

Art. 3º - O art.º 1º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 fica acrescido de § 2º, renumerando-se o parágrafo único com a seguinte redação:

"Art. 1º - ...

...
§2º- O imposto fixado nesta Lei, quanto aos veículos automotores aquáticos e aéreos é devido nas seguintes hipóteses:

a) aquisição de embarcações de esporte ou recreio e aeronaves novas construídas ou fabricadas no Estado do Rio de Janeiro ou adquiridas em outra Unidade da Federação ou de terceiros;

b) aquisição de embarcações de esporte ou recreio e aeronaves usadas no Estado do Rio de Janeiro ou em outra Unidade da Federação sem pagamento de IPVA na outra Unidade;

c) importação de embarcação ou aeronave;

d) perda da condição que fundamentava a imunidade ou isenção prevista em Lei."

Art. 4º - O caput do art. 4º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º - O imposto não incidirá sobre os veículos automotores terrestres de propriedade."

Art. 5º - O art. 4º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997, fica acrescido de § 3º com a seguinte redação:

"Art. 4º ...

...
§ 3º - O imposto incidirá sobre os veículos automotores terrestres, aquáticos e aéreos, excetuadas:

a) aeronaves de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros;

b) embarcações de pessoa jurídica que detenha outorga para prestar serviço de transporte aquaviário ou de pessoa física ou jurídica que pratique pesca industrial, artesanal, científica ou de subsistência;

c) plataformas suscetíveis de se locomover na água por meios próprios;

d) embarcações e aeronaves pertencentes à União, Estado e Municípios;

e) embarcações e aeronaves pertencentes a empresa pública estadual custeada com recursos do Tesouro Estadual.

Art. 6º - O inciso VI do art. 5º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 5º - ...

VI- Conceitua-se embarcação artesanal ou de subsistência a pertencente a pescador, pessoa física, comprovada por entidade representativa de classe, limitada a uma embarcação miúda, com comprimento inferior ou igual a 5 metros ou igual ou inferior a 8 metros com características definidas pela Norma da Autoridade Marítima - NORMAM - 03/DPC, 2003, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, ou a que vier a substitui-la, limitada a uma embarcação por beneficiário;

Art. 7º - O art. 5º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997, fica acrescido de inciso XVI com a seguinte redação:

"Art. 5º - ...

...
XVI - embarcações de esporte e recreio com mais de 30 (trinta) anos de fabricação;

XVII - aeronaves com mais de 50 (cinquenta) anos de fabricação;

Art. 8º - O caput do art. 6º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 6º - A base de cálculo do imposto é o valor venal do veículo automotor terrestre, aquático e aéreo."

Art. 9º - O caput do artigo 7º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 7º - Tratando-se de veículo automotor terrestre, aquático e aéreo usado, o valor do imposto constará da tabela fixada, anualmente, pela Secretaria de Estado de Fazenda."

Art. 10 - O art. 7º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 fica acrescido de parágrafos 2º e 3º renumerando-se o parágrafo único como § 1º com a seguinte redação:

§ 1º - Para a apuração do valor venal do veículo automotor terrestre poderão ser levados em conta os preços mensalmente praticados no Mercado e os preços médios aferidos por publicações especializadas, podendo ainda ser considerados: alíquotas diferenciadas em função do tipo, valor, utilização e do impacto ambiental, e, também, peso, potência, capacidade máxima de tração, cilindrada, número de eixos, tipo de combustível e dimensões dos veículos.

§ 2º - Para a apuração do valor venal do veículo automotor aquático poderão ser levados em conta os preços mensalmente praticados no Mercado e os preços médios aferidos por publicações especializadas, podendo ainda ser considerados: alíquotas diferenciadas em função do tipo, valor, utilização, impacto ambiental, e, também, peso, potência, tipo de combustível, dimensões da embarcação e ano de fabricação;

§ 3º - Para a apuração do valor venal do veículo automotor aéreo poderão ser levados em conta os preços mensalmente praticados no Mercado e os preços médios aferidos por publicações especializadas, podendo ainda ser considerados: alíquotas diferenciadas em função do tipo, valor, utilização, impacto ambiental, e, também, peso, potência, tipo de combustível, dimensões da aeronave e ano de fabricação.

Art. 11 - O artigo 8º da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8º - No caso do veículo automotor terrestre, aquático e aéreo novo, o valor venal será o preço comercial tabelado pelo órgão competente ou, na sua falta, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor ou pelo fabricante, no caso de compra direta ao mesmo".

Art. 12 - O artigo 10 da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997, fica acrescido dos incisos I e II com a seguinte redação:

"Art. 10 - ...

XI - 4% (quatro por cento) para embarcações de esporte e recreio utilizando motor de propulsão para funcionar com combustíveis fósseis, jet ski ou similares e aeronaves de uso privado de qualquer meio de propulsão para funcionar com combustíveis fósseis por hélice, turboelíce, turbina a jato, inclusive, helicópteros;

XI A - 3% (três por cento) para embarcações de esporte e recreio utilizando motor de propulsão para funcionar por combustíveis não fósseis de menor impacto ambiental, inclusive barcos à vela com motor de propulsão de centro ou de popa e aeronaves de uso privado que utilizem fonte de energia não fóssil.

