

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2019
(Do Sr. Nivaldo Albuquerque)

Estabelece normas gerais acerca do imposto sobre propriedade de veículos automotores previsto no art. 155, III, da Constituição Federal.

O Congresso Nacional Decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar regula, na forma do art. 146, III, da Constituição Federal, as normas gerais de direito tributário aplicáveis ao imposto sobre propriedade de veículos automotores (IPVA), previsto no art. 155, III, da Constituição, de competência dos Estados e Distrito Federal, sem prejuízo de suas respectivas legislações supletivas e suplementares.

Art. 2º O imposto de que trata esta Lei incide, em cada exercício financeiro, sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. Para efeitos desta Lei, considera-se veículo automotor qualquer veículo terrestre dotado de força motriz própria, ainda que complementar ou alternativa de fonte de energia natural.

Art. 3º O imposto não incide:

- I - sobre a propriedade de veículos marítimos e aéreos;
- II - sobre a propriedade de veículos terrestres que contem, no mínimo, 10 anos de sua fabricação;
- III - sobre veículo automotor que integre o patrimônio:

a) da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, bem como as autarquias e fundações instituídas e mantidas pelo Poder público;

b) dos templos de qualquer culto;

c) dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, das instituições de educação e assistência social, sem fins lucrativos.

Parágrafo único. Os Estados e o Distrito Federal poderão estabelecer outras hipóteses de não incidência e de isenção do tributo de que trata esta lei.

Art. 4º O contribuinte, sujeito passivo do imposto, é o proprietário do veículo, considerando-se, para efeitos desta Lei, aquele ao qual esteja registrado o veículo perante o departamento de trânsito competente.

Art. 5º O sujeito ativo do imposto é o ente federado no qual o departamento de trânsito a ele vinculado esteja o veículo registrado.

Art. 6º O fato gerador do tributo ocorre:

I - para efeitos da primeira tributação, sendo o veículo novo, na data de aquisição ou incorporação pelo contribuinte, bem como da data do desembarço aduaneiro no caso de importação;

II - anualmente, no início dos subsequentes exercícios financeiros ao que ocorrida a primeira tributação.

Parágrafo único. A Lei local poderá estabelecer outras hipóteses e condições específicas para a ocorrência do fato gerador do tributo.

Art. 7º A base de cálculo do imposto sobre propriedade de veículos automotores é o valor de aquisição ou o valor médio do veículo, aferido de acordo com o estado e a forma de aquisição da propriedade pelo contribuinte, na forma estabelecida por Lei local.

Art. 8º A alíquota do imposto será estabelecida pelos Estados e Distrito Federal, observada o percentual mínimo fixado pelo Senado Federal conforme o art. 155, § 6º, I, da Constituição Federal, distinguindo-se o tipo e a utilização do veículo.

§ 1º. Para fins de fixação da alíquota, considerar-se-á como tipo e utilização do veículo, no que couber, a classificação constante do art. 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

§ 2º. A alíquota do imposto sobre propriedade de veículos automotores será reduzida progressivamente conforme o ano de fabricação até a não mais incidência do tributo, na forma que dispõe o art. 3º, II, desta Lei.

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Senhores parlamentares, a presente proposição pretende incorporar ao ordenamento jurídico infraconstitucional, normas gerais a respeito do imposto sobre propriedade de veículos automotores.

Conquanto estabelecido pelo art. 146, III, da Constituição Federal, caber à União a edição de Lei Complementar estabelecendo normas gerais em matéria de legislação tributária, até o momento não há norma federal que regulamente o imposto sobre propriedade de veículos automotores.

Com isso, vislumbra-se a importância da presente proposição, que cuida em estabelecer diretrizes sobre incidência, não incidência e fato gerador do tributo, sujeitos tributários, além de base de cálculo e alíquota, respeitando-se, evidentemente, a limitação legislativa geral sobre a matéria.

A matéria vertida na proposição estabelece a incidência do referido tributo aos veículos automotores exclusivamente terrestres, excluindo-se, portanto, os veículos náuticos e aéreos. Essa escolha legislativa, amparada na interpretação constitucional, é subsidiada por dois fundamentos: o primeiro decorre do próprio fator histórico de criação do imposto, que surgiu com vistas a substituir o antigo tributo denominado “*taxa rodoviária única*”, cujo raio de aplicação, a toda evidência, cingia-se apenas aos veículos terrestres, assim como o tributo substituto (IPVA); o segundo porque, em sendo o IPVA um tributo de competência dos Estados e Distrito Federal, não possuem tais entes federativos legitimidade para disciplinar c) a navegação aérea, aeroespacial (art. 21, XII, c, da Constituição Federal), bem assim para legislar sobre direito marítimo, aeronáutico, espacial, regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (art. 22, I e X, da Constituição Federal), cabendo tais matérias exclusivamente à União.

A propósito, tal como consignado na presente proposição, o Supremo Tribunal Federal já teve a oportunidade de se manifestar sobre a não incidência do IPVA aos veículos aéreos e marítimos, conforme o RE 379.572/RJ, Rel. Min. Gilmar Mendes, o RE 134.509/AM e o RE 255.111/SP, ambos de relatoria do Min. Sepúlveda Pertence.

Além disso, acrescenta-se como hipótese de não incidência do tributo os veículos que contem com 10 anos ou mais de sua fabricação.

Referida hipótese de exclusão de incidência possui dois argumentos que caminham favoravelmente: um, é que a edição desse marco temporal evita uma certa disparidade entre cada um dos Estados e Distrito Federal, que estabelecem hipóteses distintas para afastar o pagamento do IPVA pelo contribuinte proprietário de um carro antigo, estabelecendo um parâmetro razoável a evitar disputas fiscais pelos ente federados; dois, ao longo de 10 anos contados de sua fabricação, para além de o sujeito passivo já ter contribuído com o fisco durante todo esse período, não há negar que o veículo terá alcançado um patamar de depreciação de seu valor de mercado razoavelmente elevado, de modo que ao se manter a incidência do tributo, entende que a sua cobrança não seria razoável, o que poderia, inclusive, caracterizar o constitucionalmente vedado efeito confiscatório da propriedade.

Vale o registro de que nada impede que os Estados e Distrito Federal estabeleçam, como norma suplementar, outras hipóteses de não incidência (até mais benéficas que as previstas na presente proposição) ou de isenção do tributo.

O projeto prevê, ainda, que a base de cálculo do veículo seja aferida considerando o valor de aquisição ou o valor médio do veículo, nos termos a serem disciplinados pela Lei local.

Finalmente, a proposição estabelece que a fixação da alíquota do tributo deverá levar em consideração apenas a distinção do tipo e a utilização do veículo, conforme preceituado na Constituição Federal (art. 155, § 6º, I), cuja classificação de tais distinções será considerada conforme a classificação adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro (art. 96). Além disso, na fixação da alíquota também se adotou importante mecanismo a evitar um esgotamento do contribuinte, prevendo a sua redução progressivamente ao longo dos anos até a não mais incidência do tributo.

Em síntese, essa é a ideia do projeto, visando suprir a lacuna de normas gerais a respeito do imposto sobre propriedade de veículos automotores.

Ante essas considerações, entendemos que o presente projeto de lei complementar é de inegável importância e relevância, ao que solicitamos o apoio dos nobres pares para a aprovação da matéria.

Sala das Sessões, em de abril de 2019.

Deputado **Nivaldo Albuquerque**
PTB/AL