



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA - UFPB**  
**CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS - CCJ**  
**DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS-DCJ**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**EDUARDA LÍVIA SOARES LEITE**

**DA GARANTIA A SUPRESSÃO DE DIREITOS: mudanças  
ocorridas nas regras tributárias para aquisição de veículos por  
pessoa com deficiência.**

**SANTA RITA/PB**  
**2021**

**EDUARDA LÍVIA SOARES LEITE**

**DA GARANTIA A SUPRESSÃO DE DIREITOS: mudanças  
ocorridas nas regras tributárias para aquisição de veículos por  
pessoa com deficiência.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Graduação em  
Direito do Departamento de Ciências  
Jurídicas da Paraíba como exigência  
parcial para obtenção do título de Bacharel  
em Ciências Jurídicas.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Ana Paula Basso

**SANTA RITA/PB  
2021**

**Catálogo na publicação**  
**Seção de Catalogação e Classificação**

L533g Leite, Eduarda Livia Soares.

Da garantia a supressão de direitos: mudanças  
ocorridas  
nas regras tributárias para aquisição de veículos por  
pessoa com deficiência. / Eduarda Livia Soares Leite. -  
João Pessoa, 2021.  
63 f. : il.

Orientação: Ana Paula Basso.  
TCC (Graduação) - UFPB/DCJ.

1. Isenções tributárias. 2. Impostos. 3. Veículos. 4.  
Convênios. I. Basso, Ana Paula. II. Título.

UFPB/DCJ

CDU 34

**EDUARDA LÍVIA SOARES LEITE**

**DA GARANTIA A SUPRESSÃO DE DIREITOS: mudanças  
ocorridas nas regras tributárias para aquisição de veículos por  
pessoa com deficiência.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Graduação em  
Direito do Departamento de Ciências  
Jurídicas da Paraíba como exigência  
parcial para obtenção do título de Bacharel  
em Ciências Jurídicas.

Data da aprovação

\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Banca Examinadora:

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Paula Basso  
(Orientadora)

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Wania Cláudia Gomes Di Lorenzo Lima  
(Avaliadora)

---

Prof. Dr. Fernando Joaquim Ferreira Maia  
(Avaliador)

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, Francisco Hérbeti e Humiliana Maria, por serem minha base, auxílio, sustento e força e por me fazerem chegar até aqui.

Aos meus fiéis companheiros, Daniel e Max, pelo amor incondicional e por tornarem meus dias mais alegres.

Em memória de Deyze dos Anjos e Maria de Jesus, por serem como tutoras, durante a realização de estágio no PROCON/PB.

À professora Dra. Ana Paula Basso, por aceitar a orientação mesmo em uma situação tão diversa e pela dedicação que o fez.

A todos os professores que compartilharam conhecimento durante a graduação na Unipê e na UFPB, em especial à Juliana Guedes (in memoriam) pela profunda humanidade e compreensão.

Aos servidores do Departamento de Ciências Jurídicas (DCJ), pelo exemplo de profissionalismo e dedicação, sobretudo a Rodrigo Cavalcanti e ao coordenador Giscard Agra, pela receptividade, auxílio e orientação.

## RESUMO

O presente estudo visa analisar a efetividade, ao longo do tempo, da política pública que busca garantir o direito à mobilidade das Pessoas com Deficiência, através da isenção de impostos federais sobre Produtos Industrializados (IPI) e sobre Operações Financeiras (IOF), assim como, dos estaduais, em especial, da Paraíba, sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), na aquisição de veículos automotores. Para tanto, foram estudadas as legislações tributárias correlatas, suas características, requisitos e modificações, estabelecendo uma comparação entre os conceitos de deficiência e modelo de avaliação previstos nas normas isentivas face ao Estatuto da Pessoa com Deficiência (EPcD) e os princípios constitucionais da isonomia e não discriminação. Ademais, foram averiguadas as mudanças ocorridas no mercado automobilístico, considerando os valores dos tetos estabelecidos para concessão dos benefícios. Destarte, após detida análise, restou evidenciado como a falta de adequação em relação ao EPcD e de atualização do valor do teto do ICMS, ocasionaram a supressão de direitos outrora garantidos às PcD. Concluiu-se pela necessidade de atualização da legislação e compatibilização com o Estatuto. Trata-se de uma pesquisa multidisciplinar e exploratória, com método de abordagem dedutivo e análise de documentação indireta, isto é, de pesquisa bibliográfica e também, documental.

**Palavras-chaves:** Isenções tributárias. Impostos. Veículo automotor. Pessoas com deficiência. Convênios.

## ABSTRACT

This study aims to analyze the effectiveness, over time, of the public policy that seeks to guarantee the right to mobility of Persons with Disabilities, through the exemption of federal taxes on Industrialized Products (IPI) and on Financial Operations (IOF), as well as , from the states, in particular, from Paraíba, on the Circulation of Goods and Services (ICMS) and on the Ownership of Motor Vehicles (IPVA), in the acquisition of motor vehicles. To this end, the related tax laws, their characteristics, requirements and modifications were studied, establishing a comparison between the concepts of disability and the assessment model provided for in the exemption rules in view of the Statute of Persons with Disabilities (SPwD) and the constitutional principles of equality and non-discrimination. Furthermore, changes occurred in the automobile market were investigated, considering the values of the established ceilings for granting benefits. Thus, after careful analysis, it was evident that the lack of adequacy in relation to the SPwD and the updating of the ICMS ceiling amount, led to the suppression of rights previously guaranteed to PwD. It was conclude by the need to update the legislation and make it compatible with the Statute. It's a multidisciplinary and exploratory research, with a deductive approach method and indirect documentation analysis, that is, bibliographic and documentary research.

**Keywords:** Tax exemptions. Taxes. Motor vehicle. Disabled people. Agreements.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

**ABRAMI** – Associação Brasileira de Miastenia  
**ANFAVEA** – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos  
**CF** – Constituição Federal  
**CDC** – Código de Defesa do Consumidor  
**CONADE** – Conselho Nacional das Pessoas com Deficiência  
**CONFAZ** – Conselho Nacional de Política Fazendária  
**CNH** – Carteira Nacional de Habilitação  
**CTB** – Código de Trânsito Brasileiro  
**CTN** – Código Tributário Nacional  
**DETRAN** – Departamento de Trânsito Estadual  
**DOE** – Diário Oficial do Estado  
**DOU** – Diário Oficial da União  
**EM** – Esclerose Múltipla  
**ENMG** – Eletroencefalografia  
**EPcD** – Estatuto da Pessoa com Deficiência  
**FENABRAVE** – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores  
**FIPE** – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas  
**GT** – Grupo de Trabalho  
**GTI** – Grupo de Trabalho Interinstitucional  
**GW** – Grupo de Washington  
**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
**ICMS** – Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços  
**IFBrM** – Índice de Funcionalidade Brasileiro Modificado  
**IN** – Instrução Normativa  
**IOF** – Imposto sobre Operações Financeiras  
**IPCA** – Índice de Preços ao Consumidor Amplo  
**IPEA** – Instituto de Pesquisa Aplicada Econômica  
**IPi** – Imposto sobre Produtos Industrializados  
**IPVA** – Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor  
**IR** – Imposto de Renda  
**FCA** – Fiat Chrysler Automobiles



**LC** – Lei Complementar

**MG** – Miastenia Grave

**MMFDH** – Ministério de Estado da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos

**MS** – Ministério da Saúde

**MP** – Medida Provisória

**MPE** – Ministério Público Estadual

**OMS** – Organização Mundial da Saúde

**ONU** – Organização das Nações Unidas

**PcD** – Pessoa com Deficiência

**RAIS** – Relação Anual de Informações Sociais

**RFB** – Receita Federal do Brasil

**SAE** – Society of Automotive Engineers (Sociedade de Engenheiros Automotivos)

**SEDH/PR** – Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República

**SEFAZ** – Secretaria de Estado da Fazenda

**SEPEC/ME** – Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia

**SISEN** – Sistema de Concessão Eletrônica de Isenção

**SNC** – Sistema Nervoso Central

**SUS** – Sistema Único de Saúde

**STF** – Supremo Tribunal Federal

**TEA** – Transtorno do Espectro Autista

**TRF** – Tribunal Regional Federal

**UnB** – Universidade de Brasília

## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1-</b> Tabela de restrições contidas na CNH de PcD para isenção de IPVA (efeitos a partir de 1° de janeiro de 2021). .....	36
<b>Tabela 2-</b> Preço médio Nissan Kicks S Direct (PcD) em 09/2020 .....	50
<b>Tabela 3–</b> Preço médio Nissan Kicks S Direct em 09/2021 .....	50

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2. ORIGEM E FUNÇÕES DO TRIBUTO.....</b>	<b>143</b>
2.1 Finalidade Extrafiscal do Tributo como Instrumento de Justiça Social.às Pessoas com Deficiência.....	17
2.2 Diferença entre Imunidade e Isenção.....	18
<b>3. BENEFÍCIOS FISCAIS FEDERAIS CONCEDIDOS ÀS PcD NA AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS.....</b>	<b>20</b>
3.1 Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) .....	22
3.1.1 Os Requisitos e Procedimentos Constantes na Lei N° 8.989/95 e as Modificações Trazidas pela Lei N° 14.183/2021 .....	23
3.2 Imposto Sobre Operações Financeiras (IOF).....	26
3.3 A Instrução Normativa N° 1.769/17 e a Aplicação da Isenção do IPI e o IOF na Aquisição de Veículos por PcD.....	27
<b>4. BENEFÍCIOS FISCAIS ESTADUAIS CONCEDIDOS ÀS PcD NA AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS.....</b>	<b>27</b>
4.1 Imposto Sobre a Circulação de Mercadorias e Sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS).....	29
4.1.1 A LC N° 24/75 e o Procedimento para Celebração de Convênios para Isenção de ICMS .....	30
4.1.2 A Isenção de ICMS nas Saídas de Veículos Destinados a Pessoas Portadoras de Deficiência Física, Visual, Mental ou Autista, Prevista no Convênio N° 38/12 e Modificações Posteriores .....	31
4.2 Imposto Sobre Propriedade de Veículos Automotores .....	32
4.2.1 O IPVA no Estado da Paraíba e a Isenção para Pessoas com Deficiência Prevista na Portaria N° 00308/2017/GSER.....	34
<b>5. AS SUPRESSÕES OCASIONADAS PELA INCOMPATIBILIDADE ENTRE AS LEIS DE ISENÇÕES, O ESTATUO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (EPcD) E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL (CF).....</b>	<b>37</b>

5.1	A Desinclusão nas Leis de Isenção de Doenças Raras e Deficiências não Aparentes .....	40
5.2	A Violação dos Princípios Constitucionais da Isonomia e Não Discriminação na Concessão de Benefícios Tributários às PcD.....	44
5.3	A Inefetividade das Isenções de ICMS e IPVA no Mercado Automobilístico Brasileiro .....	46
<b>6.</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>52</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>55</b>

## 1. INTRODUÇÃO

Durante muitos anos e em diversas civilizações as pessoas com deficiência foram excluídas da sociedade, sendo vítimas de abandono, superproteção e até mesmo, extermínio, em razão de concepções econômicas, políticas, sociais e religiosas vigentes em cada época. Entretanto, na medida em que houve avanços científicos e movimentos pela defesa dos direitos humanos e civis foram surgindo, os estigmas existentes foram se exaurindo e uma nova realidade começou a surgir.

Alinhada às declarações dos direitos das pessoas com deficiência física e mental, publicadas nos anos de 1971 e 1975 pela Organização das Nações Unidas (ONU), a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, foi promulgada com o objetivo de garantir uma sociedade livre, justa e solidária, através da promoção do bem de todos, estabelecendo no artigo 24, a competência da União, Estados e Distrito Federal, legislar sobre a proteção e integração das pessoas com deficiência (PcD)

Entretanto, para implementar meios que proporcionem a inclusão desta parcela da população, é necessário que os entes federativos possuam recursos financeiros capazes de subsidiar os projetos e medidas para realização dos objetivos constitucionalmente previstos, o que ocorre através da tributação, como também, pela concessão de isenções através da utilização da função extrafiscal.

Destarte, o presente trabalho visa analisar as legislações tributárias estaduais e federais que concedem benefícios tributários às pessoas com deficiência na compra de veículos e de que forma as modificações ocorridas, assim como a ausência delas face à Lei nº 13.146/2015, que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência (EPcD). Indaga-se, portanto, como as alterações realizadas ao longo dos anos ocasionaram supressões de direitos outrora garantidos e não efetivaram o direito à mobilidade objetivado pela política pública.

Nessa senda, o objetivo geral do trabalho é analisar as mudanças ocorridas nas leis, convênios, decretos e portarias que versam acerca da isenção de IPI, IOF, ICMS e IPVA - sendo os dois últimos no âmbito do Estado da Paraíba

-, na aquisição de veículos automotores por PcD, face ao EPcD e de que forma elas suprimiram o direito à mobilidade outrora garantido.

De forma específica, busca-se explicar a função extrafiscal do tributo, a diferença entre imunidade e isenção e estabelecer as características, requisitos e modificações de cada imposto, para, logo em seguida, analisar as mudanças sob a ótica do EPcD e dos princípios constitucionais da isonomia e da não discriminação, como também, de que forma afetaram determinadas pessoas e o mercado automobilístico.

Trata-se de uma pesquisa multidisciplinar e exploratória, visando, inicialmente, proporcionar maior familiaridade com o tema, através das breves explicações acerca da isenção dos impostos, com método de abordagem dedutivo e análise de documentação indireta, isto é, de pesquisa bibliográfica e, também, documental.

Inicialmente, foi necessário estabelecer no primeiro capítulo um breve histórico da origem do tributo e suas funções para o Estado e a sociedade, tecendo considerações acerca da utilização extrafiscal como meio de justiça social e como ocorre o instituto jurídico da isenção. Nos capítulos segundo e terceiro, adentra-se efetivamente ao estudo das regras e requisitos pertinentes aos impostos em que há concessão de isenção para PcD's na aquisição de veículo automotores, tratando primeiro dos federais, para em seguida, discorrer acerca dos estaduais, considerando neste, o Estado da Paraíba.

No quarto e último capítulo, após a análise de todos os impostos, empreender-se-á uma análise acerca do conceito de deficiência e o método de avaliação constantes nas legislações de isenções face ao vigente e moderno EPcD, estabelecendo, através da análise de casos fáticos, as consequências da falta de atualizações das normas tributárias na garantia do direito à mobilidade.

