

PESSOAS PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS E SUA INCLUSÃO NO UNIVERSO AUTOMOBILÍSTICO NACIONAL

Thaise de Moura Alves Rodrigues¹
Pedro Paulo Peixoto da Silva Junior²

RESUMO:

O presente artigo, como requisito à formação no curso de Direito, pretende abordar os desafios da inclusão da pessoa portadora de necessidades especiais no tocante a sua liberdade de escolha, ao direito de ir e vir, principalmente no que diz respeito à aquisição e locomoção de um veículo automotor. A Lei de nº 13.146 de 6 de julho de 2015 veio, depois de tanto tempo, reconhecer a importância à sociedade da inclusão e promoção das condições de igualdade, do exercício dos direitos e das liberdades fundamentais da pessoa com deficiência. Isso diz muito além da ideia da locomoção nas vias públicas em cadeiras de rodas, mas como sujeitos econômicos que devem estar em busca da ocupação e do exercício/uso de qualquer bem material às mesmas condições das pessoas que não possuem uma deficiência física.

Palavras-chave: Portadora; Necessidade; Deficiência; Direito; Inclusão;

INTRODUÇÃO

Foi muito importante para a promoção da igualdade e à inclusão da pessoa com deficiência no Brasil a Lei de nº 13.146³ de 6 de julho de 2015, pois nela estão garantidos a busca de meios para que efetivamente ocorra na prática a inserção da pessoa com deficiência. E não apenas no mercado de trabalho, mas nas mais diversas esferas de atividades, seja no seio da política, social e principalmente no que diz respeito à atividade econômica.

O IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – que mede as condições relativas ao panorama da sociedade brasileira tanto social como econômico, revela que no último senso⁴, ainda no ano de 2010, havia mais de 45,6 milhões de pessoas que declararam ter pelo menos algum tipo de deficiência, ou seja, praticamente 23% da população. Fica

¹ RODRIGUES, Thaise de Moura Alves. UNIVAG – Centro Universitário. Área do Conhecimento de Ciências Sociais Aplicadas. Curso de Direito. Acadêmico (a) da disciplina TCC II, turma DIR 151 CN. E-mail – thamourarodrigues@gmail.com.

² JUNIOR, Pedro Paulo Peixoto da Silva. UNIVAG – Centro Universitário. Área do Conhecimento de Ciências Sociais Aplicadas. Curso de Direito. Professor e advogado Especialista em Direito Tributário pela Escola Paulista de Direito e Doutorando pela UMSA. Presidente da Comissão de Estudos Tributários do Instituto dos Advogados de Mato Grosso. E-mail – pedropaulo@peixotoecintra.com.br.

³ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

⁴ Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/16794-pessoas-com-deficiencia-adaptando-espacos-e-atitudes>>. Acesso em 04 de julho de 2019.

demonstrado que há um grande desafio ao poder público promover políticas que realmente promovam a igualdade das pessoas com deficiência, pois se trata de um número considerável de pessoas que estão presentes em todas as cidades brasileiras.

Mas esse desafio não se restringe apenas ao poder público. Mas também às grandes empresas que atuam no mercado nacional, que para além de oferecer isenções fiscais e tributárias, devem se esforçar a proporcionar produtos adaptados às mais diversas condições de deficiência, principalmente a motora, por inibirem em muito a capacidade de locomoção.

A despeito disso, neste momento histórico, muito há de ser feito à promoção efetiva da inclusão das pessoas com deficiência. É um jeito de pensar. As cidades, os espaços públicos, as moradias, os prédios públicos, ou seja, todo o conjunto de elementos que dão cara a uma cidade, até bem pouco tempo, não se levava em conta as pessoas com deficiência. Era como se não existissem como pessoas. Como portadoras de direitos. Mas simplesmente como algo indesejável ou a ser evitado. É uma nódoa para a própria história do país, que se passava ao largo de qualquer política pública que promovesse a oportunidade de igualdade às pessoas com deficiência. Ou seja, havia um cerceamento da liberdade de ir e vir. De acesso às acomodações públicas, ao espaço público como um todo.

Outrossim, à importância do presente artigo em abordar algumas dessas questões no tocante às pessoas portadoras de necessidades especiais. Uma tentativa de se olhar e buscar apontar caminhos à promoção da igualdade, do exercício das liberdades fundamentais que estão previstas na Constituição e abrangem a todos sem qualquer distinção. Também de um olhar crítico naquelas situações que porventura já estão à frente do tempo, de políticas ou iniciativas que buscam efetivamente tornar a sociedade uma ideia homogênea, onde todos são contemplados pelas liberdades fundamentais.

