

**AVULSO NÃO  
PUBLICADO  
PROPOSIÇÃO  
DE PLENÁRIO**



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º 153-A, DE 2012 (Do Sr. Audifax)**

Institui contribuição social sobre a importação ou fabricação de motocicleta, destinando sua receita ao orçamento do Sistema Único de Saúde - SUS; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, pela rejeição (relator: DEP. JÂNIO NATAL).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO;  
SEGURIDADE SOCIAL E FAMÍLIA;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD); E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

### **APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

## **S U M Á R I O**

I – Projeto inicial

II – Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio:

- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída contribuição social incidente sobre a importação ou fabricação de motocicleta, cuja receita destina-se ao orçamento do Sistema Único de Saúde – SUS.

Art. 2º É fato gerador da contribuição social a que se refere o artigo anterior a importação ou a fabricação de motocicleta, sendo contribuinte, conforme o caso, o importador ou o fabricante.

Art. 3º A contribuição social instituída por esta Lei Complementar incidirá com a aplicação da alíquota de dez por cento:

I – no caso de importação, sobre o valor adotado como base de cálculo do imposto de importação, acrescido do imposto de importação incidente;

II – no caso de fabricação, sobre o valor do faturamento da motocicleta na venda realizada pelo fabricante.

Art. 4º A contribuição social instituída por esta Lei Complementar deverá ser paga:

I – no caso de importação, antes do desembaraço aduaneiro;

II – no caso de fabricação, até o último dia útil da primeira quinzena do mês imediatamente seguinte ao da efetivação da venda.

Art. 5º Esta Lei Complementar entra em vigor em 1º de janeiro do ano seguinte ao de sua publicação.

### **JUSTIFICAÇÃO**

É fato notório que as motocicletas são veículos que expõem seus usuários a risco de acidente superior a dos outros veículos motorizados. Esse risco é aumentado pelo fato de os usuários desses veículos, costumeiramente, desrespeitarem a legislação de trânsito, e circularem entre os automóveis, alternando as faixas de rolamento das vias públicas.

Por esse motivo, não há surpresa em se constatar que o índice de acidentes com motocicletas é superior ao de qualquer outro veículo. Os prejuízos são imensos.

Os acidentes produzidos por motocicletas são os principais responsáveis pelos atendimentos médicos de urgência nas unidades do Sistema Único de Saúde e estão principalmente relacionados à área de traumatologia. Além do sofrimento humano, estes acidentes causam significativas despesas ao SUS. As estatísticas demonstram os elevados valores suportados pelos cofres públicos no atendimento de acidentes com esses veículos.

Pelo exposto, estou apresentando o presente projeto de lei complementar que tem por finalidade instituir uma fonte de financiamento extra ao Sistema Único de Saúde, trazendo recursos adicionais para atender às despesas relacionadas com os acidentes causados por motocicletas.

É perfeitamente legítimo que esse financiamento extra seja suportado pelos fabricantes e importadores de motocicletas, pois são essas pessoas que tornam possível a circulação desses perigosos veículos. As motocicletas são as grandes causadoras de acidentes, e não é justo que toda a sociedade tenha que suportar os prejuízos causados por uma pequena parcela de motoristas usuários desse meio de transporte.

A proposição institui contribuição social, no percentual de dez por cento do preço da motocicleta, e que deve ser pago na importação ou na fabricação de motocicleta. A proposição expressamente determina que a receita proveniente dessa contribuição social seja destinada ao orçamento do SUS.

O projeto de lei complementar, além de angariar mais recursos para esta área, tem aspecto educativo, pois servirá de alerta para que os usuários de motocicletas reflitam sobre os riscos que assumem.

Pelos motivos aqui declinados, estou certo de que a proposição encontrará guarida entre os meus ilustres Pares no Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em 21 de março de 2012.

***Deputado Audifax***

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO**

### **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei complementar em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Audifax, institui contribuição social cujo fato gerador é a importação ou fabricação de motocicleta e cuja receita será destinada ao Sistema Único de Saúde.

De acordo com a proposição, a referida contribuição incidirá com alíquota de 10% sobre o valor do faturamento da motocicleta na venda, quando o bem for produzido no Brasil, e deverá ser paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês seguinte ao da efetivação da venda. No caso de produtos importados, a base de incidência é o valor do bem utilizado para o cálculo do imposto de importação, a alíquota também é de 10% e a contribuição deverá ser paga antes do desembaraço aduaneiro.

Em sua justificação, o nobre autor argumenta que, tendo em vista o elevado número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, nada mais justo que as despesas incorridas pelo SUS para o tratamento dos acidentados sejam pagas pelos fabricantes e importadores de motocicletas.

A proposição está sujeita à apreciação por esta Comissão, que ora a examina, pela Comissão de Seguridade Social e Família e pela Comissão de Finanças e Tributação, inclusive para exame de mérito. Caberá à Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade e regimentalidade do projeto. A iniciativa tramita em regime de prioridade e está sujeita à apreciação do Plenário.

Em 24/04/2012, coube-nos a honrosa missão de relatar o PLP nº 153, de 2012, para o qual, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas.

É relatório.

### **II – VOTO DO RELATOR**

Trata-se de projeto, entre tantos outros que tramitam nesta dought Casa, que cria tributo destinado ao financiamento do Sistema Único de Saúde. Do ponto de vista econômico, cabe examinar se, de fato, há necessidade de criação de uma nova contribuição para financiar a saúde, bem como o impacto resultante do

novo tributo tanto sobre os gastos com saúde como sobre a parcela da população que efetivamente arcará com mais um gravame.

No início do ano corrente, após longa espera, foi sancionada a lei que regulamenta a Emenda Constitucional nº 29 – Lei Complementar nº 141, de 13 de janeiro de 2012 -, a qual obriga estados a investirem 12% de sua arrecadação tributária na área da saúde e os municípios, 15%. A União deverá aplicar na saúde o valor empenhado no orçamento do ano anterior, acrescido, no mínimo, do percentual correspondente à variação nominal do PIB ocorrida no ano anterior ao da lei orçamentária anual.

Em que pese a necessidade de ampliação da participação da União no financiamento da saúde, mediante a vinculação de seus gastos em saúde a suas receitas, tal regulamentação representa um grande avanço, pois, ao definir “ações e serviços de saúde”, impede o desvio de recursos para outras ações e serviços como o pagamento de inativos, de programas de alimentação e de ações de saneamento, entre outros.

Na ocasião, foi rejeitada a criação de um novo imposto para a saúde, o chamado de CSS (Contribuição Social à Saúde). Em grande parte, a CSS foi rejeitada tendo em vista a já elevada carga tributária de nosso país, que onera sobremaneira a produção e os consumidores. Vale registrar que, em 2011, o valor dos tributos representaram 35,13% de nosso PIB, segundo estudo realizado pelo Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT).

Esse mesmo Instituto realizou um estudo com os trinta países do mundo com maior carga tributária do mundo, revelando que o Brasil apresenta o pior desempenho no que tange o retorno da arrecadação mediante a prestação de serviços públicos à população. Trata-se, portanto, não apenas de uma questão de financiamento das políticas públicas, mas de gestão e de eficiência desses gastos.

Adicionalmente, há que se considerar que aumentos de receitas tributárias - seja por meio de incrementos de alíquotas, seja pela criação de novos tributos e contribuições - podem, a partir de determinado ponto, ser contraproducentes. Essa relação econômica, formalizada pela denominada “Curva de Laffer”, revela que a elevação da carga tributária pode produzir evasão ou desestímulo às atividades formais, gerando perda de receita.

