

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
ESCOLA SUPERIOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AMBIENTAL**

**PRISCILA SILVA DE SOUZA**

**EXTRAFISCALIDADE DO IPVA COMO INSTRUMENTO DE PROTEÇÃO  
AMBIENTAL**

**MANAUS  
2012**

**PRISCILA SILVA DE SOUZA**

**EXTRAFISCALIDADE DO IPVA COMO INSTRUMENTO DE PROTEÇÃO  
AMBIENTAL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Direito Ambiental.

**Orientador: Prof. Dr. Valmir César Pozzetti**

MANAUS  
2012

S729e Souza, Priscila Silva de  
Extrafiscalidade do IPVA como instrumento de proteção ambiental / Priscila Silva de Souza. – Manaus: Universidade do Estado Amazonas, 2012.  
160 fls.: 30 cm

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – UEA.

Orientador: Prof. Dr. Valmir César Pozzetti

1. Meio Ambiente. 2. Preservação Ambiental. 3. Extrafiscalidade. I. Título

CDU 34

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS  
Rua Leonardo Malcher, 1728 – Praça 14 de Janeiro - Escola Superior de Artes e Turismo  
Cep. 69020-070 – Manaus-Am

## **TERMOS DE APROVAÇÃO**

PRISCILA SILVA DE SOUZA

### **EXTRAFISCALIDADE DO IPVA COMO INSTRUMENTO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL**

Dissertação aprovada pelo Programa de Pós-Graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas, pela Comissão Julgadora abaixo identificada.

Manaus, 27 de setembro de 2012.

---

Presidente: Prof. Dr. Valmir César Pozzetti  
Universidade do Estado do Amazonas

---

Membro: Dra. Jaiza Maria Pinto Fraxe  
Faculdade Martha Falcão

---

Membro: Prof. Dr. Eid Badr  
Universidade do Estado do Amazonas

## AGRADECIMENTOS

A Deus, razão primeira da minha existência.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Valmir César Pozzetti, que me auxiliou em todos os momentos na construção deste trabalho.

À Universidade do Estado do Amazonas e a todos os professores doutores da Pós-Graduação que me proporcionaram todo o conhecimento a que fui exposta para conclusão de mais esta etapa.

À minha família, que sempre esteve presente em todos os meus passos, torcendo por minhas vitórias. Em especial, à minha irmã Paola Silva de Souza, que sempre me incentivou a perseguir meus projetos e me acompanha lado a lado, insistentemente.

À Eliete Ribeiro que, entusiasta dos estudos acadêmicos, acompanhou-me nos primeiros passos em direção ao mestrado e, igualmente, durante toda esta caminhada, forneceu-me sua amizade e apoio incondicional.

A Guilherme Henrich Benek Vieira, companheiro da Academia, com quem compartilho a paixão pela pesquisa e com quem tenho trilhado importante caminho para a expansão do conhecimento.

A todos os colegas de turma que tornaram extremamente prazerosos os momentos de estudos acadêmicos, principalmente, a Leonardo de Araújo Torres e Danielle de Ouro Mamed.

"A natureza é uma das grandes dádivas de Deus para o homem. É preciso abrir os olhos, pois de nada valerão os códigos e as construções jurídicas se, no futuro, não houver planeta sobre o qual vigerem".

Simone Martins Sebastião

## RESUMO

Nos últimos anos tem se incrementado, sobremaneira, o número de automóveis circulando nas ruas das cidades, em todo o país. Esses veículos são responsáveis pela emissão de dióxido de carbono na atmosfera, o que contribui para o aumento da poluição do meio ambiente, a qual afetará, em longo prazo, a vida da comunidade. Dentro desse contexto, a saúde pública está ameaçada, uma vez que a poluição produzida pelas descargas dos automóveis traz doenças respiratórias e destrói a camada de ozônio, provocando prejuízo, também, ao meio ambiente. As ações desenvolvidas pelas organizações civis, no combate à poluição ambiental, não conseguem alcançar junto aos cidadãos os mesmos resultados, se praticados pelo Poder Público, pela própria limitação de sua estrutura e alcance. Dessa forma, surge a figura do Estado como promotor da preservação ambiental que, no uso de suas atribuições, pode se valer da extrafiscalidade do tributo para coibir condutas lesivas, praticadas pelos indivíduos ao meio ambiente. Assim, a imposição tributária pré-existente no ordenamento jurídico pátrio torna-se um instrumento importante para induzir o contribuinte a pagar menos tributo, desde que se utilize para isso, tecnologias viáveis à saúde ambiental, reduzindo as emissões de poluentes dos veículos automotores. Neste sentido, o governo brasileiro tem procurado desenvolver vários programas, como já o fez com o Proálcool, o biocombustível, oriundo da cana-de-açúcar, com pouco impacto ambiental. Para estimular a aquisição de veículos movidos ao bicomcombustível, o Estado reduziu as alíquotas de IPI no ato da compra, tornando-os mais acessíveis ao consumidor e, com isso, reduziu-se a emissão de agentes poluentes. Assim, estimular o uso do combustível com políticas adequadas de baixa tributação deve ser a meta do governo brasileiro, uma vez que é atribuição do Estado preservar o meio ambiente, juntamente com a coletividade, conforme art. 225 da CF/88. Logo, o sistema de tributação deixa de ser simplesmente um mecanismo arrecadatário de recursos financeiros para se tornar um instrumento de ação do Estado, no terreno social, permitindo ao legislador desestimular comportamentos que possam trazer prejuízos à sociedade e ao meio ambiente e estimular comportamentos adequados, desonerando o cidadão que cumpre seu papel social. Além do álcool, a ciência tem descoberto novas fontes limpas de combustível, como o gás natural, energia elétrica, hidrogênio, dentre outros, com reduzido impacto ambiental. O objetivo deste estudo é demonstrar como o Estado pode, fazendo uso da extrafiscalidade do tributo, fomentar o consumo de fontes limpas de combustíveis pelos consumidores/contribuintes, através da gradação de alíquotas do IPVA para as modalidades menos poluentes; e ainda, apresentar o estabelecimento de uma política diferenciada para os veículos usados, uma vez que estes, notadamente, emitem maiores componentes tóxicos na atmosfera, em decorrência do seu desgaste, visando sempre o benefício da coletividade.

**Palavras-chave:** Meio ambiente. Preservação ambiental. Imposto. Extrafiscalidade. IPVA.

## ABSTRACT

In recent years has increased markedly the number of vehicles circulating on the streets of cities across the country. These vehicles are responsible for emitting carbon dioxide into the atmosphere, what contributes to the increased pollution of the environment, which will affect long-term life of the community. Within this context, public health is threatened, since the pollution produced by discharges of cars brings respiratory diseases and destroys the ozone layer, causing prejudice also to the environment. The actions carried out by civil organizations in the fight against environmental pollution, cannot achieve together citizens the same results, if practiced by public authorities, by the limitation of its structure and scope. Thus, the figure of the State as promoter of environmental preservation in the use of his attributions, can avail themselves of the *extrafiscalidade* tribute to curb harmful conduct, committed by individuals. Thus, the tax levy on pre-existing legal solidarity becomes an important instrument to induce taxpayers to pay less tax, provided that they use for this, viable technologies to environmental health, reducing the emissions of pollutants from motor vehicles. In this sense, the Brazilian Government has sought to develop various programs, as it has already done so with the *Proálcool*, bio-fuel from sugar cane, with little environmental impact. To stimulate the purchase of vehicles moved to a bi-fuel, the State reduced the IPI tax rates at the time of purchase, making them more accessible to the consumer and thus reduced the emission of polluting agents. So, encourage the use of fuel with appropriate policies of low taxation should be the goal of the Brazilian Government, since it is the State's role to preserve the environment, together with the community, in accordance with art. 225 of CF/88. Soon, the system of taxation is no longer simply a mechanism for collection of financial resources to become an instrument of State action in the social field, enabling the legislator to discourage behaviors that may bring damage to society and the environment, and stimulate appropriate behaviors, bringing the citizen who fulfills its social role. Besides alcohol, science has discovered new clean sources of fuel, such as natural gas, electric power, hydrogen, among others, with reduced environmental impact. The aim of this study is to demonstrate how the State can, by making use of *extrafiscalidade* of tribute, promote the use of clean fuel sources by consumers/contributors through the gradation of aliquots of Property taxes for the less polluting modes; and yet, to the establishment of a differentiated policy for used vehicles, since these, notably, emit more toxic components in the atmosphere, due to its wear, always seeking the benefit of the collectivity.

**Keywords:** Environment. Environmental preservation. Tribute. Tax. *Extrafiscalidade*. Property taxes.



## LISTA DE ABREVIATURAS

ABEGÁS	– Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado
ADCT	– Atos das Disposições Constitucionais Transitórias
ADI	– Ação Direta de Inconstitucionalidade
AGR	– Agravo
AI	– Agravo de Instrumento
ALGNV	– Associação Latino Americana de Gás Natural Veicular
ANFAVEA	– Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores
ART	– Artigo
CAP	– Comissão de Acompanhamento do Programa PRONCOVE
CCB	– Código Civil Brasileiro
CE	– Ceará
CF	– Constituição Federal
CGL	– Comissão Geral de Licitação
CIDE	– Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
CIP	– Contribuição de Iluminação Pública
COFINS	– Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social
CONAMA	– Conselho Nacional do Meio Ambiente
CONTRAN	– Conselho Nacional de Trânsito
COSIP	– Contribuição para o Custeio do Serviço de Iluminação Pública
CREA	– Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
CRM	– Conselho Regional de Medicina
CSLL	– Contribuição Social sobre o Lucro Líquido
CTA	– Código Tributário do Amazonas
CTB	– Código de Trânsito Brasileiro
CTN	– Código Tributário Nacional
DAC	– Departamento de Aviação Civil
DECEX	– Departamento de Operações de Comércio Exterior
DENATRAN	– Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	– Departamento de Trânsito
DF	– Distrito Federal
DJU	– Diário de justiça da União
DNER	– Departamento Nacional de Estrada de Rodagem

