

PROJETO DE LEI N° , DE 2015
(Da Sra. Christiane de Souza Yared)

Dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI de equipamentos de segurança no trânsito obrigatórios.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei isenta do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI os equipamentos de segurança no trânsito obrigatórios.

Art. 2º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI os equipamentos previstos nos seguintes dispositivos:

- I – Incisos I e III do art. 54 da Lei nº 9.503, de 1997;
- II – Incisos I e III do art. 55 da Lei nº 9.503, de 1997;
- III – Inciso VI do art. 105 da Lei nº 9.503, de 1997;
- IV – Incisos II e III do art. 139-A da Lei nº 9.503, de 1997;
- V – Inciso IV do art. 2º da Lei nº 12.009, de 2009;
- VI – Art. 7º da Resolução nº 356, de 2010, do Contran.

Parágrafo único. São asseguradas a manutenção e a utilização dos créditos do referido imposto, relativos a matérias-primas, produtos intermediários e material de embalagem, efetivamente empregados na industrialização dos bens referidos neste artigo.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente Projeto de Lei cuida de isentar do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI equipamentos de segurança no trânsito de utilização obrigatória. São os seguintes:

Fundamento legal	Equipamentos de uso obrigatório	Quem está obrigado a utilizar
Arts. 54 e 55, I, Lei nº 9.503/1997, c/c art. 6º, Resolução nº 356/2010-Contran	Capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores, dotado de dispositivos retrorrefletivos.	Condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores.
Arts. 54 e 55, III, Lei nº 9.503/1997	Vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN.	Condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e ciclomotores.
Art. 105, VI, Lei nº 9.503/1997	Em bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.	Ciclistas
Art. 139-A, II, Lei nº 9.503/1997, c/c art. 2º, I, Resolução nº 356/2010-Contran	Protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento.	Motofretistas/motoboys e mototaxistas

Art. 139-A, III, Lei nº 9.503/1997, c/c art. 2º, II, Resolução nº 356/2010-Contran	Aparador de linha antena corta-pipas.	Motofretistas/motoboys e mototaxistas
Art. 2º, IV, Lei nº 12.009/2009	Colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos.	Motofretistas/motoboys e mototaxistas
Art. 7º da Resolução nº 356/2010-Contran	Alças metálicas traseiras e laterais, para apoio do passageiro.	Mototaxistas

É de se reconhecer o grande mérito das normas que obrigam o uso dos equipamentos acima mencionados, pois objetivam conferir segurança principalmente àqueles que se encontram em posição de maior fragilidade no trânsito. Contudo, para se garantir a efetividade das previsões legais, é preciso que os equipamentos sejam acessíveis pela população em geral.

Assim, pelo presente Projeto, pretende-se conceder incentivo fiscal, consubstanciado na isenção de IPI, aos equipamentos que devem ser obrigatoriamente adquiridos pelos sujeitos do trânsito.

Apesar de, à primeira vista, se vislumbrar uma redução na arrecadação tributária sobre esses produtos, é de se ressaltar o exponencial impacto social e econômico que a desoneração dessas mercadorias terá, principalmente no desafogamento da saúde pública. Isso porque, apesar de obrigatórios, é corriqueiro o desrespeito à regulamentação impositiva.

As estatísticas são estarrecedoras.

Apenas em 2012, acidentes decorrentes de transportes terrestres foram responsáveis por 159.216 internações hospitalares pelo SUS, uma taxa de 8,21 internações a cada 10.000 habitantes¹. Isso acarretou o dispêndio de cerca de R\$ 210.750,485 pelo Sistema Único de Saúde – SUS.

¹ DATASUS, disponível em <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?idb2012/d30.def>, acesso em 1º.04.2015.

O ônus social e econômico dos acidentes é potencializado ao considerarmos todos os custos que dele decorrem, como aqueles associados às pessoas (hospitalares), os custos veiculares, os institucionais (processos judiciais e atendimento policial), os associados à via e ao local do acidente, entre outros. Esse cálculo foi realizado pelo IPEA, em relação ao ano que foi do 2º semestre de 2004 ao 1º semestre de 2005, e trouxe a seguinte constatação: os custos totais de acidentes de trânsito ao País, no referido ano, foram da ordem de R\$ 6,5 bilhões².

Sobre a fatalidade dos acidentes do trânsito, que sem dúvida alguma provoca sérios danos ao País, já em 2011 verificava-se a perda de 43.256 vidas, uma taxa de mortalidade de 22,5 por 100 mil habitantes, segundo o DATASUS.

Exclusivamente em relação às mortes de motociclistas, anteriormente de 1.421 em 1996, assistiu-se a um incrível crescimento de 932,1%, passando a 14.666 em 2011. A quantidade de mortes de ocupantes de automóveis cresceu de forma mais lenta: 72,9% no período³.

Trata-se de um problema global, tendo ocorrido 1,24 milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países do mundo, pelo que a Assembleia Geral das Nações Unidas proclamou a década de 2011-2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito⁴.

O salto na mortalidade no trânsito também está diretamente atrelado ao incremento do número de veículos circulantes. Especificamente sobre os motociclistas, os maiores protagonistas de acidentes de trânsito, verifica-se que a quantidade de motocicletas, motonetas e ciclomotores experimentou um crescimento acelerado nos últimos anos. Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, em 1998, havia em torno de 2 milhões e 800 mil motocicletas, motonetas e ciclomotores

² IPEA/Denatran. Impacts sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. Brasília, IPEA. 2006., disponível em http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_transito.pdf, acesso em 1º.04.2015.

³ WAISELFISZ, Julio Jacobo: Mapa da violência 2013: Acidentes de trânsito e Motocicletas, disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf, acesso em 1º.04.2015.

⁴ Resolução A/RES/64/255, Assembleia Geral das Nações Unidas, 64ª seção, “The Decade of Action for Road Safety”. Disponível em: <http://www.un.org/en/ga/64/resolutions.shtml>, acesso em 1º.04.2015.

(11,46% da frota de veículos nacional). Em fevereiro de 2015, a quantidade já havia saltado para 23 milhões e 204 mil (26,56% da frota)⁵.

Dante dos espantosos números, fica nítida a extrema urgência da atuação do Poder Legislativo, dentro de seu campo de atuação.

Entendemos que as meras previsões de obrigatoriedade de uso do equipamento de segurança no trânsito e de punição, em caso de desrespeito às normas, são insuficientes para incutir na sociedade brasileira a consciência da importância da utilização das proteções individuais. O melhor incentivo ao uso será aquele que afeta diretamente o bolso dos consumidores.

Em nome da segurança e saúde públicas, conclamamos os nobres pares a apoiarem a presente proposta.

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2015.

Deputada CHRISTIANE DE SOUZA YARED

⁵ Disponível em <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>, acesso em 1º.04.2015.