Sabemos, também, que a criação de mais um tributo não é garantia que sua arrecadação seja direcionada para o fim proposto. A esse respeito, convém mencionar que a Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira - CPMF, apesar de ter sido alocada integralmente ao Ministério da Saúde, não proporcionou a ampliação dos recursos para a saúde - pelo menos não na dimensão esperada -, em decorrência da redução da participação de outras fontes, como a Contribuição Social sobre o Lucro Líquido das Empresas (CSLL) e Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade (Cofins). Nesse sentido, verificou-se que o aumento da arrecadação não proporcionou aumento dos gastos com saúde.

Portanto, a nosso ver, a criação de mais um tributo para financiar a saúde não resolve os problemas que o SUS enfrenta e, em particular, não se presta ao fim proposto pelo projeto, qual seja, financiar os gastos com acidentes com motocicletas. A contribuição criada seria repassada para os preços das motos, prejudicando os consumidores, especialmente, os de mais baixa renda, os que mais utilizam a moto como meio de transporte e como garantia, muitas vezes, de seu sustento.

Entendemos que, no caso específico dos acidentes com motocicletas e o financiamento dos gastos para o atendimento das vítimas, deve-se privilegiar ações de educação no trânsito. Outra medida que deve causar grande impacto para a redução desses acidentes é a obrigatoriedade de apresentação de habilitação para a compra de motocicletas por pessoas físicas e o compromisso e a responsabilização de pessoas jurídicas pela utilização de motocicletas apenas por pessoas habilitadas. A esse respeito, convém ressaltar que cerca de 60% dos acidentes com motocicletas envolvem condutores não habilitados.

Ante o exposto, **votamos pela rejeição do Projeto de Lei Complementar nº 153, de 2012.**

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2012.

Deputado JÂNIO NATAL  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela rejeição do Projeto de Lei

---

Complementar nº 153/2012, nos termos do Parecer Reformulado do Relator, Deputado Jânio Natal. O Deputado Guilherme Campos apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Márcio Reinaldo Moreira - Presidente, Renato Molling - Vice-Presidente, Antonio Balhmann, Jânio Natal, João Maia, José Augusto Maia, Ronaldo Zulke, Zeca Dirceu, Afonso Florence, Ângelo Agnolin, Esperidião Amin, Guilherme Campos, Mandetta e Marco Tebaldi.

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2012.

Deputado MÁRCIO REINALDO MOREIRA  
Presidente

## **VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GUILHERME CAMPOS (PSD/SP)**

### **I – RELATÓRIO**

O projeto de lei complementar em epígrafe, de autoria do ilustre Deputado Audifax, institui contribuição social sobre o mercado de motocicletas e cuja receita será destinada ao Sistema Único de Saúde, SUS.

De acordo com a proposição, a referida contribuição incidirá com alíquota de 10% sobre o valor do **faturamento** da motocicleta na venda, quando o bem for produzido no Brasil, e deverá ser paga até o último dia útil da primeira quinzena do mês seguinte ao da efetivação da venda. No caso de produtos importados, a base de incidência é o valor do bem utilizado para o cálculo do imposto de importação, a alíquota também é de 10% e a contribuição deverá ser paga antes do desembaraço aduaneiro.

Em sua justificção, o nobre autor argumenta que, tendo em vista o elevado número de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, as despesas incorridas pelo SUS para o tratamento dos acidentados devam ser pagas diretamente pelos fabricantes e importadores de motocicletas, e indiretamente pelos consumidores deste mercado.

A proposição está sujeita à apreciação por esta Comissão, que ora a examina, pela Comissão de Seguridade Social e Família e pela Comissão de Finanças e Tributação, inclusive para exame de mérito. Caberá à Comissão de Constituição, Justiça e de Cidadania emitir parecer terminativo quanto à constitucionalidade e regimentalidade do projeto. A iniciativa tramita em regime de prioridade e está sujeita à apreciação do Plenário.

É relatório.

