



EMENDA SUBSTITUTIVA GLOBAL AO PROJETO DE LEI Nº 0007.8/2022

O Projeto de Lei nº 0007.8/2022 passa a tramitar com a seguinte redação:

“PROJETO DE LEI Nº 0007.8/2022

Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que ‘Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências’, para estabelecer o teto de cobrança sobre o imposto.

Art. 1º Fica acrescido § 11 ao art. 6º da Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, com a seguinte redação:

‘Art. 6º
.....’

§ 11. Quando se tratar dos veículos referidos nos incisos I e III do *caput* do art. 5º, adquiridos ou desembaraçados em anos anteriores, a base de cálculo para o cômputo do imposto devido será limitada pelo seu valor determinado no ano anterior, atualizado pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) acumulado nos 12 (doze) meses anteriores à data de ocorrência do fato gerador.’ (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.”

Sala das Comissões

Milton Hobus, Deputado Estadual



JUSTIFICAÇÃO

Em razão das manifestações da Secretaria de Estado da Fazenda (SEF) e da Procuradoria-Geral do Estado (PGE), provocadas por meio de diligenciamento aprovado na Comissão de Constituição e Justiça, apresento esta proposição acessória com o condão de promover os ajustes necessários para a salutar tramitação da proposta legislativa.

Em síntese, pretende-se corrigir erro material e aprimorar a instrução processual, nos seguintes termos:

- I. alteração do componente do imposto objeto de limitação, passando de **alíquota** para **base de cálculo**, alcançando, assim, o efeito pretendido, qual seja, a **limitação** da variação do valor do imposto incidente sobre os veículos usados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do respectivo período;
- II. por conseguinte, o dispositivo projetado deve ser incluído no art. 6º da Lei alterada, o qual dispõe sobre a base de cálculo do imposto, e não mais no art. 5º, como inicialmente proposto, que versa sobre a alíquota;
- III. prorrogação do período de *vacatio legis*, com vista a possibilitar o melhor planejamento orçamentário e financeiro de aplicação da norma, além de possibilitar que os efeitos da proposição sejam compatibilizados às peças orçamentárias; e
- IV. instrução processual com o condão de atender ao disposto no art. 113 do ADCT e no art. 14 da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) – Lei Complementar nacional nº 101, de 4 de maio de 2000 –, com a juntada (a) da estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício de início da vigência e nos dois seguintes (Anexo I); e (b) da demonstração de que a renúncia foi considerada na estimativa de receita da Lei Orçamentária (LOA), e que não afetará as metas de resultados fiscais previstas na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO).



Além de instruir e corrigir a redação do Projeto de Lei em voga, entendo oportuno promover maiores esclarecimentos sobre dois aspectos de mérito questionados pela SEF, notadamente na Informação nº 161/2022, da Gerência de Tributação (GETRI), às pp. 36/40 dos autos eletrônicos¹.

a. Em sua manifestação, a GETRI sugere que a norma projetada produzirá efeito contrário ao pretendido por se tratar de fato “inexorável”, em que a depreciação dos veículos é regra e sua valorização, exceção.

Diante da manifestação daquela Gerência, sem ter apresentado fundamentação em dados, ilustro, no Anexo III, uma comparação entre a evolução do IPCA e a valorização dos veículos usados, utilizando, para a última, a variação do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) como variável *proxy*.

O que se observa no período entre 2000 e 2021 é a ocorrência de uma maior variação do valor do veículo usado do que a inflação **em 9 (nove) oportunidades**, corroborando a relevância do método limitador aqui proposto; e

b. Na mesma ocasião, a GETRI adverte, equivocadamente, sobre possível efeito adverso da proposta, qual seja, o lançamento do imposto sobre valor de base de cálculo maior que o valor de mercado do veículo usado, em caso de desvalorização mais acentuada que o IPCA.

A respeito desse tratamento tributário, o qual seria inédito, destaco que, mesmo no texto originalmente proposto, o objeto versa sobre a limitação do valor do IPVA pela inflação acumulada no ano, ou seja, trata-se da fixação de um “teto para o IPVA”, mecanismo que não produz qualquer efeito para a hipótese de desvalorização dos veículos, conforme ilustrado no Anexo V.

