



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

SF/25615.86577-13

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº , DE 2025

Estabelece as normas gerais do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) de competência dos Estados e do Distrito Federal.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece as normas gerais do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) a serem observadas pelos Estados e pelo Distrito Federal.

Art. 2º Compete aos Estados e ao Distrito Federal, nos termos do art. 155, III, da Constituição Federal, instituir o IPVA.

§ 1º A competência de que trata este artigo será exercida pelo ente federado em que:

I – registrado, matriculado ou licenciado o veículo automotor terrestre ou anfíbio;

II – domiciliado o proprietário do veículo automotor aquático ou aéreo.

§ 2º Na ausência ou dispensa de registro, matrícula, ou licenciamento do veículo automotor, o IPVA compete ao Estado de domicílio do proprietário.

§ 3º Para efeito do inciso II do § 1º e do § 2º do *caput* deste artigo, considera-se no caso de:



I – pessoa jurídica, o domicílio tributário de cada uma de suas unidades, sede ou filiais, à qual o veículo esteja vinculado jurídica e materialmente;

II – pessoa física que possua mais de um domicílio, onde alternadamente, viva, o do local declarado na Declaração de Ajuste Anual do Imposto sobre a Renda da Pessoa Física (DIRPF).

§ 4º Na hipótese de veículo automotor aquático ou aéreo de propriedade em condomínio, o IPVA compete:

I – aos Estados e ao Distrito Federal em que domiciliado cada condômino, observada sua quota-parte; ou

II – a cada Estado ou ao Distrito Federal, proporcionalmente à quantidade de condôminos nele domiciliado, na ausência da informação da quota-parte pelo órgão de registro.

§ 5º No caso de o proprietário, inclusive em condomínio, do veículo automotor aquático ou aéreo não ser domiciliado no Brasil, o imposto compete ao Estado:

I – de domicílio do armador, para veículos aquáticos;

II – de domicílio do operador ou do explorador, para veículos aéreos;

III – onde registrado, matriculado ou licenciado o veículo, nos demais casos e na impossibilidade de aplicação dos incisos I e II deste parágrafo.

§ 6º Na hipótese prevista no § 5º do *caput* deste artigo, se houver mais de um armador, operador ou explorador, aplica-se o disposto no § 4º do *caput* deste artigo.



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

Art. 3º O IPVA incidirá anualmente sobre a propriedade, o domínio útil ou a posse de veículos automotores terrestres, aquáticos ou aéreos.

§ 1º Considera-se veículo automotor aquele dotado de mecanismo de propulsão própria que sirva para o transporte de pessoas ou coisas ou para a tração de veículos utilizados para o transporte de pessoas ou coisas.

§ 2º A incidência do IPVA independe da regularidade do registro ou licenciamento do veículo perante os órgãos competentes.

Art. 4º O IPVA não incidirá sobre a propriedade de:

I – aeronaves agrícolas;

II – aeronaves de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros;

III – embarcações de pessoa jurídica que detenha outorga para prestar serviços de transporte aquaviário;

IV – embarcações de pessoa física ou jurídica que pratique a pesca industrial, artesanal, científica ou de subsistência;

V – plataformas suscetíveis de se locomoverem na água por meios próprios, inclusive aquelas cuja finalidade principal seja a exploração de atividades econômicas em águas territoriais e na zona econômica exclusiva e embarcações que tenham essa mesma finalidade principal;

VI – tratores e máquinas agrícolas;

VII – de veículos:

a) da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

b) das autarquias e fundações instituídas e mantidas pelo Poder público e da empresa pública prestadora de serviço postal, no que se refere aos veículos vinculados às suas finalidades essenciais ou às delas decorrentes;

c) dos partidos políticos, inclusive suas fundações;

d) das entidades sindicais dos trabalhadores;

e) das entidades religiosas e templos de qualquer culto, inclusive suas organizações assistenciais e beneficentes;

f) das instituições de educação e assistência social, sem fins lucrativos;

g) não registrado ou licenciado no País, na hipótese em que o proprietário, residente o exterior, obtiver licença em caráter temporário, para trafegar no território nacional, de acordo com a legislação aplicável.

§ 1º Para fins do disposto no inciso I do *caput* deste artigo, serão consideradas as aeronaves equipadas dentro dos padrões técnicos estabelecidos pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), relacionadas em ato normativo expedido por esse órgão, e devidamente matriculadas na Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com efetiva e exclusiva utilização na prestação de serviços aeroagrícolas para:

I – aplicação de defensivos agrícolas (químicos ou biológicos);

II – aplicação de fertilizantes;

III – semeadura de pastagens ou plantações;

IV – povoamento de rios e lagos com peixes; ou

V – combate a incêndios em todos os tipos de vegetação.



§ 2º A não incidência prevista no inciso II do *caput* deste artigo aplicar-se-á às aeronaves de propriedade de operador certificado, ou cuja posse detenha em decorrência de contrato de arrendamento mercantil ou similar, utilizadas exclusivamente na prestação de serviços aéreos a terceiros.

§ 3º A não incidência prevista no inciso III do *caput* deste artigo aplicar-se-á às embarcações efetivamente utilizadas na prestação de serviços de transporte aquaviário outorgado pelo ente estatal de propriedade da pessoa jurídica.

§ 4º A não incidência prevista no inciso IV do *caput* deste artigo abrangerá apenas e cumulativamente as embarcações:

I – que possuam Certificado de Registro e Autorização de Embarcação Pesqueira ativo emitido pelo órgão legalmente competente;

II – de propriedade de pessoa física ou jurídica que detenha autorização, permissão ou licença para o exercício da atividade pesqueira concedida pelo órgão legalmente competente;

III – efetivamente utilizadas na pesca industrial, artesanal, científica ou de subsistência.

§ 5º Para fins da não incidência prevista no inciso V do *caput* deste artigo, considerar-se-ão águas territoriais e zona econômica exclusiva, respectivamente, o mar territorial e a zona econômica exclusiva previstos na Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993.

§ 6º A não incidência prevista nas alíneas *a* e *b* do inciso VII do *caput* deste artigo não se aplicará aos veículos relacionados com a exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados ou em que haja pagamento de tarifas ou preços pelos usuários.

§ 7º A não incidência prevista nas alíneas *c* a *f* do inciso VII do *caput* deste artigo compreenderá somente os veículos relacionados com as finalidades essenciais das entidades neles mencionadas.



§ 8º A não incidência prevista nas alíneas *c*, *d* e *f* do inciso VII do *caput* deste artigo aplicar-se-á, exclusivamente, às pessoas jurídicas sem fins lucrativos que atendam, de forma cumulativa, aos requisitos previstos no art. 14 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional).

Art. 5º Considerar-se-á ocorrido o fato gerador do IPVA:

I – em 1º de janeiro de cada ano-calendário, para veículos usados;

II – na data de aquisição do veículo novo, inclusive se for de procedência estrangeira e previamente importado por empresa revendedora;

III – na data do desembaraço aduaneiro, para veículos novos importados diretamente pelo proprietário;

IV – na data da incorporação do veículo novo ao ativo imobilizado do fabricante, revendedor ou importador;

V – na data de cessação do requisito que gerou imunidade, isenção ou dispensa de pagamento;

VI – na data da arrematação, para veículos adquiridos em leilão;

VII – na data em que for autorizada sua utilização, no caso de veículo não fabricado em série;

VIII – na data de emissão constante no documento fiscal de venda da carroceria ou de componente similar, quando acoplada ao chassi ou à estrutura principal do veículo, salvo disposição em contrário no inciso VII deste artigo.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, considerar-se-á novo o veículo que não tenha sido utilizado, desde sua saída do revendedor, importador ou fabricante até sua entrega direta ao consumidor, sendo irrelevante, nesses casos, o ano de sua fabricação.



§ 2º Para os efeitos do disposto no inciso II do *caput* deste artigo:

I – caso o veículo novo, terrestre ou anfíbio, seja adquirido em Estado ou Distrito Federal distinto daquele em que o veículo será registrado, matriculado ou licenciado, considerar-se-á ocorrido o fato gerador na data da primeira entrada do veículo em território estadual ou distrital, comprovada por meio de registro realizado pela autoridade fazendária competente no documento fiscal de aquisição, conforme dispuser a legislação estadual ou distrital.

II – caso se trate de veículo aquático ou aéreo, considerar-se-á ocorrido o fato gerador na data da aquisição pelo proprietário domiciliado no Estado ou no Distrito Federal, comprovada por meio de documento fiscal.

§ 3º Nas hipóteses previstas nos incisos II a VIII do *caput* deste artigo, a cobrança do IPVA será proporcional ao período restante do ano-calendário.

§ 4º No caso de transferência de veículo regularizado de outra unidade da Federação, não será exigido novo pagamento do IPVA em relação ao mesmo ano calendário.

