

COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

PROJETO DE LEI Nº 2.793, DE 2021

Apensados: PL nº 3.235/2021 e PL nº 4.210/2021

Altera os arts. 1º, 6º e 9º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para, respectivamente, estabelecer preços máximos dos veículos, escalonados até 2025, para efeito de aquisição de veículos por pessoas portadoras de deficiência com o benefício previsto no art. 1º da Lei; dispor que a alienação do veículo, com a dispensa de pagamento do tributo dispensado, somente poderá ocorrer após três anos da aquisição; e prorrogar a vigência da Lei até 31 de dezembro de 2025.

Autor: Deputado CORONEL TADEU

Relatora: Deputada REJANE DIAS

I - RELATÓRIO

Vem para a análise desta Comissão o Projeto de Lei (PL) nº 2.793, de 2021, de autoria do Deputado Coronel Tadeu, que altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para regular a isenção de veículos por pessoas com deficiência. Observe-se que a proposição foi apresentada em 11 de agosto de 2021, levando em conta a dicção legal após a aprovação da Lei nº 14.183, de 14 de julho de 2021, e não considerou as alterações posteriores efetuadas pela Lei nº 14.287, de 31 de dezembro de 2021.

O art. 1º da proposição indica o objeto da lei. No art. 2º, são propostas três alterações na Lei nº 8.989, de 1995. Primeiro, altera-se o §7º do art. 1º para estabelecer um escalonamento no tempo do preço máximo dos veículos que podem ser adquiridos com isenção de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) por pessoas com deficiência: R\$ 160 mil, em 2022; R\$



175 mil, em 2023; R\$ 190 mil, em 2024; e R\$ 210 mil, a partir de 2025. Segundo, modifica-se o art. 6º para aumentar para 3 anos o prazo que o veículo pode ser vendido para terceiros que não tenham direito à isenção sem a necessidade de se pagar os tributos dispensados. E terceiro, muda-se o art. 9º para fixar que a lei produzirá efeitos até 31 de dezembro de 2025. O art. 3º do PL define a vigência da lei para a data de sua publicação.

O autor justifica o aumento do valor do preço máximo do automóvel pela insuficiência dos limites até então previstos na lei. O alargamento do prazo de alienação do veículo para 3 anos foi proposto para igualar o tratamento com o tempo mínimo para que a pessoa com deficiência possa adquirir outro veículo com isenção. Já o incremento do prazo de vigência dos benefícios não é justificado de forma expressa.

Duas proposições foram apensadas ao projeto original: o PL nº 3.235, de 2021, de autoria do Deputado Moses Rodrigues, e o PL nº 4.210, de 2021, do Deputado Eduardo da Fonte.

O PL nº 3.235, de 2021, cria novo marco legal para aquisição de veículos com isenção de IPI, com vigência limitada a 31 de dezembro de 2026. A proposição mantém regramento similar ao da Lei nº 8.989, de 1995, com duas novas hipóteses de benefício fiscal. Acrescenta aos beneficiários da isenção na aquisição de automóveis os demais motoristas que prestam serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, tais como “bugueiros” e “topiqueiros”. E cria a isenção na aquisição de motocicletas e motonetas de fabricação nacional com motor de cilindrada não superior a 250 cm³ pelos motoristas profissionais de que trata a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009 (“mototaxistas” e “motoboys”).

Além disso, para as pessoas com deficiência, merecem destaque algumas definições trazidas do §1º do art. 2º do PL: (i) especificações de diagnósticos que devem caracterizar a deficiência física (inciso I); (ii) conceituação de deficiência visual (inciso II); (iii) atribuição, à Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República e ao Ministério da Saúde, em ato conjunto, do estabelecimento dos conceitos de pessoas portadoras de deficiência mental severa ou profunda, ou autistas, e



das normas e requisitos para emissão dos laudos de avaliação (inciso IV); e (iv) fixação do valor máximo do veículo com direito à isenção em R\$ 140 mil.