ECO-92	– Conferência Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento ocorrida na cidade do Rio de Janeiro em 1992
EIA	– Estudo de Impacto Ambiental
EPA	– Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos
FENABRAVE	– Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores
GNV	– Gás Natural Veicular
IBGE	– Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICT	– Instituto Científico e Tecnológico
I/M	– Programa de Inspeção e Manutenção dos Veículos em Uso
INEA	– Instituto Estadual do Ambiente
IPCC	– Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas
IPI	– Imposto sobre Produtos Industrializados
IPTU	– Imposto Predial e Territorial Urbano
IPVA	– Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
L	– Lei
LC	– Lei Complementar
LINDB	– Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro
Min	– Ministro
MDL	– Mecanismo de Desenvolvimento Limpo
OCDE	– Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico
ONU	– Organização das Nações Unidas
OMS	– Organização Mundial da Saúde
PCPV	– Plano de Controle de Poluição Veicular
PIS	– Programa de Integração Social
PNMA	– Política Nacional do Meio Ambiente
PP	– Princípio da Prevenção
PPP	– Princípio do Poluidor Pagador
PRONCOVE	– Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores
PRONAR	– Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar
RE	– Recurso Extraordinário
RENAVAM	– Sistema Nacional de Registro de Veículos
REsp	– Recurso Especial
Rel	– Relator
RIMA	– Relatório de Impacto Ambiental

RIPVA	– Regulamento sobre a Propriedade de Veículos Automotores
RJ	– Rio de Janeiro
RTJ	– Revista Trimestral de Jurisprudência
SDS	– Secretaria de Desenvolvimento Sustentável
SEBRAE	– Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMA	– Secretaria Especial do Meio Ambiente
SENAC	– Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SENAI	– Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SENAT	– Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SINET	– Sistema Nacional de Estatística de Trânsito
SISNAMA	– Sistema Nacional do Meio Ambiente
SP	– São Paulo
STF	– Supremo Tribunal Federal
STN	– Sistema Tributário Nacional
STJ	– Superior Tribunal de Justiça
TRU	– Taxa Rodoviária Única
WHO	– World Health Organization

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	13
<b>1 UMA LEITURA PRINCIPIOLÓGICA DO DIREITO AMBIENTAL.....</b>	<b>19</b>
1.1 PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	23
1.2 PRINCÍPIO DO POLUIDOR PAGADOR.....	26
1.2.1 Poluidor.....	29
1.2.2 Dano Ambiental.....	31
1.2.3 Responsabilidade Civil pelo Dano Ambiental.....	32
1.3 PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO.....	33
1.3.1 Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PRONCOVE... 35	
<b>2 SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL.....</b>	<b>38</b>
2.1 PODER DE TRIBUTAR.....	39
2.2 PRINCÍPIOS TRIBUTÁRIOS.....	42
2.2.1 Princípio da Legalidade.....	42
2.2.2 Princípio da Tipicidade.....	44
2.2.3 Princípio da Anterioridade.....	45
2.2.4 Princípio da Irretroatividade.....	46
2.2.5 Princípio da Capacidade Contributiva.....	46
2.2.6 Princípio da Territorialidade.....	48
2.2.7 Princípio da Seletividade.....	48
2.2.8 Princípio da Progressividade.....	48
2.3 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS.....	50
2.3.1 Taxas.....	52
2.3.2 Contribuições de Melhoria.....	53
2.3.3 Contribuições Especiais.....	56
2.3.3.1 Tipos de Contribuição.....	57
2.3.4 Empréstimos Compulsórios.....	59
2.3.5 Impostos.....	61
2.3.6 Elementos do Tributo.....	62
2.3.6.1 Regulamento.....	67
<b>3 MECANISMOS DE TRIBUTAÇÃO AMBIENTAL ATRAVÉS DO IPVA.....</b>	<b>68</b>
3.1 HISTÓRICO.....	68
3.2 TEORIA ECONÔMICA DE PIGOU.....	70

3.3 INDUÇÃO DA TRIBUTAÇÃO AMBIENTAL ATRAVÉS DO IPVA – A EXTRAFISCALIDADE.....	73
3.3.1 Legislação do Estado de São Paulo .....	80
3.3.2 Legislação do Estado do Rio de Janeiro.....	82
3.4 ALÍQUOTAS SELETIVAS.....	83
3.5 FONTES LIMPAS DE COMBUSTÍVEL.....	85
3.6 POLÍTICA DIFERENCIADA A VEÍCULOS USADOS.....	87
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	90
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	93
ANEXOS .....	103

## INTRODUÇÃO

O relacionamento entre o homem e a natureza tem provocado, nos últimos séculos, vários danos ao meio ambiente, capazes de provocar mudanças climáticas que já estão afetando diretamente a vida das presentes gerações e afetarão as futuras.

A partir do século XIX<sup>1</sup>, iniciaram-se, na comunidade internacional, intensas discussões sobre os impactos da poluição do meio ambiente, nas suas mais variadas formas: ar, água, solo, decorrentes, muitas vezes, do estilo de vida da população frente às tecnologias desenvolvidas para o alcance de seu bem-estar.

Isso se dá essencialmente por um modelo consumerista que rege a vida dos cidadãos, hodiernamente, onde, como bem explicita Pozzetti<sup>2</sup> “as pessoas exigem padrões de vida mais altos com tecnologias mais baratas, mesmo que os subprodutos involuntários incluam a degradação dos solos, os poluentes tóxicos de espécies animais ou alteração climática”.

O Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC)<sup>3</sup> atesta que o dióxido de carbono, expelido pelos canos de descarga dos automóveis e das chaminés das fábricas, é um dos principais elementos responsáveis pela destruição da camada de ozônio.

De acordo com o Painel<sup>4</sup>, os combustíveis fósseis, dentre eles, os derivados de petróleo (gasolina e diesel, para citar os mais tóxicos) representam 85% das emissões globais de gases de efeito estufa. Desse total, 13,1% dizem respeito somente aos poluentes advindos do setor de transporte.

Nesse contexto, conforme números divulgados pela Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE)<sup>5</sup>, o Brasil ocupa, mundialmente, o 4º lugar em número de veículos emplacados e colocados em circulação nas ruas das cidades.

Especificamente em relação à Região Norte<sup>6</sup>, no ano de 2010, foi a região que mais cresceu, com percentuais de distribuição de automóveis de 15,3% maior do que no período anterior.

<sup>1</sup> SEBASTIÃO, Simone Martins. **Tributo ambiental**. Curitiba: Juruá, 2007, p. 178.

<sup>2</sup> POZZETTI, Valmir César. **A tributação favorável ao meio ambiente no Brasil**. França, 2000. Dissertação (Mestrado em Direito do Meio Ambiente e do Urbanismo). Universidade de Limoges, França, 2000, p. 07.

<sup>3</sup> Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC). Relatório síntese. **Mudança climática: riscos, desafios e decisões globais**. Copenhagen, Dinamarca, 2009, Universidade de Copenhagen, p. 10.

<sup>4</sup> Op. cit., p. 11.

<sup>5</sup> Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE). **Anuário 2011: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. São Paulo: JBS Design, 2012, p. 08.

<sup>6</sup> Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE). **Evolução dos emplacamentos nos Estados**. Disponível em:

O que fazer para reduzir tais emissões, enquanto a economia e postos de trabalho se desenvolvem? De quem é a responsabilidade para frear este processo? Que consequências podem ser sentidas pela população a longo prazo?

O impacto dos efeitos do modo de vida atual fez surgir o termo ‘desenvolvimento sustentável’, que sugere uma mudança de paradigma quanto ao desenvolvimento econômico praticado pelos países e pela sociedade, que por muito tempo ignoraram a incapacidade da natureza para manter-se sadia, apesar da degradação de seus recursos naturais.

Entre os diversos pensamentos que teorizam o desenvolvimento sustentável, a presente pesquisa filia-se à abordagem econômico-liberal de mercado, que entende que sua auto-regulação diante do cenário de concorrência, crescimento econômico e prosperidade, aliada ao processo decisório dos recursos humanos, a partir de suas preocupações ecológicas e sociais, reflete uma mudança mercadológica.

Diante da manifestação de uma consciência ecológica no processo de decisões de compra da população, é gerada uma demanda de produtos e serviços ecológicos<sup>7</sup>, representando, sobremaneira, a sustentabilidade dos sistemas sociais e culturais dos cidadãos como parte integrante do crescimento econômico.

Dentro dessa teoria, as concepções mais modernas defendem “a internalização dos custos ambientais (...) através da introdução de sistemas de estímulo de mercado, geralmente com o auxílio de impostos e taxas ambientais ou do comércio de títulos de poluição<sup>8</sup>”.

Em um cenário onde se difunde a sustentabilidade do meio ambiente e o remodelamento do modo de vida da população, de forma a minimizar os impactos de suas tecnologias, é de se invocar a união de esforços entre Estado e Sociedade, a qual se traduzirá, de forma indissociável, em uma revolução dos padrões de produção e consumo<sup>9</sup>.

Tal cenário é palco de curiosa inserção de Santos sobre a concepção dos Direitos Humanos no diálogo entre os povos, hodiernamente. A preservação do meio ambiente traz como pano de fundo o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, a quem está garantido pela

---

<[HTTP://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id\\_conteudo=968#conteudo](http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id_conteudo=968#conteudo)>. Acesso em: 29 jan 2012.

<sup>7</sup> MASON, Michael. **Environmental democracy**. London: Earthscan, 1999, p. 34.

<sup>8</sup> FREY, Klaus. **A dimensão político-democrática nas teorias de desenvolvimento sustentável e suas implicações para a gestão local**. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/asoc/n9/16878.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2012.

<sup>9</sup> GUIMARÃES, Roberto. P. **La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo**. In: Héctor, Alberto Alimonda. *Ecología política – naturaleza, sociedad y utopía*. Buenos Aires: CLACSO, 2002, p. 65.

Carta Magna o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e sadio para as presentes e futuras gerações.

Nesse sentido, Santos aponta a ideia de concepção de dignidade humana estendida às mais variadas culturas ao redor do globo, onde todas as concebem, mas nem sempre o fazem “em termos de direito humanos”<sup>10</sup>.

Assim, fala-se muito em preservação ambiental em prol do indivíduo, enquanto afloram na sociedade dezenas de condutas contrárias ao pensamento aqui defendido, traduzindo-se em verdadeiro paradoxo entre discurso-experiência.

Para citar, propõe-se a redução de emissão de poluentes tóxicos na atmosfera, mas não se investe igualmente na redução da frota de veículos postos em circulação em todo o mundo. Tímidos são os investimentos em fontes limpas de energia, que poderiam reduzir o impacto da toxicidade veicular.

Todavia, apesar da existência de aparente contradição, não se esmorecem os estudos tendentes a minorar a degradação ambiental advinda das condutas praticadas pela sociedade. Esclarece Santos<sup>11</sup>: “o reconhecimento de incompletudes mútuas é condição *sine qua non* de um diálogo intercultural”.

Buscando operacionalizar o termo ‘desenvolvimento sustentável’ a fim de se garantir a sadia qualidade de vida da comunidade, em junho de 2012, realizou-se, na cidade do Rio de Janeiro, a Convenção Internacional Rio+20.

Todavia, quase nada se avançou, restando a conciliação de esforços individuais dos países que se preocupam com a temática. Neste sentido, o Brasil avança e lidera o grupo dos países que buscam uma solução para a proteção ambiental.

A Constituição Federal de 1988 prevê, em seu art. 225, o direito reservado a todos de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, o qual deve ser defendido e preservado pelo Poder Público e a sociedade.

Dentro dessa perspectiva, à Administração Pública, responsável pela preservação do meio ambiente, por disposição expressa do art. 225, §1º da Carta Magna, vislumbra a possibilidade de adaptação dos tributos, voltados para uma função extrafiscal, para se alcançar a proposta de preservação ambiental através do desestímulo de condutas degradantes, praticadas pelo indivíduo ao meio ambiente, ou ainda, pelo estímulo a condutas individuais

---

<sup>10</sup> SANTOS, Boaventura de Sousa. **As tensões da modernidade**. Disponível em: <[http://www.susepe.rs.gov.br/upload/1325792284\\_As%20tens%C3%B5es%20da%20Modernidade%20-%20Boaventura%20de%20Sousa%20Santos.pdf](http://www.susepe.rs.gov.br/upload/1325792284_As%20tens%C3%B5es%20da%20Modernidade%20-%20Boaventura%20de%20Sousa%20Santos.pdf)>. Acesso em: 30set. 2012.

<sup>11</sup> Op. cit.



convenientes à comunidade, desprezando, assim, a sua utilização para fins meramente arrecadatários.

Neste sentido, leciona Badr<sup>12</sup>:

Quando o Estado se utiliza da tributação para intervir na economia ou quando tem interesses outros além da mera arrecadação, seja de cunho social, político ou econômico, diz-se que tal tributo tem *finalidade extrafiscal*.

Precipuamente, o tributo se apresenta como espécie de receita tributária derivada, o qual é criado somente pelas pessoas políticas de direito público, quais sejam a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, conforme estabelece o art. 145 da CF/88.

Este se subdivide em impostos, taxas, contribuições de melhoria, adotados pelo Código Tributário Nacional (CTN) como tributos, conforme preceitua seu art. 5º.

O presente trabalho fixa sua atenção para a espécie ‘imposto’, cuja arrecadação não se vincula a nenhuma contraprestação específica por parte do Poder Público.

O imposto é tributo não vinculado, definido como a obrigação que tem por fato gerador uma situação previamente prevista em lei, independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte (art. 16 do CTN).

Neste sentido, Pozzetti<sup>13</sup>:

O Código Tributário Nacional (art. 16) possibilita que os impostos indiretos sobre a produção e o consumo possam ser utilizados como instrumentos de tributação ambiental, através de um sistema de **gradação de alíquotas**, isenções e restituições conforme a natureza dos produtos, ou mercadorias, de sorte a **estimular a fabricação de produtos mais eficientes e menos poluidores e desestimular a produção dos que sejam ineficientes e poluidores** ou cujo processo produtivo cause poluição ou que de alguma forma possa significar ameaça ao meio ambiente. (grifo nosso)

Percebe-se, então, que a tributação é um mecanismo estatal de intervenção na economia e, atendendo ao Princípio da Legalidade, essa intervenção só ocorrerá através de produção legislativa. Neste sentido, afirma Badr<sup>14</sup>, que essa intervenção só se dará através de:

---

<sup>12</sup> BADR, Fernanda Matos. **Tributação ambiental: a extrafiscalidade como instrumento estatal de preservação do meio ambiente**. Manaus, 2011. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Manaus, 2011, p. 125.

<sup>13</sup> POZZETTI, Valmir César. **A tributação favorável ao meio ambiente no Brasil**. França, 2000. Dissertação (Mestrado em Direito do Meio Ambiente e do Urbanismo). Universidade de Limoges, França, 2000, p. 35.

<sup>14</sup> BADR, Fernanda Matos. **Tributação ambiental: a extrafiscalidade como instrumento estatal de preservação do meio ambiente**. Manaus, 2011. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Manaus, 2011, p. 143.

Normas ditas indutoras, que (...) possibilitam a escolha pelo destinatário da norma da conduta a ser praticada, na medida em que, embora dispositivas, trazem em seu bojo preceito condicionador de comportamento, que o persuadem, agindo diretamente no campo de sua formação de vontade e que, no mais das vezes, fazem com que decida de acordo com a vontade do legislador ou com a finalidade real da norma. Neste caso, pode-se afirmar que a hipótese normativa pode levar ao menos a dois consequentes, conforme seja a opção tomada pelo agente econômico.

No Município de Manaus é crescente, a cada dia, a quantidade de veículos novos emplacados. Até julho de 2012<sup>15</sup>, a frota municipal contava com 519.658 veículos circulando nas ruas da cidade, para uma população de 1.861.838 pessoas, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)<sup>16</sup>. No comparativo entre 2000<sup>17</sup> e 2012, a população cresceu 32%, enquanto a frota de veículos cresceu 180%.

Por conta da poluição veicular, o Município de São Paulo, no ano de 1997, promulgou a lei n. 12.490<sup>18</sup> na tentativa de melhorar a qualidade do ar, estabelecendo um rodízio de veículos de acordo com o final das placas e os dias de semana. Tudo para reduzir o nível de poluição lançado na atmosfera.

Vê-se, portanto, que os poluentes expelidos pelas descargas dos veículos constituem-se em um problema sério. Conforme o art. 23 da CF/88, todos os entes federados são responsáveis para se fazer cumprir o art. 225 do mesmo documento jurídico, qual seja, garantir a saúde, a qualidade de vida e o meio ambiente saudável para as presentes e futuras gerações.

Desta forma, cabe ao Poder Público buscar mecanismos para que se estimule a produção e consumo de energia limpa ou com menor potencial de poluição. O objetivo não é frear o desenvolvimento, pelo contrário, é buscar fontes de energia mais adequadas.

O método de pesquisa utilizado no presente trabalho quanto aos fins é o explorativo e quanto aos meios, bibliográfico.

Através de pesquisa acurada, pretende-se fazer proposições, dentro da legalidade, e trazer reflexões à comunidade jurídica, uma vez que as análises aqui refletidas trarão

---

<sup>15</sup> BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Sistema Nacional de Registro de Veículos (RENAVAM). **Sistema Nacional de Estatística de Trânsito/SINET**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 07 ago. 2012.

<sup>16</sup> BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Resolução n. 7**, de 30 ago 2012. Diário Oficial da União. Brasília, 31 ago 2012. Ano CXLIX, n.º 170, p. 82.

<sup>17</sup> Op. cit.

<sup>18</sup> SÃO PAULO. Câmara Municipal de São Paulo. **Lei n. 12.490, de 03 de outubro de 1997**. Diário Oficial do Município de São Paulo. Ano 42, n. 190, 04.10.97.

ebulições no tocante à ‘ordem econômica’, dada a força das oligarquias do petróleo no mercado.

Apesar de o petróleo representar, ainda, a principal fonte de energia do país, o Brasil, atualmente, tem acenado com as grandes reservas do pré-sal, e sediado importantes encontros ambientais internacionais, como a Convenção Internacional Rio+20, em junho de 2012, conquanto não se tenha avançado em tratativas de diminuir a poluição mundial.

Neste sentido, o Brasil vem dando exemplo e se destacando nas políticas de redução de emissão de gases poluentes.

Logo, o objeto deste trabalho é oferecer alternativas, através da tributação indutiva do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), a fim de que o consumidor possa fazer uso de veículos movidos a energia limpa ou com menor potencial poluidor.

Buscar-se-á fazer uma análise do avanço da legislação, nos últimos tempos, no intuito de fomentar o investimento em novas tecnologias para a obtenção de um modelo de substituição de energia limpa e, por conseguinte, o seu reflexo no estilo de vida da população.

Além da utilização de fontes de energia menos poluentes, será destacada a responsabilidade dos consumidores quanto a utilização de veículos usados, notadamente mais degradantes.

Assim, no primeiro capítulo deste trabalho, serão retratados os princípios do Direito Ambiental que responsabilizam as condutas que prejudicam o meio ambiente e quais ações devem ser realizadas para protegê-lo, a fim de que se possa alcançar o desenvolvimento sustentável.

No segundo capítulo, serão abordados os princípios do Direito Tributário, os elementos constitutivos do Sistema Tributário Nacional (STN), a partir da apresentação de suas espécies tributárias e a análise do imposto, objeto da pesquisa.

No terceiro capítulo, será sistematizada a proposta de gradação de alíquota do IPVA como mecanismo indutor à preservação ambiental, traçando-se um diálogo com a Teoria Econômica de Pigou e as possibilidades de inserção do instituto no ordenamento jurídico pátrio.

## 1 UMA LEITURA PRINCIPIOLÓGICA DO DIREITO AMBIENTAL

Nesse primeiro capítulo, serão analisados os princípios do Desenvolvimento Sustentável, do Poluidor-Pagador e o da Prevenção, que respaldam o embasamento legal da gradação do imposto proposto no presente trabalho, de forma que o cerne da pesquisa se coadune com as regras jurídicas brasileiras, peculiares à proteção ambiental; ainda, como estes são apresentados nos principais documentos internacionais de preservação ao meio ambiente.

Primeiramente, faz-se necessário um estudo pormenorizado do significado da palavra ‘princípio’. Etimologicamente, nos reporta à ideia de origem, início, base.

Trazendo sua afetação para o direito, pode ser definido como:

Um enunciado lógico, implícito ou explícito que, por sua grande generalidade, ocupa posição de preeminência nos vastos quadrantes do direito e, por isso mesmo, vincula, de modo inexorável, o entendimento e a aplicação das normas jurídicas com o que eles se conectam<sup>19</sup>.

Nas diferentes fases de evolução, a sociedade sempre fez uso de regras, em suas formas variantes dentro do processo histórico, para incorporação de ditames comportamentais que permitissem a vida comunitária.

Nem sempre elas foram escritas, tendo nascido, *a priori*, como costumes que, uma vez impregnados no modo de vida de determinado povoado, definindo, assim, um consentimento coletivo, era incrustado como regra, até que essa fosse grafada, pela primeira vez, dando origem a lei positivada.

