

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO
PROJETO DE LEI Nº 1.042, DE 2011

Obriga as montadoras de veículos a oferecer modelos já adaptados à compradores portadores de deficiência com isenção de IPI, conforme a Lei n.º 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.

Autor: Deputado DR. UBIALI

Relator: Deputado WALTER TOSTA

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 1.042, de 2011, determina a obrigatoriedade do fornecimento de veículos já adaptados às pessoas com deficiência, pelos fabricantes de veículos automotores.

O Projeto determina a proporção de três veículos adaptados para cada mil veículos fabricados de cada modelo oferecido pela montadora, ressalvada a hipótese de não haver demanda suficiente que justifique tal proporção. Estabelece, ainda, que o valor cobrado pelo veículo adaptado seja até 10% superior ao preço do veículo convencional.

Às montadoras que infringirem a lei, a iniciativa prevê a aplicação de multa de, no mínimo, 20% do valor do veículo convencional equivalente.

A proposta, em sua justificção, destaca a baixa aplicabilidade da isenção do IPI às pessoas com deficiência, uma vez que apenas 0,22% de veículos tem sido produzidos com a finalidade de fornecimento ao deficiente.

Alavanca seu argumento na diminuição da procura por veículos adaptados pelas pessoas com deficiência, em decorrência da dificuldade que as mesmas tem de obter as modificações necessárias à sua deficiência e que permitiriam a utilização do veículo como condução própria do deficiente.

Por fim, aduz que a matéria consistiria em uma maior democratização do acesso aos veículos novos pelas pessoas com deficiência.

O Projeto de Lei é de autoria do nobre Deputado Dr. Ubiali e foi Despachado às Comissões de Seguridade Social e Família; Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e Constituição e Justiça e de Cidadania, para apreciação conclusiva, nos termos do artigo 24 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados e tramita sob o Regime de Tramitação Ordinária.

A Comissão de Seguridade Social e Família teve o seu mérito analisado sob o prisma da competência daquela Comissão, ocasião em que foi apresentado pela Relatora, a Ilustríssima Deputada Rosinha da Adefal o Parecer pela aprovação do Projeto de Lei N.º 1.042, de 2011.

Na Comissão de Seguridade Social e Família o parecer da Relatora, pela aprovação, foi aprovado por unanimidade.

A proposição então foi remetida em junho do ano de 2012 a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, onde foi designado como Relator o Ilustríssimo Deputado Esperidião Amim, sendo que no prazo regimental não foram apresentadas Emendas.

O Deputado Esperidião Amim, apresentou seu relatório pela aprovação, com texto substitutivo, não havendo, no entanto, deliberação do Parecer do Relator.

No ano de 2013, tendo o Deputado Esperidião Amim deixado de integrar como membro a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, assim, houve a redesignação do Relator, cabendo-nos a honrosa tarefa de relatar a matéria.

É o Relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Inicialmente registramos que muito meritória se mostra a matéria, que em seu âmago procura dar efetividade ao intento de desonerar a pessoa com deficiência quando da aquisição de veículos automotores novos.

Sobre tal aspecto, consignamos que tal desoneração não se mostra qualquer medida de privilégio, mas meramente um equilíbrio para que, a pessoa com deficiência que possui um custo superior para exercitar o seu direito constitucional de ir e vir, possa fazê-lo com as mesmas proporções de facilidades e dificuldades encontradas pelo cidadão comum.

Assim, diante do elevado custo de vida e deslocamento para as pessoas com deficiência, que são superiores aos convencionais, a matéria de fato busca democratizar o acesso aos veículos novos por iniciativa das pessoas com deficiência, que representam significativa parcela da população ativa do Brasil.

Diante disto, em que pese a intenção da Lei N.º 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, de ampliar a acessibilidade dos consumidores com deficiência, por meio da concessão da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a compra de veículos por essas pessoas, tal medida torna-se inócua se não houver mecanismo para que o deficiente possua acesso ao veículo adaptado. Como se vê, não basta que o deficiente tenha um leve abatimento de custo na aquisição de veículo automotor, é necessário que o deficiente possa, sem custos adicionais adquirir um veículo automotor em condições operacionais para a sua utilização. Sobre tal aspecto, de notória relevância consignar que o veículo deve ser além de adaptado, seguro e oferecer ao consumidor as mesmas opções de conforto e desempenho que são ofertadas aos demais consumidores.

Do contrário a medida se tornaria discriminatória e estimuladora da segregação, além de sério fator complicador às políticas de inclusão social, de um modo geral.