## II – VOTO

Apesar de nobres as intenções do proponente da matéria, Deputado Audifax, e também do Relator, Deputado Jânio Natal, ao apresentar emenda que trás a alíquota dos 10% inicialmente propostos, ao nível mais razoável de 3%, há vários pontos, acerca da proposição, que merecem ser discutidos em detalhe. Irei me concentrar aqui nos aspectos tocantes ao escopo desta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, uma vez que caberá à douta Comissão de Finanças e Tributação pronunciar-se detalhadamente acerca da técnica tributária, que me parece falha, por instituir novo tributo sobre o faturamento com a mesma finalidade de tributos já existentes.

Acerca da conjuntura do mercado que a proposição pretende regular, o segmento nacional de motocicletas levou três anos para superar os efeitos da crise econômica de 2008. Porém, essa recuperação, alcançada apenas em 2011, já está ameaçada. Segundo informações da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, ABRACICLO, o mercado acumula, no ano de 2012, perdas de mais de 13% nas vendas no atacado e quase 10% na produção, em comparação com o mesmo período (janeiro a maio) do ano passado.

Essa retração implica na real impossibilidade de suportar mais um tributo, nem mesmo os 3% propostos na emenda do nobre Relator, mesmo que sua destinação seja de caráter social. Além disso, me parece claro que não será aumentando a carga tributária de empresas fabricantes e importadoras que os problemas enfrentados pelos motociclistas serão aplacados.

Desde sua fundação a ABRACICLO, por meio de seus associados, investe em ações com o objetivo da busca pela paz no trânsito e pilotagem defensiva, dentre tais ações podemos citar:

- Criação de centros de treinamentos para motociclistas;
- Treinamento de órgãos públicos (bombeiros, SAMU, PM, exército);
- Realização de workshops, cursos e fóruns de debate;
- Participação e contribuições nas Comissões criadas pelo Ministério das Cidades para discussão envolvendo a Década da ONU de Ações para a Segurança Viária;
- Participação em eventos sobre segurança no trânsito por todo o Brasil;



- Realização periódica do Moto Check-up (campanha de conscientização para manutenção e educação), atualmente na 15ª edição;
- Parceria com a Prefeitura de São Paulo para criação do Centro Educacional Paulistano de Motociclistas;
- Parceria com o Hospital das Clínicas para elaboração de estudos sobre as causas das ocorrências envolvendo motociclistas.

Especificamente, acredito que ao invés de atacar as consequências, as ações devem focar nas causas dos problemas, que no meu entender se sustenta sobre três pilares. Primeiramente, o condutor, que deve estar capacitado para conduzir o veículo e consciente do seu papel; em seguida a máquina, que deve atender à legislação e estar com a manutenção em dia; e por fim a infraestrutura, que deve ser bem mantida, sinalizada e fiscalizada.

Somente um conjunto de ações, em forma de política pública, terá um efeito construtivo no processo de educação e conscientização, com efeitos mais positivos e de maior longo prazo do que o aumento de carga tributária ora proposto.

Além das considerações acerca das características do mercado que se pretende regular com a proposição em tela, cabe observar que as Leis 10.637/2002 e 10.833/2003, que criaram as contribuições do PIS e COFINS, respectivamente, já regulamentam expressamente a incidência desses tributos sobre o faturamento, como forma de as empresas aportarem recursos ao custeio da saúde do país.

Além disso, o Seguro DPVAT – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores, incidente sobre o licenciamento anual de todos os veículos é outra fonte de arrecadação em favor do custeio da saúde no Brasil. E mais, o valor desse seguro é muito mais elevado para as motocicletas, exatamente porque já está contemplado o risco mais expressivo na condução desse veículo.

Portanto, no aspecto de criação de tributos, percebe-se a incompatibilidade da proposta em análise, pois promoveria a criação de nova contribuição, cuja incidência repete tributos já existentes, ambos incidentes sobre a mesma base de apuração e com a mesma destinação.

Feitas essas considerações, voto pela **rejeição do PLP 153, de 2012**.

Sala da Comissão, em 17 de outubro de 2012.

**Deputado GUILHERME CAMPOS**  
**PSD/SP**

**FIM DO DOCUMENTO**