1

<http://visualizador.alesc.sc.gov.br/VisualizadorDocumentos/paginas/visualizadorDocumentos.jsf?token=324ada5402b73ce74fc32111b16a9d7e97159042766e2e244b4a0b64e8fde7fb422e20feaf98d9ca083206f83cdd5836> GETRI 161/2022



Adicionalmente, considerando a manifestação da SEF, a quem compete a administração financeira do Estado (art. 132 da Lei Complementar nº 741, de 2019), sobre a improvável valorização dos veículos usados acima da inflação, tem-se que as metas fiscais da LDO limitam-se a estimar a arrecadação de IPVA conforme a depreciação ordinária dos veículos atualizados monetariamente, estando, portanto, a presente proposição em perfeita harmonia com as peças orçamentárias, com o bônus da previsibilidade e da segurança tributária para o contribuinte.

Outrossim, julgo pertinente destacar que a Procuradoria-Geral do Estado, ao analisar a matéria, previu a competência concorrente (art. 24, CRFB) e a ausência de vício de iniciativa (art. 50, §2º e 61, §1º), versando em contrariedade, apenas, quanto aos comandos que esta proposição acessória se dedica a corrigir.

Sendo o que resta, são estas as razões pelas quais solicito compreensão e apoio dos nobres Pares.

Sala das Comissões

Milton Hobus, Deputado Estadual



ANEXO I

Projeção da Estimativa de Impacto Financeiro (Renúncia de Receita)

Para elaborar a projeção da estimativa do impacto financeiro (Renúncia de Receita) do “teto do IPVA”, foram considerados os respectivos elementos:

- (A) evolução da receita realizada do IPVA nos últimos 10 (dez) anos (2012 à 2021), com média de **8,47%** (ANEXO IV);
- (B) projeção da evolução da receita do IPVA nos exercícios de 2022 à 2024, com base na média disposta no item “A”;
- (C) projeção da receita do IPVA nos exercícios de 2022 à 2024, utilizando **6,07%** para a evolução média do IPCA, observados nos últimos 10 (dez) anos (ANEXO III);
- (D) diferença (C-B), a qual ilustra o pior cenário possível, recordando que o cenário mais provável e “inoxerrável”, nos termos da SEF, seria a não alteração da arrecadação;
- (E) aplicação de redutor em função da proporção observada em que o IPCA foi maior do que a variação do valor do veículo usado, nos últimos 10 (dez) anos, de 40% (ANEXO III).

Sendo assim, chega-se à conclusão de que uma métrica utilizando um cenário pessimista para projetar a renúncia de receita do “teto do IPVA” se baseia na redução proporcional da projeção da receita do IPVA, com base na média do IPCA no mesmo período – 10 anos –, multiplicado pela proporcionalidade em que a variação do veículo usado ultrapassa a variação do IPVA, resultando no que segue:

| | (A) | (B) | (C) | (D) | (E) | | |
|-----------|------|------------|--------------|--------------------|------------------------------------|-----------|---|
| | ano | ARRECADADO | evolução (%) | IPVA (2022 X 2024) | IPVA (2022 X 2024) COM "TETO IPVA" | DIFERENÇA | Proporção (IPCA > Valorização do veículo usado) 40% |
| realizado | 2012 | 560,9 | 14,2% | | | | |
| | 2013 | 596,6 | 6,4% | | | | |
| | 2014 | 661,2 | 10,8% | | | | |
| | 2015 | 716,4 | 8,4% | | | | |
| | 2016 | 739,9 | 3,3% | | | | |
| | 2017 | 776,1 | 4,9% | | | | |
| | 2018 | 868,5 | 11,9% | | | | |
| | 2019 | 943,5 | 8,6% | | | | |
| | 2020 | 1.018,4 | 7,9% | | | | |
| | 2021 | 1.102,7 | 8,3% | | | | |
| projetado | 2022 | | | 1.196,1 | 1.169,6 | 26,5 | 10,6 |
| | 2023 | | | 1.297,4 | 1.240,6 | 56,8 | 22,7 |
| | 2024 | | | 1.407,3 | 1.315,9 | 91,4 | 36,5 |
| | | | 8,47% | | | | 69,8 |