## **2. ORIGEM E FUNÇÕES DO TRIBUTO**

O primórdio da tributação no Brasil, está intimamente ligada à vinda da Corte Portuguesa ao país e ao início das atividades comerciais, através do extrativismo do pau-brasil, que foi o primeiro “produto” a ser tributado, por meio do denominado “quinto”. Com a descoberta de novas riquezas naturais e de territórios, o império de Portugal, buscando colonizar, desenvolver e explorar

economicamente essas áreas, realizou a divisão administrativa e territorial em 14 faixas de terra, chamadas capitanias hereditárias, entregues aos correspondentes donatários. Neste sentido, Walda Weyne e Márcio Amorim em *SEFAZ: Tributo à História* (2006, p. 23):

Portugal exigia que o concessionário construísse fortificações ao longo da costa e implementasse a colonização efetiva, além do pagamento do Quinto, ou seja, a quinta parte do produto da venda da madeira, que deveria reverter-se para o Soberano. Este foi o primeiro tributo no Brasil. A imensidão do território dificultava o policiamento, além de que a construção de fortificação por todo o litoral era iniciativa que dependia de largos recursos econômicos por parte dos particulares, que percebiam a impossibilidade de arcar com esse ônus somente com recursos obtidos da comercialização do pau-brasil. Com a posse portuguesa no Novo Mundo em perigo, Portugal resolveu instituir o Regime de Capitanias Hereditárias, como forma de garantir o monopólio sobre a colônia.

De acordo com a obra, embora os recebedores destas terras exercessem plena autoridade administrativa e judicial, conforme poderes concedidos pela Carta de Doação e os Forais, estes instrumentos legais estabeleciam a obrigação do repasse de um quinto de tudo aquilo que era produzido nas capitanias ao rei, que em contrapartida, nada oferecia. Ainda, salienta-se que a fiscalização se tornava cada vez mais rigorosa, objetivando dificultar o contrabando, em especial o do ouro, e aquele que fosse pego desrespeitando aos deveres instituídos estavam sujeitos à prisão e outras penas.

Segundo Júnia Focas, em *Inconfidência Mineira: A história dos sentidos de uma história* (2006), este cenário de muita cobrança sem retornos, gerou indignação na população que, inconformada com o sistema de tributação e com a decretação da derrama, que buscava a arrecadação de impostos atrasados, reuniu-se em um movimento, no ano de 1789, intitulado de Inconfidência Mineira, liderado por Joaquim da Silva Xavier, o Tiradentes, que objetivava a libertação do Brasil de Portugal. Contudo, o movimento foi descoberto e o seu líder foi julgado, condenado, executado por enforcamento e esquartejado.

Não obstante o movimento ter sido finalizado de forma trágica, os ideais de “*libertas quae sera tamen*” (liberdade ainda que tardia), perpetuados durante a Conjuração Mineira, serviram para que, a partir desse momento, o direito e, por conseguinte, as leis tributárias fossem pensadas de forma mais justa, buscando atender às demandas da população.

Ainda de acordo com Weyne e Amorim (2006, p.47), “o processo de independência política do Brasil, em 1822, acenou com a possibilidade de ruptura com os excessos fiscais praticados pela Coroa Portuguesa”. Entretanto, a tentativa de limitação do poder do Estado, somente ocorreu a partir da promulgação da primeira Constituição Brasileira em 1824. Com a promulgação da referida Carta Magna até a criação do vigente Código Tributário Nacional de 1966 e da Lei Maior de 1988, os tributos passaram a possuir finalidades diversas além do custeio da máquina pública.

Destarte, atualmente o tributo é classificado de acordo com a função em fiscal, extrafiscal e parafiscal. A função fiscal apesar de possuir cunho eminentemente arrecadatório, isto é, de auferimento de recursos para subsistência do Estado, também serve para garantia à sociedade do acesso a direitos fundamentais, através do custeio de políticas públicas. A parafiscal, em breve síntese, é caracterizada como a delegação da capacidade tributária de um ente competente a outro, para que este fiscalize, arrecade e execute determinado tributo. Define o professor tributarista Ricardo Alexandre que (2016, p. 36):

Na parafiscalidade, o objetivo da cobrança de tributo é arrecadar, mas o produto da arrecadação é destinado a ente diverso daquele que institui a exação. Por óbvio, o beneficiário dos recursos sempre será uma instituição que desempenhe uma atividade tipicamente estatal (como o caso do INSS) ou de interesse do Estado, como os denominados serviços sociais autônomos (SESI, SESC, SENAI, SEBRAE, SEST, dentre outros).

Para este trabalho, faz-se necessário a análise específica da finalidade extrafiscal do tributo, para posteriormente, adentrar à hipótese da não incidência e, conseqüentemente, da concessão de benefícios na aquisição de veículos por pessoas com deficiência (PcD). Insta salientar que, segundo Rafael Novais (2018), não obstante haver uma separação doutrinária entre as finalidades, esta não é uma divisão categórica, haja vista que algumas espécies tributárias podem possuir ambos os propósitos.



## **2.1 Finalidade Extrafiscal do Tributo como Instrumento de Justiça Social às Pessoas com Deficiência**

A extrafiscalidade atua de forma a estimular ou desestimular certas práticas econômicas, intervindo diretamente nos campos econômico e social, ocasionando impacto direto na vida dos indivíduos. Diferentemente da finalidade fiscal que visa a arrecadação de tributos e efetivar direitos previstos constitucionalmente, a extrafiscal, além disso, objetiva incentivar determinadas condutas, através da concessão de benefícios e incentivos, que ocorre, entre outros casos, na aquisição de veículos por pessoas com deficiência (PcD).

De acordo com dados do Censo Demográfico de 2010, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 46 milhões de brasileiros, ou seja, cerca de 23,6% da população declarou possuir algum grau de dificuldade na realização de habilidade, considerados à época, pessoas com deficiência (PcD). Essa pesquisa levou em consideração qualquer nível de obstáculo em relação à capacidade de enxergar, ouvir, caminhar ou subir escadas (IBGE, 2010).

Entretanto, considerando as discussões internacionais, o IBGE, através da Nota Técnica 01/2018, realizou uma releitura dos dados obtidos no Censo de 2010, à luz das recomendações do Grupo de Washington para Estatísticas sobre Pessoas com Deficiência (GW), identificando como PcD apenas os indivíduos que responderam possuir muita dificuldade ou que não conseguiam realizar de modo algum uma ou mais habilidades (IBGE, 2018).

Assim sendo, aplicando-se a linha de corte do GW, o número de pessoas com deficiência foi reduzido para 12.748.663 milhões, ou seja, cerca de 6,7% da população registrada pelo referido censo. Outrossim, destas, apenas 486 mil estão inseridas no mercado de trabalho, conforme dados do Painel da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do ano de 2018 (BRASIL, 2018).

Não obstante as barreiras de acesso a empregos e falta de inclusão na sociedade, essa parte da população ainda sofre com inúmeros obstáculos da vida cotidiana, gerados pela falta de acessibilidade, principalmente em questões de mobilidade. Segundo Thais Gaiad et al. (2018), o deslocamento das PcD nas cidades brasileiras é difícil, pois estas apresentam condições de transporte público e mobiliário urbano inadequados.

Neste diapasão, com o objetivo de promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais destas pessoas, visando a inclusão social e cidadania, conforme propósito previsto no artigo 1º do Decreto nº 6.949/2009, especialmente no que tange no direito ao transporte e à mobilidade, o legislador brasileiro, como forma de compensar as dificuldades vivenciadas por esta parte da população e utilizando-se do objetivo reparador da extrafiscalidade dos tributos, concedeu benefícios fiscais à pessoa com deficiência na aquisição de veículos. Acerca deste objetivo:

[...] é necessário pontuar que o benefício fiscal é classificado de acordo com a sua finalidade, uma vez que, como é decorrente da extrafiscalidade, possui tanto o objetivo indutor, como o objetivo reparador. Com isso, há de se consignar a existência do benefício fiscal com a finalidade indutora, consistente em fazer com que o respectivo contribuinte tenha uma determinada forma de se comportar, bem como a existência do benefício fiscal com a finalidade reparadora, tratando-se, assim, de reparar uma situação vivenciada pelo beneficiário (FARIA; SCARIN; ALMEIDA, 2020, n.p).

Ainda, imperioso ressaltar que a concessão do benefício fiscal é regida, principalmente, pelos princípios da supremacia do interesse público sobre o interesse privado, da indisponibilidade do interesse público e do paralelismo das formas. Assim sendo, tendo em vista que a obrigação de pagamento do tributo é decorrente de lei que o institui, independente da vontade do contribuinte e integra o patrimônio público, somente o povo, através de seus representantes, pode optar por dispor da arrecadação, através da concessão de benefícios. Não obstante, só pode ocorrer através da edição de lei específica, como disposto no artigo 150, §6º, da Constituição Federal:

Qualquer subsídio ou isenção, redução de base de cálculo, concessão de crédito presumido, anistia ou remissão, relativos a impostos, taxas ou contribuições, só poderá ser concedido mediante lei específica, federal, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias acima enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição, sem prejuízo do disposto no art. 155, § 2.º, XII, g (BRASIL, 1988).

Deste modo, a União e os Estados, de forma conjunta e objetivando proporcionar a inclusão e qualidade de vida das pessoas com deficiência, através da utilização da função extrafiscal dos tributos, concederam, através de criação de leis específicas, convênios, decretos e portarias, a isenção de

impostos na compra de veículos automotores às PcD, sendo os de competência federal, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e o Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e o estaduais, o Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) e o Imposto sobre a Aquisição de Veículos Automotores (IPVA), tratados a posterior de forma pormenorizada, sendo fundamental preliminarmente o estudo do instituto jurídico da isenção e a distinção em relação às imunidades.

## **2.2 Diferença entre Imunidade e Isenção**

Antes da análise específica dos impostos, para melhor compreensão do tema, torna-se necessária a distinção entre a imunidade e isenção. Não obstante que em ambos os casos ocorram a exceção ao pagamento do correspondente tributo, os institutos não devem ser confundidos.

Para que um tributo passe a existir, o ente competente deverá instituí-lo através de lei, nos termos do artigo 3º do Código Tributário Nacional, definindo os sujeitos passivos, a hipótese de incidência e o correspondente fato gerador da obrigação de pagamento do tributo, assim como a alíquota cabível. Destarte, configurada a circunstância prevista na lei, surge para o contribuinte a obrigação de adimplemento. Entretanto, há três institutos que são exceção à essa regra; as imunidades, isenções e alíquota zero, sendo importantes para o presente tópico apenas as duas primeiras, que se diferenciam através da constatação do momento em que são impostas.

O artigo 150, previsto da seção II da Carta Magna, além de estabelecer garantias aos contribuintes, impõe limitações ao poder de tributar da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, vedando a instituição de impostos, entre outros, nos termos do inciso VI, sobre:

a) patrimônio, renda ou serviços, uns dos outros; b) templos de qualquer culto; c) patrimônio, renda ou serviços dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os requisitos da lei; d) livros, jornais, periódicos e o papel destinado a sua impressão. e) fonogramas e videofonogramas musicais produzidos no Brasil contendo obras musicais ou literomusicais de autores brasileiros e/ou obras em geral interpretadas por artistas brasileiros bem como os suportes materiais ou arquivos

digitais que os contenham, salvo na etapa de replicação industrial de mídias ópticas de leitura a laser (BRASIL, 1988).

Ricardo Alexandre (2016, p. 163) classifica estas imunidades em subjetivas, quando se considera a pessoa ou ente a receber a concessão, como no caso da isenção do imposto sobre propriedade de veículo automotor (IPVA) de um veículo de propriedade de um município; em objetivas, em razão do objeto ser intributável, a exemplo da hipótese prevista na letra “d” do referido artigo, em que não importa quem adquire ou vende; ou mistas, quando refere-se à ambas.

A imunidade retira a hipótese de incidência, através de previsão constitucional, restringindo o exercício da competência por meio de limitações ao poder tributar dos entes federativos, assim, concedendo proteção a determinados bens ou pessoas da tributação. Ou seja, trata-se de uma limitação constitucional que visa restringir a imposição de ônus de natureza tributária em certas situações. Neste diapasão, o professor Roberto Caparroz (2018, p. 333):

As imunidades tributárias, sobre serem princípios constitucionais (que impossibilitam os entes de direito público interno, dotados de competência tributária, de instituir exações sobre pessoas, bens ou fatos predeterminados), têm por objeto salvaguardar os interesses e valores tidos como fundamentais pela Carta Magna, no intuito de evitar que o ordenamento positivo, os alcance, sob pena de inconstitucionalidade.

Prevista no artigo 175, inciso I do CTN, a isenção é causa de exclusão do crédito tributário e ocorre de modo diverso da imunidade. Nesta, há o exercício da competência tributária pelo ente responsável que institui o tributo e define sua incidência, contudo, com o intuito de beneficiar certas pessoas e/ou situações, o legislador os retira do campo ocorrência, através de lei que dispensa do pagamento.

Isto é, pode-se dizer que na isenção há o encontro de duas normas jurídicas: uma que define a incidência do imposto e outra que estabelece as hipóteses em que o pagamento é dispensado (CAPARROZ, 2018, p. 327), pois, conforme exposto anteriormente, a isenção só pode ser concedida através da edição de lei específica, nos termos dos artigos 97, inciso VI; 104, inciso III; 111 e 178 do CTN, c/c o artigo 150, §6º da CF.

No que tange especificamente ao artigo 111, inciso I da legislação tributária, salienta-se que este impõe que a lei que dispuser acerca da exclusão

do crédito tributário, ou seja, de isenção ou anistia, deverá ser interpretada literalmente (BRASIL, 1966). Neste sentido, ratificando a norma, decidiu a 3ª turma do Tribunal Regional Federal da 5ª Região (TRF-5):

**CONSTITUCIONAL E TRIBUTÁRIO. ISENÇÃO DE IPI E IOF NA AQUISIÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DEFICIÊNCIA FÍSICA. LEIS 8.383/91 E 8.989/95. PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS. INCIDÊNCIA. REMESSA OFICIAL E APELAÇÃO NÃO PROVIDAS.** (...) 3. O art. 72, IV da Lei 8.383/91 e o parágrafo 1º c/c IV do art. 1º, da Lei nº 8.989/95 asseguram a isenção dos referidos tributos (respectivamente, IOF e IPI) na aquisição de veículo automotor por deficientes físicos, com a finalidade promover a inclusão social dos portadores de necessidades especiais. 4. Restou devidamente comprovado no processo administrativo que o impetrante preencheu os requisitos das Leis 8.383/91 e 8.989/95, tendo sido atestado por laudo de avaliação do DETRAN-PE ser ele portador de Deficiência Física (CID 10 M-21) a saber, usuário portador de sequela de trombose em membro inferior esquerdo com edema, bem como sua incapacidade de dirigir veículos convencionais, tendo sido expressamente reconhecida a existência de deformidade adquirida, que o tornaria apto a dirigir veículo automático. 5. As normas tributárias que regulam a matéria não previram a necessidade do contribuinte comprovar a regularidade fiscal para fazer jus às isenções de IPI e IOF na aquisição de veículo automotor, não podendo ato normativo da Receita Federal do Brasil criar restrições ao gozo do benefício fiscal, já que **as normas sobre isenção devem ser interpretadas literalmente** (CTN, art. 111, II). 6. Remessa oficial e apelação não providas. (TRF-5 - APELREEX: 08021487620154058300 PE, Relator: Desembargador Federal Janilson Bezerra de Siqueira (Convocado), Data de Julgamento: 28/03/2018, 3ª Turma).