O PL nº 4.210, de 2021, prorroga a isenção de IPI da Lei nº 8.989, de 1995, até 31 de dezembro de 2026 (art. 1º) e cria a isenção para a aquisição de motocicletas ou motonetas de fabricação nacional equipadas com motor de cilindrada não superior a 250 cm³ por motoristas profissionais que exerçam, em veículo de sua propriedade, as atividades de transporte e entrega de mercadorias e encomendas e de condutor autônomo de passageiros, por cadastro em plataformas digitais e aplicativos, desde que tenham, no mínimo, 6 meses de serviço, inabilitando permanentemente ao benefício e sujeitando-os à responsabilização civil e penal aqueles que pleiteiem fraudulentamente a isenção. Para as pessoas com deficiência, a proposição aumenta o valor máximo do veículo com direito à isenção para R\$ 200 mil.

Submetidos à apreciação conclusiva pelas Comissões, com regime de tramitação ordinário, os projetos de lei foram inicialmente distribuídos a esta Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência (CPD) para análise de mérito, constando não terem sido apresentadas emendas no prazo regimental. Posteriormente, seguirão à Comissão de Finanças e Tributação (CFT), para exame de adequação e compatibilidade financeira e orçamentária e de mérito, e, em seguida à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), para pronunciamento quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Somos favoráveis a medidas voltadas a promover o exercício dos direitos das pessoas com deficiência, como é o caso da isenção de IPI na aquisição de automóveis. Esse benefício fiscal está alinhado tanto com a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que ingressou em nosso ordenamento com o *status* de emenda constitucional, quanto com a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência — LBI (Lei nº 13.146, de 6 de



julho de 2015), atos legais que buscam assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando a sua inclusão social e cidadania.

Nesse sentido, o PL nº 2.793, de 2021, atua para mitigar os efeitos da Medida Provisória nº 1.034, de 1º de março de 2021, posteriormente convertida na Lei nº 14.183, de 2021, que criou limites máximos para o valor do automóvel que poderia ser adquirido pelas pessoas com deficiência, teto antes inexistente. Quando a proposição foi apresentada, esse limite estava fixado em R\$ 140 mil. Contudo, posteriormente a Lei nº 14.287, de 2021, alterou o valor máximo para R\$ 200 mil a partir de 1º de janeiro de 2022.

Dessa forma, o projeto de lei em análise termina por reduzir esse direito, já que propõe um limite que varia anualmente de R\$ 160 mil, em 2022, até R\$ 210 mil, a partir de 2025. De qualquer modo, adotaremos a ideia de incremento do valor no substitutivo em que apresentamos, **mantendo o limite de R\$ 200 mil em 2022, mas garantindo que seja atualizado anualmente pelo IPCA. Dessa forma, garantiremos que o benefício não seja reduzido pela simples correção inflacionária dos preços durante sua vigência.**

Já a ideia de aumentar para 3 anos o prazo de alienação do veículo para terceiros com o objetivo de igualar com o tempo necessário para aquisição de novo automóvel não será por nós acatada, pois reduz os direitos das pessoas com deficiência. Observe-se que o prazo para nova compra com o benefício era de 2 anos, e foi ampliado para 3 apenas em 2021. **Nesse contexto, o substitutivo apresentado opta por reduzir o prazo para aquisição para 2 anos e não por aumentar o de venda para 3, o que é atingido com a revogação do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 8.989, de 1995.**

Por fim, a proposição principal limita o gozo do benefício até o fim de 2025. Na redação atual da lei esse prazo já foi estendido para o final de 2026. **Como forma de maximizar esses benefícios, e dado que as medidas propostas neste projeto de lei só valem a partir de 2023, estenderemos a vigência das isenções da Lei nº 8.989, de 1995, até 31 de dezembro de**



2027. Esse prazo está de acordo com a Lei de Diretrizes Orçamentárias de 2022 — LDO 2022 (Lei nº 14.194, de 20 de agosto de 2021), que obriga que as proposições legislativas que concedam, renovem ou ampliem benefícios tributários contenham cláusula de vigência de, **no máximo, 5 anos** (art. 136, inciso I).

