



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

**Comissão Especial destinada a proferir parecer à Proposta de Emenda à Constituição nº 45, de 2019, do Sr. Baleia Rossi, que "altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências" (PEC Nº 045/2019)**

### **PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO N° 45, DE 2019.**

Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências.

#### **EMENDA MODIFICATIVA N° , DE 2019 (Do Sr. Gil Cutrim e outros)**

Altera o inciso III do Art. 155 e 158 da Constituição, constante no Art. 3º da Pec 45/2019.

"Art. 3º .....

.....  
Art. 155. ....

.....  
III - imposto sobre propriedade de veículos automotores terrestres, aquáticos e aéreos;"

.....  
.....  
Art. 158. ....

.....  
III – setenta por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre a propriedade de veículos automotores terrestres, aquáticos e aéreos, licenciados em seus territórios."

#### **JUSTIFICAÇÃO**

Em um país que ainda apresenta grandes desigualdades, a proposta de emenda trazida busca corrigir um esquecimento histórico do legislador que não trouxe a incidência tributária do imposto a propriedade de veículos aquáticos e aéreos. Cumulativamente, o atual texto não encontrou junto a Suprema Corte<sup>1</sup> entendimento de que o texto constitucional possibilitasse a tributação de veículos automotores aquáticos e aéreos.

---

<sup>1</sup> Recurso Extraordinário (RE) 379572.

Na busca da necessária equidade e diante de uma questão de política fiscal que permita ampliar a prática de justiça no nosso sistema tributário a apresentação desta emenda fortalece o combate às desigualdades tributárias patrimoniais.

É importante destacar que a introdução desta tributação de veículos automotores aquáticos e aéreos baseia-se no princípio da capacidade contributiva, trazendo a aplicação do imposto sobre a propriedade de bens, que em geral, são de luxo ou alto valor.

Não é adequado que trabalhadores em geral, que utilizam carros para exercer suas atividades de trabalho ou locomoção, veículos que transportam e transitam pelas rodovias e estradas estejam sujeitos a tributação e setores que possuem a propriedade de iates, barcos e aviões particulares não estejam ao alcance, no mínimo, do mesmo tratamento tributário.

Conforme dados da ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil, o Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB)<sup>2</sup> possui cadastrados em junho de 2019 um total de 29.762 aeronaves. Enquanto isso encontramos 853.099 veículos marítimos cadastrados nas unidades militares da Marinha do Brasil<sup>3</sup> em todo o território brasileiro, onde 404.423 estão caracterizados como veículos automotores aquáticos.

Segundo o SINDIFISCO - Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil a arrecadação do IPVA poderia ampliar em cerca de R\$ 4,7 bilhões<sup>4</sup> por ano.

Enfim, a questão dá uma amostra das dificuldades de compreensão da norma jurídica tributária em nosso país, especialmente no enfrentamento dos problemas de aplicação do princípio da capacidade contributiva, consagrado no texto constitucional (§ 1º, artigo 145) como princípio norteador do nosso sistema tributário.

Com certeza, a dificuldade em aceitar a incidência do IPVA sobre “jatinhos e iates” nos revela o quanto distante estamos de aplicar adequadamente o princípio constitucional da capacidade contributiva em nosso direito tributário, o que humildemente buscamos colaborar para corrigir com a emenda apresentada.

A discussão em relação a revisão do pacto federativo passa também pela revisão da distribuição dos recursos financeiros advindo da tributação. E neste sentido, depois de 31 (trinta e um) anos do texto constitucional, é necessário reconhecer que o modelo de partilha das receitas encontra-se desconexo da realidade e dos compromissos sociais, bem como das responsabilidades na implementação de políticas públicas para a sociedade.

Isso se dá, muito claramente quando observamos o ambiente da mobilidade urbana. Notamos que os planos de mobilidade urbana progridem e promovem diversos avanços e ampliação de compromissos ao poder público local. Em outra ponta, esta também é uma demanda, uma política pública exigida e solicitada pela sociedade.

É, diretamente junto ao poder local que está cobrança ocorre, de modo que o crescimento destas legítimas necessidades exige das municipalidades dispor de recursos para atender e oferecer soluções em infraestrutura que oportunize melhorias, soluções inovadoras e manutenção do ordenamento de mobilidade urbana. Mesmo para o cumprimento da Lei 12.587/2012, que o Congresso Nacional aprovou e impôs a mais de 3 mil Municípios, agora impingem para o

---

<sup>2</sup> <https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/aeronaves/rab/frota-brasileira-estatistica-1>

<sup>3</sup> [http://dados.gov.br/dataset/embarcacoes/resource/bf52196c-b87f-4c9e-bb8a-47c024aac43?inner\\_span=True](http://dados.gov.br/dataset/embarcacoes/resource/bf52196c-b87f-4c9e-bb8a-47c024aac43?inner_span=True)

<sup>4</sup> O cálculo previsto é baseado em uma alíquota única de 4% do valor venal dos veículos, não envolvendo barcos ou aviões comerciais.

cumprimento desse desafio, implicando na necessidade de ampliação de receitas para o atendimento das responsabilidades e demandas expandidas.

Compreende-se que, embora o imposto destacado não tenha vínculo obrigatório na aplicação na mobilidade urbana, sabemos que existe uma correlação construtiva pela sociedade neste sentido.

No modelo atual, cinquenta por cento do tributo é direcionado aos Municípios e a outra metade fica com o Estado. Porém, atualmente, esse modelo está ultrapassado quando se vislumbra o enfrentamento das necessárias soluções de mobilidade nas cidades brasileiras.

Ao longo destes mais de 30 anos, os Estados brasileiros diminuíram enormemente sua presença na conservação e ampliação da mobilidade viária. A grande maioria das rodovias ou estradas foram repassadas a concessão privada ou federalizadas pela União. Em sentido contrário, as cidades passaram a ter uma pressão viária e de locomoção aumentada a níveis reconhecidamente exauridos. A população neste período mudou significativamente a sua forma de se deslocar. Mas, os recursos relacionados ao IPVA seguiram uma distribuição que reflete um modelo de circulação, de urbanização e mobilidade retratada na década de 80.

Baseado, no olhar atual e visão no futuro das vontades da sociedade é preciso ampliar os investimentos nos Municípios e, para isso, a distribuição dos recursos dos tributos precisa acompanhar a mudança e evolução das necessidades geradas pela sociedade, que busca a melhoria e ampliação dos serviços na área de mobilidade urbana. Compromisso este essencialmente de responsabilidade dos Municípios, o que, naturalmente, justifica a mudança de rota do recurso pactuado no modelo atual para a ampliação dos recursos distributivos do IPVA nos Municípios.

Neste sentido a emenda busca ampliar a participação em 20% (vinte por cento) proporcionando uma transferência aos Municípios brasileiros de 70% (setenta por cento) da arrecadação do IPVA. Diante dos mais de R\$ 20 bilhões<sup>5</sup> que os Municípios recebem hoje, a emenda oportunizaria uma ampliação de cerca de R\$ 4 bilhões ao conjunto dos Municípios.

Sala das Sessões, de de 2019.

Deputado Gil Cutrim

**5 Dados FINBRA – R\$ 20,13 bilhões (2017)**