A partir daí, a legislação brasileira sempre foi pautada em respeito a determinadas diretrizes, valores, que conduzem a uma justiça social legal, não se olvidando jamais da importância do respeito aos princípios, sendo eles a viga mestra de nosso ordenamento pátrio.

Tais princípios estão consagrados em vários dispositivos da Carga Magna, norteando as premissas a serem seguidas por nossos legisladores, quando da criação das normas jurídicas, a citar:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:  
VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação.

---

<sup>19</sup> ARAÚJO, Cláudia Campos de. *et at.* **Meio ambiente e sistema tributário: novas perspectivas.** São Paulo: Senac, 2003, p.17.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

[*omissis*]

§ 3º - As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

A contrariedade aos princípios assegurados pela Constituição Federal significa a sua própria ruptura, haja vista ser essa a pirâmide do aparato jurídico.

Pois bem, inicialmente, a discussão acerca da importância aos princípios no ordenamento surge a partir do normativismo jurídico proposto por Hart<sup>20</sup>, segundo o qual o apanhado normativo é composto apenas por regras que, uma vez preenchidos seus requisitos, resultam em condutas previamente estabelecidas pelo legislador para que sejam punidas ou coagidas pelo poder público.

Dentro do campo de abertura do direito positivo, surge a possibilidade de que o juiz decida sobre o caso concreto, levando-se em conta certa discricionariedade diante da lacuna da lei.

Todavia, acerta Melgaré<sup>21</sup> quando afirma que “ao admitir-se a discricionariedade judicial, os direitos das pessoas estariam sob a dependência e ao sabor das opções subjetivas do magistrado”.

Assim, na decisão de casos duvidosos ou ainda não positivados, deve o juiz fazer uso de parâmetros não jurídicos ou extrajurídicos autorizados pelo legislador. É o que estabelece a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB), Decreto-Lei n. 4657/42, que assim disciplina:

Art. 4º. Quando a lei for omissa, o juiz decidirá o caso de acordo com a analogia, os costumes e os princípios gerais de direito.

Nessa seara, Dworkin é quem primeiro lança críticas ao absolutismo da norma. Tanto as regras como os princípios são institutos vinculantes que não permitem a construção do direito pelo magistrado de uma situação ainda não positivada.

Nesse sentido, Dworkin<sup>22</sup>:

<sup>20</sup> HART, H. L. A. **O conceito de direito**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p. 128-129.

<sup>21</sup> MELGARÉ, Plínio. **Princípios, regras e a tese dos direitos: apontamentos à luz da teoria de Ronald Dworkin**. Revista de Informação Legislativa, Brasília, DF, ano 41, n. 163 jul/set 2004, p. 99.

<sup>22</sup> DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Tradução de Nelson Boeira. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2002, p. 55.

Quando um juiz esgota as regras à sua disposição, ele possui o poder discricionário, no sentido de que ele não está obrigado por quaisquer padrões derivados da autoridade da lei. Ou para dizer de outro modo: os padrões jurídicos que não são regras e são citados pelos juízes não impõem obrigações a estes.

E Melgaré<sup>23</sup>:

Visto o sistema jurídico pela perspectiva única da norma, pela simples dinâmica social, ocorrerá o fenômeno das lacunas, cuja solução, adotando-se a proposta normativista, segundo assinala Ronald DWORKIN, ficaria confiada à propriedade discricional do magistrado.

Assim, ganham os princípios, fundamental relevância no exercício do labor jurídico.

Segundo Alexy<sup>24</sup>, a base argumentativa dos princípios está na sua distinção em contrariedade ao das regras. Ambos, princípios e regras, são espécies que estruturarão os enunciados normativos advindos do gênero ‘norma’.

‘Regras’ são definidas como “mandamentos de definição”, onde se espera que seja cumprido na medida exata de suas prescrições aquilo que se ordena que se faça. Segundo Dworkin<sup>25</sup>, possuem aplicação automática, denominada pelo autor de tudo ou nada (*all-or-nothing*), impondo resultados. Aplicam-se, via de regra, por meio da subsunção. No caso de conflito entre as normas, abre-se exceção para o acolhimento de apenas uma ou considera-se a invalidade da outra.

Ávila<sup>26</sup> discorda dessa preposição, uma vez que afirma que “tanto os princípios como as regras podem envolver a consideração a aspectos específicos, abstratamente desconsiderados”.

Os princípios, por sua vez, são “mandamentos de otimização”, ou seja, são fundamentos normativos que ordenam que algo seja cumprido na maior medida possível, de acordo com as possibilidades fáticas e jurídicas existentes. Na colisão entre princípios, nenhum deles é considerado inválido, fazendo-se uso da ponderação para considerar que apenas um possa ser aplicado ao caso concreto.

Leciona Larenz<sup>27</sup>:

<sup>23</sup> MELGARÉ, Plínio. **Princípios, regras e a tese dos direitos: apontamentos à luz da teoria de Ronald Dworkin**. Revista de Informação Legislativa, Brasília, DF, ano 41, n. 163 jul/set 2004, p. 98.

<sup>24</sup> ALEXY, Robert. **Conceito e validade do direito**. Tradução de Gercélia Batista de Oliveira Mendes. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p. 85.

<sup>25</sup> DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Tradução de Nelson Boeira. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2002, p. 39.

<sup>26</sup> ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 47.

Os princípios seriam pensamentos diretivos de uma regulação jurídica existente ou possível, mas que ainda não são regras suscetíveis de aplicação, na medida em que lhes falta o caráter formal de proposições jurídicas, isto é, a conexão entre uma *hipótese de incidência* e uma *consequência jurídica*.

O Direito Ambiental é ciência autônoma, o que lhe garante arcabouço jurídico próprio, possuindo, para tanto, princípios destinados a sua própria estrutura normativa.

Esses princípios podem ser explícitos, quando expressamente definidos em lei, ou implícitos, decorrentes do ideal de justiça e eticidade que norteiam as relações entre os homens e entre esses com o meio ambiente.

De acordo com Fiorillo<sup>28</sup>, os direitos ambientais dividem-se em dois grupos principais: um decorrente da Política Global do Meio Ambiente, resultante da Conferência de Estocolmo/72 e ratificados na Eco-92, que tratam das diretrizes gerais sobre a proteção ao meio ambiente; e aqueles oriundos da Política Nacional do Meio Ambiente, definidos como sendo os princípios globais adaptados à realidade social e cultural de determinado país.

Os princípios globais foram construídos a partir da Conferência sobre o Meio Ambiente, realizada em 03 de dezembro de 1972, em Estocolmo, mediante resolução n. 2.398 (XXIII), aprovada pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, que reuniu 113 países para a primeira reunião ambiental global, resultando no primeiro documento jurídico internacional que convidou a comunidade a se voltar para os problemas da degradação ao meio ambiente.

Curioso notar é a posição do Brasil, na ocasião, expressas nas palavras de Modé<sup>29</sup>:

A posição do governo (militar) brasileiro em face das discussões sobre a proteção do meio ambiente em Estocolmo era a de *desenvolver-se primeiro e pagar os custos da poluição mais tarde*, como declarou o Ministro Costa Cavalcanti na ocasião.

E complementa<sup>30</sup>:

O primeiro ato da política ambiental brasileira foi celebrado em 30 de outubro de 1973 com o Decreto 73030 no governo do presidente Emílio G. Médici. Este decreto instituiu a Secretaria Especial do Meio Ambiente – SEMA, no âmbito do Ministério do Interior, tendo como atribuição principal a formulação da política oficial para o meio ambiente.

---

<sup>27</sup> LARENZ *apud* ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 36.

<sup>28</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 27.

<sup>29</sup> MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental – a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 18.

<sup>30</sup> Op. cit., p. 23.

(...)

Acompanhando a evolução institucional e legislativa sobre o tema e a temática da política ambiental internacional, em 31 de agosto de 1981, é promulgada no Brasil a Lei 6.938, que dispõe sobre a política nacional do meio ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e instituiu, através de seu art. 6º, o Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA.

(...)

Finalmente, em 1988, a Constituição Federal introduziu no ordenamento jurídico nacional a mais importante contribuição normativa para a proteção do meio ambiente ao dispor, em capítulo específico sobre a matéria, condição sem precedentes em toda a história constitucional no Brasil.

Vinte anos depois é realizada, na cidade do Rio de Janeiro, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento (Eco-92), onde se ratificam as proposições apresentadas em Estocolmo. Esta reunião deu origem a importantes documentos que norteiam a ideia de desenvolvimento sustentável das sociedades contemporâneas, sendo o mais importante deles a Agenda 21.

A Agenda 21 é um ambicioso plano de ação proposto aos países para que o adotem localmente, numa tentativa de orientar o consumo e utilização dos recursos naturais, e ainda, imprimir uma consciência ambiental na população, de forma que a proteção do meio ambiente esteja claramente definida como parte do bem-estar de um povo.

Ademais, é produzida a carta de princípios que, conforme atesta Pozzetti<sup>31</sup>:

Passaram a conduzir as relações entre países ricos e pobres, contando com o apoio da Agenda 21 que estabeleceu, com vistas ao futuro, objetivos concretos de sustentabilidade em diversas áreas, explicitando a necessidade de se buscarem recursos financeiros novos e adicionais para a complementação em nível global do desenvolvimento sustentável.

A doutrina, em geral, destaca uma variedade de princípios de Direito Ambiental, entretanto, neste trabalho, estudar-se-ão nomeadamente os princípios do Desenvolvimento Sustentável, do Poluidor Pagador e o da Prevenção, uma vez que se mostram como pedras angulares na formação do instituto proposto nesta pesquisa.

## 1.1 PRINCÍPIO DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O desenvolvimento sempre foi a *ratio* da vida humana na terra. Desde os primórdios, o homem encontrou na natureza sua fonte de recursos que lhe proporcionou o

---

<sup>31</sup> POZZETTI, Valmir César. **A tributação favorável ao meio ambiente no Brasil**. França, 2000. Dissertação (Mestrado em Direito do Meio Ambiente e do Urbanismo). Universidade de Limoges, França, 2000, p. 08.



incremento de suas próprias capacidades. Do meio ambiente, o *homo sapiens* retirou moradia, alimento, vestuário, tudo quanto foi necessário para a satisfação de suas necessidades.

Todavia, como salienta Catalan<sup>32</sup>, além do uso do meio para sua proteção e bem-estar, o homem é o único ser que sempre manteve com a natureza um relacionamento econômico, usufruindo de seus elementos também como bens de produção.

E justamente o processo de crescimento econômico cumulativo, ao longo dos anos, provocou o desencadeamento da degradação ambiental, que hoje se intenta frear.

Hodiernamente, é cediço que os recursos naturais não são inesgotáveis, razão pela qual não se pode mais admitir que as atividades econômicas sejam praticadas alheias a esse fato.

Nesse sentido, tornou-se imperioso que a economia passasse a se desenvolver de forma planejada, a fim de possibilitar a coexistência entre homem e natureza.

Assim é que se dá o surgimento do Princípio do Desenvolvimento Sustentável. Explica Catalan<sup>33</sup>:

Sob a égide do princípio do desenvolvimento sustentável, as relações econômicas de uma sociedade deverão necessariamente obedecer a um comportamento ecossocial, e, a partir daí, as atividades empresariais em nível mundial precisam passar a ser gerenciadas como nas civilizações helênicas, não se gastando mais do que se ganha, nem se retirando da natureza mais do que se pode repor.

Contudo, as primeiras discussões permitiram que, durante alguns anos, crescimento econômico e desenvolvimento sustentável fossem interpretados como sinônimos, muitas vezes pautados sob o critério do aumento de sua renda *per capita*<sup>34</sup>.

Somente em 1972, por ocasião da Conferência de Estocolmo, a problemática ambiental ecoa na comunidade internacional, que produz o primeiro documento jurídico na tentativa de estabelecer um diálogo entre a ação predatória do homem e a necessidade de preservação do meio ambiente.

Segundo Fiorillo<sup>35</sup>, a terminologia foi usada pela primeira vez na aludida Conferência e repetida, a partir daí, em todos os principais documentos referentes à preservação do meio ambiente.

---

<sup>32</sup> CATALAN, Marcos. **Proteção constitucional do meio ambiente e seus mecanismos de tutela**. São Paulo: Método, 2008, 91.

<sup>33</sup> Op. cit., p. 95.

<sup>34</sup> VEIGA, José Eli da. **O desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008, p. 80.

Todavía, o termo ‘desenvolvimento sustentável’ foi atribuído a então presidente da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, Gro Harlem Brundtland<sup>36</sup>, em 1987, responsável pelo relatório “Nosso Futuro Comum”, que pretendia reunir subsídios para a reunião da Eco-92, a se realizar na cidade do Rio de Janeiro.

O desenvolvimento representa um estágio econômico, social e político de uma sociedade. A CF/88, em seu art. 3, II, cita-o como um dos objetivos fundamentais do país:

Art. 3º. Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:  
[omissis]  
II - garantir o desenvolvimento nacional.

Nesse sentido, North<sup>37</sup> atesta que Sociedade e Estado são instituições essenciais para a construção do sistema econômico; logo, a mudança de comportamento desses atores sociais desemboca, inevitavelmente, na transição do mercado para atendimento de uma nova demanda.

Evidencia, inevitavelmente, o despertar de um caráter educativo ambiental, essencial para a efetividade do Princípio do Desenvolvimento Sustentável.

Seguindo a nova literatura mundial, a Constituição Federal de 1998 trouxe para a letra constitucional tal princípio, esposado no *caput* do art. 225 em consonância com o art. 170, VI da Carta Magna, que preconiza que a atividade econômica deva ser exercida com base na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, assegurando-se a todos existência digna, observando-se, para tanto, a defesa do meio ambiente.

Como bem atesta Guimarães<sup>38</sup>:

Las nuevas bases de convivencia que proveen de gobernabilidad al sistema político requieren por tanto de un nuevo paradigma de desarrollo que coloque al ser humano en el centro del proceso de desarrollo, que considere el crecimiento económico como un medio y no como un fin, que proteja las oportunidades de vida de las generaciones actuales y futuras y que, por ende, respete la integridad de los sistemas naturales que permiten la existencia de vida en el planeta.

---

<sup>35</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 27.

<sup>36</sup> VEIGA, José Eli da. **O desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008, p. 191.

<sup>37</sup> NORTH *apud* VEIGA, José Eli da. **O desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Garamond, 2008, p. 78.

<sup>38</sup> GUIMARÃES, Roberto. P. **La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo**. In: Héctor, Alberto Alimonda. *Ecología política – naturaleza, sociedad y utopía*. Buenos Aires: CLACSO, 2002, p. 59.

A mudança comportamental como vetor do Princípio do Desenvolvimento Sustentável, repercute nas decisões tomadas pelos atores sociais quando estes optam por ações que priorizem o meio ambiente.

A escolha dos consumidores por combustíveis menos poluentes reflete essa transformação, ao passo em que lhe são dados oportunidade para tal.

Exemplifica Catalan<sup>39</sup>:

Outra conduta que há de ser observada como efeito da adequada leitura do princípio do desenvolvimento sustentável implica o estímulo do uso de tecnologias limpas, os conhecidos mecanismos de desenvolvimento limpo (MDL), como a redução da emissão de poluentes.

Por fim, as diretrizes apontadas como mecanismos de preservação ambiental, em geral, adaptadas dentro dos parâmetros “lucro” e “conforto” da indústria e da comunidade, respectivamente devem ser avaliadas em prol do alcance de reais parâmetros de desenvolvimento que alcancem setores menosprezados da sociedade e a própria natureza.

Vale a pena ressaltar que o governo brasileiro vem desenvolvendo uma política de redução da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre veículos, na tentativa de assegurar postos de trabalho e manter a economia com índices positivos. Entretanto, tal conduta desenvolvimentista deveria ser focada em veículos que utilizam energia limpa, na tentativa de se preservar o meio ambiental. Zerar a alíquota do IPI a veículos poluentes contraria o Princípio do Desenvolvimento Sustentável.

Por conseguinte, para se garantir um desenvolvimento sustentável, é imperioso observar-se outros princípios de Direito Ambiental, os quais serão analisados a seguir.

## 1.2 PRINCÍPIO DO POLUIDOR PAGADOR

O conceito de Princípio do Poluidor-Pagador (PPP) foi estabelecido pelas Diretivas da União Europeia, ao definir que às pessoas físicas e jurídicas, regidas pelo Direito Público ou Privado, cabem os custos das medidas necessárias para a prevenção ou compensação da poluição advinda de sua atividade, reduzida ao limite fixado, inclusive pelo Poder Público competente, de padrões ou medidas equivalentes que garantam a qualidade de vida.

O desenvolvimento econômico trouxe um rastro de destruição à natureza, principalmente, pelo uso irracional dos recursos naturais, tidos, na antiguidade, como

---

<sup>39</sup> CATALAN, Marcos. **Proteção constitucional do meio ambiente e seus mecanismos de tutela**. São Paulo: Método, 2008, 95.

inesgotáveis nas suas mais variadas facetas, desde a agricultura, passando pela pecuária, até as indústrias, mais recentemente.

Com o passar dos tempos e a evolução das sociedades, o estilo de consumo primitivo se distanciou da economia moderna, sugado pela ganância de um modelo capitalista amplamente difundido entre os países, ávidos pelo lucro.

O processo de industrialização, gerado pela Revolução Industrial, trouxe inúmeras externalidades negativas ao meio ambiente. Os países emergentes, sôfregos por obter uma parcela das benesses do crescimento, até então, instituído, passaram a promover verdadeira destruição ambiental. Um claro exemplo disto, no Brasil, é a cidade de Cubatão que, em virtude de industrializar-se, poluiu rios, lagos e o lençol freático que abastece a cidade.

Além disso, as emissões poluentes das chaminés causaram sérios problemas respiratórios à população. À época, o poder público (militares), argumentava que era preciso crescer a qualquer custo.

Esse crescimento desordenado foi e continua sendo responsável por grande parte da degradação do meio ambiente, cujo cenário é o palco para o surgimento do Princípio do Poluidor-Pagador.

Tal princípio faz parte de uma delineada política ambiental que vem sendo implementada nas últimas décadas, como forma de se evitar o crescimento da degradação do meio ambiente.

Ressalte-se que a política ambiental não intenta coibir o crescimento econômico, mas adequá-lo a um modelo de desenvolvimento sustentável, que combina progresso e gestão racional dos recursos naturais.

Dessa forma, conforme ensinamento de Amaral<sup>40</sup>, o Princípio do Poluidor-Pagador visa “imputar ao poluidor o custo suportado por toda a coletividade em razão das limitações advindas com a degradação ambiental gerada pelas suas atividades econômicas”.

Afirma o autor<sup>41</sup>, que tal dispositivo surgiu na década de 60, quando jovens na Europa passaram a reclamar a reparação pelos estragos ambientais causados pelas indústrias.

Juridicamente, foi apresentado à comunidade internacional como princípio na Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, numa recomendação da Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômicos (OCDE)<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> AMARAL, Paulo Henrique do. **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p.116.

<sup>41</sup> Op. cit.

<sup>42</sup> ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006, p.42.

Está previsto no artigo 16 da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente, publicada em 1992, na Eco-92, *in verbis*<sup>43</sup>:

Princípio 16: As autoridades nacionais deveriam procurar fomentar a internalização dos custos ambientais e o uso de instrumentos econômicos, tendo em conta o critério de que o causador da contaminação deveria, por princípio, arcar com os seus respectivos custos de reabilitação, considerando o interesse público, e sem distorcer o comércio e as inversões internacionais.

No ordenamento pátrio, encontra guarida no art. 225, §3º da CF, *ipsi verbis*:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

[*omissis*]

§3º. As condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados.

E também o art. 4º, VI da Lei n. 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA), preceitua:

Art. 4º. A Política Nacional do Meio Ambiente visará:

[*omissis*]

VI – à preservação e restauração dos recursos ambientais com vistas à sua utilização racional e disponibilidade permanente, concorrendo para a manutenção do equilíbrio ecológico propício à vida.

É necessário que se afirme que a intenção do legislador não é que se permita poluir mediante o pagamento de determinado preço imposto pelo Estado, mas evitar precisamente que os danos se produzam, sem que isso afaste qualquer responsabilidade administrativa, civil ou criminal de acordo com a dimensão e gravidade do estrago.