Isto é, conforme exposto na decisão supra, além da norma estabelecer a impossibilidade de ampliação de situações não previstas, configurada o fato em lei, não há também a possibilidade de imposição de restrições ao gozo do benefício, haja vista a interpretação literal.

### **3. BENEFÍCIOS FISCAIS FEDERAIS CONCEDIDOS ÀS PcD NA AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS**

De acordo com o artigo 153 da Constituição Federal, a União possui competência tributária para instituir o imposto sobre importação (II), sobre a exportação (IE), sobre a renda e proventos de qualquer natureza (IR), sobre produtos industrializados (IPI), sobre operações financeiras (IOF), sobre a propriedade territorial rural (ITR) e sobre grandes fortunas (IGF), sendo este

último ainda não instituído até o momento (BRASIL, 1988). Entretanto, para o presente tópico, importante apenas o estudo do IPI e do IOF, haja vista que são os únicos impostos de âmbito federal que admitem isenção na compra de veículos por pessoas com deficiência.

### **3.1 Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI)**

Previsto no artigo 153, inciso IV, da Constituição Federal e atualmente regulamentado pelo Decreto Federal nº 7.212/2010 o Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI), de competência da União, instituído através de lei ordinária e responsável pela segunda maior arrecadação entre os impostos federais, incide, nos termos do artigo 4º, incisos I a V do referido decreto, sobre produtos que tenham sido submetidos a qualquer operação que lhe modifique a natureza ou a finalidade, ou o aperfeiçoe para o consumo, por transformação, beneficiamento, montagem, acondicionamento, renovação e recondicionamento (BRASIL, 2010).

Ainda, o legislador constituinte estabeleceu no artigo 153, §3º, incisos I e II, os princípios a serem adotados na instituição do IPI, sendo eles o da seletividade e o da não cumulatividade, que visa limitar a incidência em cada fase da produção, permitindo a compensação e conseqüentemente, impedindo que, segundo Paulo Roberto Rocha (2017, p.8) “ocorra o efeito “cascata”, isto é, evitar a incidência do tributo sobre bases já tributadas anteriormente”.

A seletividade remete à classificação deste imposto como predominantemente extrafiscal, haja vista que, não obstante possuir importante papel na arrecadação do erário, alguns produtos considerados como essenciais, poderão ter a alíquota reduzida ou até mesmo serem retirados do campo de incidência, enquanto os supérfluos terão maiores. Neste sentido, o professor Ricardo Alexandre dispõe que (2016, p. 519):

O objetivo final do princípio é conseguir, de maneira indireta, graduar a carga tributária do imposto de acordo com a capacidade contributiva dos consumidores, uma vez que os produtos essenciais são consumidos por todas as classes sociais, devendo, justamente por isso, estar sujeitos a uma suave ou inexistente carga tributária. Já os gêneros supérfluos são presumidamente consumidos apenas (ou, ao menos, principalmente) pelas pessoas das classes sociais mais privilegiadas, devendo ser tributados de uma maneira mais gravosa.

Ademais, verifica-se também a característica extrafiscal do IPI, na hipótese prevista no artigo 153, §3º, III, da CF, pois, o legislador pátrio ao estabelecer uma imunidade específica à exportação de produtos industrializados, utilizando-se da finalidade indutora, buscou incentivar a remessa e comercialização de bens a outros países.

Não obstante, para o impulso de determinadas condutas ou para a garantia de direitos fundamentais, o legislador poder-se-ia se utilizar tanto da imunidade, como exposto anteriormente ou da isenção, sendo necessária a distinção entre os institutos para melhor compreensão.

### **3.1.1 Os Requisitos e Procedimentos Constantes na Lei N° 8.989/95 e as Modificações Trazidas pela Lei N° 14.183/2021**

Conforme exposto anteriormente, a concessão de benefícios é uma forma de efetivar direitos constitucionalmente previstos. Não obstante, para que aconteça, é necessário que ocorra a edição de lei específica pelo ente competente instituidor do tributo, nos termos do artigo 150, §6º, da Constituição Federal, para que o pagamento da obrigação seja dispensado (BRASIL, 1988). É o que ocorreu em 1995, com a criação da Lei nº 8.989 pela União, que dispõe acerca dos requisitos para a concessão da isenção.

O artigo 1º do referido diploma legal preceitua que para a não incidência IPI, o automóvel a ser adquirido deverá ser de transporte de passageiros, fabricado no país, equipado com motor não superior a 2.000 cm<sup>3</sup> (dois mil centímetros cúbicos), com no mínimo quatro portas e movido por eletricidade, combustível de origem renovável (álcool, gasolina ou diesel), sistema reversível de combustão (*flex*) ou híbrido (BRASIL, 1995).

Não obstante, nos termos do §6º e §7º, para ser adquirido por pessoa com deficiência, o veículo deverá apenas ser de fabricação nacional, destinado ao transporte de passageiros e/ou misto, conforme artigo 96, inciso II, “a” e “c” do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cujo preço de venda, até 31 de dezembro de 2021, incluídos os tributos incidentes, não seja superior a R\$ 140.000,00 (cento e quarenta mil reais).

Até março de 2021 não havia limite de preço para aquisição e o prazo era de dois anos, contudo, com a edição e vigência imediata da medida provisória nº 1034, pelo presidente Jair Bolsonaro, o valor limite passou a ser de R\$: 70.000 (setenta mil reais) e o prazo ampliado para quatro anos (BRASIL, 2021).

Entretanto, em razão da crise do novo coronavírus (COVID-19), que influenciou para o aumento da inflação e consequente elevação de preços, poucos veículos continuaram a ser ofertados em valores não superiores ao teto, razão pela qual o valor precisou ser revisto e foi editada a lei em vigência. Destarte, o prazo passou a ser de dois anos para venda e de três para nova aquisição e o valor limite passou ao dobro do estipulado pela medida, ou seja, R\$: 140.000,00 (cento e quarenta mil reais).

A mudança foi benéfica às PcDs e aos cofres públicos, haja vista que, com o aumento, ampliou-se o rol de veículos passíveis a serem ofertados, dentro de um prazo justo, como também, ao estabelecer um teto máximo – que antes da MP não havia –, restringiu a compra de veículos de luxo com isenção de impostos.

No que tange aos sujeitos passivos da concessão do benefício, a lei contempla, entre outros, pessoas com deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autistas (1º, inc. IV). Para a configuração da incapacidade da visão, a pessoa deverá ter acuidade visual igual ou menor que 20/200, segundo a tabela de Snellen, no melhor olho após a correção, ou campo visual inferior a 20º, podendo haver ocorrência simultânea de ambas as situações (§2º). Às pessoas com deficiência física, dispõe o §1º da lei nº 8.989/95 que:

Para a concessão do benefício previsto no art. 1º é considerada também pessoa portadora de 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.

Por fim, às pessoas com deficiência mental, de forma severa ou profunda e aos autistas, a lei deixou a cargo da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República (SEDH/PR) e do Ministério da Saúde



(MS), em ato conjunto, o estabelecimento de normas e requisitos para emissão dos laudos de avaliação (§4º). Assim sendo, seguindo os critérios do Decreto nº 3.298/99, que dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência e do DSM-IV - Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais, foi editada a Portaria Interministerial SEDH/MS n.º 2/2003.

De acordo com o artigo 4º, inciso III, letras “a” a “h” e §1º, do referido ato administrativo, considera-se pessoa portadora deficiência mental aquela com funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação em níveis severo/grave ou profundo, anterior aos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, como comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e/ou trabalho (BRASIL, 2003). Quanto à exigência de manifestação da deficiência antes da maioridade, em sentido oposto à legislação, decidiu a primeira turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região:

**TRIBUTÁRIO. IPI. ISENÇÃO. AQUISIÇÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR. DOENÇA MENTAL SEVERA OU PROFUNDA, OU AUTISMO. INEXIGIBILIDADE DE MANIFESTAÇÃO ANTERIOR AOS 18 ANOS DE IDADE. REQUISITO NÃO PREVISTO EM LEI.** 1. O portador de deficiência mental faz jus à isenção do IPI na aquisição de automóveis de passageiros de fabricação nacional, nos termos do disposto no inciso IV do art. 1º da Lei nº 8.989/1995, independentemente do fato de a doença não ter se manifestado antes dos 18 anos de idade. 2. É ilegal a exigência contida no art. 3º, inciso IV da Portaria Interministerial nº 2, de 21/11/2013, que limita a caracterização da deficiência mental, para efeito da isenção, aos casos que a manifestação se deu anteriormente aos 18 anos de idade. (TRF-4 - RECURSO CÍVEL: 50109508420174047001 PR 5010950-84.2017.4.04.7001, Relator: MÁRCIA VOGEL VIDAL DE OLIVEIRA, Data de Julgamento: 04/04/2018, PRIMEIRA TURMA RECURSAL DO PR).

Em relação às pessoas com o Transtorno do Espectro Autista (TEA), possuem direito à isenção aquelas com o autismo Infantil (F84.0) ou autismo Atípico (F84.1).

O interessado em adquirir um veículo zero quilômetro, além de possuir uma deficiência que se enquadra no rol estabelecido pela lei, deverá também comprovar, através de declaração, a disponibilidade financeira ou patrimonial compatível com o valor do automóvel a ser adquirido, nos termos do artigo 58º, inciso II, da Decreto Federal nº 7.212/2010, sob pena de indeferimento do

benefício (BRASIL, 2010). Neste sentido, a segunda turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF), em fiel cumprimento ao que preceitua o decreto, reconheceu a legalidade do ato de indeferimento do pedido de isenção, pelo não cumprimento dos requisitos estabelecidos, conforme se vê abaixo:

**MANDADO DE SEGURANÇA. ISENÇÃO DE IPI. AQUISIÇÃO DE AUTOMÓVEL. PESSOA COM DEFICIÊNCIA. RECEBIMENTO DE BENEFÍCIO ASSISTENCIAL. FALTA DE DISPONIBILIDADE FINANCEIRA OU PATRIMONIAL. CONCESSÃO INDEVIDA.** É de ser reconhecida a legalidade do ato de indeferimento do benefício de isenção de IPI para pessoa com deficiência que recebe o benefício assistencial de que trata a Lei nº 8.742, de 1993, cujos requisitos evidenciam a falta de disponibilidade financeira ou patrimonial compatível com a aquisição do veículo, exigência prevista no art. 5º da Lei nº 10.690, de 2003. (TRF-4 - AC: 50030004720204047121 RS 5003000-47.2020.4.04.7121, Relator: ROBERTO FERNANDES JÚNIOR, Data de Julgamento: 15/06/2021, SEGUNDA TURMA).

Destarte, de acordo com a legislação, é incompatível a compra de veículos com isenção por pessoa com deficiência que não possua disponibilidade financeira e/ou patrimonial para aquisição do veículo, haja vista a necessidade de recursos financeiros para a aquisição e manutenção do automóvel.

### **3.2 Imposto Sobre Operações Financeiras (IOF)**

De competência da União e previsto no artigo 153, inciso V da Constituição Federal, o imposto sobre operações financeiras (IOF), lançado por homologação, possui como contribuinte qualquer sujeito que participe do procedimento tributado, havendo variação da base de cálculo e alíquotas a depender do fato gerador, podendo incidir sobre operações de crédito, câmbio, seguro, títulos ou valores imobiliários, nos termos dos artigos 64, 66 e 150 do Código Tributário Nacional (BRASIL, 1966).

O IOF, diferentemente do IPI, não se submete aos princípios da legalidade e da noventena, o qual estabelece que a majoração do tributo somente produzirá efeitos após noventa dias da data da publicação da lei. Assim sendo, em razão da agilidade para a modificação de alíquotas, possui função predominantemente extrafiscal, pois, de acordo com Ricardo Alexandre (2016, p. 28) “possibilita à

União intervir no funcionamento do mercado financeiro, “aquecendo-o” ou “esfriando-o”, de acordo com a necessidade”.

Com efeito, além desta finalidade indutora da extrafiscalidade do IOF, o legislador pátrio, buscando efetivar o direito à mobilidade às pessoas com deficiência, através do artigo 72, IV, “a” e “b”, concedeu a isenção também às operações de financiamento para a aquisição de automóveis de passageiros fabricados no território nacional, incluindo os híbridos e elétricos, de até 127 HP (cento e vinte e sete *horse-power*) de potência bruta, segundo a classificação normativa da *Society of Automotive Engineers* (SAE).

Não obstante, de acordo com o referido artigo, diferentemente do IPI, a isenção do IOF somente abrange apenas aquelas pessoas portadoras de deficiência física, cujo laudo de perícia médica atestado pelo Departamento de Trânsito Estadual (DETRAN) especifique o “tipo de defeito físico e a total incapacidade do requerente para dirigir automóveis convencionais” (BRASIL, 1991), como também, exige-se que a carteira nacional de habilitação (CNH) do pleiteante deverá ser especial, constando as adaptações necessárias, de acordo com o laudo emitido.

Outrossim, a legislação de concessão estabelece nos §§1º e 3º, que o benefício será reconhecido pelo departamento da Receita Federal do Brasil (RFB), através da verificação dos requisitos previstos e, após concedido, poderá ser utilizado uma vez, hipótese em que o veículo adquirido não poderá ser alienado antes de três anos, contados a partir da data da aquisição.

### **3.3 A Instrução Normativa N° 1.769/17 e a Aplicação da Isenção do IPI e o IOF na Aquisição de Veículos por PcD**

Como forma de simplificar o processo de solicitação de isenção, a RFB editou a Instrução Normativa (IN) n° 1.769, de 18 de dezembro de 2017, disciplinando a aplicação da isenção do imposto sobre produtos industrializados e do imposto sobre operações financeiras, na aquisição de veículos por pessoas com deficiência.