Por fim, importante esclarecer que o parâmetro estabelecido dedica-se a criar uma métrica capaz de dimensionar a hipótese de renúncia de receita. No entanto, sabe-se que a sazonalidade



desse tipo dispositivo é imprevisível e dependente de uma série de fatores, inclusive, na perspectiva macroeconômica global.



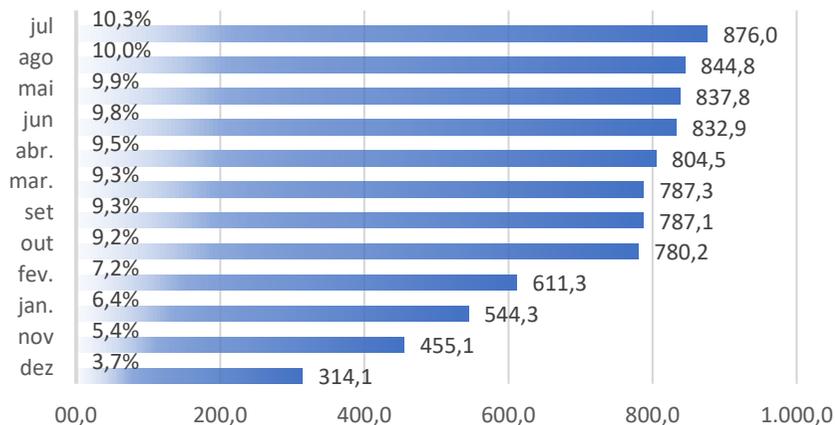
ANEXO II (Medidas de Compensação)

Em função da inexistência da peça orçamentária adequada para apresentação das medidas de compensação de que trata o inciso I do art. 14 da LRF, apresento os seguintes apontamentos que demonstram a capacidade econômico-financeira para compatibilização da futura peça orçamentária à norma projetada:

- a subestimação anual da receita oriunda do IPVA: 2019, 2,0% (R\$ 18,6m) ; 2020, 4,8% (R\$ 46,3m) e 2021, 6,4% (R\$ 66,3m) é suficiente para a cobertura da renúncia potencial projetada (B);
- a elaboração das metas de receita do IPVA instituídas na LDO são estabelecidas pela própria Fazenda Pública, sem demonstração de metodologia;
- em 2022 a receita realizada nos cinco primeiros meses do ano (R\$ 625m) atinge 55% da previsão para 2022 (R\$ 1.1b); e
- entre 2011 e 2021, julho (10,3%), agosto (10,0%) e junho (9,8%) constituem 3 dos 4 meses com a maior receita de IPVA (A).

(A)