Alguns autores destacam outro princípio de Direito Ambiental intimamente relacionado ao Princípio do Poluidor-Pagador, qual seja, o Princípio da Equidade Intergeracional. Este princípio defende que as futuras gerações tenham o direito de usufruir o meio ambiente sadio tanto quanto a comunidade atual, sendo essa última a “guardiã ou

---

<sup>43</sup> Organização das Nações Unidas (ONU). **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 20jul de 2012.

depositária da terra e sua usufrutuária”<sup>44</sup>, tornando-se, dessa forma, obrigação da sociedade a manutenção desse sistema como forma de se preservar esse bem de uso comum do povo, erigido pela Constituição como direito fundamental (art. 225).

O aquecimento global, ocasionado pela emissão de gases de efeito estufa na atmosfera é um dano ambiental amplamente divulgado pela comunidade científica internacional.

Como já dito na introdução, os automóveis respondem por grande parcela da emissão de produtos tóxicos no ar. Desta forma, é necessário encontrar mecanismos para a aplicação deste Princípio no uso do veículo.

Apesar de não ser o objeto do trabalho, há que se ter um cuidado na definição do sujeito ativo desta externalidade, para que este seja responsabilizado, uma vez que a atividade de fabricação dos veículos é legalizada pelo Estado através da autorização para funcionamento das indústrias automobilísticas.

Até onde os hábitos e padrões de consumo de uma sociedade podem influenciar na qualidade do ambiente a ser usufruído pelas gerações vindouras?

O Princípio do Poluidor-Pagador se encaixa na presente discussão, vez que, ao se reduzir ou se isentar o contribuinte do IPVA de veículos movidos a energia limpa, o coloca em vantagem em relação àquele que utiliza energia com maior potencial poluidor, já que este enfrentará maior carga tributária.

A seguir, identificaremos juridicamente o poluidor, que no caso do uso de veículos automotores se apresentará na figura do consumidor/contribuinte e/ou do produtor.

### 1.2.1 Poluidor

Poluidor é o agente causador do dano, a quem será imputado a responsabilização pela prática da conduta delitativa, descrita na norma, e a quem caberá o dever de reparação *in natura* ou em pecúnia do estrago provocado.

Amaral<sup>45</sup> aponta as quatro possibilidades encontradas na doutrina para imputação do Princípio do Poluidor-Pagador aos sujeitos. São elas:

- a) quem realiza a emissão diretamente poluidora; b) o produtor de bens cujo consumo contamina; c) todos os que participam na cadeia produtiva como

---

<sup>44</sup> WEISS, Edith Brown. **Justice pour les Générations Futures**. Paris: Editions Sang de la Terre. 1993, p.15.

<sup>45</sup> AMARAL, Paulo Henrique do. **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 125.

sujeitos poluidores; d) aquele que colabora para produzir contaminação e se encontra nas condições mais adequadas para evitá-las.

O causador do dano ambiental pode ser identificado a partir da leitura do art. 225 da Lei Maior, já que a defesa e preservação do meio ambiente cabem ao Poder Público e a sociedade.

Assim, de forma ampla, todos aqueles que contribuem, direta ou indiretamente, para a concretização do dano ambiental (pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado) são, juridicamente, legitimados passivos do dano ambiental, inseridos, portanto, toda a cadeia produtiva e consumidora do bem. *In casu*, inclusive o Estado, que permite a liberação da atividade, poderá ser caracterizado como poluidor.

De acordo com o art. 3º, I da Lei n. 6.938/81, a responsabilidade entre os sujeitos é solidária, atribuindo-se a todos que, com sua atividade, causaram o dano, a obrigação de reparar/indenizar.

De acordo com Antunes<sup>46</sup>, o Princípio do Poluidor-Pagador orienta-se a partir de um princípio constitucional básico: o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, uma vez que a todos é assegurado constitucionalmente o direito a um meio ambiente sadio e ecologicamente equilibrado.

Dessa forma, atesta Catalan<sup>47</sup>:

O princípio do poluidor pagador impõe a quem lesa o meio ambiente o dever de arcar com as despesas de prevenção, reparação e, porque não, também com os custos da repressão à atividade poluente, sendo ainda objetivamente responsável por suas ações, não se limitando, portanto, o princípio sob análise, a atuar na esfera do direito de danos, e sim determinando que as ofensas ao meio ambiente devam ser evitadas, com a assunção dos custos econômicos e sociais pelo empreendedor.

Apresenta-se, portanto, não apenas como princípio alicerçador das normas jurídicas no âmbito ambiental, mas como uma efetiva tutela ao meio ambiente.

Neste sentido, entendemos que não só o Poder Público, mas também as montadoras de veículos devem investir em pesquisa para a descoberta ou operacionalização de tecnologias limpas, minimizando ou zerando as externalidades poluentes emitidas pelos veículos.

---

<sup>46</sup> ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006, p.43.

<sup>47</sup> CATALAN, Marcos. **Proteção constitucional do meio ambiente e seus mecanismos de tutela**. São Paulo: Método, 2008, p. 81.

Frisa-se que o objetivo desta explanação não é esgotar o assunto, mas identificar o poluidor a fim de se trazer elementos para a compreensão contextual. Passa-se, agora, à definição do que seria o Dano Ambiental.

### 1.2.2 Dano Ambiental

Conforme dito anteriormente, o Princípio do Poluidor-Pagador estabelece que todo agente que causar um dano ambiental, deverá indenizar, no montante devido, os prejuízos que causou.

Neste sentido, ‘dano ambiental’ será toda “*lesão a um bem jurídico*”<sup>48</sup>, tutelado em matéria ambiental. Pode-se dizer, então, que será todo aquele que afetar as características do ambiente, sem que para isso tenha que estar presente uma conduta ilícita do sujeito, uma vez que, como já dito *a priori*, basta que haja a conduta e o nexos causal direto ou indireto para configuração do ato, sem aferição de culpa.

Nas palavras de Fiorillo<sup>49</sup>:

Ocorrendo *lesão a um bem ambiental*, resultado de *atividade* praticada por pessoa física ou jurídica, pública ou privada, que direta ou indiretamente seja responsável pelo dano, não só há a caracterização deste como a identificação do poluidor, aquele que terá o dever de indenizá-lo.

É importante frisar que a indenização pecuniária só ocorrerá após ter sido constatada a impossibilidade de se reparar *in natura* o bem degradado, já que “é difícil a determinação do *quantum* a ser ressarcido pelo causador do ato feito, sempre preferível a reparação natural, pela recomposição efetiva e direto do ambiente prejudicado”<sup>50</sup>.

Cumprido salientar que a poluição gerada pelos veículos é uma poluição lícita, uma vez que a atividade é autorizada pelo Estado. Diante da alternativa de fontes de energia limpa, (como o gás natural, o álcool, etc.), é preciso educar o consumidor para que venha a utilizá-las. Este, então, deve ser um esforço conjunto do Poder Público e do fornecedor do bem.

Desta feita, procura-se evidenciar, neste trabalho, o esforço do Estado, através da indução de alíquotas vantajosas do IPVA, para estimular a redução de degradação ambiental.

---

<sup>48</sup> CATALAN, Marcos. **Proteção constitucional do meio ambiente e seus mecanismos de tutela**. São Paulo: Método, 2008, p. 44.

<sup>49</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 44.

<sup>50</sup> WAMBIER, Luis Rodrigues. **Liquidação do dano**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998, p.38.



Não é objetivo desta análise o esforço que a indústria de automóveis deverá realizar para diminuir o dano ambiental.

### 1.2.3 Responsabilidade Civil pelo Dano Ambiental

Responsabilidade civil é a obrigação que tem o autor, pessoa física ou jurídica, de direito público ou privado, de ressarcir o dano causado por si ou por quem deste dependa, ou ainda, por quem esteja obrigado ao terceiro prejudicado.

Segundo o Código Civil Brasileiro (CCB), assim se delinea a responsabilidade civil:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Parágrafo único - Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

O fundamento para a responsabilização do particular/pessoa jurídica pela poluição do meio ambiente e sua conseqüente reparação se funda na Teoria do Risco Integral, segundo a qual basta que haja o dano e nexos causal para se mostrar configurada a responsabilidade, independente da aferição de culpa do agente.

A Lei n. 9.605/98, que regulamenta as sanções penais e administrativas contra condutas lesivas ao meio ambiente, prevê, ainda, a possibilidade de desconsideração da pessoa jurídica, em qualquer caso, desde que destinada ao ressarcimento dos prejuízos causados à qualidade do meio ambiente.

Assim, uma vez que os danos estejam ligados materialmente às atividades praticadas pelo agente, presente estará a sua responsabilização diante daquele déficit ambiental.

A responsabilidade civil ambiental pretende inibir a conduta danosa praticada em desfavor do meio ambiente e bem estar social e permitir a reparação do dano através da recuperação e restauração do bem lesado, ou na sua impossibilidade, a indenização em pecúnia.

Tal disposição encontra-se positivada no § 3º do art. 225 da Carta Magna, já transcrito anteriormente, e ainda, no § 1º do art. 14, da Lei n. 6.938/81, *ipsi literis*:

Art. 14. Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores:  
[omissis]

§ 1º. Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

Note que a responsabilidade civil objetiva para o dano ambiental já estava presente na Lei da Política Nacional do Meio Ambiente, tendo sido tão somente recepcionada pela Constituição Federal.

Dessa forma, lembra Fiorillo<sup>51</sup>, que essa tratativa jurídica, tendo sido elevada a norma constitucional, não pode ser alterada por qualquer lei infraconstitucional, em matéria ambiental.

Entretanto, mormente haja farta legislação e discussão sobre a responsabilidade civil, nosso objetivo aqui é somente o de citar a possibilidade de responsabilizar o poluidor monetariamente pelos danos causados, para dar clareza ao Princípio do Poluidor-Pagador. Não se pretende, portanto, discutir a responsabilidade civil das empresas montadoras de veículos, nem mesmo do consumidor do bem.

Passemos agora a analisar o Princípio da Prevenção.

### 1.3 PRINCÍPIO DA PREVENÇÃO

Quando se fala em Princípio da Prevenção (PP), costuma-se associá-lo a outro princípio de direito ambiental, que é o Princípio da Precaução, muito embora denotem ideias divergentes.

O Princípio da Prevenção pressupõe a adoção de medidas protetivas contra danos já conhecidos e *“dos quais se possa, com segurança, estabelecer um conjunto de nexos de causalidade que seja suficiente para a identificação dos impactos futuros mais prováveis”*<sup>52</sup>.

