



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DE SANTA CATARINA

GABINETE DA DEPUTADA
LUCIANE CARMINATTI



PROJETO DE LEI PL./0184.2/2018

Altera a Lei Nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, que "institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências".

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, passa a vigorar acrescido do §4º com a seguinte redação:

§ 4º – *aeronaves de qualquer tipo.*

Art. 2º O inciso V do art. 5º da Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, passa vigorar com a seguinte redação:

V – *3% (três por cento) para aeronaves de qualquer tipo.*

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que for necessário para sua efetiva aplicação.

Art. 4º Esta Lei entra vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos no ano subsequente e após 90 (noventa) dias da data que tenha sido publicada.

Sala das sessões, de julho de 2018.


Deputada Luciane Carminatti

Lido no Expediente
15ª Sessão de 10/07/18
As Comissões de:
(5) Justiça
(11) Finanças
(16) Transportes
Secretário



JUSTIFICATIVA

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) surgiu como substituto da antiga Taxa Rodoviária Única (TRU),¹ introduzida no ordenamento jurídico brasileiro, em 1969, a qual era cobrada, anualmente, pela União, de proprietários de veículos terrestres licenciados, sendo sua receita compartilhada com os Estados, cujo seu destino era a manutenção das rodovias.

A TRU foi efetivamente extinta, em 1 de janeiro de 1986, com o IPVA sendo fixado pela Emenda Constitucional nº 27, de 28 de novembro de 1985, entrando em vigor o ano seguinte, sendo de competência dos Estados e ao Distrito Federal para instituir imposto sobre propriedade de veículos automotores. Logo, o fato gerador do IPVA é a propriedade do veículo automotor de qualquer espécie, ou seja, qualquer veículo que se locomova com seus próprios meios. Nesse sentido, cinge-se a controvérsia no que diz respeito à incidência ou não do referido tributo em alguns meios locomotores como, por exemplo, as aeronaves.

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988, foi especificada a competência tributária dos Estados e Distrito Federal para a instituição de um imposto sobre a propriedade de veículos automotores, eliminando a taxa para custear especificamente os serviços de conservação de vias públicas. A evolução da TRU para IPVA gerou maior arrecadação do estado – acabando com a vinculação dos recursos obtidos a uma despesa específica – e sujeitou o controle do imposto à boa vontade e às convicções políticas do governante.

Quanto à cobrança da alíquota, é determinada, individualmente, por cada Governo Estadual, com base em critério próprio, sendo, em 2005, a Unidade Federativa (UF) que cobrava a maior alíquota era o Estado de São Paulo, 4% sendo que outros Estados variavam entre 1% e 3%. Quanto ao fato gerador, àqueles que possuem propulsão própria, o IPVA incide sobre automóveis, ônibus, caminhões, motocicletas, tratores, jet-ski, barcos, lanchas, jatinhos e aviões.

No que compete à decisão do STF, é importante destacar, que a incidência do IPVA sobre embarcações e aeronaves não se trata de entendimento unânime entre os ministros. Votos dos ministros, Marco Aurélio (RE 134.509-8/AM) e Joaquim Barbosa (RE 379.572-4/RJ) discordam dessa posição, entendendo possível a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações. Prevaleceu no STF o entendimento que o IPVA só pode incidir sobre veículos terrestres e não nos aéreos, náuticos e anfíbios (RE 379.572/RJ) do relator Ministro Gilmar Mendes. Apesar da decisão do STF, o tema continua gerando intensos debates na sociedade brasileira, dividindo juristas, acadêmicos e representantes da sociedade civil.

¹ Criada pelo Decreto-lei n.º 999, de 21 de outubro de 1969.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
DO ESTADO DE SANTA CATARINA

GABINETE DA DEPUTADA
LUCIANE CARMINATTI



Embora a decisão do STF seja um precedente de não incidência, o IPVA, conforme prevê as legislações estaduais deve incidir sobre aeronaves justamente porque a TRU foi extinta, e o legislador ao criar o novo imposto não especificou que incidiria apenas sobre veículos automotores terrestres porque esta não era sua intenção. Neste sentido, entendemos que a receita advinda do IPVA não guarda relação com a antiga TRU, mesmo porque possuem naturezas muito distintas.

Sendo o IPVA de competência estadual, cumpre ao Estado normatizar o recolhimento do imposto. De forma, partindo dos princípios da Justiça Distributiva e Capacidade Contributiva, basilar do direito tributário, não há motivo para a não incidência do IPVA sobre aeronaves, pois são veículos automotores de propulsão mecânica, cujos valores (na grande maioria das vezes) são muito maiores se comparados aos veículos terrestres. Trata-se, portanto, de justiça tributária. O artigo 145 da Constituição Federal reza que os impostos devem ter caráter pessoal e observar a "capacidade econômica do contribuinte" ou simplesmente a capacidade contributiva. Trata-se fazer justiça tributária, pois são as rendas da elite, e não os salários dos trabalhadores, com maior capacidade contributiva destinada à aquisição desses bens.

Considerando que as decisões do STF não foram unânimes, destacamos que o texto constitucional não vedou a incidência sobre aeronaves e que, no nosso entendimento, a tributação de veículos aéreos, aquáticos e terrestres deve ser examinada à luz da justiça tributária e do fim social dos tributos. A fim de fazer valer a justiça distributiva, inerente ao Estado de direito, bem como observando a capacidade contributiva dos proprietários de aeronaves, há para se presumir a tributação de aeronaves, ou seja, jatinhos, helicópteros, lanchas, jet-ski e iates.

Desta forma, em uma sociedade, com a brasileira, com um dos maiores índices de desigualdade do mundo, não faz sentido a não incidência de imposto sobre aeronaves. Por este motivo, os cidadãos com maior capacidade de contribuição, acabam isentos do pagamento deste imposto, enquanto os proprietários dos veículos terrestres, com capacidade contributiva inferior são tributados anualmente.

A propositura tem por objetivo tributar as aeronaves que tenham propulsão mecânica em 3%, sendo que o Poder Executivo regulamentará a Lei para o ano fiscal seguinte. Pelas razões aqui expostas, solicito aos colegas Parlamentares a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das sessões, de julho de 2018.

Deputada Luciane Carminatti