PROPORÇÃO RECEITA 2011 À 2021

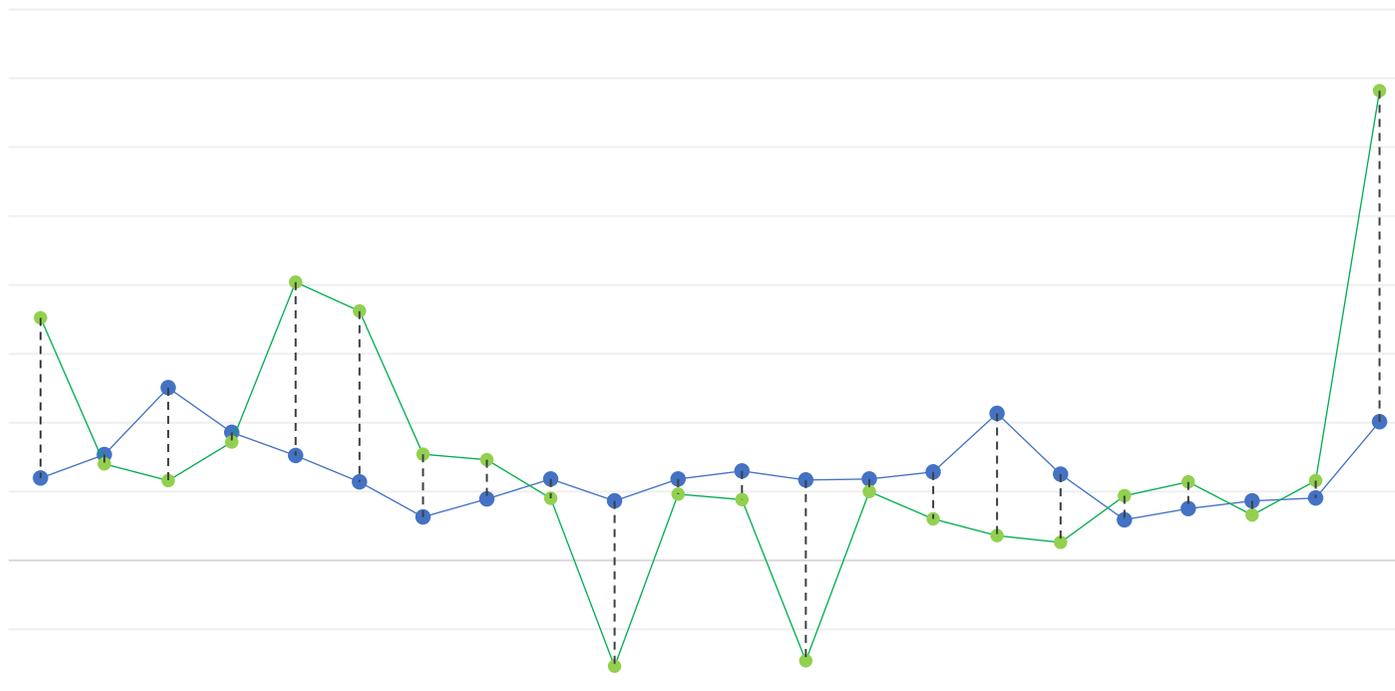


(B)

| ANO - MÊS | ARRECADADO | ↑ a.a. | PREVISTO | ↑ a.a. | ≠ (R\$) | ≠% |
|-----------|------------|--------|----------|--------|---------|-------|
| 2022 | | | 1.138,6 | 9,0% | | |
| 2021 | 1.102,7 | 8,3% | 1.036,4 | 6,6% | 66,3 | 6,4% |
| 2020 | 1.018,4 | 7,9% | 972,1 | 5,1% | 46,3 | 4,8% |
| 2019 | 943,5 | 8,6% | 924,9 | 11,5% | 18,6 | 2,0% |
| 2018 | 868,5 | 11,9% | 829,5 | -1,3% | 39,0 | 4,7% |
| 2017 | 776,1 | 4,9% | 840,7 | 7,4% | -64,6 | -7,7% |
| 2016 | 739,9 | 3,3% | 782,5 | 1,1% | -42,6 | -5,4% |
| 2015 | 716,4 | 8,4% | 774,2 | 15,4% | -57,8 | -7,5% |
| 2014 | 661,2 | 10,8% | 671,0 | 9,4% | -09,8 | -1,5% |
| 2013 | 596,6 | 6,4% | 613,1 | 5,5% | -16,5 | -2,7% |
| 2012 | 560,9 | 14,2% | 581,1 | 18,1% | -20,2 | -3,5% |
| 2011 | 491,1 | 8,47% | 492,0 | 7,88% | -01,0 | -0,2% |



ANEXO III IPCA x Variação de Preço (Veículos Usados)



| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| —●— IPCA | 6,0 | 7,7 | 12,5 | 9,3 | 7,6 | 5,7 | 3,1 | 4,5 | 5,9 | 4,3 | 5,9 | 6,5 | 5,8 | 5,9 | 6,4 | 10,7 | 6,3 | 3,0 | 3,8 | 4,3 | 4,5 | 10,1 |
| —●— IPVA (Valorização Veículo usado) | 17,6 | 7,0 | 5,8 | 8,6 | 20,2 | 18,1 | 7,7 | 7,3 | 4,5 | -7,7 | 4,8 | 4,4 | -7,3 | 5,0 | 3,0 | 1,8 | 1,3 | 4,7 | 5,7 | 3,3 | 5,8 | 34,1 |