Já o Princípio da Precaução pretende proteger o meio ambiente de danos desconhecidos, sem que se necessite de estudos científicos comprovadores da inviabilidade de determinada atividade. Prevê, na verdade, a adoção de medidas racionais para a utilização dos bens ambientais, destacando que, se o potencial poluidor é desconhecido, a atividade não deve ser liberada.

---

<sup>51</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 39.

<sup>52</sup> ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006, p.39.

Uma vez que a maioria dos danos ao meio ambiente é irreversível e irreparável, e levando-se em conta que uma eventual recuperação não conseguirá restaurar o ambiente natural anterior, é importante que se trabalhe com mecanismos de prevenção para a inocorrência de situações degradantes, cujos efeitos poderiam ser previstos e/ou evitados.

De acordo com Fiorillo<sup>53</sup>, o Princípio da Prevenção se apresenta como verdadeiro *objetivo fundamental* do direito ambiental, uma vez que é impossível ao ordenamento jurídico reconstituir um ambiente ao seu *status quo ante* diante da verificação de um dano.

Tal dispositivo está presente na Declaração do Rio de Janeiro, *ipsi verbis*<sup>54</sup>:

Princípio 15: Para proteger o meio ambiente medidas de precaução devem ser largamente aplicadas pelos Estados segundo suas capacidades. Em caso de risco de danos graves ou irreversíveis, a ausência de certeza científica absoluta não deve servir de pretexto para procrastinação a adoção de medidas efetivas visando a prevenir a degradação do meio ambiente.

O Princípio da Prevenção foi expressamente recepcionado pela Carta Magna, no art. 225, ao dispor que o Poder Público e a coletividade devem *proteger e preservar* o meio ambiente para as presentes e futuras gerações.

Note-se que a norma jurídica em comento traz, em seu bojo, um despertar da consciência ecológica na sociedade. Todavia, na ausência de condutas predominantemente desejáveis ambientalmente, o direito tem se furtado de importantes instrumentos para a promoção da concretização do aludido princípio: “*o Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), o manejo ecológico, o tombamento, as liminares, as sanções administrativas*”<sup>55</sup>.

Ainda, a imposição de multas e sanções mais severas aos maiores poluidores, uma vez que um sistema de freios e contrapesos, que visem diretamente a preservação ecológica, coíbe ou estimula a adoção de condutas degradantes ao meio ambiente ou ecologicamente sustentáveis praticadas pelo indivíduo, isoladamente, e/ou pela coletividade.

Oportuno salientar que o estabelecimento de penalidades mais severas aos poluidores não reflete uma tentativa de inviabilização da atividade econômica, mas pretende tão somente excluir do mercado o agente que não respeita a escassez dos recursos naturais e evitar que as penalidades, não condizentes com a capacidade econômica do poluidor, percam sua função

---

<sup>53</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 49.

<sup>54</sup> Organização das Nações Unidas (ONU). **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 20 jul 2012.

<sup>55</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 50.

pedagógica, que é defender o fato de que o bem ambiental não pertence à meia dúzia de pessoas, mas a toda coletividade<sup>56</sup>.

Portanto, nesta pesquisa, o Princípio da Prevenção encaixa-se com propriedade, uma vez que já se tem certeza científica de que as externalidades dos veículos causam prejuízos ambientais. Sendo impossível que a população conviva sem os meios de transporte, devem-se tomar todos os cuidados para prevenir os danos causados na utilização destes bens.

Neste sentido, o estímulo através do IPVA de veículos movidos a energia limpa consagra-se como uma das medidas de prevenção para humanizar o dano ao meio ambiente. Neste sentido, alguns programas estão sendo atualizados, como o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), o qual será examinado a seguir.

### 1.3.1 Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE)

O Princípio da Prevenção está previsto em diversos documentos produzidos pelas três esferas do Poder, seja por meio de ações judiciais – Ação Popular e Ação Civil Pública –, seja por meio do exercício do poder de polícia – sanções administrativas, licenças, fiscalização –, e ainda, pela legislação atinente.

Dentre os documentos mais importantes, orientados pelo Princípio da Prevenção, e concernente à presente pesquisa, está a Resolução do CONAMA n. 18/86, que criou o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE).

À época, já se verificava a necessidade da redução de poluentes tóxicos na atmosfera, advindos do grande número de automóveis nas grandes cidades. A produção do documento ocorreu no mesmo momento em que foi descoberto o buraco na camada de ozônio, em 1985.

O objetivo do Programa foi implementar diretrizes e objetivos a serem alcançados no combate à poluição atmosférica através do estabelecimento de padrões de emissão de produtos tóxicos admissíveis para os automóveis em geral, e ainda, limites máximos para a sustentação da qualidade do ar, a fim de se minimizar o seu potencial poluidor.

Prevê o relatório<sup>57</sup>:

O PROCONVE, atuando na tríade estabelecimento de limites de emissão para veículos novos, desenvolvimento de tecnologias de emissão e melhoria dos combustíveis, induz o desenvolvimento tecnológico, cuja comprovação

---

<sup>56</sup> FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 50.

<sup>57</sup> BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 414 de 24 de setembro de 2009**, p. 5.

é realizada através de ensaios padronizados para homologação dos veículos e motores. (grifo nosso)

A partir de 2009, foi instituída a obrigatoriedade de produção de relatório anual pela Comissão de Acompanhamento do Programa PRONCOVE (CAP), apresentada ao CONAMA para divulgação dos resultados das atividades de condução e avaliação do Programa.

Em resposta à política ambiental em vigor, no âmbito da Resolução n. 418/09 do CONAMA, foi elaborada e aprovada por vinte e um Estados da Federação o Plano de Controle de Poluição Veicular (PCPV), cujo objetivo é a constituição de um instrumento de gestão de qualidade do ar do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar (PRONAR) e do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE), estabelecendo-se regras de gestão e controle de emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos<sup>58</sup>.

O PCPV é pré-requisito para que os Estados, ouvidos os Municípios, procedam à implementação do Programa de Inspeção e Manutenção dos Veículos em Uso (I/M), responsável pela sua efetividade.

Assim, o I/M tem como escopo a identificação das desconformidades dos veículos em uso, tendo como referências as especificações originais dos fabricantes dos veículos, as exigências da regulamentação do PROCONVE e as falhas de manutenção e alterações do projeto original que causam aumento na emissão de poluentes<sup>59</sup>.

No Estado do Amazonas, o Plano de Controle de Poluição Veicular foi instituído através da Lei n. 3564, de 22 de outubro de 2010, que prevê a realização de inspeção de poluição veicular anualmente, por ocasião do licenciamento, 30 dias antes do vencimento deste, vinculando o ato administrativo à aprovação da inspeção.

A Lei n. 3565/10, publicada na mesma ocasião, conforme seu art. 5º, autorizou o Estado do Amazonas a conceder a prestação do serviço de inspeção veicular a particulares, destinado ao controle de emissão de gases poluentes, por meio de processo licitatório, cujo projeto básico coube à Secretária de Desenvolvimento Sustentável (SDS), por disposição do art. 4º.

O projeto previa a implementação, em Manaus, a partir de três centros de inspeção, onde o primeiro atenderia a frota de veículos movidos a diesel, uma vez que esses apresentam

---

<sup>58</sup> BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 418 de 25 de novembro de 2009**, art. 3º.

<sup>59</sup> BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 418 de 25 de novembro de 2009**, art. 10, I, II e III.

níveis de poluição muito superiores às demais fontes de combustível, o segundo, voltado aos veículos fabricados entre 2003 e 2008, independentemente do combustível utilizado, e finalmente, o terceiro centro em atendimento a todos os veículos, a partir do segundo licenciamento.

Tal disposição deveria ocorrer no prazo de 12 (doze) meses, conforme dispunha o art. 12, a contar da publicação da lei, abrangendo, inicialmente, apenas a capital do Estado e mais 03 (três) meses para a sua regulamentação (art. 9º).

Nesse sentido, foi publicado, no dia 16 de janeiro de 2012, o Edital de Concorrência n. 038/2012, pela Comissão Geral de Licitação do Estado (CGL), para contratação da empresa a responder pela inspeção veicular no Amazonas.

Todavia, vários foram os pedidos de impugnação do edital, por motivos diversos, que culminaram na suspensão do certame pelo juiz Leoney Figliuolo Harraquian, no Mandado de Segurança n. 0209580-65.2012.8.04.0001, em 29 de fevereiro do presente ano, que previu:

É importante ressaltar, que não há como negar os danos ao Estado, caso comprovadas as denúncias contidas nos autos, com o devido prosseguimento do certame. A concessão da presente liminar em nada obstaculiza a licitação, esta não está sendo cancelada e, sim, suspensa para corrigir possíveis vícios. É tão somente a demonstração do devido zelo por parte deste Juízo. Não há também risco de irreversibilidade da medida, e sim, o dano irreparável a impetrante, caso a licitação prossiga. Por este motivo, **CONCEDO** a Liminar requerida, a fim de que seja **SUSPENSO** o certame, até o julgamento final deste processo. (grifo nosso)

Desta forma, até a presente data, a implementação da lei encontra-se em sede judicial no Estado do Amazonas.

## 2 SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

Inicialmente, convém salientar o que vem a ser ‘sistema’ dentro da ordenação jurídica. Segundo Carraza<sup>60</sup> e Scherkerkewitz<sup>61</sup>, ‘sistema’ é um conjunto de partes, relacionadas entre si e interdependentes, reunidas em um todo que se sustentam mutuamente.

Assim, o Sistema Tributário Nacional é o conjunto de normas que versam sobre matéria tributária em sede constitucional, disciplinando direitos e deveres do contribuinte no campo da tributação, bem como os poderes da Administração Pública.

Nesse sentido, Harada<sup>62</sup> dá a conceituação:

Conjunto de normas constitucionais de natureza tributária, inserido no sistema jurídico global, formado por um conjunto unitário e ordenado de normas subordinadas aos princípios fundamentais, reciprocamente harmônicos, que organiza os elementos constitutivos do Estado, que outra coisa não é senão a própria Constituição.

Harada<sup>63</sup> defende a existência de um sistema parcial, o Sistema Tributário Nacional, dentro de um sistema global, a Constituição Federal.

Martins<sup>64</sup> destaca, ainda, o fato de que o Brasil é o único país do mundo a conferir competência impositiva aos Municípios, por força do art. 156 da CF.

