

PROJETO DE LEI N° , DE 2013

(Do Sr. Paulo Teixeira)

Dispõe sobre a redução alíquotas da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PIS/PASEP, da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social — COFINS, e do Imposto sobre Produtos Industrializados-IPI que incidem sobre dispositivos de retenção para transporte de crianças em veículos (bebê-conforto, cadeirinha ou assento de elevação).

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º. Ficam reduzidas a zero (0) as alíquotas para a Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público — PIS/PASEP, para a Contribuição para Financiamento da Seguridade Social — COFINS e para o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidentes sobre dispositivo de retenção para transporte de criança em veículos (posição 9401.20.00 da Tabela de Incidência Imposta sobre Produtos Industrializados - TIPI).

Parágrafo único. O benefício tributário previsto no *caput* obedecerá ao prazo que consta do §1º do art. 91 da Lei 12.708, de 17 de agosto de 2012.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor trinta (30) dias a partir da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Resolução n.º 277, de 2008, do Conselho Nacional de Transito – Contran estabeleceu normas de segurança para transporte de crianças em veículos, exigindo o uso de dispositivos de retenção (bebê-conforto, cadeirinha ou assento de elevação). Essa resolução passou a vigorar em 1º de setembro de 2010.

De acordo com essa Resolução, para transitar em veículos automotores, menores de dez anos de idade devem ser transportados nos bancos traseiros, usando individualmente – e obrigatoriamente – cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente. As crianças com até um ano devem utilizar o bebê-conforto ou conversível, aquelas com idade superior a um ano e inferior ou igual a quatro anos, a cadeirinha, e as crianças com idade superior a quatro

anos e inferior ou igual a sete anos e meio, o assento de elevação. O cinto de segurança do veículo deverá ser usado por aquelas com idade superior a sete anos e meio e igual ou inferior a dez anos, sempre no banco de trás do veículo.

Em razão do elevado número de acidentes de trânsito, a Organização das Nações Unidas - ONU lançou a primeira “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020” com o objetivo de combater a ocorrência desses eventos. Em decorrência dessa ação, a ONU e a Organização Mundial da Saúde – OMS propuseram um plano de ação global com objetivo de reduzir acidentes de trânsito, com a recomendação de que os países membros elaborassem planos nacionais para guiar suas ações. Em junho de 2010, o governo brasileiro, por meio do Ministério da Saúde, lançou o Projeto ‘Vida no Trânsito’ com o objetivo de reduzir lesões e óbitos no trânsito nos seguintes municípios: Teresina-PI; Palmas -TO; Campo Grande - MS; Belo Horizonte - MG; e Curitiba-PR.

As crianças constituem um dos grupos mais vulnerável aos acidentes de automóveis. Esse tipo de evento representa uma das principais causas de mortes e incapacidades nesse segmento da população. Para 2015, estima-se que as lesões decorrentes de acidentes de transporte serão a principal carga de doença em crianças. Além disso, esse tipo de acidente gera um custo elevado para os sistemas de saúde, especialmente nos países em desenvolvimento.

Nesse sentido, adoção da Resolução n.º 277 do Contran segue a regulação já vigente desde década de 1980 em outros países. A eficácia da obrigatoriedade do uso de dispositivos de retenção infantil foi confirmada por estudos desenvolvidos nesses países, que demonstraram que a vigência dessas leis foi associada a uma redução na ocorrência de óbitos e lesões graves entre crianças.

Segundo o estudo do IPEA,¹ no Brasil, entre 1º de setembro de 2005 e 31 de agosto de 2011, foram registrados 1.566 óbitos de crianças menores de dez anos por acidentes de transporte, quando estas estavam na condição de ocupantes de automóvel ou caminhonete. A frequência desses óbitos foi maior entre as crianças do sexo masculino (55,4%), com idade menor ou igual a dois anos (32,1%), e entre aquelas de cor branca ou amarela (63,8%). A causa básica de morte mais frequentemente notificada para esses eventos foi “ocupante (qualquer) de um automóvel (carro), traumatizado em um acidente de trânsito não especificado” (40,2%).

O estudo supracitado verificou que, após a vigência da Lei da Cadeirinha, houve redução do número absoluto de óbitos de crianças menores de dez anos por acidentes de

¹ Leila Posenato Garcia, Lúcia Rolim Santana de Freitas e Elisabeth Carmen Duarte: “Avaliação preliminar do impacto da Lei da Cadeirinha sobre os óbitos por acidentes de automóveis em menores de dez anos de idade, no Brasil”. Epidemiol. Serv. Saúde, Brasília, 21 (3):367-374, jul-set 2012.

transporte, quando estas estavam na condição de ocupantes de automóveis e caminhonetes. Ocorreu uma queda de 23% nestes óbitos no período de um ano depois que a Lei da Cadeirinha entrou em vigor, em comparação com o período de um ano antes. Essas mortes passaram de 296 no período entre setembro de 2009 e agosto de 2010, para 227 entre os mesmos meses de 2010 e 2011. De setembro de 2005 a agosto de 2011, foram registrados 1.556 óbitos de crianças até 10 anos, ou 267,9 crianças mortas no trânsito em média por ano, dentro de veículos envolvidos em acidentes, bem acima dos 227 computados no ano de vigência da lei.

Desta forma, mesmo considerando o curto período de vigência da obrigatoriedade do dispositivo de retenção infantil, o estudo do IPEA constatou a redução no número absoluto de óbitos de crianças na condição de ocupantes de automóveis ou caminhonetes, a partir da vigência da chamada da “Lei da Cadeirinha”. Essa redução equivaliu a um óbito a menos por semana. Esses resultados do estudo do IPEA apoiam a implementação de medidas que objetivem aumentar a adesão à Lei da Cadeirinha.

Nesse sentido, a redução do preço dos dispositivos de retenção infantil para uso em veículos é uma medida que incentiva a adesão ao uso desses dispositivos, e se alinha a medidas recentes adotadas pelo Governo Federal visando melhorar a segurança dos veículos no País. Uma dessas medidas é adoção de IPI reduzido (alíquota de 5%) para equipamentos de segurança como cintos de segurança e as bolsas infláveis de segurança, aprovada pelo Decreto n.º 6006, de 2006. Para lembrar, a alíquota do IPI incidente sobre os dispositivos de retenção de criança para o uso em veículos é de 18%.

Deve ser lembrado, que o Governo Federal tem incentivado a indústria automotiva brasileira com reduções do IPI, portanto, é coerente que haja redução da carga tributária sobre dispositivos de segurança para ocupantes de veículos, principalmente aqueles destinados a proteger as crianças brasileiras. Em razão do exposto, peço o apoio de meus nobres pares para o projeto aqui apresentado, que desonera o PIS/Pasep, a Cofins e o IPI incidente sobre esse equipamento de segurança vital para a proteção de nossas crianças.

Pelas razões apresentadas, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação da proposição aqui apresentada.

Sala das Sessões, em de de 2013

Deputado Paulo Teixeira
PT-SP