Além de especificar quais sujeitos possuem o direito a concessão do benefício, conforme exposto nos tópicos anteriores, a IN estabelece o procedimento a ser adotado pelo pleiteante e as restrições vinculadas ao veículo

adquirido. Destarte, logo no artigo 4º, preceitua que o interessado deverá requerer o benefício eletronicamente através do Sistema de Concessão Eletrônica de Isenção de IPI/IOF (SISEN), disponível no sítio eletrônico da RFB.

Para isto, é necessário, nos termos do §3º, incisos I e II, anexar à solicitação, cópias digitalizadas do laudo de avaliação emitido por prestador de serviço público de saúde, por serviço privado de saúde, contratado ou conveniado, que integre o Sistema Único de Saúde (SUS), pelo Detran ou por suas clínicas credenciadas, ou por intermédio de serviço social autônomo, sem fins lucrativos, criado por lei, caso não tenha sido emitido laudo de avaliação eletrônico; e da certidão de nascimento atualizada do beneficiário, na qual esteja identificado o responsável legal, no caso de requerimento transmitido por tutor ou curador (BRASIL, 2017).

Outrossim, no caso do IPI, a pessoa com deficiência deverá comprovar, além da disponibilidade financeira ou patrimonial compatível com o veículo a ser adquirido, que não possui impedimentos legais à obtenção de benefícios fiscais. Deferido o direito à isenção, a autorização para compra do veículo será emitida em nome do beneficiário no *síte* do SISEN, possuindo um prazo de validade de 270 (duzentos e setenta dias), contados a partir da data que foi disponibilizada.

Em caso de indeferimento, há a possibilidade de recurso no prazo de 10 dias, contados da ciência. Adquirindo o veículo, a alienação antes do tempo previsto legalmente dependerá da autorização do fiscal da receita federal, devendo o imposto que deixou de ser exigido, pago. Há exceção quando ocorrer a transferência de propriedade do veículo com manutenção da isenção para adquirente que goze do mesmo benefício.

#### **4. BENEFÍCIOS FISCAIS ESTADUAIS CONCEDIDOS ÀS PcD NA AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS**

Preceitua o artigo 155, incisos I a III, da Constituição Federal, que os Estados e o Distrito Federal, detém a competência tributária para instituir impostos sobre transmissão *causa mortis* e doação, de quaisquer bens ou direitos (ITCD), sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior

(ICMS) e sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA). Para este tópico, far-se-á necessária a análise do ICMS e do IPVA.

#### **4.1 Imposto Sobre a Circulação de Mercadorias e Sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS)**

O imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que iniciem no exterior, está previsto no artigo 155, inciso II da CF, que atribui a competência de instituição aos Estados e ao Distrito Federal. Em razão da necessidade de ser regulado por Lei Complementar (LC) de caráter nacional, nos termos inciso XII, foi editada a lei nº 87 de 13 de setembro de 1996, denominada de Lei Kandir.

A referida legislação estabelece que são tributados os serviços de transporte de pessoas, bens, mercadorias ou valores que ocorram por qualquer via, entre municípios do mesmo Estado, como também entre Estados. Por serviço de comunicação, Novais (2018, p. 212) entende que será abrangida “qualquer espécie que realize emissão, recepção, transmissão, retransmissão, repetição e ampliação de conteúdo dessa natureza (telefonia móvel, fixa, TV, rádio, internet)”.

Por fim, no que se refere às mercadorias, o imposto incide sobre bens móveis, físicos ou não corpóreos, destinados à comercialização. O conceito de contribuinte está previsto no artigo 4º da Lei Kandir e remete àquele de fornecedor, previsto no Código de Defesa do Consumidor (CDC), pois, para configuração há exigência da habitualidade ou volume com o intuito comercial.

Apesar de ser considerado um imposto de natureza predominantemente fiscal, há uma feição extrafiscal inferida em razão dos princípios constitucionalmente previstos da não cumulatividade obrigatória e da seletividade facultativa, assim como, das regras gerais de isenção ou não incidência, que ensejam a não cumulação e a anulação do crédito tributário.

Diferentemente do imposto sobre produtos industrializados em que a aplicação do princípio da seletividade é obrigatória, no ICMS, esta é facultativa, ficando a critério do legislador estadual/distrital a opção de torná-lo flexível em

razão de algumas situações, acarretando o uso com função extrafiscal, como é o caso da isenção para pessoas com deficiência, tratada a seguir.

#### **4.1.1 A LC Nº 24/75 e o Procedimento para Celebração de Convênios para Isenção de ICMS**

Estabelece o artigo 155, §2º, inciso XII, alínea “g” da Carta Magna, que a lei complementar deverá, entre outros, “regular a forma como, mediante deliberação dos Estados e do Distrito Federal, isenções, incentivos e benefícios fiscais serão concedidos e revogados” (BRASIL, 1988). Assim sendo, foi editada a Lei Complementar nº 24 de 1975, que dispõe acerca dos convênios que devem ser firmados entre Estados e Distrito Federal para o estabelecimento de normas isentivas.

Para que a isenção de ICMS seja concedida, é necessário que sejam celebrados convênios firmados em reuniões com a presença de todos os representantes dos Estados e do Distrito Federal, sob a presidência de representantes do Governo Federal. Não obstante, a concessão de benefícios fiscais, conforme prevê o artigo 2º, §2º, dependerá sempre de decisão unânime dos Estados representados, já a sua revogação total ou parcial, da aprovação de quatro quintos, pelo menos, dos representantes presentes.

Insta salientar que a representação é realizada, geralmente, pelos Secretários de Estado da Fazenda, que formam, junto aos membros federais, o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), responsável por promover, entre outros, a celebração dos convênios de ICMS. Finalizada a reunião, em até dez dias, a resolução adotada deverá ser publicada no Diário Oficial da União (DOU) e, após quinze dias, contados da data da publicação, o Poder Executivo de cada Unidade da Federação publicará decreto ratificando ou não os convênios celebrados.

O primeiro convênio a conceder a isenção do ICMS nas saídas de veículos destinados a pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental ou autista, foi o nº 35/99, celebrado pelo CONFAZ na 94ª reunião, realizada em João Pessoa/PB, em 23 de julho de 1999. Entretanto, atualmente, a isenção é regulada pelo nº 38, celebrado na 145ª reunião ordinária, ocorrida em

Cuiabá/MT, no dia 30 de março de 2012 e que, ao decorrer dos anos também sofreu alterações, tratadas a seguir pormenorizadamente.

#### **4.1.2 A Isenção de ICMS nas Saídas de Veículos Destinados a Pessoas Portadoras de Deficiência Física, Visual, Mental ou Autista, Prevista no Convênio N° 38/12 e Modificações Posteriores**

Dispõe o convênio que a ficam isentas do pagamento do imposto sobre circulação de mercadorias e serviços, as saídas internas e interestaduais de veículo automotor novo quando adquirido por pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autistas, diretamente ou por intermédio de seu representante legal.

Originalmente, os conceitos de deficiência física, visual, mental e de autistas, eram os mesmos previstos na lei de isenção do IPI, abrangendo, no caso da física aquelas pessoas que possuíam alteração completa ou parcial de um ou mais membros do corpo humano, que acarretasse o comprometimento da função física, sob a forma de algum tipo de paresia, ou seja, de restrição ou diminuição dos movimentos, sem que houvesse a perda total.

Na visual, aquelas que possuem acuidade visual igual ou menor que 20/200, segundo a tabela de Snellen, no melhor olho, após a melhor correção, ou campo visual inferior a 20°, ou ocorrência simultânea de ambas as situações. Em se tratando de deficiência mental considerava-se aquelas pessoas com funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação anterior aos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas e, no caso dos autistas, aqueles com transtorno autista ou autismo atípico.

Entretanto, com a celebração dos convênios de n° 28/2017 e 59/2020, estes conceitos passaram a ser mais restritos, exigindo-se um nível maior de severidade da deficiência. Destarte, a partir de então, a isenção passou a abranger somente pessoas com deficiência física e mental em níveis moderados ou graves e autistas com incapacidade para dirigir, que atendam cumulativamente aos critérios de deficiência, deficiência permanente e incapacidade, conforme disposto no §8° da cláusula segunda. Insta salientar que

à isenção de ICMS, assim como a do IPI e IOF, aplica-se também os critérios da Portaria Interministerial SEDH/MS n.º 2/2003.

Para adquirir o veículo com isenção, é necessário que o requerente comprove além da deficiência por meio de laudo pericial, disponibilizado no sítio eletrônico do CONFAZ, que não possui débitos para com a Fazenda Pública Estadual ou Distrital, e que tem disponibilidade financeira ou patrimonial, podendo neste caso, também ser de parentes em primeiro grau em linha reta ou em segundo grau em linha colateral, cônjuge ou companheiro em união estável, ou, ainda, de seu representante legal, suficiente para fazer frente aos gastos com a aquisição e a manutenção do veículo a ser adquirido.

Nos termos do §2º do referido dispositivo, o veículo a ser adquirido deve ser novo, com preço não superior a R\$: 70.000,00 (setenta mil reais), incluindo os tributos incidentes. Outrossim, a transmissão do veículo, a qualquer título, fica vedada dentro do prazo de 4 (quatro) anos, contados a partir da data da aquisição, somente podendo fazê-la com o recolhimento do imposto devido, com atualização e acréscimos legais. Não obstante, nos casos de transmissão à pessoa que faça jus ao mesmo benefício, à seguradora nos casos de roubo, furto ou perda total do veículo e de falecimento do beneficiário, o prazo estabelecido não precisa ser observado.

#### **4.2 Imposto Sobre Propriedade de Veículos Automotores**

De acordo com o exposto anteriormente, além do ICMS, a Constituição Federal em seu artigo 155, prevê, em seu inciso III, que compete aos Estados e ao Distrito Federal, instituir o imposto sobre a propriedade de veículos automotores que terá, nos termos do §6º, alíquotas mínimas fixadas pelo Senado Federal e poderá ter alíquotas diferenciadas em função do tipo e utilização (BRASIL, 1988).

Em razão da falta de legislação complementar federal estabelecendo os fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes do IPVA, nos termos do artigo 146 da Constituição Federal, com o advento da Emenda Constitucional 42/2003, foram dispostas as regras do referido §6º, com o objetivo de evitar guerra fiscal, já que, na ausência delas, o Supremo Tribunal Federal (STF) entende que, os Estados passam a deter a competência legislativa plena para preencher



eventuais omissões, pois a disciplina do direito tributário se encontra no rol da legislação concorrente, no artigo 24, I e § 3º, da CF. Acerca desta guerra fiscal, dispõe Ricardo Alexandre (2016, p. 212) que:

Para evitar a chamada guerra fiscal entre os estados em relação ao IPVA, visto que cada unidade da Federação pode estabelecer alíquotas mais atrativas para os veículos nela licenciados, a Constituição Federal estabeleceu que cabe ao Senado a definição de alíquota mínima de abrangência nacional.

Desta feita, através dos julgamentos dos recursos extraordinários de nº 255.111 e 525.382, oriundos de São Paulo, assim como do nº 134.509, do Estado do Amazonas, o STF consolidou o entendimento acerca do fato gerador do IPVA, abrangendo apenas os veículos automotores terrestres e excluindo do campo de incidência embarcações e aeronaves (BRASIL, 2002).

Assim como, os outros impostos anteriormente expostos, o IPVA também possui uma função predominantemente fiscal, isto é, objetiva arrecadar recursos para manutenção do Estado. Embora tenha cunho arrecadatório, a sua função extrafiscal manifesta-se em decorrência da previsão constitucional de diferenciação de alíquotas a depender da função e da utilização do veículo, cujo incide o fato gerador.

É o que ocorre com a disparidade entre as alíquotas entre automóveis de passeio e utilitários, assim como aqueles utilizados para atividades remuneradas. Ademais, em razão da importância do veículo em alguns casos, poderão ser concedidas pelo legislador estadual, imunidades, dispensa de pagamento e isenção. No que tange à imunidade, como exposto algures, por se tratar de vedação ao exercício da competência do poder de tributar, ocorre nas hipóteses previstas constitucionalmente e no caso do IPVA, abrange, entre outros, a veículos que pertençam a entidades previstas na Carta Maior. Já os casos de dispensa e isenção estão previstos legislação conforme disposto a seguir.

#### **4.2.1 O IPVA no Estado da Paraíba e a Isenção para Pessoas com Deficiência Prevista na Portaria N° 00308/2017/GSER**

No Estado da Paraíba, o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores está previsto na Lei Estadual n° 11.007 de 06 de novembro de 2017 e é regulamentado pelo Decreto n° 37.814/2017. As referidas legislações estabelecem, em conformidade com o entendimento do STF, que o fato gerador do imposto é a propriedade de veículo automotor, dotado de mecanismo de propulsão própria e que sirva para o transporte de pessoas ou coisas ou para a tração de veículos utilizados com o mesmo fim, que incide uma única vez a cada exercício (PARAÍBA, 2017).

Como forma de regulamentar as hipóteses de não incidência e de isenção no Estado da Paraíba, o secretário de Estado da Receita editou a portaria n° 00308/2017/GSER, dispondo acerca do reconhecimento do direito a não incidência ou à concessão do IPVA, tendo em vista a necessidade de disciplinar o trâmite e realizar a uniformização da documentação indispensável à formalização de processos de reconhecimento.

De acordo com o artigo 3°, o imposto não incide nos casos em que o proprietário, residente no exterior, cujo veículo não seja registrado ou licenciado no País, obtiver licença, em caráter temporário, para trafegar no território nacional; sobre a propriedade de veículos da União, dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios, e das suas respectivas autarquias e fundações, como também, dos partidos políticos e suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos; enquanto o veículo se encontrar sob a guarda do judiciário, assim como, nos casos de veículos automotores pertencentes à empresa pública estadual custeada com recursos do Tesouro Estadual (PARAÍBA, 2017).

O capítulo IV da referida portaria trata, entre outras situações, da isenção de IPVA de veículos adquiridos por pessoas com deficiência, novos ou usados. Destarte, preceitua o artigo 4°, inciso VI, que há concessão de benefício tributário, limitada a um veículo com valor, nos termos do §6°, não superior ao estabelecido na legislação estadual para o gozo da isenção do ICMS, isto é, de até R\$: 70.000,00, às pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental

severa ou profunda, ou autista, proprietárias de automóveis de fabricação nacional ou nacionalizados.

Para requerer a benesse estadual, o requerente deverá provar o preenchimento das condições estabelecidas e o cumprimento dos requisitos para sua concessão, submetendo à análise da autoridade administrativa competente, ou seja, da Secretaria de Estado da Receita. Assim como o IPI e ICMS, o conceito de deficiência física constante no Decreto nº 37.814/2017, abrangia aquelas pessoas com alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física e a incapacidade total ou parcial para dirigir, manifestando-se sob a forma de algum tipo de paresia.

