



# SENADO FEDERAL

## PROJETO DE LEI DO SENADO

### Nº 191, DE 2007

Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) aos itens de segurança veicular que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), pelo período de cinco anos, os produtos classificados nos seguintes códigos da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), aprovada pelo Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006:

I – 8708.95 (bolsas infláveis de segurança com sistema de insuflação – *airbags* – e suas partes); e

II – 9032.89.21 (controlador eletrônico para sistemas antibloqueantes de freio – ABS).

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do ano subsequente ao de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Inobstante o alto índice de mortes por acidentes de trânsito no Brasil, o consumidor brasileiro não investe em segurança na hora de adquirir seu automóvel. Tome-se como exemplo o caso de dois importantes itens de segurança veicular: o sistema de freios ABS e o *airbag*.

O sistema de freios ABS (sistema de freios antitravamento) é um equipamento que evita o travamento das rodas durante a frenagem e permite ao motorista manter a dirigibilidade do veículo em situações críticas. É item de série indispensável, por exigência do consumidor, nos modelos europeus e equipa mais de 70% dos veículos norte-americanos. No Brasil, o número de veículos equipados com o sistema é de cerca de 10% do total.

O *airbag* é um equipamento suplementar de retenção frontal para condutor e passageiros. É exigido pela quase totalidade dos europeus, por ser importante item na redução do número de vítimas fatais ou graves de acidentes de trânsito. No Brasil, em 2006, o *airbag* para motorista estava presente em cerca de 20% dos carros como equipamento de série e em 40% como opcional. O *airbag* duplo comparecia em 23% dos carros como item de série e em 37% como opcional.

Projeto de lei recentemente aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal – o PLS nº 115, de 2004, de autoria do Senador EDUARDO AZEREDO – prevê o prazo de um ano para que os carros saiam das fábricas já equipados com *airbag*. Convertido em lei, o projeto deverá introduzir mudanças nesse comportamento e reduzir o grave quadro de acidentes de trânsito no País.

O brasileiro, entretanto, considera o *airbag*, assim como o sistema de freios ABS, um equipamento caro para os padrões nacionais. Some-se a esse obstáculo a carga tributária de cerca de 40% do total do preço do veículo, que torna o custo de dirigir com segurança proibitivo para a maioria dos brasileiros.

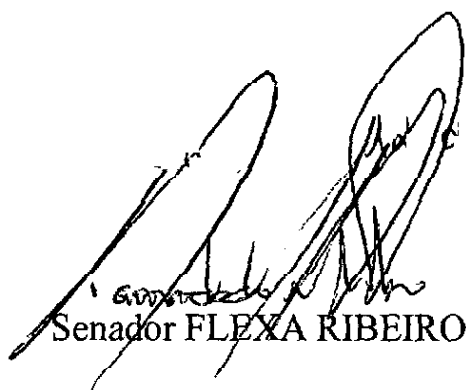
Com vistas a tornar mais acessível a aquisição de itens de segurança veicular, elaboramos este projeto de lei, que visa a isentar da incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados, às alíquotas de 5% e 15%, respectivamente, o *airbag* e suas partes e o controlador eletrônico para sistemas antibloqueantes de freio – ABS.

Tratando-se de produtos importados, estimou-se a renúncia fiscal decorrente da isenção de IPI ora proposta com base nos valores importados no ano de 2006, registrados no Sistema AliceWeb do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Essa renúncia alcançaria 12,7 milhões de reais ao ano nos três exercícios seguintes à data de vigência da lei que resultar do projeto. A perda de receita, dada a sua pequena magnitude, poderia ser compensada pela expansão da arrecadação decorrente do crescimento econômico.

Com as medidas propostas, acreditamos estar contribuindo para uma perspectiva mais saudável para o trânsito brasileiro e introduzindo uma postura mais esclarecida do consumidor diante da questão da segurança de trânsito.

Nesse sentido, solicitamos a colaboração dos nobres Parlamentares para a aprovação da presente iniciativa.