Quanto às proposições apensadas, apenas o PL nº 3.235, de 2021, traz disposições específicas com relação à isenção das pessoas com deficiência. Contudo, mantém o mesmo tratamento da Lei nº 8.989, de 1995, antes das alterações da Lei nº 14.287, de 2021, que terminou por utilizar definições mais condizentes com a terminologia da LBI, além de ter aumentado o limite de isenção para R\$ 200 mil, como já visto. Por isso, essas disposições não serão incorporadas em nosso substitutivo.

Além disso, **ambas as proposições ampliam a isenção do IPI para a aquisição de motocicletas e motonetas de fabricação nacional com motor de cilindrada não superior a 250 cm³ pelos “mototaxistas” e “motoboys”**. O **PL nº 4.210, de 2021**, limita o benefício para os prestadores de serviços contratados por plataformas e aplicativos e somente se os motoristas tiverem ao menos 6 meses de serviço, prevendo punições para tentativas de habilitação fraudulentas. O **PL nº 3.235, de 2021**, ainda acrescenta, àqueles com direito à isenção na aquisição de automóveis, os demais motoristas que prestam serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Essas disposições indiretamente interessam às pessoas com deficiência, pois reduzem os custos dos serviços de transporte e de entrega e possibilitam que sejam oferecidos com preços menores. Por isso, em princípio, somos a elas favoráveis. Contudo, como são mais relacionadas à área temática da CFT, **incluímos essas medidas em nosso substitutivo da forma mais abrangente possível, deixando para aquela Comissão a avaliação mais ampla do mérito e conveniência das alterações, bem como de eventuais aperfeiçoamentos considerados necessários**.

Nesse sentido, **para os “mototaxistas” e “motoboys”, utilizamos, com adaptações**, a disposição do PL nº 3.235, de 2021, fazendo referência às definições da Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, **sem limitar**



o benefício ao serviço solicitado por plataformas digitais e aplicativos e sem exigir tempo mínimo de atividade, como feito no PL nº 4.210, de 2021.

Já para os **motoristas autônomos**, também adotamos a definição mais ampla do PL nº 3.235, de 2021, mas sem utilizar a expressão “serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros”, pois a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, reservou essa denominação para serviços solicitados exclusivamente por plataformas e aplicativos, enquanto a ideia da proposição é que o benefício seja mais amplo, atingindo, inclusive, **“bugueiros” e “topiqueiros”**. Por isso utilizamos a definição do PL nº 4.210, de 2021, estendendo a isenção aos demais motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de condutor autônomo de passageiros, mas sem limitar ao serviço solicitado por plataformas digitais e aplicativos e exigir tempo mínimo de atividade. Nesse caso, por ausência de indicação de lei que regula a profissão, pareceu-nos também necessário incluir a necessidade de regulamentação pelo Poder Executivo, como feito no PL nº 4.210, de 2021, para garantir o mínimo de controle sobre a atividade.

Ainda quanto ao PL nº 4.210, de 2021, não incluímos as punições nele previstas por tentativa de habilitação fraudulenta por não considerarmos razoável que apenas os motociclistas e motoristas de aplicativo recebam tratamento mais gravoso que os demais beneficiários da isenção, no caso, a perda do direito de requerer nova isenção. Por outro lado, a responsabilização penal em caso de fraude não necessita de previsão legal.

