de importação de produtos petrolíferos, contribuindo igualmente para a melhoria do déficit externo; e o aumento de cicloturistas com a conseqüente rentabilidade das rodovias.

No relatório da ECF – European Cyclists Federation, pode se ler que atualmente o número de postos de trabalho em horário integral envolvendo o setor de bicicleta na Europa gira em torno de 650.000, com um elevado potencial de crescimento associado ao aumento do uso da bicicleta.

Outro estudo comprovou que o aumento do número de ciclistas favorece o comércio local e a economia da vizinhança, e que, apesar de os ciclistas não gastarem muito dinheiro em cada compra, diferentemente dos automobilistas, compram mais vezes e são mais leais. Já do ponto de vista dos empregadores, as vantagens de oferecer subsídio pela utilização da bicicleta nas viagens casa-trabalho reconduz-se, além dos benefícios fiscais, quando eles estão legalmente consagrados, aos efeitos comprovadamente positivos em termo de produtividade e redução de absenteísmo.

No caso específico do Reino Unido, comprovou-se que o custo do absenteísmo para os empregadores era de £258/dia, e que a media de 4,5 dias de falta por trabalhador por ano, era reduzida para 2,4/dias/ano no caso dos colaboradores que utilizavam a bicicleta para ir trabalhar.

Setor de Protocolo Legislativo

PL 1492/17

Folha 03 de 03



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



O custo da utilização de automóveis para a sociedade é extremamente elevado se comparado com as bicicletas. Em Copenhague, capital da Dinamarca, um quilômetro percorrido por automóvel custa seis vezes mais do que a mesma distância percorrida por bicicleta. As perspectivas futuras apontam para o encarecimento do transporte por automóvel e o barateamento do transporte por bicicleta, aumentando ainda mais a diferença entre os dois modais de transporte.

No que tange à saúde são sem dúvidas as maiores, tendo em vista que pedalar melhora a condição física do condutor e o respectivo humor, trata de problemas ligados à ansiedade, além de possibilitar o desenvolvimento de maior número de neurônios melhorando o desempenho em tarefas de memória e aprendizado. Segundo estudos, o risco de problemas coronários para uma pessoa que não faz exercício físico regular atinge o mesmo nível que o de um fumador que consuma 20 cigarros por dia. De acordo com a World Health Organization, depois do consumo do tabaco, o sedentarismo é segundo maior fator de risco para a saúde humana e que se todas as pessoas fizessem 2 trajetos de 15 minutos por dia em bicicleta seria o suficiente para melhorar as estatísticas.

Além disso, pessoas que fazem atividade regular têm um menor risco de muitas doenças crônicas, como doenças ligadas ao coração, derrame, diabetes tipo dois e alguns tipos de câncer. A atividade física também pode aumentar a autoestima, humor, qualidade do sono e energia, bem como reduzir o risco de stress, depressão, demência e doença de Alzheimer. "Os estudos de Hendriksen et al demonstram ganhos de potência máxima (Wmax.) de 13% e de consumo máximo de oxigênio (VO2max.) de 6% em indivíduos sedentários que passaram a pedalar 3 vezes por semana, com velocidades médias de 18 km/h e distâncias médias de 8,5 km. Como regra geral, para indivíduos sedentários, esses autores sugerem que seja orientado pedalar 6 km, em intensidade baixa a moderada (55 a 75% do VO2max.), 3 vezes por semana para que ganhos em performance sejam observados e mantidos. Ressaltam, ainda, que a potência máxima é melhor parâmetro do que o consumo máximo de oxigênio para avaliarem-se ganhos em performance física nesse tipo de situação, estando menos sujeita a variações individuais."

A respeito dos Impactos no setor produtivo, os estudos demonstram que o prejuízo às empresas, oriundos dos congestionamentos do tradicional trânsito das ruas e avenidas é muito grande. Além do tempo gasto pelos funcionários e fornecedores no acesso logístico ao negócio, também há os prejuízos de falta de acessibilidade dos clientes. Em pesquisa feita pela Confederação da Indústria Britânica, estimou-se que os congestionamentos na região de Londres custam mais de 10 bilhões de euros por ano por conta dos prejuízos ocasionados da perda de tempo e produção perdidos. Os ciclistas possuem melhor preparo físico e psicológico, empresas que motivam a utilização da bicicleta como meio de transporte se beneficiam com uma melhor produtividade (COMISSÃO EUROPEIA, 2002). A multinacional Ciba-Geigy, em sua sede em Basileia, na Suíça, incentiva há mais de 20 anos o uso de bicicletas no deslocamento de seus funcionários. A empresa, desde a adoção de políticas de mobilidade em torno da utilização das bicicletas, colhe os

Sector de Protocolo Legislativo

DL Nº 1450/17

Em 06/06/2017



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



benefícios das medidas adotadas. "A Ciba Geigy está perfeitamente consciente dos seus benefícios: uma economia em termos de estacionamento, um descongestionamento das ruas em torno da empresa, uma melhor imagem de marca junto da população adjacente e das autoridades, uma melhor mobilidade para os empregados, empregados em melhor forma física e uma diminuição das faltas ao emprego por motivos de saúde." (COMISSÃO EUROPEIA, 2002).

No ano de 2013, a média de congestionamentos na região metropolitana de São Paulo ao dia era de 300 km. Os prejuízos ocasionados pelos engarrafamentos intermináveis à economia somaram R\$ 69,4 bilhões, se considerados apenas as perdas de produção e gastos adicionais com combustíveis. Para os próximos anos, a tendência de aumento desses prejuízos econômicos e sociais é certo. A previsão é de que, até 2022 os congestionamentos alcancem em média a faixa de 357 km na região metropolitana de São Paulo ocasionando prejuízos superiores à R\$ 120 bilhões.

Em relação às vantagens sociais, cumpre destacar o fato de os condutores de bicicletas terem maior possibilidade de interação com outros ciclistas. Além do mais, a bicicleta é um meio de transporte acessível a qualquer faixa etária, contribuindo para a integração inter-geracional. Soma-se a isso o fato de a bicicleta, por ser um meio de transporte barato, podendo ser adquirida por todas as classes sociais, contribuindo assim como fator de integração social. Outra vantagem do ponto de vista social do uso da bicicleta é a menor ocupação no espaço urbano, possibilitando que as cidades tenham mais espaços dedicados a atividades de lazer, cultura e desporto, contribuindo para uma melhoria global na qualidade de vida da população.

Quanto às vantagens para o meio-ambiente, destaca-se, em primeiro lugar, o fato de a bicicleta ser um meio de transporte que não emite CO² para a atmosfera, uma vez que sendo impulsionada pela força humana, utiliza energia totalmente limpa. Assim, a substituição do uso do automóvel pelo da bicicleta como meio de transporte urbano, traduzir-se-á numa redução das emissões poluentes. Além disso, a redução do uso de automóveis implicará uma redução da área das vias asfaltadas, e, consequentemente, menor impermeabilização dos solos, contribuindo para uma menor contaminação destes e das águas. Também as oficinas de reparação dos carros poluem mais do que as oficinas de reparação de bicicletas, sobretudo se atentarmos nas quantidades de óleos e outros resíduos produzidos por estes operadores econômicos. Acresce ainda a diminuição do ruído nas ruas, no contexto da denominada poluição sonora, que afeta diretamente a saúde e a qualidade de vida das pessoas. O aumento do número de bicicletas com a respectiva redução do número de veículos com motor contribui, também por esta razão, para a melhoria da qualidade de vida dos moradores das cidades, principalmente dos grandes centros urbanos. Alguns estudos demonstram que o ruído pode afetar a performance intelectual, o sono e o temperamento das pessoas, podendo ainda causar problemas cardiovasculares e deficiências auditivas.

Feitas essas considerações e diante da potencial repercussão social, econômica, no setor produtivo e ambiental, e principalmente na saúde, entende-se que ao se estabelecer no Distrito Federal tal intenção legislativa, possibilitar-se-á uma

Setor de Protocolo Legislativo
PL 1450/17
07 G.C.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete do Deputado Julio Cesar



intelectual, o sono e o temperamento das pessoas, podendo ainda causar problemas cardiovasculares e deficiências auditivas.

Feitas essas considerações e diante da potencial repercussão social, econômica, no setor produtivo e ambiental, e principalmente na saúde, entende-se que ao se estabelecer no Distrito Federal tal intenção legislativa, possibilitar-se-á uma justa e acertada redução proporcional do pagamento do IPVA quando o usuário desse transporte não utiliza de veículo automotor em mais 40% dos dias úteis do ano para realizar o trajeto casa-trabalho. Afinal, o IPVA é cobrado pela utilização do sistema viário, e se o carro estiver fora de circulação, não há porque cobrá-lo.

A problemática que se intenta minimizar se deve pelo transtorno gerado ao cidadão pelo trânsito excessivo que é capaz de afetar diretamente a qualidade de vida e até mesmo a coletividade de toda uma família. Portanto, as pessoas têm gasto mais tempo no trânsito do que convivendo com os seus familiares.

Deve ser destacado também, que a média de veículos emplacados diariamente pelo Detran-DF é de 600 automóveis.

O Poder Público deve pautar sua atuação pelo respeito à justiça fiscal, à capacidade contributiva, à solidariedade e à progressividade, e pela concepção de tributos como instrumento de realização social.

Ademais, o projeto respeita os preceitos da oportunidade, conveniência e utilidade, bem como está de acordo com as exigências legais por não apresentar vício de iniciativa ou outra inconstitucionalidade.

O Supremo Tribunal Federal tem se posicionado no sentido de que o ato de legislar sobre direito tributário, ainda que para conceder benefícios jurídicos de ordem fiscal, não se equipara – especialmente para os fins de instauração do respectivo processo legislativo – ao ato de legislar sobre o orçamento do Estado.

Diante do exposto, peço aos nobres pares a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, / de 2017.

Julio Cesar
Deputado Distrital-PRB

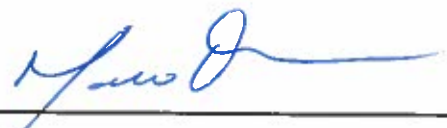
Setor de Protocolo Legislativo
PL Nº 1400/17
Folha Nº 08 de 60

Assunto: Distribuição do Projeto de Lei nº 1.452/17 que “Estabelece diretrizes para a concessão de desconto no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA para contribuintes que utilizem bicicleta no trajeto casa – trabalho – casa e dá outras providências”.

Autoria: Deputado (a) Julio César (PRB)

Ao SPL para indexações, em seguida ao SACP, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito, na CDESCTMAT (RICL, art. 69-B, “j”) e CEOF (RICL, art. 64, II, “a”) e, em análise de admissibilidade na CCJ (RICL, art. 63, I).

Em 10/02/17



MARCELO FREDERICO M. BASTOS
Matrícula 13.821
Assessor Legislativo