Igualmente ocorria com a deficiência visual, caracterizada pela acuidade visual igual ou menor que 20/200 (tabela de Snellen) no melhor olho, após a melhor correção, ou campo visual inferior a 20°, ou ocorrência simultânea de ambas as situações. Assim como a mental, de níveis severo ou profundo, definida pelo funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação anterior aos dezoito anos e com os autistas com transtorno autista ou autismo atípico, apresentando incapacidade para dirigir (PARAÍBA, 2017).

Com as alterações trazidas pelo Decreto nº 40.959/2020, publicado no DOE/PB em 29 de dezembro de 2020, com efeitos a partir do dia 1º de janeiro de 2021 e pela Portaria nº 00176/2020/SEFAZ, as regras para isenção passaram a ser mais rígidas, buscando limitar as pessoas beneficiadas com o benefício e, consequentemente, aumentar a arrecadação do Estado, através do pagamento do imposto pelas pessoas que, outrora, possuíam isenção do IPVA.

Destarte, com a entrada em vigor das novas regras, assim como no caso do ICMS, a concessão do benefício para pessoas com deficiência física, passou a abranger somente aquelas que apresentam um nível moderado ou grave. Além desta modificação, os autistas e as pessoas com deficiências visual, física e mental em níveis moderado ou grave, para requererem a isenção, passaram a ter que comprovar que o veículo adquirido foi especialmente adaptado e customizado para sua condição, conforme uma das restrições que devem constar no campo “observações” da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), conforme tabela abaixo constante no artigo 8º, §5º da portaria nº 00308/2017:

**Tabela 1-** Tabela de restrições contidas na CNH de PcD para isenção de IPVA (efeitos a partir de 1º de janeiro de 2021).

Código CNH	Descrição da restrição
C	Obrigatório o uso de acelerador à esquerda
E	Obrigatório o uso de empunhadura / manopla / pômbo no volante
H	Obrigatório o uso de acelerador e freio manual
I	Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel ao volante
J	Obrigatório o uso de adaptação dos comandos de painel para os membros inferiores e/ou outras partes do corpo
K	Obrigatório o uso de veículo com prolongamento da alavanca de câmbio e/ou almofadas (fixas) de compensação de altura e/ou profundidade
L	Obrigatório o uso de veículo com prolongadores dos pedais e elevação do assoalho e/ou almofadas fixas de compensação de altura e/ou profundidade
M	Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de câmbio adaptado
N	Obrigatório o uso de motocicleta com pedal de freio traseiro adaptado
O	Obrigatório o uso de motocicleta com manopla do freio dianteiro adaptada
P	Obrigatório o uso de motocicleta com manopla de embreagem adaptada
Q	Obrigatório o uso de motocicleta com carro lateral ou triciclo
R	Obrigatório o uso de motoneta com carro lateral ou triciclo

**Fonte:** Secretaria de Estado da Fazenda da Paraíba (2020)

Em recente decisão nos autos do processo judicial nº 0833694-12.2021.8.15.2001, que trata acerca de mandado de segurança cível impetrado por Armando Berlamino de Melo em face do atual Secretário Executivo da Receita Estadual, Bruno Frade, a juíza Silvana Gouveia deferiu o pedido liminar, determinando que fosse concedida a isenção de IPVA do veículo adquirido com desconto de IPI e ICMS pelo autor, portador de Luxação Congênita do Quadril (CID 10 –Q65.1) e Coxartrose Bilateral (CID 10 –M16.3). Em fundamentação, a juíza alegou que:

(...) vemos que a referida lei claramente prevê a existência de isenção do IPVA para pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autista, não prevendo qualquer restrição para a concessão do benefício a não ser a comprovação da referida deficiência. Constata-se que o Decreto nº 40.959/2020, bem como a portaria nº176/2020 utilizados para fundamentar o indeferimento do pedido do autor restringiram o direito previsto na lei, criando novos requisitos e restrições para a concessão do benefício, estando eivados, portanto de ilegalidade, uma vez que extrapolam o exercício do poder regulamentar. (TJPB – Mandado de segurança cível nº 0833694-12.2021.8.15.2001. Juíza Silvana B. Gouveia. Data do julgamento: 06 de outubro de 2021)

Importante pontuar também, que estas modificações ocorridas na legislação do Estado da Paraíba, foram reflexos diretos das alterações feitas em São Paulo. Em 07 de dezembro de 2020, foi publicado o Decreto nº 65.337 no DOE/SP, regulamentando a isenção do IPVA para PcD, prevista na Lei nº 17.293/2020. A partir de então, o governo paulista pioneiramente passou a exigir para a concessão da benesse fiscal, a profundidade e/ou severidade da doença, a restrição na CNH e a adaptação nos veículos, assim como a necessidade de fixar em local visível do automóvel, o adesivo indicativo de identificação PcD.

Em razão das manifestações realizadas por este público e do alto número de demandas judiciais, o Ministério Público Estadual (MPE), visando a proteção dos direitos das pessoas com deficiência, ingressou, no dia 13 de janeiro de 2021, com ação civil pública contra o Estado, buscando a concessão de tutela de urgência para a suspender a cobrança do IPVA.

Após 9 dias, ao reconhecer que ao discriminar os motoristas paulistas em razão de níveis de deficiência, o decreto violava o princípio constitucional da isonomia, o Tribunal de Justiça de São Paulo, acatou o pedido do *parquet*, determinando a suspensão da cobrança do imposto a aqueles que outrora possuíam direito ao benefício.

Desta feita, o cenário vivenciado pelas pessoas com deficiência é de total insegurança jurídica, haja vista que, aqueles que preventivamente pagaram o imposto, não têm previsão de restituição da quantia, devendo aguardar o trânsito em julgado da ação, assim como os que não, ficam sujeitos ao pagamento corrigido em caso de mudança de entendimento do juízo.

## **5. AS SUPRESSÕES OCASIONADAS PELA INCOMPATIBILIDADE ENTRE AS LEIS DE ISENÇÕES, O ESTATUO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (EPcD) E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL (CF)**

Em 06 de julho de 2015, foi sancionada pela ex-presidenta Dilma Rousseff, a Lei ° 13.146, que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência (EPcD). A legislação foi um marco histórico na garantia das PcDs, trazendo importantes modificações acerca da definição da capacidade civil e de avaliação da deficiência, alterando dispositivos legais outrora vigentes.

Segundo os artigos 6º c/c 84º do Estatuto, a deficiência não afeta a plena capacidade civil da pessoa, podendo esta exercê-la em igualdade de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2015). Com esta inovação, o Código Civil sofreu diversas derrogações nos artigos que tratavam acerca da capacidade civil, retirando as pessoas com deficiência do campo daqueles com incapacidade absoluta e relativa.

Destarte, com o advento da Lei nº 13.146/2015, instituída em total conformidade com o princípio da dignidade humana, a legislação civilista passou a garantir a autonomia das PcD's, considerando, a partir de então, como absolutamente incapazes, apenas as pessoas menores de 16 anos e relativamente incapazes, os maiores de 16 e menores de 18 anos, os ébrios, os viciados em tóxicos e os pródigos.

Outro importante ponto é o conceito social de deficiência trazido pelo artigo 2º do Estatuto, que passou a considerar pessoa com deficiência aquela com “impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras (urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, de comunicação e informação, atitudinais e/ou tecnológicas), pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas” (BRASIL, 2015). Isto é, considera-se a interação do corpo com o meio, levando em consideração as condições acadêmicas, econômicas e sociais de cada ser.

Considerando isto, para avaliação da deficiência, o EPcD trouxe, em seu artigo 2º, §1º, a necessidade avaliação através da adoção de um modelo biopsicossocial, realizado por uma equipe multidisciplinar, levando em consideração os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo, os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais, as limitações no desempenho de atividades e a restrição de participação (BRASIL, 2015).

Esta modificação legislativa teve fundamental importância na forma como a deficiência é vista. Com este conceito, se estabelece que não é a PcD que necessita de adaptações para utilizar o meio, mas sim, que este, por não estar adequado, ocasiona impedimentos à pessoa, gerando restrições em sua participação social por não possuir acesso à outras tecnologias e serviços, razão pela qual para avaliação é considerado os fatores individuais. Ratificando o entendimento, Barnes *et. al*, em *Disability Studies Today* (2002), dispõem que é

a sociedade que deve se moldar às necessidades das pessoas com deficiência e não o contrário.

Não obstante o artigo 124 do EPcD estabelecer a necessidade de um modelo de avaliação biopsicossocial, multiprofissional e interdisciplinar da deficiência em até dois anos da vigência da lei, somente em março de 2020, o presidente do Conselho Nacional das Pessoas com Deficiência (CONADE), Marcos Antônio, aprovou, através de resolução, o Índice de Funcionalidade Brasileiro Modificado (IFBrM), como instrumento de avaliação adequado a ser utilizado pelo governo brasileiro. Insta salientar que este índice foi elaborado pelo Comitê do Cadastro Nacional da Inclusão da Pessoa com Deficiência, instituído em razão do Decreto nº 8.954/2017 e validado sob a coordenação da Universidade de Brasília (UnB).

Em 06 de julho de 2020, através do Decreto nº 10.415, o Presidente da República instituiu a criação de um Grupo de Trabalho Interinstitucional (GTI) para elaboração do modelo único de avaliação biopsicossocial da deficiência, utilizando o IFBrM como instrumento-base, haja vista a aprovação pelo CONADE.

O prazo de duração do GTI foi estabelecido até o dia 30 de setembro de 2021, conforme Decreto nº 10.611 de 2021, devendo o relatório final das atividades ter sido encaminhado, em até 15 dias da conclusão dos trabalhos, ao Ministério de Estado da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos (MMFDH). Não obstante, até o momento, não há notícias acerca da apresentação do modelo único para análise pela presidência da república e posterior conversão em decreto.

Apesar do conceito de deficiência estabelecido pelo EPcD, conforme exposto nos tópicos anteriores, as leis federais e estaduais que garantem isenção de impostos à PcD na compra de veículos automotores ainda adotam a concepção estabelecida pelo modelo biomédico, isto é, a deficiência é caracterizada pela existência de um estado de saúde somado a problemas nas estruturas e/ou funções do corpo, desconsiderando as necessidades específicas da pessoa avaliada. Ademais, em alguns benefícios ainda há a exigência da caracterização da profundidade e/ou severidade da deficiência, sem critérios legais estabelecidos.

Neste diapasão, a adoção da avaliação pelo modelo médico e a falta da vigência de um instrumento único como o IFBrM, além de ocasionarem a sujeição do requerente à diferentes tipos de avaliação para concessão de isenções tributárias, também geram a caracterização imprecisa da deficiência, a falta de proteção social e custos desnecessários ao erário e ao próprio sujeito, haja vista os vários tipos de laudos existentes e a restrição de acesso às políticas públicas vigentes de pessoas que fazem jus ao direito, como tratado a seguir.

### **5.1 A Desinclusão Nas Leis de Isenções de Doenças Raras e Deficiências não Aparentes**

De acordo com o Ministério da Saúde (2020), as doenças raras são aquelas que afetam um grupo de até 65 pessoas em cada 100.000 indivíduos, caracterizadas pelas similaridades de sintomas entre si, mas que variam de acordo com cada paciente. Apesar de não possuírem cura, existem tratamentos disponíveis para melhoria de qualidade de vida dos acometidos.

Conhecida internacionalmente por interpretar a personagem Marinete, no seriado “*A Diarista*”, produzido e exibido originalmente pela Rede Globo, entre 13 de abril de 2004 a 31 de julho de 2007, a atriz Cláudia de Sousa Rodrigues, nascida em 7 de junho de 1970, foi diagnosticada em 2000, após sentir uma dormência no braço durante uma peça que fazia, como portadora de Esclerose Múltipla (EM), uma doença neurológica rara, autoimune e crônica.

De acordo com a portaria conjunta nº 03 da Secretaria de Atenção Especializada à Saúde e da Secretaria de Ciência, Tecnologia e Insumos Estratégicos em Saúde, datada de 05 de fevereiro de 2021, a EM caracteriza-se pelo acometimento da substância branca e a cinzenta do Sistema Nervoso Central (SNC), ocasionando, como principais sintomas, fadiga, disfagia, disfonia, diplopia, dificuldade de equilíbrio, rigidez muscular e espasmos. Segundo o Ministério da Saúde, pode ser classificada em:

**Esclerose Múltipla Remitente Recorrente (EMRR):** caracterizada por episódios de piora aguda do funcionamento neurológico (novos sintomas ou piora dos sintomas existentes) com recuperação total ou parcial e sem progressão aparente da doença;



**Esclerose Múltipla Secundária Progressiva (EMSP):** caracterizada pela fase após um curso inicial de remissão-recorrência, no qual a doença se torna mais progressiva, com ou sem recidivas;

**Esclerose Múltipla Primária Progressiva (EMPP):** caracterizada por agravamento progressivo da função neurológica (acúmulo de incapacidade) desde o início dos sintomas;

**Síndrome Clinicamente Isolada (Clinically Isolated Syndrome - CIS):** que consiste na primeira manifestação clínica que apresenta características de desmielinização inflamatória sugestiva de esclerose múltipla, mas incapaz de cumprir os critérios de disseminação no tempo por neuroimagem ou líquido.

Por ser autoimune, isto é, ocasionada por ataques do próprio sistema imunológico do paciente, a EM não tem cura. Assim sendo, o tratamento ocorre através do controle dos surtos, dos sintomas e da doença, objetivando mantê-la estável e evitar a progressão. Não obstante, acaso ocorram lesões intratáveis por meio de desmielinizações diagnosticadas por ressonância magnética, a perda de determinadas funções pode ser definitiva. Neste ano, em depoimento dado à repórter Jana Sampaio, da revista *Veja* (ed. 2722, 2021, n.p) a atriz Cláudia Rodrigues falou sobre sua vivência após o diagnóstico:

Minha vida mudou completamente. Hoje, faço fisioterapia, fonoaudióloga, musculação e hidroginástica por quatro horas todos os dias, além de tomar nove remédios para conter a evolução da doença. Nem sempre funciona. Em novembro, na última internação, os neurologistas identificaram duas novas lesões no cerebelo, exatamente nas regiões que controlam a fala e a coordenação motora. Não devia estar andando nem falando, mas surpreendi a todos. Apesar das dificuldades, estou muito melhor do que se esperava. Os médicos não sabem explicar como meus exames mostram um quadro tão pior do que eu de fato manifestei. Já me disseram: “Você é um milagre da medicina”.

Nascida em 27 de julho de 1981, Carla Prata, atualmente é apresentadora, influenciadora digital e portadora de uma doença autoimune rara, Miastenia Grave (MG), diagnosticada em 2017, após uma cirurgia no coração. Assim como a esclerose múltipla, a MG não tem cura e possui sintomas similares à doença que afeta Cláudia Rodrigues, entretanto, sem causar lesões cerebrais e/ou medulares.