Por fim, incluímos, no substitutivo, dispositivo vetado por inadequação orçamentária quando da sanção da Lei nº 14.287, de 2021, que concede isenção de IPI para os acessórios utilizados para adaptar os veículos para as pessoas com deficiência, sejam eles originais ou não. Consideramos essa medida fundamental para garantir o pleno exercício do direito à locomoção desses cidadãos e por isso a trazemos ao debate para que possa ser inserida no ordenamento seguindo todas as regras financeiras e orçamentárias.



Como as medidas propostas no substitutivo acarretam renúncia de receitas, incluímos ao seu final artigo constante no PL nº 3.235, de 2021, que determina que o Poder Executivo federal, com vistas ao cumprimento do disposto no inciso II do caput do art. 5º e no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal — LRF), estime o montante da renúncia fiscal, inclua esse valor no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal que acompanhar o projeto de lei orçamentária anual e faça constar das propostas orçamentárias subsequentes os valores relativos à renúncia. Deixamos para a CFT avaliar se são necessárias medidas suplementares para garantir a adequação orçamentária da proposição.

Diante do exposto, votamos pela aprovação dos Projetos de Lei nºs 2.793, de 2021, 3.235, de 2021, e 4.210, de 2021, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputada REJANE DIAS
Relatora



COMISSÃO DE DEFESA DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.793, DE 2021, E A SEUS APENSADOS – PL Nº 3.235, DE 2021, E PL Nº 4.210, DE 2021

Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para estabelecer a correção pelo IPCA dos preços máximos dos veículos adquiridos por pessoas com deficiência com isenção de IPI; reduzir para dois anos o prazo para nova alienação de veículo por pessoas com deficiência; conceder a isenção para acessórios que, mesmo não sendo equipamentos originais do veículo adquirido, sejam utilizados para sua adaptação ao uso por pessoa com deficiência; estender a isenção de IPI na aquisição de automóveis aos demais motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de condutor autônomo de passageiros; conceder a isenção de IPI para motocicletas ou motonetas de fabricação nacional equipadas com motor de cilindrada não superior a 250 cm³, quando adquiridas por motociclistas profissionais de que trata a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que, comprovadamente, exerçam, em veículo de sua propriedade, atividade de transporte de mercadorias e de passageiros; e prorrogar a vigência da Lei até 31 de dezembro de 2027.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com os seguintes artigos alterados:

“Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm³ (dois mil centímetros cúbicos), de, no



mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, **e as motocicletas ou motonetas de fabricação nacional equipadas com motor de cilindrada não superior a 250 cm³ (duzentos e cinquenta centímetros cúbicos), quando adquiridos por:**

.....
.

VI – demais motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de condutor autônomo de passageiros, conforme regulamentação do Poder Executivo;

VII – motociclistas profissionais de que trata a Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, que, comprovadamente, exerçam, em veículo de sua propriedade, atividade de transporte de mercadorias ou de passageiros.

.....
.

§ 8º O valor constante no § 7º do caput deste artigo será reajustado em 1º de janeiro de cada ano-calendário, a partir do ano-calendário de 2023, com base na variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), ou outro que venha a substituí-lo, no ano anterior.” (NR)

“Art. 5º.....
.....
.

§ 2º A isenção do imposto incidirá inclusive sobre acessórios que, mesmo não sendo equipamentos originais do veículo adquirido, sejam utilizados para sua adaptação ao uso por pessoa com deficiência.” (NR)

“Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos até **31 de dezembro de 2027.**” (NR)

Art. 2º O Poder Executivo federal, com vistas ao cumprimento do disposto no inciso II do **caput** do art. 5º e no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), incluirá o montante da renúncia fiscal decorrente dos benefícios fiscais concedidos nesta Lei no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição que



acompanhar o projeto de lei orçamentária anual, e fará constar das propostas orçamentárias subsequentes os valores relativos à referida renúncia.

Art. 3º A partir do primeiro dia do ano-calendário subsequente ao da publicação desta Lei, fica revogado o parágrafo único do art. 2º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do ano-calendário subsequente.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputada REJANE DIAS
Relatora

