

Art. 3º - O art.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 substituí-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, peso máximo de decolagem, número de assentos, 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, turboélice, 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 marinhas 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 providências 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 n.º 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 compartilha deste entendimento.

Isso 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 do 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 mediano 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 (oito 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 2022 o total arrecado 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 implicará em um aumento de cerca de 14,6% aos cofres do estado.

Um estudo de 2023 do Sindifisco 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 depreciemos tal valor, função que a imensa maioria da frota é de embarcações e aviões usados, chegaríamos, estimadamente, 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

"DISPÕE 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- Competem ao Conselho Gestor do Fundo Estadual de Infraestrutura a gestão e a definição da destinação dos recursos de que disporá.

Art. 4º- O acompanhamento das ações concernentes à captação de recursos e ao custeio das atividades implementadas competirá ao Conselho Fiscal, com a seguinte composição:

I - Um representante da Secretaria de Estado de Fazenda;

II - Um representante da Procuradoria Geral do Estado;

III - Um representante do setor privado.

§ 1º- Cabe também ao Conselho Fiscal a publicação de relatórios semestrais de arrecadação e aplicação dos recursos.

§ 2º Os membros do Conselho Fiscal não serão remunerados pelos trabalhos desenvolvidos em favor do Fundo Estadual de Infraestrutura.

Art. 5º- Constituem receitas do Fundo Estadual de Infraestrutura:

I - Contribuição exigida no âmbito do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação - ICMS, como condição para a fruição do regime tributário especial previsto na Lei Estadual nº 8.890 de 15 de junho de 2020;

II - Recursos oriundos de convênios firmados com o Governo Federal para a aplicação nas áreas de infraestrutura portuária, de oleodutos e gasodutos, de unidades de processamento de gás natural -UPGN, complexos petroquímicos e projetos ambientais ligados ao setor de óleo e gás;

III - Verbas, convênios e doações provenientes de organismos internacionais de fomento ao desenvolvimento da infraestrutura pública e produção mineral;

IV - Contribuições oriundas de taxas de prestação de serviços públicos relacionados ao setor de óleo e gás;

V - Receitas provenientes de concessões formalizadas para o desenvolvimento dos objetivos definidos no art. 1º desta Lei e de parcerias público privadas;

VI - Dotações orçamentárias do Tesouro Estadual;

VII - Rendas oriundas de aplicação financeira dos recursos arrecadados;

VIII - Doações realizadas por pessoas físicas e jurídicas, públicas e privadas;

IX - Transferências à conta do orçamento do Estado;

X - Transferências efetuadas de outros fundos.

Parágrafo único- A contribuição referida no inciso I deste artigo será cobrada através de adicional de 1,3% (um vírgula três por cento) sobre o valor das operações previstas no art. 1º da Lei nº 8.890 de 15 de junho de 2020, que dispõe sobre a isenção e a redução de base de cálculo do ICMS em operação com bens ou mercadorias destinadas às atividades de exploração ou produção de petróleo e gás natural.

Art. 6º- Os recursos do Fundo Estadual de Infraestrutura serão empregados em projetos, atividades e ações inerentes aos seus objetivos e empenhados à conta das dotações específicas administradas pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Cidades, com recursos transitados pela conta única do Tesouro Estadual.

Parágrafo único- As construções, os serviços, os equipamentos e os demais bens públicos construídos ou adquiridos com o Fundo Estadual de Infraestrutura se incorporarão ao patrimônio do Estado.

Art. 7º- Os saldos financeiros apurados ao final do exercício e não comprometidos para o pagamento dos restos a pagar, bem como as despesas liquidadas e não pagas do exercício corrente relativas ao Fundo Estadual de Infraestrutura serão transferidos, a seu favor, para o ano seguinte.

Art. 8º- O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que for necessário à sua plena e efetiva aplicabilidade.

Art. 9º- A Lei Estadual nº 8.645 de 9 de dezembro de 2019,

passa a vigorar com a seguinte alteração:

Art. 7º (...)

(...)

XVI - os benefícios fiscais previstos na Lei Estadual nº 8.890 de 15 de junho de 2020.

Art. 10. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Edifício Lúcio Costa, 1º de agosto de 2023.

Deputado LUIZ PAULO.

JUSTIFICATIVA

A pretensão legislativa ora apresentada busca reformular o modo por meio do qual o Estado do Rio de Janeiro é compensado pela concessão de incentivos fiscais de ICMS, em especial aquele destinado ao setor de óleo e gás, previsto na Lei Estadual nº 8.890 de 15 de junho de 2020 (Lei do REPETRO).

De acordo com o modelo atual, estabelecido pela Lei Estadual nº 8.645 de 9 de dezembro de 2019, a fruição de benefícios fiscais de ICMS está condicionada ao pagamento de valor equivalente a 10% (dez por cento) sobre a diferença do imposto a ser recolhido no regime normal de tributação e no regime especial, ou seja, sobre o ganho econômico-tributário do contribuinte beneficiado.

Ocorre que, em razão da especificidade do setor de óleo e gás, bem como pela importância econômica que o segmento representa para o Estado do Rio de Janeiro, é salutar que seja estabelecido um mecanismo de compensação econômico-financeiro próprio, permitindo, assim, uma melhor alocação e controle dos recursos públicos.

Ademais, diante do porte econômico dos agentes privados que atuam no respectivo setor, revela-se razoável que se estabeleça uma compensação proporcional à riqueza gerada e aos riscos ambientais inerentes à atividade de exploração e produção de petróleo e gás.

Em suma, é possível entender que a implementação de um fundo estadual específico para projetos de infraestrutura relacionados ao setor de óleo e gás, inclusive aqueles pertinentes a fertilizantes, consubstancia um legítimo instrumento a favor do desenvolvimento econômico e social do Estado do Rio do Rio de Janeiro.

PROJETO DE LEI Nº 1549/2023

"ALTERA A LEI Nº 2.657, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1996, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS".

Autor: Deputado LUIZ PAULO.

DESPACHO:

A imprimir e às Comissões de Constituição e Justiça; de Economia, Indústria e Comércio; 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. O inciso XXIII, do art. 14, da Lei 2.657, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar com a seguinte redação: