

# **COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO**

## **PROJETO DE LEI Nº 2.462, DE 2003**

(Apenso o Projeto de Lei nº 2.840, de 2003)

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que "Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências".

**Autor:** Deputado LEONARDO MATTOS

**Relator:** Deputado JOÃO DADO

## **I - RELATÓRIO**

O Projeto de Lei nº 2.462, de 2003, de autoria do ilustre Deputado Leonardo Mattos, visa a aprimorar a legislação referente à promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante alteração da Lei nº 10.098, de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos sobre a matéria.

O Projeto principal, bem como seu Substitutivo, adotado pela Comissão de Viação e Transportes, concede benefício fiscal, na forma de isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre os veículos de transporte coletivo adaptados em conformidade com os requisitos legais de acessibilidade, limitada a isenção ao valor aproximado dos custos de adaptação.

O Projeto e seu Substitutivo propõem, ainda, que a adaptação dos veículos de transporte coletivo em conformidade com os requisitos

legais de acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência seja incluída entre os requisitos para a concessão de financiamentos ou empréstimos de recursos públicos destinados à sua produção e aquisição.

Em sua justificação, o nobre Autor da proposição esclarece ter objetivado “*a promoção efetiva da acessibilidade das pessoas com deficiência através de dispositivos normativos que estimulem economicamente a adaptação de veículos de transporte coletivo em todo o país*”, para, com isso, igualmente “*promover a melhoria das condições de vida das pessoas com deficiência, particularmente as mais carentes, garantindo efetividade ao direito básico de ir e vir consagrado constitucionalmente a todos os cidadãos.*”

Em apenso tramita o PL nº 2.840, de 2003, que visa a revogar o § 2º do art. 5º da Lei nº 10.048, de 2000, dispositivo no qual é estabelecido prazo de cento e oitenta dias para que os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização procedam às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

A matéria foi inicialmente distribuída à Comissão de Seguridade Social e Família, que aprovou o Projeto de Lei nº 2.462, de 2003, com Emenda aditiva, e rejeitou o Projeto de Lei nº 2.840, de 2003. A Emenda aprovada visa a definir como veículos de transporte coletivo, para os efeitos da Lei nº 10.098, de 2000, os veículos utilizados para o transporte escolar, propondo, para tanto, acrescentar parágrafo único ao art. 16 da referida Lei.

Da apreciação, a seguir realizada pela Comissão de Viação e Transportes, resultou a aprovação, na forma de Substitutivo, do PL 2.462, de 2003, bem assim da emenda da Comissão de Seguridade Social e Família, e a rejeição do Projeto de Lei nº 2.840, de 2003.

As proposições vêm a esta Comissão de Finanças e Tributação para exame do mérito e da adequação orçamentária e financeira, não tendo recebido emendas no prazo regimental. A seguir, a matéria deverá ser submetida à apreciação da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Da análise da matéria resulta inquestionável o mérito do Projeto principal, que objetiva resgatar o Brasil do lamentável atraso em que ainda se encontra no tratamento dispensado aos cidadãos portadores de deficiências ou com mobilidade reduzida.

De fato, não há argumento de ordem econômica, financeira ou orçamentária que possa justificar a insuportável situação vivida por milhões de cidadãos brasileiros portadores de deficiências, impossibilitados de utilizar os veículos de transporte coletivo em operação, ainda não adaptados para seu uso.

A falta de adaptação dos veículos em uso, constitui, na verdade, uma inaceitável negação do acesso ao transporte público a essa parcela da população, que, como bem argumenta o nobre Autor do Projeto em sua justificação, chega ao ponto de caracterizar a negação do direito constitucional de ir e vir, insculpido no art. 5º, inciso XV, da Lei Maior, onde se vê assegurado: “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz”. A locomoção não pode ser livre se, na prática, não tem como se realizar.

Do ponto de vista das finanças públicas, o Projeto ora analisado serve para, mais uma vez, renegarmos a mentalidade, distorcida e extremamente nociva aos interesses nacionais, de que somente são livres e incompressíveis as despesas com o pagamento dos juros da dívida pública - que já atingiram alturas estratosféricas, como os mais altos do planeta -, enquanto o Brasil da realidade diária vivenciada pelo nosso Povo, o Brasil do transporte coletivo inacessível aos portadores de deficiências permanece no terceiro mundo.

Assim, entendemos caber ao Congresso Nacional e a cada uma de suas Casas, bem como aos seus Colegiados Técnicos, como é o caso desta Comissão de Finanças e Tributação, a elevada tarefa de definir o mecanismo legal necessário a eliminar mais esta marca do subdesenvolvimento, que nosso País ainda porta, constituída pelo tratamento desumano dos portadores de deficiências nos veículos de transporte coletivo em uso.

Ainda no que tange ao mérito do Projeto principal, entendemos conveniente fazer menção explícita, na redação dada ao parágrafo único do art. 16-B da Lei n.º 10.098, de 2000, às sanções legais a que estará

sujeito o tomador de recursos públicos destinados à produção ou aquisição de veículos de transporte coletivo de passageiros que descumpra os requisitos legais estabelecidos para sua adaptação às pessoas portadoras de deficiência. Tal alteração redacional encontra-se contemplada no Substitutivo anexo, de nossa autoria.

Julgamos igualmente meritória a Emenda adotada pela Comissão de Seguridade Social e Família, e posteriormente aprovada pela Comissão de Viação e Transportes, que define, para os efeitos da Lei n.º 10.098, de 2000, como veículos de transporte coletivo os veículos utilizados para o transporte escolar, acrescentando, para tanto, parágrafo único ao art. 16 dessa Lei, também incluído no Substitutivo de nossa autoria.

Quanto ao Substitutivo adotado pela colenda Comissão de Viação e Transportes, parece-nos fundamental ter em conta que o simples fato de haver regulamento - no caso decreto do Executivo - sobre a matéria não invalida a iniciativa legislativa a respeito, pois, como todos sabemos perfeitamente, decreto não é lei, nem a substitui, pelo contrário, a regulamentação de qualquer assunto pelo Executivo deve adequar-se à lei que sobre ele disponha. Por essa razão, somos pela rejeição, quanto ao mérito, do Substitutivo ao Projeto principal, adotado pela egrégia Comissão de Viação e Transportes, que tem por base a existência de decreto sobre parte da matéria tratada no Projeto.

Quanto ao PL nº 2.840, de 2003, entendemos carecer de conveniência e oportunidade, por contrariar as iniciativas com posicionamento a ele contrário que vêm sendo unissonamente apresentadas, no sentido de utilizar os meios legais necessários a garantir a acessibilidade aos meios de transporte coletivo das pessoas portadoras de deficiência ou que tenham sua mobilidade reduzida.

Cabe a esta Comissão, além do exame de mérito, apreciar a matéria quanto à sua compatibilidade ou adequação com o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias e o orçamento anual, nos termos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, arts. 32, X, "h" e 53, 11) e de Norma Interna da Comissão de Finanças e Tributação, que "estabelece procedimentos para o exame de compatibilidade ou adequação orçamentária e financeira", aprovada pela CFT em 29 de maio de 1996.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias – LDO, de 2008 (Lei nº 11.514, de 13 de agosto de 2007), em seu art. 98, condiciona a aprovação de lei

ou medida provisória que conceda ou amplie incentivo ou benefício de natureza tributária, acarretando renúncia de receita, ao cumprimento do disposto no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF, que exige estar a proposição acompanhada de estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva iniciar sua vigência e nos dois seguintes, com a finalidade de garantir o cumprimento das metas fiscais estabelecidas na LDO.

Verifica-se, no entanto, que o PL ora apreciado, como também o Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, não comprometem, em absoluto, o cumprimento das metas fiscais da União, tendo em vista que o efeito fiscal da sua aprovação, de diminutas dimensões, sequer merece ser denominado “impacto”. Ou seja: da análise do Projeto resulta evidente que sua aprovação não gerará qualquer impacto significativo nas finanças públicas e, por conseguinte, as metas fiscais já fixadas não serão por ele impactadas.

Adicionalmente, tenha-se em conta que a própria Lei de Responsabilidade Fiscal estabelece, no inciso I do § 3º do art. 14 citado, que a regra sobre a qual dispõe o mesmo artigo não se aplica ao IPI, quando as alterações de alíquotas são de iniciativa do Poder Executivo, o que demonstra que modificações pontuais no IPI, como é o caso presente, não representam obstáculo ao cumprimento das metas fiscais ou ao cumprimento dos requisitos essenciais da responsabilidade na gestão fiscal.

Na análise da matéria importa, ainda, ter em consideração o que dispõe o § 2º do mencionado art. 98 da LDO para 2008 segundo o qual os projetos de lei aprovados ou medidas provisórias editadas no exercício de 2008, que concedam renúncia de receitas da União ou vinculem receitas a despesas, órgãos ou fundos, deverão conter termo final de vigência de no máximo cinco anos. Também esta exigência da LDO será cumprida na íntegra pelo Projeto principal, desde que aprovado na forma do Substitutivo anexo, de nossa autoria, que visa a especificar de forma mais precisa o valor do benefício fiscal concedido.

