

ValmirFalcão

Advogado e Economista



Valmir Martins Falcão Sobrinho

IPVA – UM IMPOSTO JUSTO ?

Em tempo de reforma tributária, abordaremos nesta coluna semanal, IPVA- Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores analisando a sua carga tributária e a sua regressividade. O IPVA surgiu como substituto da antiga TRU, a Taxa Rodoviária Única, que tinha sido criada em 1969 pelo Governo Federal e sua função era financiar a expansão das rodovias brasileiras. O dinheiro arrecadado era para ajudar o governo nas construções e conservação da malha rodoviária federal. Foram esses recursos que permitiram a implementação das principais rodovias que ainda hoje são responsáveis pela circulação da maior parte das riquezas do País. Já o IPVA foi criado em novembro de 1985, e passou a valer em janeiro de 1986. Diferentemente da TRU, o dinheiro desse imposto não era vinculado a nenhuma contrapartida e passou a ser usado pelos governos estaduais e pelos municípios para o pagamento de despesas ordinárias da administração pública. O IPVA é um imposto estadual definido no artigo 155, inciso III da Constituição e o valor de sua arrecadação é dividido igualmente entre estados, Distrito Federal e municípios. O imposto sobre veículos é classificado internacionalmente como um imposto indireto sobre uso ou permissão de uso. Ele tende a financiar os governos subnacionais de países em desenvolvimento, devido às restrições legais, políticas e administrativas em se tributar a propriedade imobiliária (por exemplo, no Brasil, Índia, Indonésia e Turquia), muito embora ele também possa ser um imposto regulatório com funções associadas as políticas urbanas e ambientais (por exemplo, na Dinamarca, Noruega e Austrália).

A arrecadação do IPVA tem atingido entre 0,6% e 0,7% do PIB brasileiro, uma das maiores do mundo, nas segundo dados das Pesquisas de Orçamento Familiares (POF) sua carga tributária alta e altamente regressiva. Por exemplo entre as 40% famílias mais pobres, apenas 7% eram contribuintes do IPVA, dos quais dedicavam 2,70% da sua renda anual com o pagamento do imposto. Esse cenário ainda tende a piorar com a crescente polarização da propriedade automotiva. Alguns especialistas recomendam que a carga tributária global do IPVA deva ser mantida, para não afetar as receitas estaduais e municipais, mas que sua progressividade seja melhorada. Por exemplo, pode-se ampliar a sua base de cálculo para abranger embarcações e aeronaves, implementar alíquotas progressivas ou aumentar a alíquota padrão, associando-se a concessão de um desconto monetário único no imposto a pagar de forma a isentar os contribuintes mais pobres.

Elaborando diagnósticos do IPVA, segue alguns:

- Os impostos sobre os veículos têm sido muito usados para financiar governos subnacionais de países em desenvolvimento devido ao crescimento do número de automóveis, combinado com as restrições políticas em se tributar a propriedade imobiliária em muitos desses países;
- As receitas do IPVA no Brasil representaram 0,7% do PIB na sua última medição, sendo a sexta maior do mundo numa amostra de países que adotam este tributo. Portanto, não há espaço para incrementar significativamente a arrecadação desse imposto;
- As alíquotas geralmente variam de 2% a 4%, podendo ser seletivas conforme o tipo de motorização do automóvel. Segundo a jurisprudência do STF, o IPVA não pode incidir sobre aeronaves e embarcações gerando uma perda de receita estimada de 1-2 bilhões;
- Há insegurança jurídica quanto a legalidade de se aplicarem alíquotas progressivas para impostos sobre a propriedade. Conforme jurisprudência do STF, para o IPTU foi necessária uma EC para permitir a progressividade. Mas no caso do ITCMD não foi necessária qualquer alteração constitucional
- As receitas do IPVA representaram em média 5% das receitas correntes nos Estados do Norte e Nordeste e 5% nos estados do Sul, Sudeste e Centro-Oeste, (alcançando 7% em São Paulo). Aqui no Estado do Piauí, representou 5,10% no Exercício de 2021, com valores arrecadados de R\$ 361 milhões.
- Na última pesquisa, considerando-se somente os contribuintes do IPVA, o imposto representou em média 3% da renda das 40% famílias mais pobres, indicador que foi menor que 1% para as 20% famílias mais ricas. Isso revela que o IPVA é muito crescente da propriedade automotiva entre os mais pobres. Eis algumas recomendações de Especialistas para discussões no âmbito da Reforma Tributária:
 - ? A carga tributária nacional do IPVA de 0,6% do PIB deve ser mantida, mas sua progressividade melhorada mediante alíquotas progressivas por valor venal do automóvel e a incidência sobre aeronaves e embarcações. Devido a crescente propriedade de carros e motos entre domicílios mais pobres, as alíquotas progressivas dariam alívio fiscal a esta classe;
 - ? A legislação do IPVA deve ser nacionalizada de forma a se evitarem a guerra fiscal e a evasão fiscal entre os Estados da federação, cenário que pode piorar caso se apliquem alíquotas progressivas;
 - ? Parta se nacionalizar a legislação do IPVA, seria necessária a promulgação de Emenda Constitucional, no bojo da Reforma Tributária, e de Legislação Federal Regulamentadora. Ainda é controverso se seria necessária uma alteração constitucional para se aplicarem alíquotas progressivas do IPVA pelas legislações estaduais, visto dois entendimentos conflitantes do STF em relação ao IPTU ainda em 1996 e ao ITCMD em 2013;
 - ? Se a progressividade não for permitida, a legislação nacional ou estadual poderia aumentar as alíquotas do IPVA, mas fornecer um desconto monetário único no valor do imposto a pagar para todos os contribuintes. Esse valor poderia ser ao redor de 0,5 a 1 salário mínimo, gerando isenção ou valor residual a pagar, beneficiando os contribuintes mais pobres proprietários de motos e automóveis populares.

LEI determina que sessões de cinema sejam adaptadas a pessoas com autismo

A nova lei passa a contemplar adultos com autismo, que agora terão acesso às salas de cinema adaptadas

Emelly Alves
Repórter

Marco Antônio Vilarinho
Editor

No Piauí foi sancionada a lei nº 7.960, que torna obrigatório sessões de cinema adaptadas às pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) e seus acompanhantes. A medida foi divulgada no Diário Oficial do Estado de segunda-feira (13) e já está em vigor. A nova lei substitui a lei nº 7.468, de 18 de janeiro de 2021, que completava apenas crianças e adolescentes. Com a alteração, os adultos também terão acesso às salas de cinema adaptadas.

Para se enquadrar na lei, as sessões deverão realizar adequações luminosas, do volume sonoro e da refrigeração do espaço, de forma que as pessoas com TEA se sintam mais confortáveis durante todo o filme. Pela lei fica definida ainda obrigatoriedade das salas de cinema do Piauí reservarem, no mínimo, uma sessão mensal a esse público. Outro ponto diz respeito ao acesso irrestrito dentro da sala de exibição, isto é, as pessoas terão liberdade para entrar e sair ao longo da sessão, sempre que desejarem.

“O acesso ao cinema, à cultura e ao lazer é um direito de todos. O Piauí tem sido referência no que

diz respeito ao tema. Então, ficamos muito felizes com essa conquista. Ela nos dá cada vez mais alegria e autonomia para seguir trabalhando em prol da inclusão das pessoas com deficiência nas escolas, nos esportes, na saúde, no lazer e em todos os espaços”, afirma o secretário de Estado para Inclusão da Pessoa Com Deficiência, Mauro Eduardo.

O secretário reforçou, ainda, o Passe Livre Cultura, que dispõe sobre a gratuidade de entrada e acesso às pessoas com deficiência e seus acompanhantes aos cinemas, teatros, casas de espetáculos, estádios e ginásios esportivos. Além disso, há a Carteira de Identificação do Autista (CIA), que determina o atendimento prioritário das pessoas com TEA nos serviços públicos e privados.

Para ter direito ao Passe Livre Cultura e à Carteira de Identificação do Autista, é preciso solicitar, diretamente à Seid. Para mais informações a respeito e sobre todos os serviços prestados pela secretaria, basta acessar ao site: <http://www.seid.pi.gov.br/servicos.php>.

