



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

**PARECER N° , DE 2021.**

**(ao PRS nº 3, de 2019)**

SF/21220.126665-93

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS,  
sobre o Projeto de Resolução do Senado nº 3, de 2019,  
do Senador Chico Rodrigues, que estabelece alíquota  
mínima de 0% para o Imposto sobre Propriedade de  
Veículos Automotores (IPVA) para veículos de duas  
rodas de até 150 cilindradas, nos termos do art. 155,  
§ 6º, incisos I e II.

**Relator:** Senador MECIAS DE JESUS

## **I – RELATÓRIO**

O Projeto de Resolução do Senado (PRS) nº 3, de 2019, de autoria do Senador Chico Rodrigues, tem o intuito de fixar em zero a alíquota mínima do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para veículos de duas rodas de até 150 cilindradas.

O projeto, possui dois artigos. No art. 1º estabelece a alíquota mínima supramencionada e o art. 2º fixa o início da produção de efeitos em 1º de janeiro de 2020.

Na justificação, o autor ressalta a importância da motocicleta como meio de transporte e instrumento de trabalho nas Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste e a importância de regular a matéria em relação aos veículos de que trata.



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

O projeto foi distribuído unicamente à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE).

É o relatório.

## II – ANÁLISE

A competência da CAE para analisar proposição que trata de tributo e matéria econômica advém dos incisos I e IV do art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF).

A proposta encontra fundamento na Constituição Federal (CF), nos incisos I e II do § 6º do art. 155, incluídos pela Emenda Constitucional no 42, de 19 de dezembro de 2003. O inciso primeiro dá legitimidade ao Senado Federal para a fixação de alíquotas mínimas do IPVA. O segundo permite o estabelecimento de alíquotas diferenciadas em função do tipo e utilização do veículo.

Quanto ao mérito, estamos de acordo com os fundamentos destacados pelo autor do projeto, Senador Chico Rodrigues. Vale ressaltar, que na Constituição Federal, o IPVA encontra-se no âmbito da competência estadual. Cada um dos entes federativos tem a sua própria legislação sobre o imposto, sem que exista lei complementar que defina as regras gerais a que o legislador estadual deverá se submeter. O Código Tributário Nacional (Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966) não contém disposições específicas sobre o tributo, porque sua edição precedeu à criação do imposto. Tampouco foi aprovada lei complementar nos moldes do prescrito pelo art. 146, III, da Constituição Federal de 1988.

Como consequência dessa liberdade, podem ocorrer diferenças quanto às alíquotas e bases de cálculo do imposto a ser cobrado nos diferentes entes federativos, resultando em uma carga tributária diferente, o que cria condições para o estabelecimento de concorrência entre os Estados.

SF/21220.12665-93



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

Com isso, a carga tributária menos onerosa em um determinado ente atrai artificialmente contribuintes para nele registrarem seus veículos, aumentando a sua arrecadação em detrimento dos outros, fenômeno conhecido por “guerra fiscal”. A prática de reduzir alíquotas para captar o registro de automóveis que transitam majoritariamente em outros Estados passou a ser uma preocupação, sobretudo em relação às locadoras de veículos, por uma questão de escala.

Além de reduzir a média de arrecadação do IPVA em termos nacionais, ela priva de recursos os Estados que naturalmente seriam os sujeitos ativos do tributo e os Municípios que participariam da partilha dos recursos gerados.

A fixação, pelo Senado Federal (considerada a Casa da Federação), de alíquota mínima para o IPVA, inserida na CF pela Emenda Constitucional nº 42, de 2003, visa, justamente, prevenir e inibir possível “guerra fiscal” entre os Estados.

No caso específico, ainda que a existência da resolução não substitua a lei de cada Estado no estabelecimento de alíquotas, e que a sua fixação em zero para as motocicletas de até 150 cilindradas funcione apenas como piso para a incidência, não sendo obrigatória para os entes subnacionais, entendemos que a sua fixação pelo Senado Federal estimula a sua unificação e adoção pelos Estados.

No Brasil, em especial no cenário municipal, sabemos que há grande dificuldade de locomoção em áreas rurais e com dificuldades econômicas. Nessas regiões a motocicleta é veículo de fundamental importância para locomoção da população, inclusive para movimentação da economia.

Desta forma, o PL alcança os fins sociais almejados pela Constituição Federal, além de propiciar melhoria dos serviços essenciais à população brasileira, *verbi gratia*, acompanhamento e serviços de saúde nestes locais.

Quanto à responsabilidade fiscal, nenhum óbice à regular tramitação da matéria, visto que a medida, em si, por ser autorizativa, não dá causa a renúncia de receitas.

SF/21220.12665-93



SENADO FEDERAL  
Gabinete do Senador Mecias de Jesus

No que tange a cláusula de vigência constante do PL, entendemos necessária a apresentação de emenda desta relatoria para fins de adequação do período de vacatio legis com as disposições do art. 150, § 1º, da Constituição Federal prevendo que as disposições legais possam ser implementadas no exercício financeiro subsequente ao da publicação.

SF/21220.12665-93

### III – VOTO

Ante o exposto, o voto é pela aprovação do Projeto de Resolução do Senado nº 3, de 2019, com emenda apresentada por esta Relatoria.

**EMENDA N° , DE 2021**  
**(ao PRS nº 3, de 2019)**

Dê-se a seguinte redação ao art. 2º do Projeto de Resolução do Senado nº 3 de 2019:

**“Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro do exercício financeiro subsequente.” (NR)**

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator