

## PARECER N° , DE 2014

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado n° 256, de 2013, do Senador Casildo Maldaner, que altera a Lei n° 9.250, de 26 de dezembro de 1995, para permitir que sejam deduzidas da base de cálculo do Imposto sobre a Renda das Pessoas Físicas (IRPF) as despesas com acessórios e adaptações especiais para serem instalados em veículo automotor para transporte de pessoas com deficiência.

RELATORA: Senadora ANA AMÉLIA

### I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), em decisão terminativa, o Projeto de Lei do Senado (PLS) n° 256, de 2013, do Senhor Senador CASILDO MALDANER, cujo objetivo é o descrito em epígrafe.

A matéria se apresenta em dois artigos.

O art. 1º inclui alínea “i” no inciso II do art. 8º da Lei n° 9.250, de 26 de dezembro de 1995, para permitir a dedução, do Imposto sobre a Renda das Pessoas Físicas, das despesas com os valores referentes à aquisição, durante o ano-calendário, dos seguintes acessórios e adaptações especiais para serem instalados em veículo automotor destinado ao uso de pessoa portadora de deficiência:



1. plataforma de elevação para cadeira de rodas, manual, eletro-hidráulica ou eletromecânica, especialmente desenhada e fabricada para uso por pessoa com deficiência, suas partes e acessórios;
2. elevadores do tipo “lift”;
3. rampa para cadeira de rodas, suas partes e acessórios;
4. guincho para transportar cadeira de rodas, suas partes e acessórios;
5. bancos móveis;
6. equipamentos necessários para serem instalados em veículo automotor destinados à adaptação para pessoa com deficiência física impossibilitada de dirigir veículo convencional.

Ainda é determinado por esse art. 1º do PLS que as referidas deduções sejam usufruídas por pessoas com deficiência física ou mental, severa ou profunda, ou autistas, diretamente ou por intermédio de seu representante legal; e por aqueles que comprovadamente adquiram as partes, os acessórios e os equipamentos e os doem para os deficientes, na forma regulamentada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Por fim, o dispositivo assevera que, para efeitos de concessão do benefício, é considerada também pessoa com deficiência física aquela que apresenta alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.

O art. 2º é cláusula de vigência, a valer a partir de 1º de janeiro do ano seguinte ao da publicação oficial da lei resultante do projeto em análise.



Em sua justificação, o autor lembra que os transportes públicos coletivos, quase nunca adaptados, não conseguem suprir as necessidades e as demandas dos deficientes, de modo que para assegurar o direito constitucional da livre locomoção seria necessária a aquisição de veículos adaptados. No entanto, em virtude do elevado preço, há um comprometimento da parcela da renda dos contribuintes com a aquisição dos equipamentos. Não seria justo, assim, que pagassem o imposto sobre uma renda que, de fato, lhes fora subtraída, em função da necessidade da despesa.

Apresentada em junho de 2013, a matéria foi distribuída à Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH) e à CAE, nessa última em decisão terminativa.

O parecer da CDH foi pela aprovação do projeto com as emendas de nºs 1 e 2. A de nº 1 presta-se a substituir, no texto da proposição, a expressão “portador de deficiência” por “pessoa com deficiência”. A emenda nº 2 altera a entrada em vigor da futura lei para o “primeiro exercício financeiro subsequente ao de sua publicação”.

## II – ANÁLISE

Quanto ao aspecto constitucional, cabe à União legislar sobre direito e sistema tributários e imposto sobre a renda, haja vista o disposto nos arts. 24, I, e 48, I, e 153, III, todos da Constituição Federal (CF). A iniciativa parlamentar encontra-se amparada pelo art. 61 da mesma Carta.

A prerrogativa da Comissão de Assuntos Econômicos para deliberar sobre a proposição decorre do art. 99, IV, do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

O projeto está em plena conformidade com os ditames da técnica legislativa, segundo a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998.



Como bem lembrou o parecer da CDH, a proposta, à luz dos direitos humanos, é extremamente meritória e traz justiça ao buscar reduzir os desafios diários enfrentados pela parcela da população com deficiência, removendo barreiras e criando uma sociedade mais inclusiva e acessível para todos.

De fato, para garantir os direitos humanos das pessoas com deficiência, mister respeitar seu direito à inclusão social, eliminar obstáculos e barreiras físicas e culturais, entre outras que impedem o pleno exercício de sua cidadania. Importa observar, também, que essa inclusão depende, em parte, da convicção de que a deficiência pode ser superada pela existência de um ambiente externo adaptado.

O parecer da CDH ainda tece ponderações a respeito dos motivos que a levaram a emendar o projeto, com os quais concordamos. Lembramos, entretanto, a necessidade de promover mais ajustes em tão meritória iniciativa legislativa, no sentido de adequá-la aos ditames da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal).