1. O DIREITO DE IR E VIR DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

O direito de ir e vir é uma das bases das democracias. Qualquer pessoa pode se locomover no território nacional a salvo de qualquer tipo de discriminação ou impedimento. A não ser por uma questão legal, e que também deverá ser expresso na Constituição, como a segregação cautelar. Lilian Carla de Oliveira¹ faz importante ponderamento ao assinalar o seguinte,

O direito de locomoção X direito de acessibilidade: o direito de locomoção muito se foi discutido em todos os tempos, sendo totalmente eliminado, juntamente com outros direitos fundamentais, no período considerado negro da nossa história, ou seja, o período da Ditadura Militar. Para se conter o abuso de limitação do direito de ir e vir, tem-se o remédio constitucional do *Habeas Corpus*, que serve tanto para prevenir um futuro cerceamento desse direito, ou então, para devolver a autonomia do exercício desse mesmo direito.

Faz uma distinção do cerceamento ao direito de ir e vir a uma situação excepcional de nossa história, que foi a ditadura militar, pois as pessoas não podiam se locomover livremente sem estarem vigiadas pelo regime. Mas isso não condiz com uma democracia, que foi restaurada no país em 1989 e com a promulgação da Constituinte no mesmo ano, a assegurar o direito fundamental à liberdade de ir e vir dos cidadãos. E ainda, se a pessoa estiver em segregação cautelar existe o remédio heroico do *Habeas Corpus*. Mas, ela faz uma outra ressalva,

¹ Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2009-jun-05/direito-acesso-deficientes-complexa-abaixar-calcadas?pagina=4>>. Acesso em 04 de julho de 2019.

Entretanto, há uma limitação ao direito de locomoção que não é amparada pelo instituto do *Habeas Corpus*, que é exatamente o direito de acessibilidade. Apesar de ambos serem garantidos e reconhecidos constitucionalmente como de fundamental importância, em determinados casos, o direito de locomoção sofre limitação considerável, diante das condições adversas de acessibilidade, ou, mesmo sendo garantida, não apresenta a funcionalidade necessária para garantir o acesso da pessoa com deficiência.

E aqui se encontra o *busílis*. Há expressa previsão constitucional ao direito de ir e vir. Mas será que se contempla pessoas que são portadoras de alguma necessidade especial, principalmente a motora? Diante das milhões de pessoas que diariamente precisam, ou ao menos gostariam, de se locomover com alguma dignidade ao seu trabalho, adentrar um prédio público, uma universidade, um hospital, uma praça pública, viajar, ou seja, será que se está diante de um tempo em que as necessidades das pessoas portadoras de deficiência se adaptam à mesma velocidade para com as “normais”?

2. GUIA À AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – ACESSO À MOBILIDADE URBANA

Uma importante iniciativa, a Lei de nº 10.754¹ de 31 de outubro de 2003, que alterava a Lei de nº 8.989² de 24 de fevereiro de 1995, ao dispor que

Art. 1º A ementa da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação: "Dispõe sobre a Isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências."

A mudança na lei que ocorrera em 2003 foi decisiva, com a concessão de benefícios fiscais aos portadores de necessidades especiais, a lhes proporcionar uma vida que fosse de encontro à superação das adversidades. Mais que isso, vai de choque a um dos direitos às liberdades individuais assegurados à Constituição, que é a dignidade da pessoa humana.

Ocorre que passados mais de dezesseis anos desde sua promulgação, quais foram os impactos que de fato foram proporcionados aos portadores de necessidades especiais à melhoria de suas vidas?

Antes de responder a essa pergunta, cabe ressaltar que, de acordo com o professor João Grandino Rodas¹, a grande maioria das PCD's no Brasil, aproximadamente 75%, vive com renda abaixo de dois salários mínimos. Ou seja, uma pessoa PCD adquirir um automóvel é realidade ainda para poucos à proporção do grande universo de pessoas com PCD.