A miastenia manifesta-se pelo comprometimento da junção neuromuscular em razão de anti-corpos, gerando falha de comunicação entre os nervos e músculos. O principal sintoma da doença é a fraqueza muscular, que pode afetar diversos músculos, como braços, pernas, olhos, gerando, entre

outros, disfonia, diplopia e disfagia. Em depoimento postado em sua conta na rede social *Instagram*, a atriz revelou que sofre com disfonia, fadiga frequente gerada pela doença, e episódios de paralisia facial, necessitando adaptar sua rotina de acordo com os sintomas apresentados.

A Lei nº 7.713 de 1988, através de seu artigo 6º, inciso XIV estabeleceu a isenção do pagamento do imposto de renda para, entre outras doenças, aos portadores de esclerose múltipla, por considerar a doença grave. Não obstante muitos juristas considerem a enfermidades contidas na lista como instrumento base para o reconhecimento de outras, através do Poder Judiciário, em recente a 5ª Turma Recursal do Rio Grande Sul, decidiu que:

TRIBUTÁRIO. IMPOSTO DE RENDA. MOLÉSTIA GRAVE. MIASTENIA GRAVIS. ISENÇÃO. PROVENTOS DE APOSENTADORIA. ART. 6º, XIV DA LEI 7.713/88. IMPOSSIBILIDADE.

1. O portador de doença grave tem direito à isenção do imposto de renda sobre os proventos de sua aposentadoria, nos termos do artigo 6º da Lei nº 7.713/1988. 2. No caso concreto, restou comprovado que a autora é portadora da doença Miastenia Gravis - CID G70.0, doença grave, rara e autoimune, que a recorrente afirma ser muito semelhante à Esclerose Múltipla, doença prevista no rol de moléstias do artigo 6º da Lei 7.713/1988. 3. Entretanto, em que pese a miastenia gravis se trate de doença rara, autoimune, que pode produzir sintomas complexos, o Superior Tribunal de Justiça decidiu, em julgamento de recurso representativo de controvérsia (Tema 250), que "não são isentos do imposto de renda os proventos percebidos por aposentados portadores de moléstias graves não elencadas no art. 6º, XIV, da Lei 7.713/88. 4. Negado provimento ao recurso. (TRF-4. Recurso cível: 50443568520204047100, RS. Relator: Joane Unfer Calderaro. Data de julgamento: 26/03/2021, 5ª Turma Recursal do RS).

O mesmo ocorre para pessoas com doenças raras durante a tentativa de obter a concessão de benefícios fiscais para aquisição de veículos. Insta frisar que em razão da remissão e da flutuabilidade dos sintomas, nem toda pessoa que possui uma doença rara, é considerada pessoa com deficiência, principalmente analisando sob um critério médico, que considera a doença em conjunto com uma limitação/alteração severa ou grave de um membro do corpo.

Entretanto, durante o período de crise e/ou surto da doença, pessoas com doenças raras, tornam-se sim, pessoas com deficiência, haja vista não possuírem igualdade de condições com as demais pessoas, ao enfrentarem determinadas barreiras, como determina o art. 2º do EPcD. Assim como Cláudia Rodrigues, enfrenta barreiras físicas e sensoriais, em razão dos sintomas

gerados pela EM a apresentadora Clara Prata ao sentir a paralisia facial, também.

Não obstante, para o atual modelo de avaliação da deficiência vigente, o biomédico, caso ambas fossem submetidas à perícia, não seriam enquadradas como PcD. No caso da esclerose que se manifesta através de lesões, apesar de ser possível a comprovação por ressonância magnética, nem sempre a área afetada ocasionará sintomas, como disposto no depoimento da atriz, considerada um “milagre da medicina”.

Assim sendo, no caso de Cláudia Rodrigues, apesar de haver o diagnóstico de uma doença grave, que gera uma série de impedimentos no dia a dia, não restou comprovada a alteração de uma característica física incapacitante à época. Destarte, somente restar-se-ia justificado à isenção à uma pessoa com esclerose múltipla, caso o surto da doença gerasse uma alteração na mobilidade, através de, por exemplo, uma monoplegia de membro inferior esquerdo.

A mesma dificuldade de caracterização da deficiência ocorre também no caso de Carla Prata, portadora de *myasthenia gravis*. Apesar de existirem exames, como a dosagem de anticorpos e eletroneuromiografia (ENMG), que comprovam a existência da doença, é preciso salientar que, assim na esclerose, os sintomas da MG são, geralmente transitórios, o que dificulta a caracterização da deficiência sob o um critério médico. De acordo com a Associação Brasileira de Miastenia (ABRAMI), a fraqueza muscular da MG pode durar dias, semanas ou se manter no mesmo nível durante períodos indeterminados, variando de pessoa para pessoa, inclusive, podendo se alterar em um mesmo dia.

Em ambos os casos, os sintomas de paresia vivenciados, isto é, de perda/diminuição da força de forma temporária, acarretam a classificação como deficiência, de forma não aparente, haja vista a redução da mobilidade. Entretanto, em razão das leis que tratam acerca da isenção de impostos estarem em desconformidade com o EPcD, conjuntamente à falta da vigência de um modelo biopsicossial de avaliação, no caso, o IFBrM, pessoas com deficiências não aparentes geralmente são excluídas da benesse tributária.

## 5.2 A Violação dos Princípios Constitucionais da Isonomia e Não Discriminação na Concessão de Benefícios Tributários às PcD

Preceitua o artigo 5º da Constituição Federal que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza. Entretanto, considerando determinados aspectos e características dos indivíduos, a lei poderá estabelecer, de forma fundamentada, regulamentações especiais para essa situação, de forma a viabilizar a justiça social, isto é, conforme Aristóteles, tratar os iguais como iguais e os desiguais como desiguais, na exata medida de suas desigualdades. Robert Alexy em a *Teoria dos direitos fundamentais* (2008, p. 411), estabelece que:

A assimetria entre a norma de tratamento igual e a norma de tratamento desigual tem como consequência a possibilidade de compreender o enunciado geral de igualdade como um princípio da igualdade, que *prima facie* exige um tratamento igual e que permite um tratamento desigual apenas se isso for justificado por princípios contrapostos.

Estabelece também o artigo 3º, inciso I da Carta Maior que é objetivo do Estado, entre outros, a construção de uma sociedade justa, razão pela qual, diante de determinadas situações, podem ser instituídos tratamentos diversos de forma a garantir a igualdade fática. É o que ocorre com a concessão de benefícios tributários às pessoas com deficiência.

Assim como ocorre com a instituição de alíquotas diferentes para o pagamento do Imposto de Renda (IR) em função do ganho mensal do contribuinte, buscando desonerar aquele que recebe menos, a concessão de benefícios tributários na compra de veículos automotores às PcD's, busca garantir o direito à mobilidade em razão da falta de infraestrutura e acessibilidade nas cidades que garantam o direito de locomoção, proporcionar conforto ao beneficiário em razão do estado vivido, bem como minorar os efeitos da carga tributária sobre o patrimônio.

Ocorre que, como exposto, em razão do aumento das despesas decorridas da pandemia do COVID-19, bem como, a diminuição da receita, alguns Estados, em especial, São Paulo e a Paraíba, com o objetivo de aumentar a arrecadação, modificaram a legislação de isenção do ICMS e IPVA, passando

a restringir o acesso ao benefício entre as pessoas que antes recebiam o mesmo tratamento, sob o fundamento de que, com as mudanças, haveria o número menor de fraudes.

Ao exigir a necessidade de adaptação do veículo, a indicação de restrição na CNH e, no caso de São Paulo, de adesivo indicativo da deficiência para a concessão da isenção, os governos estaduais criaram uma discriminação, de forma inconstitucional entre as PcD's. O princípio da não discriminação é oriundo da igualdade e consiste na proibição de tratamentos desiguais em situações idênticas.

Em comparação, por exemplo, se um indivíduo com monoparesia de membro inferior esquerdo, com restrições “D” (obrigatória transmissão automática) e “F” (obrigatória direção hidráulica) na CNH, solicitar a isenção do imposto sobre a propriedade de veículo automotor, terá o seu pedido indeferido pela SEFAZ estadual, por não precisar de adaptações para conduzir o veículo.

Entretanto, se uma pessoa com a mesma deficiência, porém, no membro direito, solicitar a benesse estadual, terá seu pedido deferido, haja vista que, em sua CNH, constará também a restrição prevista na letra “C”, ou seja, a necessidade de veículo adaptado, com pedais de acelerador e freios invertidos, permitindo, portanto, a condução pelo beneficiário.

É evidente que, no dia a dia, os dois indivíduos sofrem com problemas relativos à mobilidade, haja vista a notória falta de acessibilidade nos ambientes. Destarte, com a modificação legislativa, a função extrafiscal do tributo, manifestada através da isenção, teve seu caráter deturpado, passando a infringir os princípios da igualdade e não discriminação ao condicionar a isenção à necessidade de adaptação veicular para pessoas em situações idênticas.

Conforme exposto anteriormente, no que tange à legislação do ICMS, as modificações trazidas pelo Convênio nº 59/20, passaram a exigir para a configuração de deficiência física apta à isenção, um nível de severidade moderado ou grave, sem, contudo, estabelecer parâmetros legais. Assim sendo, ficam as PcD's sujeitas a critérios subjetivos durante a avaliação dos peritos para determinação da classificação do grau da deficiência, podendo em muitas vezes haver divergências entre o mesmo fato pela falta de um modelo seguro de conduta do profissional.

### 5.3 A Inefetividade das Isenções de ICMS e IPVA no Mercado Automobilístico Brasileiro

No dia 08 de dezembro de 2019, foram registrados os primeiros casos de uma suposta pneumonia, em um hospital na cidade de Wuhan, capital da província da China. No dia 31 do mesmo mês houve a confirmação que as vítimas estavam acometidas pelo novo coronavírus.

Em menos um mês após este fato, em 28 de janeiro de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) emitiu alerta sobre o alto de risco de uma possível epidemia. Vários casos foram surgindo e sendo confirmados ao redor do mundo. No Brasil, o primeiro caso de contaminação pelo vírus SARS-CoV-2 foi confirmado em 26 de fevereiro. Em 11 de março, a OMS declarou o surto da doença como pandemia.

Buscando impedir a disseminação da doença, o Governo Federal, os Estados e Municípios adotaram uma série de medidas para o combate do novo coronavírus, como a exigência de distanciamento social, a restrição na capacidade de lotação de estabelecimentos e, até mesmo, tratando-se dos últimos, o *lockdown*, isto é, o acesso restrito à alguns lugares.

É evidente que essas medidas restritivas afetaram diversos setores da sociedade, principalmente o econômico, em razão da necessária interrupção de atividades e da baixa circulação de pessoas. Segundo a Portaria nº 20.809, de 14 de setembro de 2020, da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia (Sepec/ME), publicada no Diário Oficial da União (DOU) no dia 15 de setembro de 2020, as atividades econômicas de fabricação de veículos automotores (CNAE 29) e de comércio de veículos, motos e peças (CNAE 45), figuraram entre as dez mais impactadas após a decretação da calamidade pública decorrente do Covid-19 (BRASIL, 2020).

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), disponibilizados no capítulo 6ª, denominado *Trabalho e Renda*, do 28º Boletim de Política Social, em razão dos efeitos do distanciamento social e *lockdown*, os setores que mais tiveram queda de empregos formais em 2020 foram os de alojamento e alimentação, com 26,1%, os de atividade doméstica, com 24,7% e de construção, 19,4%. Ademais, o boletim também informa que com a adoção

de medidas previstas na Medida Provisória (MP) n° 927/2020, houve a redução do valor mensal recebido pelos brasileiros (BRASIL, 2021).

Com as demissões ocorridas, a diminuição da renda da população em razão do impacto nas relações de trabalho geradas pelo COVID-19, assim como a mudança do estilo de compra do consumidor, que passou a utilizar mais o comércio eletrônico, segundo dados do relatório *O comportamento do consumidor em 2020*, realizado pela Social Miner, adquirir um automóvel zero quilômetro deixou de ser uma das prioridades do brasileiro.

De acordo com dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), no acumulado de 2020, foram emplacados 1.950.889 (um milhão e novecentos e cinquenta mil e oitocentos e oitenta e nove) unidades. Em comparação ao ano anterior, houve uma queda 26,62%, ou seja, de 707.803 (setecentos e sete mil e oitocentos e três) veículos (FENABRAVE, 2021).

Conjuntamente a isto, houve a falta e a elevação do preço de insumos, em especial, semicondutores, necessários para montar os veículos e muitas montadoras tiveram que paralisar a produção. Em razão disto e da falta de disponibilidade de carros novos que geraram até fila espera para alguns modelos, houve um impacto direto no valor final de venda, que foi elevado drasticamente.

Neste diapasão, versões de veículos que eram destinadas exclusivamente ao público PcD e que tiveram itens básicos, ano após ano, retirados, foram definitivamente extintas pela inviabilidade de comercialização na quantia estabelecida pela lei. Segundo o repórter Leonardo Félix, da revista MobiAuto (2021, n.p):

Alta do dólar, inflação acelerada, reajustes intensos e cada vez mais frequentes. Tudo isso levou o preço do carro novo no Brasil a disparar nos últimos meses. Como consequência, o valor máximo de R\$ 70 mil que permite ao público PcD requisitar isenção de IPI e ICMS na compra de um automóvel novo ficou completamente defasado. Desde antes da pandemia do coronavírus, os órgãos que brigam pelos direitos da categoria já vinham defendendo uma atualização do teto. Agora, praticamente imploram por um novo limite de pelo menos R\$ 90 mil (no mundo ideal para eles, seria de R\$ 110 mil). Com isso, chegamos a uma nova realidade. Se antes uma pessoa com deficiência conseguia comprar um VW T-Cross, Jeep Renegade, Chevrolet Tracker, Hyundai Creta, Nissan Kicks ou Citroën C4 Cactus por R\$ 55 mil, descontados os impostos, agora já não tem mais à disposição nenhum SUV compacto que permita o abatimento total dos tributos.

O Jeep Renegade, um dos carros de preferência deste público pelo conjunto de itens de série, acessibilidade e porta-malas, até novembro de 2020, era tabelado no valor de R\$: 69.999,00 (sessenta e nove mil e novecentos e noventa e nove reais), para atender ao teto das leis de IPI e ICMS. Mas, com a aplicação das isenções o veículo custava ao consumidor o preço de R\$: 54.662,00 (cinquenta e quatro mil e seiscentos e sessenta e dois reais) e por não superar o valor de R\$: 70.000,00 (setenta mil reais), o beneficiário também poderia requerer a isenção de IPVA.

