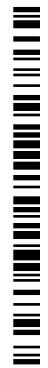


# PROJETO DE LEI DO SENADO N° , DE 2016

Altera a Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, para reduzir a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins incidentes sobre a importação e a receita bruta de venda no mercado interno de capacetes de segurança e de vestuário de proteção destinados ao uso por condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.



SF/16421.44850-41

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

**Art. 1º** Os arts. 8º e 28 da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 8º .....

.....  
§ 12. ....

XLI – capacetes de segurança, luvas, botas, macacão ou calça com jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção destinados ao uso por condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

.....  
§ 25. No caso do inciso XLI do § 12 deste artigo, a redução a zero das alíquotas aplica-se até 31 de dezembro de 2021.” (NR)

“Art. 28. ....

.....  
XXXVIII – capacetes de segurança, luvas, botas, macacão ou calça com jaqueta, caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção destinados ao uso por condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores.

.....  
§ 1º.....

.....  
§ 2º No caso do inciso XXXVIII do *caput* deste artigo, a redução a zero das alíquotas aplica-se até 31 de dezembro de 2021.” (NR)

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

## JUSTIFICAÇÃO

No Brasil, em 2013, 42,2 mil pessoas morreram por conta de acidentes de trânsito, sendo 12.040 (28,53%) envolvendo motocicletas (dados do Sistema de Informações de Mortalidade – SIM – do Ministério da Saúde). No mesmo ano, segundo o Sistema de Informação Hospitalar do Sistema Único de Saúde (SUS), foram registradas mais de 169,7 mil internações por conta de acidentes no trânsito, sendo as motocicletas responsáveis por 88 mil delas (51,86%) – um crescimento de 114% em cinco anos.

No mesmo ano de 2013, os gastos do SUS com acidentes de motocicletas foram de R\$ 112,9 milhões – uma fatia de mais de 49% do total investido para tratar sequelas de acidentes de trânsito.

Nas rodovias federais, em 2014, enquanto que a cada 8,3 acidentes com automóveis houve morte ou lesão grave, nas motocicletas esse valor foi de 2,9 (dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA – colhidos no relatório de pesquisa intitulado “Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais Brasileiras – Caracterização, Tendências e Custos para a Sociedade”, Brasília, 2015).

A explicação está associada ao menor grau de proteção que o veículo oferece, já que, em caso de acidente, o condutor fica totalmente exposto a situações de perigo, como quedas e atropelamentos por outros veículos. Nessas ocasiões se torna vital a utilização pelo condutor do capacete de segurança e do vestuário de proteção, exigidos pelo art. 54 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997).

Este projeto de lei reduz a zero as alíquotas da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) incidentes sobre a importação e a venda no mercado interno de capacetes de segurança e de vestuário de proteção destinados ao uso por condutores de motocicletas, motonetas e ciclomotores. Seu propósito é reduzir, nos anos de 2017 a 2021, essa parte da tributação incidente sobre esses itens de segurança, de modo a diminuir o preço ao consumidor final – o motociclista. O incentivo fiscal é estendido à importação desses bens no estrito cumprimento das regras da Organização Mundial do Comércio (OMC). De acordo com o princípio do tratamento nacional, é vedado aos países signatários do Acordo sobre Subsídios e Medidas Compensatórias, promulgado pelo Decreto Presidencial nº 1.355, de 30 de dezembro de 1994, conferir tratamento fiscal

SF/16421.44850-41

discriminatório menos favorável aos produtos estrangeiros oriundos de outro país signatário do tratado internacional. Não são alteradas as alíquotas do Imposto de Importação, que dependeria de tratativas com os parceiros do Mercosul, nem do Imposto sobre Produtos Industrializados, as últimas hoje majoritariamente iguais a zero.

Até o momento, o Conselho Nacional de Trânsito não especificou o “vestuário de proteção” previsto no inciso III do referido art. 54 do CTB. Para colmatar essa lacuna, valemo-nos do substitutivo ao Projeto de Lei do Senado nº 404, de 2012, aprovado pela Comissão de Assuntos Sociais desta Casa em 3 de julho de 2013. Segundo a proposição, compõem o vestuário de proteção, entre outros itens, as luvas, as botas e o macacão, substituível por calça com jaqueta. Agregamos a esses itens as caneleiras, cotoveleiras e joelheiras de proteção.

Em cumprimento ao disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), a renúncia de receita decorrente da conversão em lei deste projeto foi estimada pela Consultoria de Orçamentos, Fiscalização e Controle do Senado em R\$ 222,0 milhões, R\$ 242,0 milhões para o ano de 2018 e R\$ 265,0 milhões para o ano de 2019. A renúncia cessará a partir de 1º de janeiro de 2022, por força do § 4º do art. 114 da Lei nº 13.242, de 30 de dezembro de 2015 (Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO – para 2016), que limita a cinco anos a vigência do benefício fiscal. O termo inicial desse prazo de cinco anos é 2017, porque o ano de 2016 certamente será consumido na tramitação deste projeto.

A Contribuição para o PIS/Pasep e a Cofins incidentes sobre a receita bruta na venda no mercado interno apresentam-se sob dois regimes. No regime cumulativo, as alíquotas são menores (Cofins: 3,0%; PIS/Pasep: 0,65%), mas incidem em cascata em cada etapa da cadeia de produção/comercialização. No regime não cumulativo, as alíquotas são maiores (Cofins: 7,6%; PIS/Pasep: 1,65%), mas há direito a crédito sobre insumos e despesas definidos em lei (mão de obra não gera crédito). Na importação, as alíquotas são de 2,1% (PIS/Pasep) e 9,65% (Cofins). São essas as alíquotas reduzidas a zero nos termos deste projeto de lei.

A arrecadação de PIS/Pasep e Cofins destina-se, segundo os arts. 195 e 239 da Constituição Federal, à Seguridade Social (saúde, previdência e assistência social) e ao financiamento do seguro-desemprego, do abono do PIS/Pasep, e de programas de desenvolvimento econômico por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Estamos seguro de que a perda de recursos direcionados à saúde e à previdência ocasionada por este projeto será compensada, com folga, pela redução das despesas com atendimentos hospitalares e com aposentadorias por invalidez arcadas pelo



SUS e pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), em função da maior proteção proporcionada aos motociclistas pelo projeto.

Pedimos o apoio dos Pares para o aperfeiçoamento e a aprovação desta matéria.

Sala das Sessões,

Senador OTTO ALENCAR



SF/16421.44850-41