Nos termos da justificativa apresentada pelo autor do PLS, Senador Casildo Maldaner, a adaptação de veículo com rampa elevatória automatizada custaria acima de R\$ 28.000,00. Em pesquisa em sites de vendas na internet, é possível encontrar adaptações nos valores de R\$ 18.500,00 e R\$ 19.500,00, embora não tão completas como as descritas no projeto. Portanto, nos parece razoável utilizar o valor de R\$ 28.000,00, mencionado pelo autor do projeto, no cálculo da renúncia.

Resta estimar o número de contribuintes beneficiados pela medida. De acordo com o Censo Demográfico 2010 – IBGE, havia no Brasil, naquele ano, 13.273.696 pessoas portadoras de deficiência motora, divididas em três grandes grupos, a saber: “Não conseguem de modo algum” (740.456 pessoas); “Grande dificuldade” (3.701.790 pessoas); e “Alguma dificuldade” (8.831.723). Salvo melhor juízo, nos parece que o público alvo da proposição em estudo estaria incluso no grupo “Grande dificuldade”, com 3.701.790 indivíduos, que representava, naquele ano, 1,94% da população brasileira.



Utilizando dados disponíveis no site do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, estima-se que em 2013 foram vendidos 2.595.000 veículos automotores que poderiam receber as adaptações de que trata o projeto em exame. Se desconsiderarmos o fato de que uma deficiência classificada como “Grande dificuldade” por si só já inibiria a compra de um veículo automotor, e extrapolarmos o percentual constante do parágrafo anterior, seria razoável estimar que 1,94% desses veículos seriam adquiridos por portadores de deficiência motora classificada como “Grande dificuldade”, ou seja, 50.343 unidades.

Agora resta-nos estimar quantos desses 50.343 compradores iriam instalar os equipamentos em seus veículos e usufruir da renúncia fiscal em tela. Como não encontramos disponível nenhuma estatística de venda dos equipamentos elencados pelo projeto – e o preço das adaptações é considerável (R\$ 28 mil) –, vamos supor que apenas aqueles contribuintes tributados na alíquota marginal de IR de 27,5% teriam renda suficiente disponível para realizar as adaptações veiculares.

Estudo da Secretaria da Receita Federal do Brasil – RFB, infelizmente não atualizado, indica que no exercício de 2003, ano-calendário de 2002, 4.763.091 contribuintes foram responsáveis pelo cálculo de um imposto devido de R\$ 21,8 bilhões. Do total, 49,8% % dos contribuintes que responderam por 9,70% do imposto devido encontravam-se na classe de renda tributada com alíquota marginal de 15%; 46,2% dos contribuintes que responderam por 57,1% do imposto devido estariam hoje tributados pela alíquota marginal de 22,5% e 3,91% dos contribuintes que responderam por 33,2% do imposto devido estariam enquadrados na alíquota marginal de 27,5%.

Dada a nossa hipótese, somente 3,91% dos possíveis 50.343 compradores realizariam as adaptações em seus veículos, o que nos dá um valor de R\$ 55,2 milhões ( $50.343 \times 0,0391 \times R\$ 28.000,00$ ) que deixariam de compor a base tributável do IR. Aplicando a alíquota marginal de 27,5%, teríamos uma renúncia de receita da ordem de R\$ 15,2 milhões anuais, correspondendo a 0,00031% do PIB de R\$ 4.838,0 bilhões, calculado pelo IBGE para 2013. Extrapolando-se para 2014 (mantendo-se o mesmo valor percentual), e utilizando-se o PIB de R\$ 5.211,2 bilhões, estimado pelo Poder Executivo, tem-se uma renúncia da ordem de R\$ 16,3 milhões.



Para 2015, 2016 e 2017, o Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias da União, em tramitação neste Parlamento, prevê valores de PIB de R\$ 5.754,5 bilhões, R\$ 6.274,8 bilhões, e R\$ 6.844,0 bilhões, respectivamente.

Sendo assim, utilizando o mesmo percentual de 0,00031%, estimamos que as renúncias de receitas resultantes da aprovação do PLS 256, de 2013 seriam da ordem de R\$ **18,1 milhões em 2015, R\$ 19,7 milhões em 2016, e R\$ 21,4 milhões em 2017.**

Outro detalhe que merece atenção é a proposta contida na emenda de nº 2, oferecida pela CDH. O texto altera a entrada em vigor da futura lei para “o primeiro exercício financeiro seguinte ao de sua publicação”. Para que a sentença se apresente de forma mais adequada, consideramos preferível a referência não ao “primeiro exercício”, mas ao “1º de janeiro do ano seguinte ao de sua publicação”, nos termos do texto original do projeto. Opinamos, portanto, pela rejeição da emenda de nº 2-CDH.

Feitas essas correções de rota, recomendamos veementemente a aprovação da matéria.

### III – VOTO

Pelas razões expostas, votamos pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 256, de 2013, com a emenda nº 1- CDH, e pela rejeição da emenda nº 2-CDH.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relatora