Durante a vigência da MP 1.034/2021, em razão da limitação do valor do IPI ao mesmo do ICMS, a fabricante *Fiat Chrysler Automobiles* (FCA) deixou de ofertar os veículos ao público PcD. Atualmente, não há versão disponível para a venda com a aplicação da isenção total e sim, em razão da alteração do teto para R\$: 140.000,00 (cento e quarenta mil reais), apenas com isenção de IPI e incentivo da fabricante.

Assim sendo, o modelo comercializado é o mesmo de entrada do público convencional, o Sport, com motor 1.8, câmbio automático e que conta com mais itens que a versão anterior exclusiva, pelo valor de R\$: 84.235 (oitenta e quatro mil e duzentos e trinta e cinco reais). Não obstante, em razão do valor constante na nota fiscal do veículo ser acima do estabelecido pelo teto do ICMS, a PcD não terá direito à isenção desse imposto e por conseguinte, também do imposto sobre a propriedade do veículo.

Este cenário, por outro lado, impulsionou o mercado de seminovos e usados e, assim como os novos, os preços de comercialização aumentaram. Destarte, veículos adquiridos por pessoas com deficiência com isenção total de impostos, apresentam hoje, valores de mercado acima do valor pago no momento da aquisição. Consequentemente, passaram a perder o direito à isenção do imposto sobre a propriedade do veículo automotor.

Como exemplo, importante destacar o caso já citado em discussão nos autos do processo judicial nº 0833694-12.2021.8.15.2001. De acordo com a inicial, o impetrante, Armando Berlamino, adquiriu um veículo da fabricante Nissan, modelo exclusivo para pessoas com deficiência, o Kicks S Drct Cvt 5p (PcD), motor 1.6, câmbio automático, comercializado no valor de R\$: 54.126,00 (cinquenta e quatro mil e cento e vinte e seis reais) após a aplicação das



isenções de IPI e ICMS. Nos anos de 2019 e 2020 consta que o requerente teve direito à isenção do IPVA, em razão do valor da nota fiscal no primeiro e de mercado do veículo, no segundo.

Entretanto, com as novas regras trazidas pelo decreto estadual nº 40.959/2020, o outrora beneficiário teve o seu pedido de isenção indeferido pela SEFAZ, por não possuir uma das restrições constantes na CNH, assim como, não ter comprovado que o veículo foi especialmente adaptado e customizado para sua condição, razão pela qual solicitou buscou a via judiciária, por entender que a decisão da gerência de IPVA viola o seu suposto direito adquirido.

Não obstante a decisão datada de 06 de outubro de 2021 deferir o pedido de liminar, determinando que fosse concedida a isenção em favor do impetrante, um ponto importante da tutela jurisdicional talvez não seja garantido ao autor, a utilidade. Além do pagamento dos honorários advocatícios e custas processuais, trata-se de concessão de caráter provisório, que poderá ser revogada futuramente, gerando ao impetrante o dever de pagamento integral do imposto com correção monetária. Por outro lado, caso a decisão seja mantida, poderá ser utilizada como precedente para casos futuros.

No Estado da Paraíba, a alíquota do IPVA é de 2,5% do valor de mercado do automóvel. Para cálculo e lançamento do valor devido, o governo utiliza os valores dos veículos divulgados na tabela da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) no mês de setembro do ano anterior. Conforme exposto algures, antigamente havia versões exclusivas destinadas ao público PcD e eram tabeladas considerando o valor com isenção.

Entretanto, a partir deste ano, essas versões foram retiradas da tabela, em razão dos veículos não serem mais vendidos como versões exclusivas. Assim sendo, aqueles veículos adquiridos com isenção, passaram a ser tabelados no valor daqueles vendidos ao público comum, possuindo valores de mercado mais elevados.

Desta forma, mesmo que mantida a decisão, com a inexistência dos modelos exclusivos de PcD na FIPE, no ano de 2022, o impetrante, mesmo que revogadas as restrições do decreto, não terá mais direito a isenção, haja vista que com a extinção da versão exclusiva, o preço do veículo será considerado como o da versão normal.

Em consulta à FIPE, usando como referência os meses utilizados para cálculo do IPVA, verifica-se que modelo Kicks S Direct Cvt 1.6 16V Flex 5p Aut. (PcD), código 023158-4, em setembro de 2020, possuía o preço médio de R\$: 64.476,00 (sessenta e quatro mil e quatrocentos e setenta e seis reais), conforme tabela a seguir:

**Tabela 2-** Preço médio Nissan Kicks S Direct (PcD) em 09/2020

Mês de referência:	setembro de 2020
Código Fipe:	023158-4
Marca:	Nissan
Modelo:	KICKS S Direct 1.6 16V Flex 5p Aut.(PCD)
Ano Modelo:	2020 Gasolina
Autenticação	3p9hddfpkcp
Data da consulta	quinta-feira, 4 de novembro de 2021 12:56
<b>Preço Médio</b>	<b>R\$ 64.476,00</b>

**Fonte:** FIPE (2021)

Já em setembro de 2021, o modelo teve a sigla exclusiva retirada e passou a ser tabelado pela versão normal, Kicks S Direct 1.6 16V Flex 5p Aut, com valor de mercado de R\$: 90.379,00 (noventa mil e trezentos e setenta e nove reais), acima do teto para solicitação de isenção em 2022:

**Tabela 3–** Preço médio Nissan Kicks S Direct em 09/2021

Mês de referência:	setembro de 2021
Código Fipe:	023158-4
Marca:	Nissan
Modelo:	KICKS S Direct 1.6 16V Flex 5p Aut.
Ano Modelo:	2020 Gasolina
Autenticação	cfh0f37ydrp
Data da consulta	quinta-feira, 4 de novembro de 2021 13:00
<b>Preço Médio</b>	<b>R\$ 90.379,00</b>

**Fonte:** FIPE (2021)

Neste diapasão, diante do cenário atual, veículos de pessoas com deficiência que anteriormente foram adquiridos com isenção total de impostos, passaram a perder o direito à benesse estadual sobre a propriedade, em razão do aumento elevado dos preços dos automóveis na tabela FIPE, em decorrência

da inflação dos últimos períodos, bem como pela exclusão da precificação pela versão exclusiva.

O limite de R\$: 70.000,00 (setenta mil reais) estabelecido para isenção do ICMS e que interfere diretamente no IPVA, está em vigor desde 2012, ou seja, há nove anos sem modificações. Esta falta de correção, inviabiliza diretamente a comercialização de veículos que garantam itens básicos necessários para a condução por PcD. Como exposto, versões exclusivas foram excluídas. Além disso, por limitar também o IPVA, aqueles que outrora possuíam isenção, perderam o direito devido a elevação dos preços dos veículos usados.

Assim como ocorreu com o IPI, que antes ilimitado, passou a ter o valor do teto de R\$: 70.000,00 (setenta mil reais) modificado para R\$: 140.000,00 (cento e quarenta mil reais), a correção do valor estabelecido para o ICMS e por conseguinte, do IPVA é uma ação estadual necessária para manutenção da venda de veículos ao público PCD.

Caso o valor limite fosse reajustado com o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), de acordo a inflação do período, isto é, de março de 2012 – quando foi realizado o Convênio nº 30/2012 – até o mês de setembro de 2021, o valor para isenção subiria para R\$: 121.021,44 (cento e vinte e um mil e vinte e um reais e quarenta e quatro centavos), um percentual de 72,89% acima do teto vigente e bem próximo ao estabelecido para o IPI.

Insta salientar que o CONFAZ, na sua 182ª Reunião Ordinária realizada em 01 de outubro deste ano, discutiu brevemente sobre o aumento do valor e celebrou o convênio nº 178/2021, prorrogando, entre outras, a isenção de ICMS na compra de veículos às pessoas com deficiência, que tinha vigência até 31 de março de 2022 para 30 de abril de 2024. No dia 15 do mesmo mês, o assunto foi repassado e debatido durante a reunião dos Grupos de Trabalho (GT) 26 e 45, que tratam, respectivamente, acerca de benefícios fiscais e veículos.

A expectativa era de que, tendo em vista o aumento do IPI sancionado pelo presidente Bolsonaro e a reunião dos GTs, houvesse novamente a discussão acerca do possível aumento do teto do ICMS na reunião realizada no dia 20 de outubro. Entretanto, a questão foi mais uma vez adiada e o teto de setenta mil reais estabelecido em 2012, permanece em vigência.

## 6 CONCLUSÃO

Conforme exposto, anteriormente, a tributação, que teve origem com a vinda da Coroa Portuguesa ao Brasil, era excessiva e arbitrária e as pessoas com deficiências, vistas como anomalias, submetidas a segregação e tratamentos desumanos pela sociedade. Entretanto, em razão de movimentos sociais e avanços científicos, ao longo do tempo, ocorreram diversas modificações que tornaram as leis tributárias mais justas e modificaram a visão acerca das pessoas com deficiência, garantindo a elas direitos e proteção.

Com a criação do vigente Código Tributário Nacional de 1966 e promulgação da Constituição Federal de 1988, os tributos passaram a possuir finalidades diversas além do custeio da máquina pública, em especial, a extrafiscal, assim como, as PcD, passaram a possuir direitos com previsão constitucional.

Utilizando-se justamente da extrafiscalidade, o legislador pátrio, buscando compensar as dificuldades vivenciadas por esta parte da população, conforme dados do IBGE e do RAIS, através da utilização da finalidade reparadora desta função, concedeu benefícios fiscais à pessoa com deficiência na aquisição de veículos automotores, por meio da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), sobre Operações Financeiras, sobre Circulação de Bens e Mercadorias (ICMS) e sobre a Propriedade do Veículo Automotor (IPVA).

Foram expostos de forma pormenorizadas os benefícios fiscais federais e estaduais e suas características, analisando os requisitos previstos nas legislações para a isenção, bem como as modificações ocorridas. Em relação aos de competência da União, constatou-se a benéfica limitação no valor do veículo adquirido que passou a ampliar o rol de veículos aptos a isenção de IPI, bem como, a restrição da compra de veículos considerados de luxo e a ausência de modificações na isenção do IOF.

Na análise dos impostos estaduais, tanto do ICMS e no IPVA, foram verificadas mudanças no rol de pessoas beneficiadas, haja vista que, as normas isentivas passaram a exigir um nível de severidade e ou profundidade deficiência, sem estabelecer parâmetros para avaliação, como também de restrições injustificadas na CNH, consideradas ilegais por decisão do Tribunal de Justiça Paraíba.

Logo no último capítulo foi realizado o estudo do Estatuto da Pessoa com Deficiência que, diferentemente dos conceitos trazidos pelas normas tributárias isentivas, estabeleceu um significado social de PcD. Isto é, a deficiência não é mais a existência de um estado de saúde, seja por doença ou amputação, que cause limitação/alteração severa ou grave de um membro ou função do corpo.

De forma diversa, é caracterizada através da interação do corpo com o meio, que em contato com diversas barreiras, encontra obstruções para sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas. Ademais, para a concessão de benefícios tributários, a avaliação em vigência é realizada sob um enfoque médico, gerando exclusões de pessoas que poderiam ter acesso à política pública.

Não obstante o artigo 124 do EPcD, em 2015, estabelecer a necessidade da avaliação biopsicossocial por uma equipe multidisciplinar, a inexistência de um método de avaliação único até o momento como o IFBrM gera a desinclusão de entre outras, pessoas com deficiência não aparentes.

Conforme tratado no tópico específico em que foram expostos exemplos de casos reais, em razão da não adequação entre o as normas isentivas e o Estatuto, assim como de um instrumento de avaliação singular, para concessão da benesse fiscal, PcDs, submetem-se ao julgamento de peritos médicos que não possuem critérios objetivos para caracterização do grau da doença, conforme previsto em lei.

Seguindo, foi realizada uma comparação entre as modificações realizadas no Convênio do ICMS, nº 38/12 e no Decreto Estadual da Paraíba – decorrente das alterações de São Paulo – acerca do IPVA nº 40.959/2020 face aos princípios constitucionais da isonomia e não discriminação. Restou-se demonstrado que ao condicionar a isenção à necessidade de adaptação veicular e comprovação de severidade da deficiência, criou distinções entre as próprias PcD, segregando-as.

Por fim, foram analisados os modelos de veículos disponíveis no atual mercado automobilístico, realizando uma comparação ao longo do tempo das modificações feitas pelas montadoras, em especial, a Fiat Chrysler Automobile (FCA), para se adequar aos valores estabelecidos na legislação e continuar ofertando os veículos.

Destarte, restou evidenciado que a ausência de atualização da legislação tributária, a falta de compatibilização dos conceitos de deficiência entre as normas isentivas e o Estatuto da Pessoa com Deficiência, assim como da ausência de um modelo de avaliação biopsicossocial único, conforme previsto no artigo 124 do EPcD, ocasionam a supressão de direitos garantidos constitucionalmente às PcD.

Conclui-se pela necessidade de atualização do valor do teto previsto nos convênios do Imposto sobre Circulação de Bens e Mercadorias e, por conseguinte dos decretos que versem acerca do Imposto sobre a Propriedade Veículo Automotor, haja a vista a escassez de veículos que se enquadrem no valor estabelecido, como também, da eliminação das versões exclusivas e aumento dos seminovos.

No que tange especificamente ao IPVA, manifesta-se também concordância ao entendimento proferido nos autos do processo nº 0833694-12.2021.8.15.2001, pela ilegalidade da portaria e decreto do Estado da Paraíba, que exigem às PcD, carteira nacional de habilitação especial com restrições específicas e correspondentes modificações veiculares.

Não obstante, torna-se também necessário que o modelo único de avaliação para deficiência, baseado no IFBrM, já entregue para análise pela presidência da república, entre em vigor, através de decreto. Destarte, às PcD seria garantido uma avaliação sob um enfoque social, respeitando aos princípios da não discriminação e isonomia, evitando a judicialização de pedidos de benefícios tributários indeferidos sob o fundamento de severidade e/ou gravidade da deficiência, como também, da necessidade de adaptações veicular.

## REFERÊNCIAS

ALEXANDRE, Ricardo. **Direito Tributário Esquematizado**. 10ª ed. Rio de Janeiro: Método, 2016.

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. Tradução de Virgílio Afonso da Silva. São Paulo: Malheiros Editores, 2008.

AMORIM, Márcio; WEYNE, Walda. **SEFAZ: Tributo à história**. Fortaleza: Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará, 2006.

Assembleia Legislativa. **Lei nº 17.293, de 03 de janeiro de 2020**.