Sala das Sessões, 12 de abril de 2007.



Senador FLEXA RIBEIRO

## *LEGISLAÇÃO CITADA*

### **DECRETO Nº 6.006, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2006.**

Aprova a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto no art. 4º, incisos I e II, do Decreto-Lei nº 1.199, de 27 de dezembro de 1971, e no § 1º do art. 3º da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002,

#### **DECRETA:**

Art. 1º É aprovada a anexa Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados - TIPI.

Art. 2º A TIPI aprovada por este Decreto tem por base a Nomenclatura Comum do MERCOSUL (NCM) constante do Decreto nº 2.376, de 12 de novembro de 1997, com alterações posteriores.

Art. 3º A NCM constitui a Nomenclatura Brasileira de Mercadorias baseada no Sistema Harmonizado (NBM/SH) para todos os efeitos previstos no art. 2º do Decreto-Lei nº 1.154, de 1º de março de 1971.

Art. 4º O enquadramento de veículos no Ex 01 e no Ex 02 relativos aos códigos 8702.10.00 e 8702.90.90 da TIPI, bem assim nas condições estabelecidas na Nota Complementar NC (87-3) ao Capítulo 87 da TIPI, está condicionado à manifestação da Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda certificando que o veículo cumpre as exigências ali estabelecidas.

Art. 5º Fica a Secretaria da Receita Federal autorizada a adequar a TIPI, sempre que não implicar alteração de alíquota, em decorrência de alterações promovidas na NCM, pela Câmara de Comércio Exterior - CAMEX, ao amparo do disposto no art. 2º, inciso III, alínea "c", do Decreto nº 4.732, de 10 de junho de 2003.

Parágrafo único. Aplica-se ao ato de adequação o disposto no art. 106, inciso I, da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, Código Tributário Nacional - CTN.

Art. 6º No Anexo I da Lei nº 10.485, de 3 de julho de 2002, onde consta "8536.50.90 Ex 03" passa a referir-se a "8536.50.90 Ex 01".

Art. 7º A Tabela anexa ao Decreto nº 4.070, de 28 de dezembro de 2001, é aplicável exclusivamente para fins do disposto no art. 7º Lei nº 10.451, de 10 de maio de 2002.

Art. 8º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2007.

Art. 9º Ficam revogados, a partir de 1º de janeiro de 2007:

I - o art. 2º do Decreto nº 4.859, de 14 de outubro de 2003, e o art. 2º do Decreto nº 4.924, de 19 de dezembro de 2003;

II - os Decretos nºs 4.542, de 26 de dezembro de 2002, 4.679, de 24 de abril de 2003, 4.800, de 5 de agosto de 2003, 4.902, de 28 de novembro de 2003, 4.955, de 15 de janeiro de 2004, 5.058, de 30 de abril de 2004, 5.072, de 10 de maio de 2004, 5.173, de 6 de agosto de 2004, 5.282, de 23 de novembro de 2004, 5.298, de 6 de dezembro de 2004, 5.326, de 30 de dezembro de 2004, 5.466, de 15 de junho de 2005, 5.468, de 15 de junho de 2005, 5.552, de 26 de setembro de 2005, 5.618, de 13 de dezembro de 2005, 5.697, de 7 de fevereiro de 2006, 5.802, de 8 de junho de 2006, 5.804, de 9 de junho de 2006, 5.883, de 31 de agosto de 2006, e 5.905, de 21 de setembro de 2006

Brasília, 28 de dezembro de 2006; 185ª da Independência e 118ª da República.

LUIZ

INÁCIO

LULA

DA

SILVA

Guido Mantega

## PROJETO DE LEI DO SENADO Nº ~~415~~ , DE 2004

Altera o art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o *Código de Trânsito Brasileiro*, para estabelecer novos equipamentos ou componentes de uso obrigatório nos veículos.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** O art. 105 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

**"Art. 105.** São equipamentos ou componentes de uso obrigatório nos veículos:

.....