² <https://ricconnect.rico.com.vc/blog/ipca-acumulado>



ANEXO IV
 (Evolução da Receita do IPVA 2011 x 2021)

| ANO - MÊS | jan. | fev. | mar. | abr. | mai | jun | jul | ago | set | out | nov | dez | ARRECADADO | ↑ a.a. | PREVISTO | ↑ a.a. | ≠ (R\$) | ≠% |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------------|-----------|----------|-----------|---------|-------|
| 2022 | 108,2 | 110,0 | 110,0 | 130,8 | 166,5 | | | | | | | | | | 1.138,6 | 9,0% | | |
| 2021 | 78,5 | 91,6 | 120,7 | 109,3 | 109,7 | 107,2 | 103,0 | 111,9 | 95,1 | 84,0 | 57,7 | 34,1 | 1.102,7 | 8,3% | 1.036,4 | 6,6% | 66,3 | 6,4% |
| 2020 | 81,3 | 76,2 | 90,2 | 90,9 | 97,2 | 115,7 | 105,7 | 98,1 | 92,8 | 84,4 | 54,3 | 31,6 | 1.018,4 | 7,9% | 972,1 | 5,1% | 46,3 | 4,8% |
| 2019 | 76,4 | 79,1 | 84,4 | 98,3 | 92,7 | 77,1 | 100,9 | 82,7 | 90,8 | 85,7 | 43,7 | 31,9 | 943,5 | 8,6% | 924,9 | 11,5% | 18,6 | 2,0% |
| 2018 | 55,0 | 61,1 | 72,6 | 87,9 | 77,1 | 79,8 | 95,3 | 92,6 | 76,7 | 90,9 | 46,2 | 33,3 | 868,5 | 11,9% | 829,5 | -1,3% | 39,0 | 4,7% |
| 2017 | 47,0 | 46,7 | 79,9 | 63,7 | 84,8 | 76,8 | 78,4 | 77,7 | 66,9 | 80,3 | 42,7 | 31,3 | 776,1 | 4,9% | 840,7 | 7,4% | -64,6 | -7,7% |
| 2016 | 38,7 | 56,1 | 68,4 | 62,9 | 78,7 | 74,2 | 68,8 | 78,9 | 68,1 | 71,1 | 42,3 | 31,7 | 739,9 | 3,3% | 782,5 | 1,1% | -42,6 | -5,4% |
| 2015 | 36,2 | 46,9 | 70,1 | 68,9 | 65,2 | 78,3 | 77,7 | 71,4 | 66,9 | 60,6 | 44,5 | 29,7 | 716,4 | 8,4% | 774,2 | 15,4% | -57,8 | -7,5% |
| 2014 | 39,2 | 45,5 | 60,9 | 63,8 | 64,2 | 69,4 | 70,2 | 61,1 | 67,0 | 61,3 | 32,8 | 25,8 | 661,2 | 10,8% | 671,0 | 9,4% | -09,8 | -1,5% |
| 2013 | 36,3 | 39,8 | 48,4 | 62,6 | 58,4 | 55,5 | 68,0 | 58,8 | 61,3 | 55,4 | 30,0 | 22,2 | 596,6 | 6,4% | 613,1 | 5,5% | -16,5 | -2,7% |
| 2012 | 30,8 | 37,7 | 47,4 | 53,4 | 55,8 | 50,0 | 61,0 | 59,4 | 52,3 | 59,3 | 32,0 | 21,7 | 560,9 | 14,2% | 581,1 | 18,1% | -20,2 | -3,5% |

8,47%



ANEXO V (Mecanismo – Teto do IPVA)



HB20 Premium 1.6
Flex 16V Aut. 2015