Estabelece medidas voltadas ao ajuste fiscal e ao equilíbrio das contas públicas e dá providências correlatas. Disponível em:

<https://www.al.sp.gov.br/norma/195740>. Acesso em 26 out. 2021.

BARNES, Colin; OLIVER, Michael; BARTON, Leon. **Disability Studies Today**. Cambridge: Polity Press, 2002.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 22 ago. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999**. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências. Disponível:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3298.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm). Acesso em 28 ago. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009**. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm). Acesso em 30 ago. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 7.212, de 15 de junho de 2010**. Regulamenta a cobrança, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos

Industrializados (IPI). Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7212.htm)

Acesso em 08 set. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 8.954, de 10 de janeiro de 2017.** Institui o Comitê do Cadastro Nacional de Inclusão da Pessoa com Deficiência e da Avaliação Unificada da Deficiência e dá outras providências. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/decreto/d8954.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/decreto/d8954.htm).

Acesso em: 10 out. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 10.415, de 06 de julho de 2020.** Institui o Grupo de Trabalho Interministerial sobre o Modelo Único de Avaliação Biopsicossocial da Deficiência. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2020/decreto/D10415.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10415.htm). Acesso em: 10 out. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 10.611, de 29 de janeiro de 2021.** Altera o Decreto nº 10.415, de 6 de julho de 2020, que institui o Grupo de Trabalho Interinstitucional sobre o Modelo Único de Avaliação Biopsicossocial da Deficiência. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.611-de-29-de-janeiro-de-2021-301406166>. Acesso em: 11 out. 2021.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Políticas sociais – acompanhamento e análise nº 28, 2021.** Disponível em:

[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=37679&Itemid=9](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=37679&Itemid=9). Acesso em 05 out. 2021.

BRASIL. **Lei Complementar nº 24, de 07 de janeiro de 1975.** Dispõe sobre os convênios para a concessão de isenções do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e dá outras providências. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp24.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp24.htm). Acesso em 16 out. 2021.

BRASIL. **Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996.** Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. (LEI KANDIR). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp87.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp87.htm). Acesso em: 27 out. 2021.



BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.** Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l5172compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm). Acesso em: 20 ago. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.383, de 30 de dezembro de 1991.** Institui a Unidade Fiscal de Referência, altera a legislação do Imposto de Renda e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8383.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8383.htm). Acesso em 02 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.** 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 deficiências físicas, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8989.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8989.htm). Acesso em: 02 de set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988.** Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7713.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7713.htm). Acesso em 17 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406compilada.htm). Acesso em 02 out. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 13 set. 2021.

BRASIL. **Lei nº 14.183, de 14 de julho de 2021.** Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para modificar a concessão da isenção relativa ao Imposto sobre Produtos Industrializados incidente na aquisição de automóveis por

pessoa com deficiência. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2021/Lei/L14183.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/Lei/L14183.htm).

Acesso em: 03 out. 2021.

BRASIL. **Medida Provisória nº 1.034, de 01 de março de 2021.** Altera a Lei nº a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, para modificar a concessão da isenção relativa ao Imposto sobre Produtos Industrializados incidente na aquisição de automóveis por pessoa com deficiência. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1034.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2021/Mpv/mpv1034.htm).

Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Conselho Nacional de Política Fazendária: Convênio ICMS 35/99.** Isenta do ICMS as saídas de veículos destinados a pessoas portadoras de deficiência física. Disponível em:

[https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/1999/CV035\\_99](https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/1999/CV035_99).

Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Conselho Nacional de Política Fazendária: Convênio ICMS 38/12.** Concede isenção do ICMS nas saídas de veículos destinados a pessoas com deficiência física, visual, mental severa ou profunda, síndrome de Down ou autistas. Disponível em:

[https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2012/CV038\\_12](https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2012/CV038_12).

Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Conselho Nacional de Política Fazendária: Convênio ICMS 28/17.** Altera o Convênio ICMS 38/12, que concede isenção do ICMS nas saídas de veículos destinados a pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental ou autista. Disponível em:

[https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2017/CV028\\_17](https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2017/CV028_17).

Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Conselho Nacional de Política Fazendária: Convênio ICMS 59/20.** Altera o convênio ICMS 38/12, que concede isenção do ICMS nas saídas de veículos destinados a pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental ou autista. Disponível em:

[https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2020/CV059\\_20](https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2020/CV059_20).

Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Conselho Nacional de Política Fazendária: Convênio ICMS 178/2021**. Prorroga as disposições de convênios ICMS que dispõem sobre benefícios fiscais. Disponível em:

<https://www.confaz.fazenda.gov.br/legislacao/convenios/2021/convenio-icms-178-21>. Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Economia. **Lista dos setores mais afetados pela pandemia da Covid-19 no Brasil**. Disponível em:

<https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2020/setembro/ministerio-da-economia-divulga-lista-dos-setores-mais-afetados-pela-pandemia-da-covid-19-no-brasil>. Acesso em: 07 out. 2021.

BRASIL, Ministério da Economia. **Portaria nº 20.809, de 14 de setembro de 2020**. Lista os setores da economia mais impactados pela pandemia após a decretação da calamidade pública decorrente do Covid-19. Disponível em:

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-n-20.809-de-14-de-setembro-de-2020-277430324>. Acesso em 20 set. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Doenças raras**. Disponível em:

<https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/saude-de-a-a-z/d/doencas-raras>. Acesso em 06 out. 2021.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Portaria Conjunta nº 03, de 05 de fevereiro de 2021**. Aprova o Protocolo Clínico e Diretrizes Terapêuticas da Esclerose Múltipla. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/portaria-conjunta-n-3-de-5-de-fevereiro-de-2021-303758777>. Acesso em: 06 out. 2021.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência. **Painel da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) de 2018**. Disponível em:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiMmQ2ZWVkJUtNGQyOS00YzVILWE5YmMtMDc3MmM3NjlyMzdhlwidCI6ImNmODdjOTA4LTRhNjUtNGRIZS05MmM3LTExZWE2MTVjNjMyZSIsImMiOjR9&pageName=ReportSectionb52b07ec3b5f3ac6c749>. Acesso em 27 set. 2021.

BRASIL. **Portaria Interministerial MS/SEDH nº 02 de 21 de novembro de 2003**. Define critérios e requisitos para emissão de laudos de avaliação de

Pessoas Portadoras de Deficiência Mental Severa ou Profunda, ou autistas, com a finalidade da obtenção da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), na Aquisição de Automóveis para Utilização no Transporte Autônomo de Passageiros, diretamente ou por intermédio de seu representante legal. Disponível em:

<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=187054>. Acesso em 09 out. 2021.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. **Instrução Normativa nº 1769, de 18 de dezembro de 2017**. Disciplina a aplicação da isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e do Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro, ou relativas a Títulos e Valores Mobiliários (IOF), na aquisição de veículos por pessoas com deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autistas, e dá outras providências. Disponível em:

<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visao=anotado&idAto=88750>. Acesso em 20 out. 2021

BRASIL. Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência.

**Resolução CONADE: Aprova o Índice Brasileiro de Funcionalidade Modificado (IFBrM) e dá outras providências**. Disponível em:

<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/z...-247019818>. Acesso em 08 out. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ag. Reg. No Recurso Extraordinário nº 525.382/SP, 2ª Turma**. Relator: Teori Zavascki. Data de julgamento: 26 fev 2013. Disponível em:

<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=3488839>. Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 134509/AM**.

Relator: Marco Aurélio. Data de Julgamento: 26 de maio de 2002. Disponível em: <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/14747995/recurso-extraordinario-re-134509-am>. Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 255111/SP**.

Relator: Marcos Aurélio. Data de Julgamento: 29 mai 2002. Disponível em: <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/774221/recurso-extraordinario-re-255111-sp>. Acesso em 07 out. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional Federal (4ª Região). **Apelação Cível nº 50030004720204047121 RS. 2ª Turma.** Relator: Roberto Fernandes Junior. Data de julgamento: 15 jun 2021. Disponível em: <https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1232942287/apelacao-civel-ac-50030004720204047121-rs-5003000-4720204047121/inteiro-teor-1232942339>. Acesso em 09 out. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional Federal (4ª Região). **Recurso cível nº 50109508420174047001 PR. 1ª Turma.** Relatora: Márcia Vogel Vidal de Oliveira. Data do julgamento: 20 de setembro de 2018. Disponível em: <https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/887374721/recurso-civel-50109508420174047001-pr-5010950-8420174047001>. Acesso em 17 out. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional Federal (4ª Região). **Recurso Cível nº 50443568520204047100 RS. 5ª Turma.** Relatora: Joane Unfer Calderaro. Disponível em: <https://trf-4.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1188214837/recurso-civel-50443568520204047100-rs-5044356-8520204047100>. Acesso em 09 out. 2021

BRASIL. Tribunal Regional Federal (5ª Região). **Apelação/Reexame necessário nº 0802148-76.2015.4.05.8300 PE. 3ª Turma.** Relator: Desembargador Federal Janilson Bezerra de Siqueira. Data do julgamento: 28 de março de 2018. Disponível em: <https://trf-5.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/564050275/apelacao-reexame-necessario-apelreex-8021487620154058300-pe>. Acesso em 27 set. 2021

CAPARROZ, Roberto. **Direito Tributário Esquematizado**. 2ª ed. São Paulo: Saraiva Educacional, 2018.

FENABRAVE. **Emplacamentos de veículos crescem em dezembro e o ano de 2020 teve queda menor do que a esperada**. 2021. Disponível em: <http://www.fenabrave.org.br/portal/conteudo/view/16675>. Acesso em 27 out. 2021.

FOCAS, Júnia. **Inconfidência mineira: a história dos sentidos de uma história**. Belo Horizonte: Faculdade de Letras/UFMG, 2002.

GAIAD, T. et. al. **Pessoas com Deficiências Motoras, Conhecimento e Usufruto dos seus Direitos Fundamentais**. Revista Brasileira de Educação Especial, 2018. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbee/a/HJvKxG8bGMbBbtZJbCmn8ss/?lang=pt>. Acesso em: 15 nov. 2021

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010: Características Gerais da População, Religião e Pessoas com Deficiência**. Rio de Janeiro, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2010 - Nota técnica 01/2018: Releitura dos dados de pessoas com deficiência à luz das recomendações do Grupo de Washington**.

Disponível em:

[https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo\\_Demografico\\_2010/metodologia/notas\\_tecnicas/nota\\_tecnica\\_2018\\_01\\_censo2010.pdf](https://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/metodologia/notas_tecnicas/nota_tecnica_2018_01_censo2010.pdf). Acesso em 13 set. 2021

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Inflação: Calculadora do IPCA**. Disponível em:

<https://www.ibge.gov.br/explica/inflacao.php>. Acesso em 05 nov. 2021

NOVAIS, Rafael. Direito Tributário Facilitado, 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2018.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Fazenda. **Decreto nº 37.814, de 17 de novembro de 2017**. Aprova o regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – RIPVA, e dá outras providências. Acesso em: 14 set. 2021.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Fazenda. **Decreto nº 40.959, de 28 de dezembro de 2020**. Altera o regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – RIPVA, aprovada pelo Decreto nº 37.814, de 17 de novembro de 2017, e dá outras providências. Disponível em:

<https://www.sefaz.pb.gov.br/legislacao/283-decretos-estaduais/ipva/ipva-2020/10088-ecreto-n-40-959-de-28-de-dezembro-de-2020>. Acesso em: 14 set. 2021.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Fazenda. **Lei nº 11.007, de 06 de novembro de 2017**. Dispõe sobre a Propriedade de Veículos Automotores –

IPVA, e dá outras providências. Disponível em:

<https://www.sefaz.pb.gov.br/legislacao/65-leis/ipva/5032-lei-n-11-007-de-06-de-novembro-de-2017>. Acesso em: 14 set. 2021.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Fazenda. **Portaria nº 00308/2017/GSER, de 05 de dezembro de 2017**. Dispõe sobre o reconhecimento do direito a não incidência ou à concessão de isenção do IPVA. Acesso em: 04 out. 2021.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Fazenda. **Portaria nº 00176/2020/SEFAZ, de 30 de dezembro de 2020**. Altera o art. 8º da Portaria nº 00308/2017/GSER, que dispõe sobre o reconhecimento do direito a não incidência ou à concessão de isenção do IPVA. Acesso em: 04 out. 2021.

PARAÍBA. Tribunal de Justiça da Paraíba. **Mandado de segurança cível nº 0833694-12.2021.8.15.2001, 2ª Vara de Fazenda Pública da Capital**. Juíza: Silvana Gouveia. Data da decisão: 06 out. 2021. Disponível em: <https://pje.tjpb.jus.br/pje/ConsultaPublica/DetalheProcessoConsultaPublica/documentoSemLoginHTML.seam?ca=be2a7b037ac48dfde71adac994a9aeab584c34e8212fb6a35f3432b42226674d2a3c3f332db65919e1e52428b7f62502d733deb700239fd4&idProcessoDoc=49565486>. Acesso em: 20 out. 2021.

ROCHA, Paulo Roberto Ribeiro. **Impossibilidade de limitação do conceito de insumos no creditamento do PIS e da COFINS por norma infralegal**.

Salvador: Instituto Brasileiro de Estudos Tributários, 2015. Disponível em: <https://www.ibet.com.br/wp-content/uploads/2017/07/Paulo-Roberto-Ribeiro-Rocha-OK.pdf>. Acesso em 18 set. 2021.

SAMPAIO, Jana. **“Vou vencer a doença”, afirma Cláudia Rodrigues**. Editora Abril: Revista Veja, ed. 2722 de 27 jan. 2021. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/cultura/vou-vencer-a-doenca-afirma-claudia-rodrigues/>. Acesso em 23 out. 2021.

SÃO PAULO. Assembleia Legislativa. **Decreto nº 65.337, de 07 de dezembro de 2020**. Altera o Decreto nº 59.953, de 13 de dezembro de 2013, que regulamenta a imunidade, isenção, dispensa de pagamento, restituição e redução de alíquota do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA e dá outras providências. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/norma/196380>. Acesso em 26 out. 2021.

SCARIN, Thaísa; FARIA, Julia; ALMEIDA, Marcelo. **Benefícios fiscais como promoção de ações afirmativas atinentes às pessoas com deficiência: uma análise crítica.** 20º CONIC-SEMESP, 2020. Disponível em: <http://conic-semesp.org.br/anais/files/2020/trabalho-1000005430.pdf>. Acesso em 15 out. 2021.

SOCIAL MINER. **Dados coronavírus: comportamento do consumidor.** 2020. Disponível em: <https://conteudo.socialminer.com/dados-coronavirus-comportamento-do-consumidor#rd-text-k91ucoqk>. Acesso em 20 set. 2021.