VII - equipamento suplementar de retenção (*air bag*) frontal para o condutor e os passageiros do banco dianteiro;

VIII - barras de proteção lateral;

IX - arco de proteção superior, para os veículos indicados pelo CONTRAN;

.....

§ 5º As exigências estabelecidas nos incisos VII a IX deste artigo serão progressivamente incorporadas aos veículos novos, fabricados, importados, montados ou encarroçados a partir do primeiro ano após a definição, pelo CONTRAN, das especificações técnicas pertinentes e do respectivo cronograma de implantação. (NR)".

**Art. 2º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Nos últimos tempos, os veículos vêm passando por grandes transformações. Muitas delas buscam incrementar a performance dos motores, o que tem sido possível graças ao contínuo avanço da tecnologia. Outras, ocorridas em paralelo, demonstram, por sua vez, uma preocupação crescente com a segurança dos veículos, entendendo-se que, quanto mais potentes, também mais seguros precisam ser para quem os utiliza.

Nesse contexto, diversos dispositivos de segurança vêm sendo gradativamente incorporados aos veículos. Assim é que recursos como *air bags*, carrocerias deformáveis com células de sobrevivência e barras de proteção nas portas, antes restritos aos modelos de luxo, já estão disponíveis mesmo para carros econômicos. Outros, todavia, capazes de atuar preventivamente no sentido de evitar o acidente - e não apenas de minimizar as suas conseqüências -, ainda permanecem à margem do grande público consumidor. Oferecidos como opcionais na maioria dos modelos, o consumidor tende a reagir negativamente à possibilidade de pagar pelos equipamentos, seja por questões de ordem financeira, seja por desconhecimento acerca de como um determinado componente pode atuar na prevenção de acidentes.

A tradicional alegação de que a inclusão de novos equipamentos onera o preço final do veículo esbarra na certeza de que, com a generalização do uso e a efetiva incorporação ao componente às linhas de montagem, o custo do item agregado segue uma tendência natural de barateamento. É o que, em geral, se observa com qualquer produto que passe a ser produzido e comercializado em grande escala. Para ilustrar, tome-se o caso do cinto de segurança de três pontos. Inobstante o modelo ter sido reconhecido, já na década de 1970, como mais seguro do que a versão sub-abdominal, o custo era visto, à época, como impedimento à sua utilização em larga escala. Depois de se tornar obrigatório, cessaram os questionamentos acerca do custo do equipamento diante da segurança proporcionada.

Não há dúvida de que está em curso no Brasil um processo de conscientização em torno da importância da segurança dos veículos, evidente tanto na postura das montadoras - que aos poucos vão mudando o perfil dos modelos nacionais - quanto no interesse dos consumidores - que começam a investir mais em itens de segurança. Não obstante, é necessário impulsionar o processo rumo à conquista definitiva de um padrão de segurança veicular capaz de reduzir os elevados índices de acidentes de trânsito e suas lamentáveis consequências para a sociedade brasileira.

É o que fazemos por meio da presente iniciativa, destinada a alterar a legislação de trânsito para incluir novos itens de segurança obrigatórios nos veículos. Tratando-se de tecnologia já perfeitamente dominada e testada pelos fabricantes - haja vista que os equipamentos propostos já integram muitos modelos, ou, pelo menos, estão disponíveis como opcionais para praticamente todos -, estamos certos de que a indústria automobilística poderá assumir a nova obrigação sem sobressaltos. Já do ponto de vista do consumidor, admite-se que os ganhos em termos de segurança mais do que compensarão o eventual impacto inicial do custo dos equipamentos sobre o preço do veículo. Ademais, pode-se esperar a progressiva diluição do referido impacto à medida que se generaliza a utilização dos equipamentos.

*Certos da oportunidade da iniciativa e dos benefícios que dela poderão advir para a sociedade brasileira, esperamos contar com o apoio necessário à aprovação do projeto de lei que apresentamos.*

Sala das Sessões,

**Senador EDUARDO AZEREDO**

*(Á Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, em decisão terminativa)*

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 13/4/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF  
(OS:13166/2008)