

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2017

(Do Sr. Joaquim Passarinho)

Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre a propriedade de veículos automotores.

Art. 1º O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, de competência dos Estados e do Distrito Federal, previsto no artigo 155, inciso III, da Constituição Federal, tem como fato gerador a propriedade, o domínio útil ou a posse legítima de veículo automotor.

§1º Para os efeitos desta Lei, considera-se veículo automotor toda estrutura destinada a transporte ou locomoção de pessoas, mercadorias ou bens, por via terrestre, aquática ou aérea, em virtude de autopropulsão por meio de motor.

§ 2º É irrelevante, para fins do disposto neste artigo, que o motor seja acoplável ou concebido originariamente na construção do veículo automotor.

Art. 2º O imposto será devido no local do domicílio ou da residência do proprietário do veículo.

§ 1º - Para os efeitos desta lei, considerar-se-á domicílio:

I - se o proprietário for pessoa natural:

- a) A sua residência habitual;
- b) Caso a residência habitual seja incerta ou desconhecida, o centro habitual de sua atividade onde o veículo esteja sendo utilizado;

II - se o proprietário for pessoa jurídica de direito privado:

- c) O local onde estiver situado o estabelecimento, quanto aos veículos automotores que a ele estejam vinculados na data da ocorrência do fato gerador;
- d) O local onde estiver situado o estabelecimento cujo veículo esteja disponível para entrega ao locatário na data da ocorrência do fato gerador, na hipótese de contrato de locação avulsa;
- e) O local do domicílio do locatário ao qual estiver vinculado o veículo na data da ocorrência do fato gerador, na hipótese de locação de veículo para integrar sua frota;

§ 2º - No caso de pessoa natural com múltiplas residências, presume-se como domicílio tributário para fins de pagamento do IPVA:

I - o local onde, cumulativamente, possua residência e exerça profissão;

II - caso possua residência e exerça profissão em mais de um local, o endereço constante da Declaração de Imposto de Renda.

§ 3º - Na impossibilidade de se precisar o domicílio tributário da pessoa natural nos termos dos §§ 1º e 2º deste artigo, a autoridade administrativa poderá fixá-lo tomando por base o endereço que vier a ser apurado em órgãos públicos, nos cadastros de domicílio eleitoral e nos cadastros de empresa seguradora e concessionária de serviço público, dentre outros.

§ 4º - No caso de pessoas jurídicas de direito privado, não sendo possível determinar a vinculação do veículo na data da ocorrência do fato gerador, presume-se como domicílio o local do estabelecimento onde haja indícios de utilização do veículo com predominância sobre os demais estabelecimentos da mesma pessoa jurídica.

§ 5º - Em se tratando de veículo de propriedade de empresa de arrendamento mercantil (leasing), o imposto será devido no local do domicílio ou residência do arrendatário, nos termos deste artigo.

§ 6º - Para os efeitos deste artigo, equipara-se a estabelecimento da empresa locadora, o lugar de situação dos veículos mantidos ou colocados à disposição para locação.

Art. 3º Ocorre o fato gerador do imposto:

I – tratando-se de veículo importado do exterior por consumidor final, diretamente ou por meio de terceiros, na data do desembaraço aduaneiro;

II - tratando-se de veículo usado:

- a) licenciado no Estado ou Distrito Federal, no 1º dia do mês de janeiro de cada ano;
- b) anteriormente contemplado com imunidade, não incidência ou isenção, na data em que ocorrer o evento que der ensejo à obrigação do pagamento do imposto;
- c) na data de sua recuperação ou de seu reparo, em relação a veículo roubado, furtado ou sinistrado;
- d) na data do arremate em leilão;
- e) na data da incorporação de veículo automotor ao ativo permanente do fabricante, do revendedor ou do importador.

III - tratando-se de veículo de fabricação nacional novo:

- a) na data da emissão do documento translativo da propriedade ou da posse legítima do veículo para consumidor final ou quando da incorporação ao ativo por empresa fabricante ou revendedora de veículo;
- b) na data de sua recuperação, em relação a veículo roubado ou furtado;
- c) na data do arremate em leilão de veículo automotor;

Parágrafo único. Considera-se novo o veículo:

I - de fabricação nacional, aquele, sem uso, que for objeto da primeira transmissão de propriedade ou posse para consumidor final ou para o ativo permanente de empresa fabricante ou revendedora de veículo;

II – de fabricação estrangeira, no exercício em que ocorrer seu desembaraço aduaneiro, qualquer que seja o ano de sua fabricação.

§ 1º não incide IPVA sobre a propriedade de veículo roubado, furtado ou sinistrado, desde que o fato seja objeto de ocorrência policial, prevalecendo a não incidência, nos casos de roubo ou furto, até o momento em que o veículo for recuperado.

Art. 4º O contribuinte do imposto é a pessoa natural ou jurídica residente ou domiciliada no Estado ou Distrito Federal competente:

I - proprietária, a qualquer título, de veículo automotor sujeito a licenciamento pelos órgãos competentes;

II - titular do domínio útil do veículo automotor, nos casos de locação e arrendamento mercantil;

III - detentoras da posse legítima do veículo automotor, inclusive quando decorrente de alienação fiduciária em garantia ou gravado com cláusula de reserva de domínio.

Art. 5º São solidariamente responsáveis pelo pagamento do imposto:

I - o adquirente, em relação ao veículo adquirido sem o pagamento do imposto do exercício ou exercícios anteriores;

II - o titular do domínio útil ou o possuidor a qualquer título;

III - o proprietário de veículo de qualquer espécie, que o alienar e não comunicar a ocorrência ao órgão público encarregado do registro e licenciamento, inscrição ou matrícula;

Art. 6º Os Estados e o Distrito Federal, mediante lei, poderão atribuir de modo expresso a responsabilidade pelo crédito tributário a terceira pessoa, vinculada ao fato gerador da respectiva obrigação, excluindo a responsabilidade do contribuinte ou atribuindo-a a este em caráter supletivo do cumprimento total ou parcial da referida obrigação, inclusive no que se refere à multa e aos acréscimos legais.

§ 1º Os responsáveis a que se refere este artigo estão obrigados ao recolhimento integral do imposto devido, multa e acréscimos legais.

Art. 7º A base de cálculo do imposto é o valor venal do veículo automotor.

§ 1º Para efeitos de obtenção do valor venal de que trata o caput, será observado:

I – no caso de veículo novo de fabricação nacional:

a) o preço comercial tabelado pelos órgãos competentes ou, na sua falta, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor, incluído o valor dos opcionais e acessórios;

b) incorporado ao ativo permanente do fabricante, revendedor ou importador, o valor do custo de aquisição, constante do documento fiscal relativo à aquisição, ou do custo de fabricação;

II no caso de veículo importado do exterior, o valor constante do documento de importação, acrescido dos valores dos tributos incidentes e quaisquer despesas aduaneiras devidos pela importação, por ocasião do desembarço aduaneiro, ainda que não recolhidos pelo importador;

III – no caso de arremate em leilão, o valor da arrematação, acrescido das despesas cobradas ou debitadas do arrematante e dos tributos incidentes na operação;

§ 2º A base de cálculo de que trata este artigo constará de tabelas publicadas no Diário Oficial dos Estados e do Distrito Federal, antes do exercício do lançamento, a qual terá valores expressos em moeda nacional.

§ 3º Na elaboração das tabelas a que se refere o § 2º, serão considerados:

I – relativamente à alínea “a”, inciso III, § 1º deste artigo, o valor usualmente praticado no mercado do Distrito Federal declarado pelo contribuinte à Secretaria de Estado de Fazenda no exercício anterior;

II – relativamente ao inciso II e a alínea “b” do inciso III, ambos do § 1º deste artigo, os seguintes valores, segundo os critérios a seguir discriminados, pela ordem:

a) preços médios aferidos por publicações especializadas, bem como as pesquisas divulgadas pelos revendedores ou suas entidades representativas;

b) preços médios de mercado:

1) de veículo terrestre, conforme peso, potência, capacidade máxima de eixos, cilindrada, dimensões, modelo e ano de fabricação do veículo, e tipo de combustível;

2) de embarcação, conforme potência, comprimento, casco, ano de fabricação e tipo de combustível;

3) de aeronave, conforme peso máximo de decolagem e ano de fabricação.

§ 4º Na hipótese do inciso II do § 3º, em vista da ausência de informações sobre a comercialização do veículo ou de dados cadastrais no sistema, poderá ser utilizado:

I - o valor de veículo similar, constante das tabelas a que se referem o inciso II e alínea “b” do inciso III, ambos do § 1º;

II – na hipótese de ser inviável a aplicação do disposto no inciso I deste parágrafo, o valor fixado para o veículo novo, constante de tabela aprovada em lei, multiplicado por fator de depreciação, fixado por ato do Secretário de Estado de Fazenda, tomando-se como referência:

a) no caso de veículo de fabricação nacional, o ano de fabricação;

b) no caso de veículo importado, o exercício em que ocorrer o desembaraço aduaneiro, qualquer que seja o ano de sua fabricação;

§ 5º Para os efeitos da alínea “b”, inciso I do § 1º, as quantias expressas em moeda estrangeira serão convertidas em moeda nacional ao câmbio do dia do lançamento.

§ 6º As tabelas relativas à base de cálculo serão editadas pela Secretaria de Estado de Fazenda, sendo irrelevante, para a determinação da referida base, o estado de conservação do veículo individualmente considerado.

§ 7º A base de cálculo de veículos novos e de veículos beneficiados com imunidade, não incidência, isenção ou redução de alíquota, ou cujo proprietário, possuidor ou titular do domínio útil anterior estivesse imune, não tributado ou isento, será reduzida de 1/12 avos por mês do ano-calendário transcorrido, a partir do segundo mês do exercício.

§ 8º Para os efeitos do disposto neste artigo, considera-se mês a fração igual ou superior a quinze dias.

I - no exercício do desembaraço, o valor constante do item 18 do Anexo II da Declaração de Importação, convertido em moeda nacional à taxa de câmbio do dia da liberação, observada a redução de que trata o § 7º;

II - nos exercícios posteriores ao desembaraço, o valor do item 18 do Anexo II da Declaração de Importação, convertido em moeda nacional à taxa de câmbio vigente na data do fato gerador do ano a que se referir o imposto, deduzindo-se deste valor 15% (quinze por cento) por exercício posterior ao desembaraço, até somar-se 75% (setenta e cinco por cento) de abatimento;

III - o valor venal constante da tabela citada no inciso II do § 1º, caso o veículo seja alienado a pessoa não beneficiada pela legislação citada neste parágrafo.

§ 10. Poderá a Secretaria de Estado de Fazenda, adotar, se houver, valores venais constantes de tabela que venha a ser elaborada pelo Conselho Nacional de Política Fazendária - CONFAZ.

§ 11. A base de cálculo a que se refere o caput fica reduzida em até 100% (cem por cento) para os empreendimentos efetivamente implantados na forma da Lei nº 3.196, de 29 de setembro de 2003, e da Lei nº 3.266, de 30 de dezembro de 2003.

Art. 12. O imposto terá base de cálculo proporcional aos meses e/ou fração de mês que faltarem para o fim do exercício a que se refira o tributo.

§ 1º Não se exigirá o imposto sobre veículo transferido de outra unidade federada, cujo imposto tiver sido, nessa unidade federada, integralmente recolhido, no exercício da transferência.

§ 2º Para os efeitos do disposto no § 1º, o contribuinte deverá comprovar, mediante apresentação do documento de arrecadação, o recolhimento integral do imposto.

Art. 8º As alíquotas mínimas do Imposto Sobre Propriedade de Veículo Automotores são determinadas por resolução do Senado conforme o art. 155, § 6º, inciso I, da Constituição Federal, e caso não seja editada no ano anterior ao lançamento obedecerá aos seguintes percentuais mínimos:

I– 3% (três por cento) para ônibus, caminhões e furgões;

II – 2% (dois por cento) para automóveis leves de transporte de pessoas, utilitários e caminhonetes; e

III – 1% (um por cento) para motocicletas, motonetas, quadriculos, triciclos e demais veículos não mencionados neste artigo.

Art. 9º O imposto não será objeto de concessão de isenções, incentivos ou benefícios tributários ou financeiros, inclusive de redução de base de cálculo ou de crédito presumido ou outorgado, ou sob qualquer outra forma que resulte, direta ou indiretamente, em carga tributária menor que a decorrente da aplicação da alíquota mínima estabelecida por resolução do Senado ou dispostas no artigo anterior.

Art. 10º É nula a lei ou o ato do Estado ou do Distrito Federal que exija o pagamento de imposto vinculado a outro tributo ou penalidade pecuniária.

Art. 11 É nula a lei ou o ato do Estado ou do Distrito Federal que estabeleça sanções políticas decorrentes do não pagamento do referido imposto.

§ 1º Fica vedada a aplicação de pena de perdimento de veículo em decorrência do não pagamento de débitos relativos ao IPVA.

Art. 12 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir do primeiro dia do ano subsequente.

JUSTIFICAÇÃO

A importância de uma lei complementar acerca dos impostos sobre veículos automotores reside principalmente na resolução de um impasse federativo decorrente da discussão sobre o local a ser pago o imposto, se em favor do Estado no qual é domiciliado o contribuinte ou no local onde é registrado e licenciado o veículo cuja propriedade constitui fato gerador do tributo.

A constituição aduz sobre a necessidade de normas gerais para reger os impostos, isso para garantir uniformidade na cobrança, diminuir as assimetrias e minimizar potenciais conflitos federativos por falta de um contorno legislativo mínimo, que deve abranger o critério material, nominado como fato gerador; os sujeitos passivos; além disso, se faz necessário explicitar elementos claros e limitativos que definam os critérios quantitativos e o local em que se materializa o fato gerador.

Há casos em que empresas possuem todos os carros emplacados em determinado Estado, mas que circulam em outra unidade da federação, gerando pelas legislações atuais um impasse quanto ao local onde se deve o tributo.

A falta da norma geral do IPVA concede competência legislativa plena aos Estados, significando que cada ente estabelece seus critérios com base em um interesse exclusivamente arrecadatório, sem pensar, claro, no impasse que isso pode gerar para a Federação como um todo.

Um exemplo a ser demonstrado com critérios diferentes:

- A Lei de **São Paulo** nº 13.296/2008 traz que o IPVA “será devido no **local do domicílio ou da residência do proprietário do veículo neste Estado**” (art. 4º) e que “em se tratando de veículo de propriedade de empresa de arrendamento mercantil (leasing), o imposto será devido no local do domicílio ou residência do arrendatário, nos termos deste artigo” (art. 4º, parágrafo 6º).
- Ocorre que **o Estado do Pará, por exemplo**, traz em seu artigo 1º. Na Lei nº. 6.017/1996 que **o IPVA será devido ao Estado de registro do veículo terrestre**.
- Hipoteticamente, uma empresa sediada em São Paulo, mas que vislumbra uma situação mais vantajosa no pagamento do

IPVA no Estado do Pará poderia licenciar sua frota no Pará, apesar de não usar nada da estrutura desse Estado, pois domiciliada e sediada em São Paulo. E, como certamente haveria cobrança de IPVA dos dois Estados, poderia haver uma discussão judicial, com todos os contornos legitimados em âmbito processual, para definir qual Estado ficaria com o IPVA.

De acordo com o inteiro teor do acórdão referente à Repercussão Geral conhecida no Recurso Extraordinário com Agravo - ARE 784682 RG / MG, na fala do Relator, Min. Marco Aurélio, “os contribuintes registrarem os veículos em unidades federativas diversas daquela em que têm domicílio, porque o imposto devido é menor, tornou-se uma prática comum”. E alude que isso “faz surgir verdadeiro conflito federativo, e que fenômeno envolve diferentes segmentos econômicos e mesmo pessoas naturais”.

A falta de norma geral ocasionou diversos embates judiciais em todos os Estados da Federação e, por fim, o Plenário do STF reconheceu a repercussão geral que será julgada no Recurso extraordinário - RE 1016605, em que se discute, à luz dos arts. 24, § 3º, 146, I e III e 155, III, da Constituição federal, a possibilidade de o contribuinte recolher o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) em favor do estado onde o veículo encontra-se registrado e licenciado, e não do estado em que o contribuinte mantém sede ou domicílio tributário.

Ora, não se demonstra adequado, que haja uma decisão judicial operando de forma legislativa e, atuando, fora do escopo de sua competência, em razão de uma falha legislativa.

Além disso, há situações recorrentes no STF discutindo a apreensão de veículos e óbice à emissão do Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo, consideradas espécies de sanções políticas, impostos pelo Fisco compelindo o pagamento do tributo em desrespeito às garantias fundamentais do contribuinte.

Pretende-se deixar claro que ocorrendo o fato gerador do imposto, nasce a obrigação tributária e, portanto, o Fisco deve efetuar o lançamento constituindo o crédito tributário conferindo a exigibilidade que lhe é inerente. Mas, a exigibilidade permite que se façam meios indiretos para o cumprimento da obrigação. Não há, na exigibilidade do crédito tributário o fenômeno da executoriedade. Regina Helena Costa afirma que:

Convencionou-se chamar de sanções políticas as indevidas restrições impostas ao exercício de direitos do contribuinte, de molde a compeli-lo ao cumprimento de suas obrigações. Em outras palavras, constituem meios coercitivos para o pagamento de tributos, tais como a recusa de autorização para a emissão de notas fiscais ou a

inscrição do nome do contribuinte em cadastro de inadimplentes que conduza a restrições de direitos¹.

O Fisco deve valer-se tão-somente de meios que tenham por objetivo impelir, indiretamente, o cumprimento da obrigação (como exemplo o óbice à emissão de certidões de regularidade fiscal e a inscrição em cadastro de devedores). Sendo, por exemplo, a apreensão de veículos e o óbice à emissão do CRLV em virtude do não recolhimento do IPVA consideradas sanções políticas, que não se coaduna com o Estado de Direito em que vivemos, conforme se vê no seguinte julgado de Minas Gerais, APL 0032190-55.2002.8.13.0245, decidida em 2004 na 7ª Câmara Cível, que ilustra diversos posicionamentos semelhantes pelo País:

MANDADO DE SEGURANÇA – LIBERAÇÃO DE VEÍCULO APREENDIDO CONDICIONADA AO PRÉVIO PAGAMENTO DE MULTA – INADMISSIBILIDADE – ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA – MEIO COERCITIVO – RECURSO PROVIDO – SEGURANÇA CONCEDIDA. “Veda o ordenamento jurídico vigente a imposição de sanção política visando ao recolhimento de tributos ou penalidades pecuniárias, sobretudo multas de trânsito, uma vez que dispõe o ente público de meios legítimos e eficazes para cobrar seus créditos, sem que, para isso, venha a bloquear, [...] o direito de propriedade da apelante relativamente ao seu veículo”

Os desembargadores de São Paulo decidiram, em 2010, na apelação nº. 994092497382 que:

As medidas coercitivas aplicadas na operação “De olho na placa” afrontaram os princípios do contraditório e da ampla defesa. A apreensão de bem de particular reclama prévio procedimento, com observação das garantias constitucionais do devido processo legal, contraditório e da ampla defesa (CF, art.5º. LIV e LV)

A medida a ser tomada caso haja o não recolhimento de tributo devido deve ser a execução fiscal e não a apreensão do bem. Isso viola os Direitos Fundamentais insertos na nossa Constituição Federal

Dado o exposto, urge que a matéria seja apreciada e traga a segurança jurídica atinente e necessária ao Estado de Direito.

¹ COSTA, Regina Helena. **Curso de Direito Tributário: Constituição e Código Tributário Nacional**, – 4. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Saraiva, 2014

Sala das Sessões, de de 2017.

DEP. JOAQUIM PASSARINHO
PSD/PA