



**CÂMARA DOS DEPUTADOS  
DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO**

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N. , DE 2022**

(DO SR. PASTOR EURICO)

Reduz o valor do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, extingue sua incidência anual e proíbe a apreensão de veículos quando não houver pagamento do imposto, entre outras medidas.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar altera o Código Tributário Nacional para estabelecer normas gerais para o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, nos termos do inciso III do art. 146 da Constituição da República de 1988.

Art. 2º A Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, passa a vigorar acrescida da seguinte Seção V e dos artigos 45-A a art. 45-F:

“LIVRO PRIMEIRO

SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

.....  
TÍTULO III

Impostos

.....  
CAPÍTULO III

Impostos sobre o Patrimônio e a Renda

.....  
SEÇÃO V

Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

Art. 45-A. O imposto, de competência dos Estados, sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) tem como fato gerador a propriedade de veículo automotor terrestre, aéreo ou aquático.

§ 1º Considera-se ocorrido o fator gerador:

I – na data de aquisição pelo consumidor;

II – na data de seu desembaraço aduaneiro, no caso de veículo automotor importado diretamente pelo consumidor;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223850327300>





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO**

III – na data da incorporação do veículo automotor ao ativo permanente do fabricante, do revendedor ou do importador; e

V – na data da arrematação, no caso de veículo automotor adquirido em leilão.

§ 2º Equipara-se à aquisição, no caso de embarcações e aeronaves, a contratação de arrendamento mercantil.

Art. 45-B. A base de cálculo do IPVA é o valor de aquisição do veículo automotor.

Parágrafo único. Lei estadual ou do Distrito Federal, na definição da base de cálculo, poderá:

I – no caso de veículo nacional, excluir os tributos pagos nas etapas de sua produção ou comercialização, a exemplo do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS), da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins;

II – no caso de veículo importado, vedar a inclusão de tributos e demais encargos devidos na importação; ou

III – no caso de arremate em leilão, deduzir as despesas cobradas ou debitadas do arrematante e os tributos incidentes na operação.

Art. 45-C. As alíquotas do IPVA serão definidas conforme lei estadual ou do Distrito Federal, observado o disposto no art. 155, § 6º, da Constituição Federal, podendo ser diferenciadas em função do tipo e utilização do veículo automotor.

Parágrafo único. Para os fins do *caput*, além da classificação constante no art. 96 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, ou de correspondente dispositivo de lei que a substituir, entende-se também:

I – por tipo, o peso do veículo, o consumo de combustível e a taxa de emissão de gases poluentes;

II – por utilização:

a) o emprego do veículo automotor que gere renda a pessoa física ou jurídica com a condução do veículo, quando as alíquotas deverão ser as mais reduzidas;

b) o histórico de infrações de trânsito cometidas com o veículo;

c) o aumento ou a redução conforme o ano de fabricação;

d) quando o condutor for pessoa com deficiência (PCD).

Art. 45-D. Contribuinte do IPVA é o proprietário do veículo automotor.

Parágrafo único. Respondem solidariamente pelo crédito tributário o titular do domínio do veículo e o seu possuidor a qualquer título.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO

Art. 45-E. O IPVA compete ao Estado do local do registro, da inscrição ou do licenciamento do veículo automotor, sendo irrelevante o domicílio tributário do contribuinte de que trata o art. 45-D.

Art. 45-F. A cobrança do IPVA deverá seguir as normas legais gerais de contencioso e de execução fiscal do respectivo Estado ou do Distrito Federal, ficando vedada penalidade de apreensão do veículo e medida administrativa de remoção do veículo, como instrumentos, ainda que indiretos, de satisfação de dívida tributária ou fiscal.

Parágrafo único. Em razão do *caput*, revogam-se as disposições em contrário da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, quanto à comprovação de quitação de débitos fiscais ou tributários vinculados ao veículo automotor, para fins de expedição de novo Certificado de Registro de Veículo ou licenciamento.”

Art. 3º. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos depois do primeiro dia do ano seguinte em que publicada e após noventa dias da data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA é um imposto que onera exageradamente motos e carros populares que inclusive são usados como instrumento de trabalho da população mais pobre. Comparando o Brasil com os 21 principais países<sup>1</sup> da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), publicação do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada)<sup>2</sup> conclui que o IPVA brasileiro está entre os **dois maiores da lista**, empatado com a Holanda.

Para resolver essa situação, estamos apresentando um projeto de lei complementar que reduz o valor do IPVA, ao limitar sua base de cálculo ao valor real e ao extinguir sua incidência anual, que periodicamente impõe custos aos cidadãos, bem como proíbe a medida autoritária de apreensão de veículos quando não houver pagamento do imposto, entre outras medidas.