Art. 13 - O caput do artigo 28 da Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 28 - A Capitania dos Portos, a Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos - ACOBAR, a Associação Brasileira de Aviação Geral- ABAG, a Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC, os clubes náuticos, as empresas de marinas e similares, os aeroclubes, aeroportos, heliportos e helipontos do Estado do Rio de Janeiro, sempre que solicitados, apresentarão à Secretaria de Estado de Fazenda as informações e também, os registros de embarcações de esporte e recreio e aeronaves civis não certificadas para prestar serviços a terceiros, nos quais se identifique o veículo automotor aquático ou aéreo, o nome e o endereço do proprietário."

Art. 14- O Poder Executivo adotará as provisões cabíveis para regulamentar o que for necessário para cumprir o disposto nesta Lei.

Art. 15- Entende-se por veículo automotor aquático as embarcações de esporte e recreio.

Art. 16 - Entende-se por veículo automotor aéreo as aeronaves de uso privado.

Art. 17 - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos tributários quanto aos veículos automotores aquáticos e aéreos a contar de 01 de janeiro de 2024.

Edifício Lúcio Costa, 1º de agosto de 2023.

Deputado LUIZ PAULO.

JUSTIFICATIVA

Como se sabe, o entendimento tradicional do Supremo Tri-

bunal federal (STF) sobre o IPVA é no sentido de que o seu campo de incidência estaria circunscrito à propriedade de veículos automotores de transporte terrestre, não abrangendo, assim, as embarcações e aeronaves.

Trata-se de posicionamento alcançado a partir de uma interpretação meramente histórica do IPVA, de origem relativamente recente no ordenamento jurídico brasileiro, introduzido pela Emenda constitucional nº 27/85. O referido imposto surgiu como sucedâneo da Taxa Rodoviária Única, que era cobrada anualmente pela União no momento do licenciamento do veículo, e cuja receita era aplicada no custeio de obras para conservação de rodovias.

De início, percebe-se que apesar da referência histórica, o IPVA já nasceu com natureza jurídica de imposto - diferentemente da TRU que tinha natureza de taxa - e, portanto, sujeito às características próprias dessa espécie tributária, demonstrando a impertinência de compará-lo estritamente à antiga TRU.

Além disso, considerando o caráter ilimitado do Poder Constituinte Originário, capaz de inaugurar uma nova ordem jurídica sem qualquer vinculação com o ordenamento anterior, e que optou por incluir a expressão "veículos automotores" no art. 155, II, da CF, não se mostra suficiente a interpretação histórica conferida ao IPVA, atrelando sua origem à antiga Taxa Rodoviária Única - TRU, para impedir a incidência desse imposto (e não mais taxa) sobre as embarcações.

Outrossim, levando-se em conta o aspecto etimológico da expressão "veículos automotores", utilizada pelo art. 155, II, da CF/88, é possível concluir pela possibilidade de enquadramento das embarcações em tal conceito, haja vista a sua aptidão de navegação por força própria. Não é à toa que grande parte da doutrina brasileira compõe este entendimento.

Isto porque um dos fundamentos do Direito Tributário repousa no princípio da capacidade contributiva, o qual dispõe que o contribuinte deve recolher o tributo na medida da sua capacidade econômica, buscando, dessa forma, a justiça fiscal e a concretização da igualdade material.

Ora, utilizando a máxima desse princípio, se o particular é obrigado a recolher o imposto incidente sobre um carro popular de valor econômico acessível, quem dirá aquele que é proprietário de uma embarcação, ou até mesmo de aeronaves.

Desse modo, em prol de uma interpretação evolutiva do direito, notadamente em razão da sua inerente dinamicidade, é razoável que o Legislativo, no exercício típico de sua função constitucional, proponha e adote novas concepções sobre determinados institutos jurídicos, sobretudo diante da realidade social ao qual se encontra inserido. Trata-se, portanto, de proposição legítima e coerente com a autonomia financeira conferida ao Estado do Rio de Janeiro, ente integrante da Federação Brasileira.

Tanto é verdade que a Câmara Federal aprovou, em dois turnos, a PEC 45-A, que trata da Reforma Tributária, na qual foi incluído como veículo automotor, além do terrestre, os aquáticos e os aéreos para efeitos de cobrança de IPVA (nova redação do art. 155, § 6º, III, da CF). Evidencia-se, ainda, que tais dispositivos e o conjunto da Reforma Tributária encontram-se em tramitação no Senado Federal.

Constata-se que, sobretudo após a aprovação da referida PEC 45-A pela Câmara Federal, é constitucional e legalmente possível que os Estados cobrem tal tributo, razão pela qual efetivamos a presente proposta, visto que os veículos automotores aquáticos (embarcações de esporte e recreio) bem como o transporte particular aéreo estão longe de serem classificados como bens essenciais.

Estima-se, através de consulta ao site da Capitania dos Portos e outras fontes, a existência de mais de 43 mil embarcações de esporte e recreio no Estado do Rio de Janeiro, enquanto a Diretoria de Portos e Costas, registra mais de 64 mil embarcações, sendo o Estado do Rio de Janeiro o terceiro no ranking em 10,87% do total de embarcações importadas.