Outra exigência legal para aprovação da matéria é constituída pelo atendimento de pelo menos uma das duas seguintes condições: demonstração de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da lei orçamentária e não afetará as metas de resultados fiscais previstas no anexo próprio da LDO, ou, alternativamente, que a proposição esteja acompanhada de medidas de compensação por meio do aumento de receita.

Também esta exigência será integralmente cumprida pelo PL 2.462, de 2003, mediante a aprovação do Substitutivo anexo, que não somente altera a cláusula de vigência estabelecida no art. 4º do Projeto principal, como também prevê que as futuras Leis Orçamentárias considerem, na estimativa de receita orçamentária, a proposta renúncia do IPI para cobertura dos gastos com a adaptação para portadores de deficiências dos veículos de passageiros que já se encontram em operação.

Finalmente, procedido o exame da meritória Emenda aprovada pela Comissão de Seguridade Social e Família, e do apenso Projeto nº 2.840, de 2003, do ponto de vista da adequação orçamentária e financeira, verifica-se que ambas as proposições não tratam diretamente de finanças públicas, razão pela qual julgamos não haver implicação da matéria em aumento de despesa ou diminuição da receita, não cabendo pronunciamento quanto à sua adequação financeira e orçamentária.

Diante do exposto, somos pela compatibilidade e adequação orçamentária e financeira do Projeto de Lei nº 2.462, de 2003, bem assim do Substitutivo adotado pela Comissão de Viação e Transportes, na forma do Substitutivo de nossa autoria. Quanto à Emenda ao Projeto de Lei nº 2.462, de 2003, aprovada pela Comissão de Seguridade Social e Família, e ao Projeto de Lei nº 2.840, de 2003, apenso, somos por sua não-impliação em aumento de despesa ou diminuição de receita, não cabendo pronunciamento quanto à sua adequação financeira e orçamentária.

Quanto ao mérito, votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.462, de 2003, e da Emenda aditiva da Comissão de Seguridade Social e Família, na forma do Substitutivo de nossa autoria, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.840, de 2003, apenso, e do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 2.462, de 2003, adotado pela Comissão de Viação e Transportes.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2008.

**Deputado JOÃO DADO  
Relator**

## COMISSÃO DE FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO

### SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 2.462, DE 2003

Altera a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que "Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências".

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** O art. 16 da Lei n.º 10.098, de 2000, passa a viger com a seguinte redação:

**"Art. 16.** Normas técnicas específicas estabelecerão os requisitos de acessibilidade obrigatórios para todos os veículos de transporte coletivo e definirão o prazo para a adaptação." (NR)

**"Parágrafo único.** Para os fins desta Lei, incluem-se na definição de veículos de transporte coletivo os veículos utilizados para o transporte escolar." (AC)

**Art. 2º** O Capítulo VI da Lei n.º 10.098, de 2000, passa a viger acrescido dos seguintes artigos:

**"Art. 16-A.** Será reduzida a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI incidente sobre os veículos de transporte coletivo de passageiros adaptados em conformidade com os requisitos legais de acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência.

**Parágrafo único.** A redução de alíquota de que trata o *caput* deste artigo será concedida pelo prazo de cinco anos, limitada a noventa por cento do custo total de adaptação dos veículos, comprovado documentalmente.

**Art. 16-B.** Dentre os requisitos para a concessão de financiamentos ou empréstimos de recursos públicos para produção ou aquisição de veículos de transporte coletivo de passageiros, será exigida a sua adaptação, em conformidade com os requisitos legais de acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência.

*Parágrafo único.* Caso não sejam obedecidos os requisitos estabelecidos no *caput* o procedimento de empréstimo será anulado e os recursos repassados ao solicitante serão devolvidos, acrescidos de multa e juros, nos termos de regulamento, sem prejuízo das demais sanções legais cabíveis por mau uso de recursos públicos.” (AC)

**Art. 3º** As propostas das leis orçamentárias dos cinco primeiros exercícios financeiros posteriores à entrada em vigor desta Lei conterão a especificação do montante do benefício fiscal de que trata o art. 16-A da Lei nº 10.098, de 2000.

**Art. 4º** Esta Lei entra em vigor no primeiro dia do exercício financeiro imediatamente subseqüente à data de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2008.

**Deputado JOÃO DADO  
Relator**