Conforme a publicação citada, em média o imposto sobre veículos gira em torno de 0,25 em relação ao PIB (Produto Interno Bruto), mas no Brasil e na Holanda é 0,7 do PIB, os

1 Austrália, Bélgica, Canadá, França, Alemanha, Itália, Japão, Coreia, Holanda, Noruega, Polônia, Portugal, Espanha, Suécia, Suíça, Reino Unido, Estados Unidos, Argentina, Chile, Colômbia e México.

2 O sistema tributário dos países da OCDE e as principais recomendações da entidade: fornecendo parâmetros para a reforma tributária no Brasil. CARVALHO JUNIOR, Pedro Humberto Bruno de. IPEA, 2022, 1ª Edição, Nota Técnica DINTE, Brasília.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223850327300>





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO**

maiores do mundo, o que demonstra que há cobrança abusiva por parte dos Estados. Ademais, não há como comparar os serviços públicos prestados pelo Brasil com os prestados pela Holanda.

O IPVA tem se destacado como o imposto que, depois do ICMS, mais arrecada para os Governos Estaduais. Este tributo gera insatisfação popular principalmente pelo fato de não se reverter em destinações específicas para a melhoria da malha rodoviária e das ruas das cidades ou para reparação e indenizações de acidentes de trânsito, em virtude do inciso IV do art. 167 da Constituição que veda sua destinação, exceto para as situações ali elencadas.

Essa situação vem se agravando a cada ano, com a possibilidade nas leis estaduais e distrital de os governantes ajustarem a base de cálculo dos veículos automotores de acordo com o valor de mercado, que quase nunca reflete as reais possibilidades de negociação.

O preço dos veículos automotores não expressa corretamente a renda ou riqueza do contribuinte, tendo viés regressivo. Os países da OCDE usam a tributação de veículos com finalidade extrafiscal, cobrando apenas uma taxa de permissão de uso com valores maiores para veículos mais poluentes (VAN DENDER, 2019)<sup>3</sup>.

A utilização do valor de mercado como base não é a mais apropriada para esse tipo de tributo que envolve um bem móvel utilizado para o deslocamento dos cidadãos, que já consume quantias consideráveis de combustíveis, manutenção, pedágios e etc, ainda mais em se tratando de casos em que são utilizados como instrumentos de trabalho para geração de renda familiar.

Não se pode tomar por base de cálculo algo que reflete apenas a disponibilidade jurídica, mas passa longe da disponibilidade econômica. Ou seja, quem tem um veículo automotor, o tem para uso e não para investir em mercado, portanto, a base de cálculo da propriedade deve ser o valor de custo e não o que é hoje. O valor de mercado somente produz efeitos quando se vende o veículo automotor e pode ser capturado pelo pagamento do IPVA pelo novo proprietário.

Estamos possibilitando, a supervenientes legislações estaduais ou do DF, que a base de cálculo aborde outros elementos, conforme legislações mais avançadas de Portugal, Inglaterra e alguns estados federativos dos Estados Unidos da América, como nos informa a justificação do Projeto de Lei Complementar nº 328, de 2016.



<sup>3</sup> Idem 1.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223850327300>





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO**

Ademais, a incidência anual desse imposto se reflete num empobrecimento progressivo pelos cidadãos detentores de veículos. Muitas vezes, estes empreendem grandes esforços econômicos, utilizam-se de empréstimos e financiamentos, para conseguirem adquirir os veículos automotores e, frente a uma insuficiência de renda, não conseguem honrar com as altas dívidas tributárias do IPVA, que surgem com a mera passagem do tempo, ou seja, apenas com a sucessão dos anos.

Assim, o mais razoável é que a incidência do IPVA ocorra apenas no momento da aquisição do veículo automotor, que é o momento em que ocorre a tradição da propriedade do bem móvel, bem como nos momentos semelhantes de importação, incorporação ao ativo imobilizado e arrematação em leilão, devendo o aspecto temporal do fato gerador estar adaptado a essas realidades.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 1997, no art. 124, VIII, exige, como condição para expedição do novo Certificado de Registro de Veículo (CRV), o comprovante de quitação de débitos relativos a tributos vinculados ao veículo.

Já o art. 128 do mesmo Código determinou que não será expedido novo CRV enquanto houver débitos fiscais vinculados ao veículo. O § 2º do art. 131 da mesma lei dispõe que o veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a tributos vinculados ao veículo. E o art. 230 do CTB estabelece multa e apreensão do veículo com a medida administrativa de remoção do veículo a condução de veículo que não esteja registrado e devidamente licenciado.

Tais dispositivos citados foram alvo da Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2998, mas o Supremo Tribunal Federal, a nosso ver equivocadamente, entendeu que eles não ferem a Constituição. Felizmente pode o Poder Legislativo alterar o conteúdo dessas normas, de forma a evitar o abuso do Poder estatal de utilizar a apreensão e remoção de veículo automotor como medida de cobrança de dívidas tributárias, utilizando-se do expediente como verdadeiro instrumento de execução fiscal.