Art. 6º São contribuintes do IPVA as pessoas físicas ou jurídicas:

I – proprietárias, a qualquer título, de veículo automotor terrestre, anfíbio, aquático ou aéreo;

II – titulares do domínio útil do veículo automotor, nos casos de locação e arrendamento mercantil;

III – detentoras de posse legítima do veículo, inclusive decorrente de alienação fiduciária em garantia ou gravado com cláusula de reserva de domínio.

Parágrafo único. O condômino de aeronaves e embarcações será contribuinte apenas em relação à quota-parte de sua propriedade.



Art. 7º Responderão solidariamente pelo pagamento do IPVA e dos acréscimos legais devidos, sem benefício de ordem:

I – o condômino, em relação à quota-parte da qual não seja proprietário;

II – o credor fiduciário, em relação a veículo objeto de alienação fiduciária;

III – o arrendador, em relação a veículo objeto de arrendamento mercantil;

IV – o vendedor, em relação ao veículo objeto de reserva de domínio;

V – o alienante que não comunicar ao órgão de cadastro a transferência de propriedade do veículo, em relação aos fatos geradores ocorridos entre a alienação e o momento em que a autoridade responsável tomar conhecimento dessa transferência;

VI – o adquirente do veículo pelo pagamento do IPVA e dos acréscimos legais vencidos e não pagos;

VII – o leiloeiro, em relação ao veículo adquirido ou arrematado em leilão e entregue sem comprovação do pagamento do IPVA e dos acréscimos legais pendentes, correspondentes ao exercício ou exercícios anteriores;

VIII – o fretador e o afretador;

IX – o operador e o explorador aéreo;

X – o armador;

XI – o agente público que autorizar ou efetuar o registro, licenciamento ou transferência de propriedade de veículo automotor sem a



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

SF/25615.86577-13

comprovação do pagamento do IPVA ou do reconhecimento de não incidência, concessão de isenção ou dispensa do pagamento do tributo;

XII – o possuidor a qualquer título;

XIII – todo aquele que concorrer para o não pagamento do IPVA.

Parágrafo único. A lei estadual e distrital poderá prever outras hipóteses de responsabilização pelo recolhimento do IPVA e seus acréscimos.

Art. 8º A base de cálculo do IPVA será o valor venal do veículo automotor.

§ 1º Para veículo novo, o valor venal será o constante do documento fiscal de venda, incluídos os tributos incidentes na operação, acrescido dos valores relativos a equipamentos opcionais, acessórios, despesas com frete e seguro.

§ 2º Para veículo automotor usado, o valor venal será aquele apurado pelo Estado ou pelo Distrito Federal com base nos parâmetros previstos em lei, admitida a utilização de tabela fundamentada nos preços médios de mercado, observado o disposto no § 3º deste artigo.

§ 3º Em caso de veículos aéreos e aquáticos, os Estados poderão adotar a tabela nacional de preços, caso disponível.

§ 4º Para veículo importado, a base de cálculo do IPVA, no ano calendário que ocorrer seu internamento, será o valor constante do documento de importação, convertido em moeda nacional pela taxa cambial vigente na data do desembaraço aduaneiro, acrescido dos tributos incidentes, demais despesas aduaneiras e seguro, independentemente de pagamento.

§ 5º Na hipótese de incorporação do veículo ao ativo imobilizado, a base de cálculo referente ao ano-calendário da incorporação será:



I – para o fabricante, o valor médio das operações com veículos do mesmo tipo que tenham sido comercializados no mês anterior ao da ocorrência do fato gerador;

II – para o revendedor, o valor da operação de aquisição do veículo, constante do documento fiscal de aquisição;

III – para o importador, o valor a que se refere o § 4º deste artigo.

§ 6º Na hipótese do inciso I do § 5º deste artigo, caso não tenha sido promovida operação com veículos do mesmo tipo no mês anterior ao da ocorrência do fato gerador, serão consideradas as operações promovidas no último mês em que houve operação.

§ 7º Na hipótese de leilão de veículo novo, a base de cálculo será o valor da arrematação, acrescido das despesas cobradas ou debitadas do arrematante e dos valores dos tributos incidentes sobre a operação.

§ 8º No caso de veículos automotores não fabricados em série ou cuja fabricação envolva a montagem sobre uma estrutura principal, a base de cálculo será estabelecida pela soma dos valores de aquisição das partes e peças, bem como das demais despesas relacionadas ao processo de montagem, que poderá ser atualizada monetariamente conforme legislação estadual específica na data do fato gerador.

§ 9º Será irrelevante para determinação da base de cálculo o estado de conservação do veículo individualmente considerado.

Art. 9º As alíquotas do IPVA poderão ser diferenciadas em função do tipo, do valor, da utilização e do impacto ambiental do veículo.

Parágrafo único. A fixação das alíquotas de que trata o *caput* deste artigo observará as alíquotas mínimas definidas pelo Senado Federal.

Art. 10. Do produto da arrecadação do IPVA, 50% (cinquenta por cento) pertencerá ao Estado e 50% (cinquenta por cento) ao Município do seu território em que:



I – registrado, matriculado ou licenciado o veículo terrestre ou anfíbio;

II – domiciliado o proprietário ou condômino, em se tratando de veículo aquático ou aéreo.

§ 1º O domicílio do proprietário ou condômino, para fins do disposto no inciso II do *caput* deste artigo, será determinado na forma do art. 2º desta Lei Complementar.

§ 2º Em se tratando de propriedade em condomínio ou de proprietário domiciliado fora do País, nos casos de veículos aquáticos e aéreos, serão observadas as mesmas regras de fixação de competência previstas no art. 2º desta Lei Complementar.

§ 3º Pertence ao Distrito Federal 100% (cem por cento) do produto da arrecadação do IPVA sobre a propriedade de veículos automotores licenciados em seus territórios e, em relação a veículos aquáticos e aéreos, cujos proprietários sejam domiciliados em seus territórios.

Art. 11. O IPVA será vinculado ao veículo.

§ 1º A transferência da propriedade do veículo automotor somente poderá ocorrer após o pagamento integral do IPVA, vencido ou vincendo, referente ao ano-calendário da transferência e aos anos anteriores.

§ 2º Fica dispensada a comprovação do pagamento integral do IPVA e dos acréscimos legais incidentes até a data da transmissão da propriedade, caso esta ocorra em razão de:

I – apreensão ou confisco do veículo por decisão judicial;

II – leilão promovido pelo Poder Público de veículo recolhido em depósito ou pátio; ou



III – doação do veículo às entidades mencionadas no inciso VII do art. 4º desta Lei Complementar, atendido o disposto nos §§ 6º ao 8º daquele artigo, quando for o caso.

§ 3º Nas hipóteses previstas no § 2º deste artigo, o IPVA e os encargos anteriores à transmissão serão exigidos exclusivamente do antigo proprietário ou do responsável tributário originário.

Art. 12. As Administrações Tributárias dos Estados e do Distrito Federal poderão compartilhar entre si dados, documentos e informações necessários à apuração, lançamento e cobrança do IPVA, independentemente de convênio.

Art. 13. A Marinha do Brasil, a Força Aérea Brasileira, o Ministério de Portos e Aeroportos, assim como os órgãos da administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, disponibilizarão os dados relativos aos veículos aquáticos e aéreos constantes em seus sistemas ao Ministério da Fazenda e às Administrações Tributárias dos Estados e do Distrito Federal, independentemente de convênio.

Art. 14. As disposições desta Lei Complementar aplicáveis às agências reguladoras, instituições e órgãos estender-se-ão àqueles que vierem a substituí-los.

Art. 15. Na hipótese do inciso I do art. 5º, será facultado às legislações estaduais estabelecer a data de ocorrência do fato gerador, somente para o ano posterior ao da publicação desta Lei Complementar no Diário Oficial da União.

Art. 16. Fica revogado o Decreto-Lei nº 999, de 21 de outubro de 1969.

Art. 17. Esta Lei Complementar entra em vigor na data da sua publicação.



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

SF/25615.86577-13

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de normas gerais para regular o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) em âmbito nacional promove um ambiente de insegurança jurídica e enseja conflitos de competência entre os entes federados. Essa lacuna legislativa, tornada ainda mais crítica pelas inovações da Emenda Constitucional nº 132, de 20 de dezembro de 2023, resulta em graves distorções no sistema tributário, comprometendo a justiça fiscal e a capacidade de arrecadação dos Estados e do Distrito Federal. Este projeto de lei complementar objetiva, portanto, preencher essa lacuna, a fim de estabelecer um marco legal unificado para o IPVA, garantir a correta aplicação do tributo e fortalecer o pacto federativo.

Um dos mais nocivos efeitos da ausência de uma lei nacional é a denominada “guerra fiscal”. Atualmente, proprietários de veículos de alto valor, como frotas de caminhões, iates e jatos particulares, concentram seus registros em Estados que oferecem alíquotas de IPVA ínfimas ou nulas, ainda que a utilização efetiva desses bens ocorra em outros locais. Essa prática, na ausência de uma regra clara sobre o domicílio tributário, corrói a base de arrecadação dos Estados onde a riqueza é gerada e o serviço público é demandado. O resultado é uma competição predatória que beneficia poucos e prejudica a vasta maioria da população, dependente dos recursos desse imposto para financiar serviços essenciais como saúde, educação e segurança.

A mais evidente distorção social, contudo, residia na não tributação de veículos de luxo como jatinhos e iates, enquanto o cidadão comum paga anualmente o imposto sobre seu automóvel popular. A Emenda Constitucional nº 132, de 2023, corrigiu essa injustiça ao tornar explícita a incidência do IPVA sobre veículos aquáticos e aéreos. A regulação proposta por este projeto é o passo seguinte e indispensável para efetivar essa cobrança. Cálculo do Sindicato dos Auditores-Fiscais da Receita Federal (Sindifisco Nacional), divulgado pela CNN Brasil¹, aponta que a cobrança de IPVA sobre aeronaves e embarcações de passeio pode render aos cofres públicos uma arrecadação superior a R\$ 10 bilhões anuais. Sem uma norma geral, há o risco

¹ Fonte: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/macroeconomia/ipva-de-avioes-e-barcos-de-passeio-pode-gerar-arrecadacao-anual-de-mais-de-r-10-bilhoes-diz-sindifisco/>. Acesso em: 22 jun. 2025.



de dupla incidência ou de sobreposição de leis estaduais, o que poderá criar um foco de litígios.

No plano jurídico, a proposição encontra seu fundamento no art. 146, inciso III, alínea *a*, da Constituição Federal, que delega à lei complementar o estabelecimento de normas gerais em matéria de legislação tributária. A medida regula, sobretudo, importantes alterações promovidas pela Emenda Constitucional nº 132, de 2023, que, além de ampliar a incidência do imposto, estabeleceu novas imunidades para veículos essenciais à economia — como aeronaves agrícolas, embarcações de pesca e de transporte, e tratores — e permitiu a adoção de alíquotas diferenciadas em função do valor e do impacto ambiental. Ao definir com clareza o fato gerador, a base de cálculo, os contribuintes e, principalmente, os critérios para fixação da competência tributária, o projeto aperfeiçoa a legislação e oferece a segurança jurídica necessária para que os Estados exerçam sua competência de forma plena e harmoniosa. A revogação do obsoleto Decreto-Lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, que instituiu a antiga Taxa Rodoviária Única, é medida de rigor técnico que atualiza o ordenamento, eliminando um diploma legal incompatível com o sistema tributário da Constituição de 1988.

Para solucionar de forma definitiva os conflitos de competência, o projeto estabelece critérios objetivos e inequívocos para a identificação do ente tributante. Para veículos terrestres, a competência permanece vinculada ao local de registro e licenciamento. Contudo, para aeronaves e embarcações, a proposição inova ao determinar que o imposto será devido no estado de domicílio do proprietário. Essa regra é crucial para combater a evasão e a elisão fiscal, pois define o domicílio de forma precisa: para pessoas jurídicas, vincula-se à unidade onde o bem está efetivamente alocado, e para pessoas físicas, ao domicílio declarado para fins do Imposto sobre a Renda. Tais amarras impedem o registro de conveniência em paraísos fiscais estaduais e trazem enorme segurança jurídica, pondo fim às disputas federativas que poderiam sobrecarregar ainda mais o Judiciário.

Adicionalmente, a eficácia dessas regras de competência é assegurada por robustos mecanismos de cooperação e fiscalização. A proposição torna obrigatório o compartilhamento de informações entre as administrações tributárias estaduais e, de forma inovadora, determina que



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora Augusta Brito

SF/25615.86577-13

órgãos federais como a Marinha do Brasil, a Força Aérea Brasileira e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) disponibilizem seus dados de registro de embarcações e aeronaves aos fiscos estaduais. Essa integração de sistemas é a ferramenta que permitirá aos Estados identificar corretamente os contribuintes e exigir o tributo devido, independentemente de onde o bem esteja fisicamente. Na prática, a troca de informações inviabiliza a ocultação patrimonial e transforma o potencial de conflito em uma administração tributária colaborativa e eficiente.

A aprovação desta matéria é, portanto, imprescindível para a modernização do sistema tributário nacional. Manter a atual desordem legislativa significa ser conivente com a evasão fiscal, perpetuar a injustiça tributária e privar os Estados — e, por conseguinte, os Municípios — de recursos fundamentais para o desenvolvimento social e econômico do País.

Na convicção da importância da presente iniciativa, contamos com o apoio de nossos ilustres Pares.

Sala das Sessões,

Senadora **AUGUSTA BRITO**