De todo modo, à aquisição de um veículo ao PCD, se deve observar² que: 1) é possível realizar uma compra com isenções em veículo zero km de até R\$70.000,00. 2) CNH – que deve ser tirada em uma autoescola especializada, inclusive com observação se o carro é adaptado ou automático; 3) Laudo médico para condutor, atestando o tipo de deficiência, indicados o tipo de carro e adaptações necessárias; 4) Isenção de IPI e IOF, com apresentação à Receita Federal de documentação, também o Imposto de Renda; 5) Isenção do ICMS, com

¹ Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.754.htm>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

² Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8989.htm#ementa>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

¹ Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2019-ago-22/olhar-economico-frota-veiculos-pessoas-deficiencia-conclusao-pesquisa>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

² Disponível em: <http://www.deficienteonline.com.br/isencao-de-ipi-iof-icms-e-ipva-para-deficientes-guia-rapido-de-isencao__41.html>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

apresentação à Secretaria de Fazenda da região com a documentação exigida, como os laudos emitidos pelo Detran, documentos pessoais, Carta do vendedor do veículo que é fornecido junto à concessionária; 6) Isenção do IPVA, concedida apenas para deficientes condutores habilitados, com veículo em nome próprio do PCD; 7) E isenção de IPI para não condutor com deficiência física e visual ou deficiência mental severa ou profunda e autismo, com apresentação de toda a documentação à delegacia da Receita Federal.

Como se observa, há uma longa burocracia que deve levar à comprovação que a pessoa é PCD, para que possa usufruir das vantagens que a lei determina quando da compra de um veículo automotor.

Cumpré destacar que o Estatuto da Pessoa com Deficiência em seu art. 2º considera pessoa com deficiência,

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

§ 1º A avaliação da deficiência, quando necessária, será biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar e considerará:

I – os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo;

II – os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais;

III – a limitação no desempenho de atividades; e

IV – a restrição de participação.

§ 2º O Poder Executivo criará instrumentos para avaliação da deficiência.

Daí que a pessoa PCD deve preencher os requisitos que estão na lei, não sendo considerados aqueles que temporariamente apresentam alguma deficiência, mas sim, a longo prazo.

Um dado que chama a atenção é a alta de 346% em seis anos, em reportagem de Thiago Lasco¹ no Estadão de 15 de agosto de 2018, ao público PCD, de veículos novos com isenção fiscal. De acordo com ele,

Atualmente, as vendas para o chamado público PCD têm um peso significativo no setor automotivo do País. De acordo com dados da Associação Brasileira da Indústria, Comércio e Serviços de Tecnologia Assistiva (Abridef), as vendas de veículos com isenção passaram de cerca de 42 mil unidades em 2012 para 187,5 mil no ano passado, uma alta de 346%. Isso levou algumas montadoras a criar versões específicas para o segmento

Dito isso, ainda que mais de 75% das pessoas que são PCD's não façam parte da massa consumista de veículos automotores, é de se destacar a eficiência que a lei proporcionou, do acesso e promoção ao direito de locomoção proporcionado pelos veículos.

Mas, ainda segundo Thiago Lesco, citando à época o presidente da Abridef – Associação Brasileira da Indústria, Comércio e Serviços de Tecnologia Assistiva – aconteceu que,

“Até 2012, era preciso ser o condutor do veículo para ter a isenção. Quando o benefício se estendeu a pessoas que não podiam dirigir, pacientes com Síndrome de Down, deficientes visuais, tetraplégicos e autistas foram contemplados. Depois, quando a norma passou a falar em mobilidade reduzida, o leque abriu de vez. Câncer de próstata ou mama limita a força e o movimento. Diabetes causa amputação de membros. Se você vir a quantidade de doenças que deixam sequelas motoras, um em cada dois consumidores pode comprar com isenção”.

¹ Disponível em: <<https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/vendas-pcd-disparam-preocupam/>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

Outrossim, com a ampliação do conceito de PCD pela norma, o país se viu diante de grande quantidade de consumidores que se enquadravam dentro dos requisitos exigidos e que passaram a adquirir um veículo com as isenções fiscais. É nítido que a acessibilidade, devido à ampliação do conceito de PCD para fins de isenção tributária e fiscal, aumentou extraordinariamente as vendas voltas para esse público.

Contudo, cabe ressaltar, que assim como a lei permitiu a ampliação do entendimento sobre PCD, é de se questionar se não houve distorções que fazem com que o ônus recaia totalmente sobre o Estado e se não seria mais viável até mesmo que providencie a Locomoção dessas pessoas, como bem coloca ainda o Coordenador do CONFAZ (Conselho Nacional de Política Fazendária) à época, ainda na mesma reportagem de Thiago Lesco,

“Ninguém controla a evolução na interpretação de uma lei, e ela está indo para um campo econômico que não havíamos calculado. Não era para ter essa extensão toda. Desse jeito, sai mais barato o Estado fazer logo o transporte da pessoa necessitada. O espírito original dessa isenção era compensar o custo que os deficientes tinham para fazer as adaptações nos carros. Eles pagavam caro e ficavam até mais de quatro anos com o veículo. Com trocas permitidas a cada dois anos, muita gente estava comprando um carro novo toda hora. Isso não é isonomia (tratamento igualitário pela lei), mas vantagem financeira. Queremos limitar a financeirização desse benefício”.

Neste giro, ainda que eventuais falhas tenham sido detectadas e que necessariamente precisem de correções, não há como negar que a política que promoveu a acessibilidade à compra de veículos automotores com isenções fiscais e tributárias foi um sucesso extraordinário. Resta, contudo, questionar se o Estado tem atuado em outras frentes de inclusão àqueles que não tem renda, e que precisam igualmente ter acesso democratizado à mobilidade urbana. Seja em ônibus, locação de veículos, motocicletas, ou qualquer outra forma que traga dignidade às pessoas PCD menos favorecidas.

3. COMO ZELAR PELA CONTINUIDADE DE TÃO IMPORTANTE POLÍTICA DE INCLUSÃO SOCIAL?

De acordo com o Professor João Grandino Rodas, que em seu artigo traz importantes números acerca dos condutores autorizados a guiar veículos automotores,

No Brasil, há um total de 27.635.684 condutores com CNH, categoria “B”, autorizados a guiar automóveis (CGIE/Denatran, 9/2015), sendo que 406.152, ou 1,36%, são condutores habilitados com deficiência motora, com CNH devidamente anotada (Denatran, 6/2014 — não foram encontrados dados mais recentes). A mais alta proporção de condutores com deficiência está na região Sudeste, com 1,61%, e as mais baixas, no Norte e no Sul, com 1,19% e 1,11%, respectivamente.

Como se nota, tem sido acessível e parece empiricamente não haver dificuldades às PCD's em buscar o emplacamento de veículos. Contudo, essa facilidade não pode estar atrelada à ideia de facilidades forjadas, fraudes, que poderiam desvirtuar e promover injusta concessão de benefícios a quem não se enquadra na lei. Importante também de se ver que o acesso a esses benefícios à aquisição de um veículo por pessoa PCD revela extremos quando analisados os dados pelo país afora. Ainda de acordo com o Professor João Grandino Rodas,

A análise por unidade da federação revela realidade com diferenças significativas, pois médias escondem extremos. Na região Norte, a proporção entre condutores habilitados e os com deficiência varia de 6,42%, no Pará, a 0,39%, em Roraima. Na

região Nordeste, com média de 1,40%, a variação vai de 3,18%, na Paraíba, a 0,74%, em Pernambuco. No Sudeste, São Paulo tem coeficiente de 2,04%, e o Espírito Santo, de 0,74%. Na região Sul, Santa Catarina possui proporção de 1,81%, enquanto o Paraná apresenta 0,61%. No Centro-Oeste, a maior proporção está em Mato Grosso, 2,40%; enquanto que no DF é de 1,25%.

As regiões mais ricas do país apresentam números que atestam maior facilidade das PCD's em adquirir um veículo isento do que em regiões onde o índice de desenvolvimento econômico é mais baixo. Ou seja, o sucesso de programas de inclusão como esse dependem da capacidade financeira e também de outras formas de inclusão social, como a educação e capacitação técnica profissional. As regiões mais ricas são as que mais oportunizam acesso à moradia digna, trabalho e educação. Disso decorre que os números apresentados, ainda que tenham números expressivos, não tem atingido uniformemente toda a população brasileira.

Como se nota, há outros desafios maiores à inclusão heterogênea das Pessoas Portadoras de Deficiência, como uma educação de qualidade, moradia, à saúde, entre outros. E, ao que se constata, aqueles que têm acesso facilitado à compra de um veículo tem, antes de mais nada, uma melhor qualidade de vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de tudo que foi colocado, das importantes leis que garantiram expressiva participação das Pessoas Portadoras de Deficiência, se depreende que elas estão sendo buscadas. No entanto, há uma disformidade, haja vista que uma grande maioria de PCD's estão longe de ter acesso à renda de até dois salários mínimos. E não apenas isso, mas também uma disparidade quando se verifica que os números de emplacamentos por região. As mais desenvolvidas economicamente apresentam melhores resultados.

Não se verifica, ainda que tenha uma burocracia a ser considerada para dizer que determinada pessoa se enquadra à exigência da lei, maiores dificuldades a acesso aos benefícios isentivos. Contudo, não há como assegurar que realmente essa eficiência é em virtude do acerto do programa ou se há fraudes ou esquemas espúrios. De se destacar que não se têm notícias da ocorrência que a desabone.

Destarte, o Brasil tem avançado em importantes políticas para a inclusão social plena das Pessoas Portadoras de Deficiência. As leis que mudaram esse entendimento vêm desde o ano de 1995, e no decorrer dos últimos anos importantes avanços não apenas quanto à mobilidade, mas também acesso ao mercado de trabalho e concursos públicos através da lei de cotas. É de se destacar que melhorias devem sempre ir encontro das necessidades de toda a população, ainda mais quando 75% das pessoas PCD's ainda se encontram à margem da atuação do estado para melhorar sua vida, para garantir a plenitude das liberdades individuais asseguradas pela Constituição.

REFERÊNCIAS

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em 04 de outubro de 2019.

BRASIL. [Senado Federal]. **Estatuto da Pessoa com Deficiência**. Brasília, DF: Coordenação de Edições Técnicas, [2015] 65 págs. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/513623/001042393.pdf>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

BRASIL. **Lei 8.989 de 24 de fevereiro de 1995**. Brasília, DF. Presidência da República. [1995]. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8989.htm#ementa>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

BRASIL. **Lei 10.574 de 31 de outubro de 2003**. Brasília, DF. Presidência da República. [2003]. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2003/L10.754.htm>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

BRASIL. **Lei 13.146 de 06 de julho de 2015**. Brasília, DF. Presidência da República. [2015]. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

CORREIA, Atalá. **Estatuto da Pessoa com Deficiência traz inovações e dúvidas**. 2015. Portal Consultor Jurídico. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2015-ago-03/direito-civil-atual-estatuto-pessoa-deficiencia-traz-inovacoes-duvidas>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

GIMENES, Antônia Maria; BECHARA, Matheus Toledo; ÁVILA, Renato Nogueira Perez; RODRIGUES, Bruna Cardoso e ARAÚJO, Deise Cristina dos Santos. **A DIFICULDADE DA INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO MERCADO DE TRABALHO**. Revista INESUL. 2014. Disponível em: <https://www.inesul.edu.br/revista/arquivos/arq-idvol_33_1426199840.pdf>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

LASCO, THIAGO. **Vendas especiais para o público PCD disparam – e preocupam**. 2018. Jornal do Carro Estadão. Disponível em: <<https://jornaldocarro.estadao.com.br/carros/vendas-pcd-disparam-preocupam/>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

LOSCHI, Maria. **Pessoas com deficiência: adaptando espaços e atitudes**. 2017. Agência IBGE. Disponível em: < <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/16794-pessoas-com-deficiencia-adaptando-espacos-e-atitudes>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

MELLO, Caroline Venturini do Amaral; PINHO, Leticia Furtado Miranda e FRANÇOSO, Marina Castilho. **Pessoas portadoras de necessidades especiais e o direito do trabalho**. Jusbrasil: 2015. Disponível em: <<https://ledepinho.jusbrasil.com.br/artigos/378250277/pessoas-portadoras-de-necessidades-especiais-e-o-direito-do-trabalho>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

OLIVEIRA, Lilian Carla. **Acessibilidade é mais do que rebaixar calçadas**. Portal Consultor Jurídico: 2009. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2009-jun-05/direito-acesso-deficientes-complexa-abaixar-calcadas?pagina=4>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

PORTAL, Deficiente online. **Isenção de IPI, IOF, ICMS e IPVA para deficientes, guia rápido de isenção I**. Disponível em: < http://www.deficienteonline.com.br/isencao-de-ipi-iof-icms-e-ipva-para-deficientes-guia-rapido-de-isencao___41.html> Acesso em 04 de outubro de 2019.

RODAS, João Grandino. **Dados complementares sobre veículos para pessoas com deficiência**. Portal Consultor Jurídico. 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-ago-08/olhar-economico-dados-complementares-veiculos-pessoas-deficiencia>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.

Frota de veículos para pessoas com deficiência: conclusão da pesquisa. Portal Consultor Jurídico. 2019. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2019-ago-22/olhar-economico-frota-veiculos-pessoas-deficiencia-conclusao-pesquisa>>. Acesso em 04 de outubro de 2019.