A Câmara dos Deputados já aprovou a necessária alteração no CTB por meio do Projeto de Lei nº 8.983, de 2017, mas este está aguardando, neste momento, a designação de relator no Senado Federal.

Reapresentamos modificação pertinente para evitar que os entes federativos criem esse tipo de instrumento através de suas leis estaduais ou distrital; e, em parágrafo, as mesmas revogações do Projeto de Lei citado, de forma a chamar atenção para a necessidade

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223850327300>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO

de urgência da mudança, bem como pela possibilidade de se tornar lei mais rapidamente se incluída em um projeto que aborde um contexto mais amplo.

Visando solucionar esses três principais problemas: 1) da injustiça da base de cálculo, 2) da inadequação da incidência anual e 3) da incorreta utilização do CRV ou licenciamento como formas de cobrança de dívidas do IPVA, estamos propondo o presente Projeto de Lei Complementar.

Entretanto, como a única forma de a União legislar sobre IPVA ocorre por meio da produção de normas gerais, conforme previsto no art. 146, III, da Constituição, que estão pendentes a mais que 33 anos, então estamos sugerindo outras normas gerais para aperfeiçoamento deste tributo, que está hoje submetido a um sistema disfuncional de 27 legislações estaduais e distrital.

O artigo 146, inciso III, a, da Constituição de 1988, estabelece que cabe à lei complementar *“estabelecer normas gerais em matéria de legislação tributária, especialmente sobre a definição de tributos e de suas espécies, bem como, em relação aos impostos discriminados nesta Constituição, a dos respectivos fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes”*. Dessa forma, uma lei geral do IPVA deverá tratar, já que o IPVA está discriminado na Constituição, do fato gerador, da base de cálculo e dos contribuintes.

O modelo a ser adotado é o constante no Código Tributário Nacional (CTN), que foi recepcionado com *status* de lei complementar, nas partes que tratou dos temas elencados no inciso III, “a”, do art. 146 da Constituição de 1988, razão pela qual optamos por inserir os novos artigos naquele diploma legal.

A jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) é no sentido de que as embarcações e aeronaves não estão no campo de incidência do IPVA, sob a égide da Constituição Federal de 1988. Os acórdãos que demonstram esse entendimento são os relativos aos Recursos Extraordinários de nº 134.509-8 AMAZONAS, de 29/05/2002, nº 255.111-2 SÃO PAULO, de 29/05/2002, nº 379.572-4 RIO DE JANEIRO, de 11/04/2007, todos decididos pelo Tribunal Pleno.

Esses Recursos Extraordinários não foram decididos em repercussão geral, nos termos do § 3º ao art. 102 da Constituição Federal, incluído pela Emenda Constitucional nº 45, de 2004, que veio a ser regulamentado pela Lei nº 11.418, de 19 de dezembro de 2006.





## CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO

Dessa forma, essa jurisprudência poderá ser revisitada, evoluir e ser melhorada, até mesmo porque, vários dos Ministros que participaram dos citados julgamentos não mais integram hoje o Supremo Tribunal Federal, podendo ser formada maioria em novo sentido, ainda que considerando que nenhum dos Ministros ainda em exercício altere o sentido do voto.

Consultando a fundamentação dos acórdãos citados, verifica-se que os fundamentos jurídicos sobre os quais assentada são frágeis; contemplam uma visão arcaica dos princípios interpretativos de Direito Constitucional. Vários deles listam apenas dificuldades operacionais para implementação do IPVA sobre aeronaves e embarcações, sem conteúdo jurídico relevante.

Assim, a partir da lei complementar decorrente desde PLP, poderá ser formada nova jurisprudência, mais moderna, possibilitando o que a doutrina denomina de *Prospective Overruling*. Dessa forma, é de se esperar que venha haver mudança nesse entendimento do STF, quanto à incidência sobre embarcações e aeronaves, o que garante maior justiça fiscal e permitirá redistribuir a carga tributária incidente sobre os veículos automotores terrestres. Esta é a oportunidade que o Congresso Nacional oferecerá ao Poder Judiciário de corrigir esse erro histórico.

Informamos que teremos como bússola o princípio federativo, de forma que essa lei geral favoreça a soberania dos Estados e o respeito da União a estes entes federativos.

Portanto, iremos evitar quaisquer alegações de ofensa ao princípio da vedação da isenção heterônoma, constante no inciso III do art. 151 da Constituição de 1988. Nada obstante o termo constitucional literal seja “isenção”, há vozes na doutrina que entendem o objetivo da norma como protetora do princípio federativo, devendo abarcar também outras situações de desonerações fiscais, a exemplo de concessão de créditos presumidos, anistia ou remissão.

Seguiremos em harmonia com essas interpretações e diretrizes. Portanto, incentivos, benefícios e desonerações fiscais, bem como definições que limitem a incidência, são temas a serem tratados pelas leis estaduais ou do DF e não por meio de uma norma geral do IPVA, o que não nos impede de indicar a possibilidade de reduções através de alíquotas, como se verá adiante.





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO**

Ainda sobre hipóteses de não incidência, entendemos desnecessário reproduzir o que já existe na Constituição, até mesmo porque o Substitutivo está trazendo artigos a serem incorporados ao CTN, aproveitando a disciplina do mesmo para a matéria.

Nesse sentido, estamos propondo que a exclusão da base de cálculo dos tributos pagos nas etapas de sua produção, comercialização ou importação seja facultativa para os Estados que assim legislarem, tendo em vista que, no caso concreto, é a União alterando a base de cálculo de imposto dos Estados; o que difere do caso do RE 574.706 relativo à exclusão da parcela do ICMS integrante do valor dos bens e mercadorias da base de cálculo da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS, que poderia ser objeto de lei federal do Congresso Nacional, já que seria dispor sobre redução da base de cálculo de tributos federais.

Estão sendo considerados os artigos que reproduzem o que consta na Constituição sobre a disciplina jurídica das alíquotas do IPVA ou que avançam sobre essa temática trazendo inovações, respeitando as diretrizes constitucionais.

Esses avanços estão sendo feitos de forma facultativa para os entes federativos, de forma a valorizar a decisão política posterior do Estado ou do DF. Os dispositivos não são despiciendos; pois, caso venham a ser adotados por algum ente federativo, reduzem o risco de judicialização, tendo em vista a autorização em norma geral.

Assim estamos autorizando a diferenciação das alíquotas em função do tipo do veículo automotor, assim entendido, além da classificação de veículos do art. 96 do CTB, também o peso do veículo, o consumo de combustível e a taxa de emissão de gases poluentes, de forma a valorizar a preservação do meio ambiente.

Adicionalmente estão sendo permitidas as diferenciações das alíquotas em função de algumas utilizações, a exemplo do emprego do veículo automotor que gere renda a pessoa física ou jurídica com a condução do veículo, de forma a reduzir a carga tributária sobre aqueles que utilizam o veículo automotor como instrumento de trabalho, e exemplo dos taxistas, dos caminhoneiros e dos motoristas por aplicativo, quando as alíquotas deverão ser as mais reduzidas nestes casos.

Também poderão ser consideradas, na fixação das alíquotas, o histórico de infrações de trânsito cometidas com o veículo, de forma a premiar os bons condutores, quando o





## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **DEPUTADO FEDERAL PASTOR EURICO**

condutor for pessoa com deficiência, de forma a garantir ao PCD a devida atenção, e o aumento ou a redução conforme o ano de fabricação.

Ressalte-se que a previsão de redução de alíquotas conforme o ano de fabricação é uma questão política que deverá ser enfrentada pelas Assembleias Legislativas ou pela Câmara Distrital, pois colide com outros valores em jogo, além do valor ambiental, deve ser considerada a capacidade econômica do contribuinte que não tem recursos para aquisição de veículos novos ou seminovos.

Trazemos norma que determina que o IPVA compete ao Estado do local do registro, da inscrição ou do licenciamento do veículo automotor, sendo irrelevante o domicílio tributário do contribuinte, de forma a garantir maior concorrência entre os entes federativos, o que implica em melhores condições de pagamento para os cidadãos e para as empresas, dado o poder de atratividade das menores cargas tributárias.

Como visto anteriormente, a renúncia fiscal deste Projeto de Lei Complementar será compensada com a ampliação da incidência sobre as embarcações e as aeronaves. A ampliação do número de contribuintes, ainda mais daqueles de alta capacidade contributiva, permitirá a redução da carga tributária sobre os veículos automotores terrestres. Quando todos pagam, a carga tributária consegue ser mais equilibrada.

Gostaria de agradecer ao grupo de trabalho formado pelos doutores Joaquim Pereira, Otávio Lemos e Allan Maux, que nos trouxeram excelentes ideias, estudos e colaboram com a elaboração deste projeto de lei complementar, bem como ao Movimento de Pernambuco *Não Vou Pagar*, que tem seriamente fiscalizado o bom uso do dinheiro público e protegido a população de Pernambuco do emprego indevido dos recursos oriundos de tributos arrecadados pelos cidadãos pernambucanos.

Diante da importância do tema, conclamo o apoio dos nobres Parlamentares para aprovação da presente proposição, que contribuirá para melhoria da situação dos cidadãos condutores de veículos automotores do nosso país e fortalecimento da nossa democracia.

Sala das Sessões,      de      de 2022.

**PASTOR EURICO**  
Deputado Federal – PL/PE



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pastor Eurico  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD223850327300>