Caso, para fins de estimativa, tenhamos um preço médio entre embarcações novas de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) e usadas de R\$ 100.000,00 (cem mil reais), estimaremos um valor médio entre novas e usadas de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais) e, ainda considerando uma alíquota média efetiva de 4%, é possível estimar um acréscimo anual de receita aos cofres públicos estadual e municipais de aproximadamente R\$ 520.000.000,00 (quinhentos e vinte milhões de reais).

Soma-se a isso o IPVA incidente sobre as aeronaves de uso privado - estimadas em cerca de 400 (quatrocentas), com o preço médio entre aeronaves executivas novas R\$ 8.000.000,00 (oitocentos milhões de reais) e usadas de R\$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) - que levaria a uma mediana de R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) por aeronave com alíquota de 4%, que poderia produzir um incremento de cerca de R\$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) ao ano.

Significa dizer, portanto, que a cobrança de IPVA sobre embarcações e aeronaves de uso privado poderia resultar num incremento anual na receita tributária do estado e municípios, que superam R\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de reais) ao ano.

No ano de 2020 o total arrecadado de IPVA com veículos terrestres foi na ordem de R\$ 4 bilhões, caso realmente tenhamos o acréscimo de R\$ R\$ 600 milhões de reais na arrecadação anual, isso implicaria em um aumento de cerca de 14,6% aos cofres do estado.

Um estudo de 2023 do Sindicato Nacional estimou uma arrecadação adicional de R\$ 9,5 bilhões /ano de ampliação da base do tributo para o Brasil, considerando embarcações novas e aviões executivos novos. Caso deprecemos tal valor, função que a imensa maioria da frota é de embarcações e aviões usados, chegaríamos, estima-se, em 40% (quarenta por cento) deste montante, ou seja, R\$ 5,8 bilhões /ano. Como o volume de embarcações do Estado do Rio de Janeiro fica aproximadamente em 10% (dez por cento) do Brasil, poderíamos estimar um incremento de arrecadação de IPVA para estado e municípios em ordem de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões) ao ano.

PROJETO DE LEI Nº 1548/2023

"DISPÓE SOBRE A CRIAÇÃO DO FUNDO ESTADUAL DE INFRAESTRUTURA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS."

Autor: Deputado LUIZ PAULO.

DESPACHO:

A imprimir e às Comissões de Constituição e Justiça; de Minas e Energia; de Assuntos Municipais e de Desenvolvimento Regional; de Tributação, Controle da Arrecadação Estadual e de Fiscalização dos Tributos Estaduais; e de Orçamento, Finanças, Fiscalização Financeira e Controle. Em 01.08.2023.

DEPUTADO RODRIGO BACELLAR, PRESIDENTE.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, RESOLVE:

Art. 1º- Fica instituído, na Secretaria de Estado de Infraestrutura e Cidades, o Fundo Estadual de Infraestrutura, de natureza orçamentária e dotado de autonomia administrativa, contábil e financeira, para a captação de recursos destinados ao desenvolvimento socioeconômico do Estado do Rio de Janeiro, sem prejuízo das dotações consignadas em outros fundos e entidades com a mesma finalidade, cujos objetivos são os seguintes:

I - Gerir os recursos previstos no art. 5º da presente lei;

II - Apoiar e implementar projetos de infraestrutura relacionados direta ou indiretamente ao setor de óleo e gás, inclusive fertilizantes, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro.

§ 1º-Para o desenvolvimento e a consecução dos objetivos do Fundo Estadual de Infraestrutura, poderão ser contratados estudos técnicos de planejamento e avaliação de infraestrutura e logística.

§ 2º- Compete à Secretaria de Estado de Infraestrutura e Cidades garantir o suporte técnico e material necessário à organização administrativa e contábil para a implementação do Fundo Estadual de Infraestrutura.

Art. 2º- A destinação dos recursos do Fundo Estadual de Infraestrutura ficará a cargo de seu Conselho Gestor, que será composto por um presidente e demais membros com seus suplentes, em

composição paritária, e terá representantes do Estado do Rio de Janeiro e da iniciativa privada.

§ 1º - Os membros integrantes do Conselho Gestor e seus suplentes serão nomeados por ato do Governador do Estado, sendo os representantes do Estado membros natos e os da iniciativa privada sujeitos a mandato de 12 (doze) meses.

§ 2º- As deliberações do Conselho Gestor serão por maioria, e o Presidente votará somente em caso de empate.

§ 3º- Os membros do Conselho Gestor não serão remunerados pelos trabalhos desenvolvidos em favor do Fundo Estadual de Infraestrutura.

§ 4º- O Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro poderá indicar 3 (três) deputados estaduais como titulares, bem como seus respectivos suplentes, para participarem das reuniões do Conselho Gestor, com direito a voz.

Art. 3º- Compete ao Conselho Gestor do Fundo Estadual de Infraestrutura a gestão e a definição da destinação dos recursos de que dispõe.