Nos parece evidente, que correntes contrárias possam argumentar possíveis inviabilidades do ponto de vista econômico e operacional. Pois, para atendimento da demanda seria, em tese necessário a paralisação da linha de produção ou a produção manual e individualizada de veículos adaptados, o que demandaria um custo maior em decorrência do aumento na demanda por mão de obra e maquinário específico na construção dos veículos adaptados.

Outro ponto relevante, que poderia ser levantado como possível fator impeditivo à aprovação da proposta poderia ser em relação à grande diversidade de adaptações por tipo de deficiência, ou mesmo que a medida poderia ser um fator prejudicial para o setor de prestação de serviços de adaptações em veículos para deficientes.

Fatores que, em tese, poderiam implicar em um aumento do preço final geral do produto ou em prejuízo para os fabricantes de veículos automotores.

Mas esta, é uma análise superficial e que é facilmente vencida em um leve aprofundamento ao debruçarmo-nos com o devido zelo sobre a matéria.

Inicialmente verificamos que os fabricantes de veículos possuiriam duas opções viáveis e de baixo custo operacional. A primeira seria inserir os veículos adaptados no mesmo segmento de produção dos veículos com as já tão diversas e rotineiramente lançadas “séries especiais”. Desta forma, poderia haver, ainda que mínimo, um estoque de veículos com as mais diversas adaptações e perfeitamente reversíveis para o caso de não haver demanda e o mesmo ter que ser vendido à um consumidor convencional. A segunda, seria determinar o credenciamento de instituições especializadas em adaptações de veículos para deficientes, perante os órgãos fiscalizadores de segurança e qualidade do produto final para que, o veículo encomendado, após a montagem, sofresse o processo de adaptação e fosse antes da entrega à concessionária ou ao consumidor final, vistoriado pela montadora e pelos órgãos competentes, de modo a atender critérios de segurança e qualidade.

Sobre tais aspectos, ainda que exista algum aumento de custo na produção do veículo, o mesmo é irrelevante ao analisarmos os dados trazidos pelo autor da proposta. Pois, a demanda por veículos adaptados no País é mínima e praticamente não causa impacto na produção geral das montadoras.

De mais a mais, as políticas de inclusão social e acessibilidade são também função social do setor industrial brasileiro, que aquece a economia e influencia diretamente a população na formação de opinião. E neste ponto, poder-se-ia até mesmo cogitar que a proposta, convertida em mecanismo de “boa política” dos fabricantes de veículos, poderia conscientizar a população de um modo geral da importância de se garantir à pessoa com deficiência o seu direito de ir e vir de uma forma mais barata, já que nas suas atividades básicas já possui um gasto superior ao convencional.

Além disso, verificamos, que seria um *marketing* positivo aos fabricantes de veículos que com a medida, sem dúvidas podem conquistar a simpatia de mais consumidores e aquecer as vendas do seu setor.

Entretanto, reconhecemos que a matéria necessita de alguns ajustes, não só em relação à sua estrutura textual que, necessita da alteração do termo “portadores de deficiência” por “pessoas com deficiência”, em atendimento à terminologia atualmente mais aceita. Mas também em relação à estrutura legislativa que deve se ater às determinações da Lei Complementar 98, de 1995.

Além disso, no mérito especificamente, não nos parece justificável a manutenção de um texto que proporcionará um preço diferenciado e aumentado para as pessoas com deficiência na aquisição dos veículos automotores. Em especial, pelo fato de, na própria justificção do Projeto, o autor demonstrar que a parcela de veículos adaptados demandados pelo mercado de consumo é mínima, sendo perfeitamente razoável a absorção do custo pelos produtores de veículos. Por outro lado, se este mesmo custo for repassado ao consumidor deficiente, é certo que o mesmo sofrerá um significativo impacto financeiro que poderá ser determinante para a sua não aquisição do produto.

Além do ponto destacado acima, temos que a manutenção de uma proporção rígida na lei, com uma abertura de mantê-la vinculada à demanda, torna o texto inaplicável. Já que, é uma proporção meramente informativa, pois será observada apenas se a demanda for infinitamente superior à atualmente existente no país. De tal modo, sendo certo que não é crível imaginar que a demanda por carros adaptados aumente exponencialmente – pois, necessário também seria o aumento do número de deficientes no País – o texto se torna inócuo.

Ante o exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei n.º 1.042, de 2011, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 05 de junho de 2013.

Deputado **WALTER TOSTA**
Relator