O Sistema Tributário Nacional está alocado dentro do Título VI – Da Tributação e do Orçamento, da Carta da República. Compõe-se de 6 seções e 20 artigos, dispostos no Capítulo I. A terminologia ‘Sistema Tributário Nacional’ só foi assinalada com a EC n. 18/65, que instituiu o Código Tributário Nacional.

Torres<sup>65</sup> aponta como principais características do Sistema:

a) racionalidade econômica consistente no ajustamento a substratos econômicos perfeitamente diferenciados, de modo a se evitarem as superposições de incidência sobre fatos econômicos idênticos e a se eliminarem os vínculos a critérios jurídico-formais ou à técnica de arrecadação;

<sup>60</sup> CARRAZZA, Roque Antonio. **Curso de direito constitucional tributário**. São Paulo: Malheiros, 2008, p. 143.

<sup>61</sup> SCHERKERKEWITZ, Iso Chaitz. **Sistema constitucional tributário**. Rio de Janeiro: Forense, 1996, p. 22.

<sup>62</sup> HARADA, Kioshi. **Direito financeiro e tributário**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 303.

<sup>63</sup> Op. cit.

<sup>64</sup> MARTINS, Ives Gandra da Silva (coord.). **Curso de direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 11.

<sup>65</sup> TORRES, Ricardo Lobo. **Curso de direito financeiro e tributário**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007, p. 357-358.

b) a facilidade de fiscalização e arrecadação, que minimize os custos da cobrança.

A competência tributária não pode ser delegada a outra pessoa jurídica, se não àquela especificada na Constituição Federal. Todavia, podem ser delegadas as funções de arrecadação e fiscalização dos tributos, execução de leis, serviços, atos ou decisões administrativas em matéria tributária, de acordo com o art. 7º do Código Tributário Nacional, de igual modo, a outra pessoa jurídica de direito público.

Ressalte-se que tal atribuição não constitui delegação de competência, podendo ser revogada a qualquer tempo pela pessoa delegante.

As normas contidas no Sistema Tributário Nacional são interpretadas a partir dos princípios<sup>66</sup>, cuja importância já foi discutida no capítulo 1 deste trabalho, para construção da hermenêutica constitucional.

Geraldo Ataliba<sup>67</sup>, de modo diverso, nega a existência de um Sistema Tributário Nacional, sob o argumento de que ‘sistema’ remete a uma unidade, o que feriria o princípio federativo e a autonomia dos Estados, Distrito Federal e Municípios, ao passo que a esses é dada competência constitucional para legislarem sobre seus próprios Sistemas Tributários, a saber, art. 145 da CF, *in verbis*:

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

I - impostos;

II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos a sua disposição;

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

Pois bem, analisaremos, então o Poder/Dever que os entes federativos possuem no âmbito tributário.

## 2.1 PODER DE TRIBUTAR

O poder de tributar se constitui na competência que cada ente federado recebe da CF/88, no art. 145, para a instituição e cobrança de tributos. No tocante à espécie ‘impostos’, a competência se destaca em Impostos Federais, Estaduais e Distritais e Municipais.

<sup>66</sup> SCHERKERKEWITZ, Iso Chaitz. **Sistema constitucional tributário**. Rio de Janeiro: Forense, 1996, p. 25.

<sup>67</sup> ATALIBA, Geraldo. **Sistema constitucional tributário brasileiro**. São Paulo: Revista dos Tribunais: 1968, p. 223-224.



Neste sentido, a Constituição Federal estabelece que a União poderá instituir: Imposto de Importação, Imposto de Exportação, Imposto de Renda, Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural, Imposto sobre Produtos Industrializados, Imposto sobre Grandes Fortunas e Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro (art. 153, CF).

Aos Estados cabe a instituição dos seguintes impostos: Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor, Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, Imposto *Causa Mortis* e Doação (art. 155, CF); e aos Municípios caberá a instituição do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana, Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza e Imposto de Transmissão *inter vivos* (art. 156, CF).

Essa lista é taxativa. Contudo, a União possui competência tributária residual e poderá instituir novos impostos mediante lei complementar, desde que sejam não cumulativos e não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios de impostos, já discriminados na Carta Magna.

Além das competências já listadas, cabe à União a criação de impostos extraordinários, compreendidos ou não em sua competência tributária, no caso de guerra externa ou na iminência (art. 154, II, CF).

Este é o único caso de bitributação expressamente previsto e autorizado pela Constituição. Assim, no caso de guerra externa ou sua iminência, a União pode utilizar-se das mesmas bases econômicas atribuídas aos demais entes políticos.

Todo tributo é definido por lei anterior que o define. Por isso, apesar de a Constituição Federal prever ser da União a competência para a criação dos impostos sobre grandes fortunas (art. 153, VII), tal imposto ainda não foi implementado por falta de lei que regulamente a matéria.

Os tributos poderão ser instituídos mediante lei ou medidas provisórias. Todavia, as medidas provisórias deverão ser convertidas em lei antes do exercício financeiro em que a exação deve ser exigida, por disposição expressa do art. 62, §2º da CF.

No que se refere aos impostos, há uma imposição legal de que haja lei complementar nacional especificando os respectivos fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, a saber, art. 146, III, a, CF:

Art. 146. Cabe à lei complementar:

[*omissis*]

III - estabelecer normas gerais em matéria de legislação tributária, especialmente sobre:

- a) definição de tributos e de suas espécies, bem como, em relação aos impostos discriminados nesta Constituição, a dos respectivos fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes;
- b) obrigação, lançamento, crédito, prescrição e decadência tributários;
- c) adequado tratamento tributário ao ato cooperativo praticado pelas sociedades cooperativas.
- d) definição de tratamento diferenciado e favorecido para as microempresas e para as empresas de pequeno porte, inclusive regimes especiais ou simplificados no caso do imposto previsto no art. 155, II, das contribuições previstas no art. 195, I e §§ 12 e 13, e da contribuição a que se refere o art. 239.

Contudo, entende o Supremo Tribunal Federal que na hipótese de inércia legislativa da União em editar normas gerais, cabe aos Estados exercer a competência legislativa plena (art. 24, parágrafo 3º, CF).

Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte.

A competência tributária do Distrito Federal abrange a competência dos Estados e dos Municípios.

O território é uma autarquia geográfica administrada diretamente pela União. Assim, a União é responsável pela cobrança dos impostos federais, estaduais e, se o território não for dividido em Municípios, também os municipais.

O art. 154, I, da CF disciplina, ainda, a competência residual da União para a criação mediante lei complementar de impostos residuais:

Art. 154. A União poderá instituir:  
I - mediante lei complementar, impostos não previstos no artigo anterior, desde que sejam não-cumulativos e não tenham fato gerador ou base de cálculo próprios dos discriminados nesta Constituição;

Os impostos residuais serão não-cumulativos e não poderão ter base de cálculo ou fato gerador próprios de outro imposto.

Entretanto, especificamente no âmbito deste trabalho, o que se quer tratar é sobre o IPVA, que é de competência dos Estados e Distrito Federal, o que passaremos a discutir mais adiante.

Antes de adentrarmos na análise do tributo específico, é preciso dizer que regras de tributação, assim como no Direito Ambiental, seguem rígida observância aos Princípios Tributários, os quais passam a ser destacados.

## 2.2 PRINCÍPIOS TRIBUTÁRIOS

As normas de Direito visam dar concretude aos ditames morais, culturais e sociais da sociedade. Essas disposições, como verificado no primeiro capítulo, encontram limites nos princípios norteadores da legislação pátria.

Nesse sentido, o Direito Tributário é restringido pelos princípios que o orientam para instituição e cobrança de tributos, próprios da norma autônoma, como esta se revela. Constituem-se em limites a serem observados pela atuação estatal quando da condução da política tributária nacional.

Neste trabalho, serão esposados, a seguir, aqueles intrinsecamente ligados à proposta da presente pesquisa.

### 2.2.1 Princípio da Legalidade Tributária

O Princípio da Legalidade Tributária encontra sua origem na política<sup>68</sup>, resultado da indignação do povo contra os poderes absolutos do rei, que criava os tributos a seu bel-prazer, estando os súditos obrigados ao pagamento.

Transformou-se no dogma fundamental do Estado de Direito, estando presente em todas as Constituições modernas, não permitindo que alguém seja obrigado a fazer ou deixar de fazer algo senão em virtude da lei, conforme o art. 5º, II da CF, a saber:

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[*omissis*]

II – Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.

No Brasil, estava previsto desde a Constituição Republicana de 1891, que já previa a necessidade de estipulação prévia da obrigação tributária para cobrança do tributo.

Segundo MESSA<sup>69</sup>, representa um tratamento diferenciado dispensado ao dispositivo em face da legalidade genérica, tratada no art. 5º, II da CF.

No Direito Tributário, o Princípio da Legalidade permite a criação ou aumento de tributo somente em razão da lei, de acordo com o art. I do art. 150 da CF/88. Machado<sup>70</sup>

<sup>68</sup> HARADA, Kioshi. **Direito financeiro e tributário**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 359.

<sup>69</sup> MESSA, Ana Flávia. **Direito Tributário e Financeiro**. São Paulo: Rideel, 2011, p. 120.

<sup>70</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 37.

lembra que a explicitação dos verbos “exigir” e “aumentar” se dá ao fato de que na Constituição Federal de 1969, o art. 153, §29 apenas fazia ressalvas ao aumento do tributo.

Conforme Saliba<sup>71</sup>, é intenção do constituinte “garantir a segurança jurídica dos contribuintes para que com isso se instale no meio social um sentimento de previsibilidade quanto aos efeitos jurídicos da regulação de conduta”.

Salienta Harada<sup>72</sup> que, atualmente, a função de tal princípio vai além, orientando também a “política de incentivos fiscais, a concessão e revogação de isenção, de remissão e de anistia”, estando disposta no art. 97 do CTN, que trata das matérias de reserva legal.

O Princípio da Legalidade Tributária representa, assim, verdadeiro direito público subjetivo do contribuinte, que encontra nos limites da norma jurídica o poder do Estado em tributá-lo<sup>73</sup>.

Entende-se que a ‘lei’ definidora da criação ou aumento do tributo é o ato normativo primário, proveniente do Poder Legislativo, restando excluídos todos os demais atos. Todavia, conforme atesta Machado<sup>74</sup>, essa regra admite exceções quanto à majoração de tributos, ao permitir que, por ato do Poder Executivo, alguns tributos possam ser majorados se atendidas as exigências da lei, como é o caso do disposto no art. 153, §1º da CF/88, a seguir transcrito:

Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:

[*omissis*]

§ 1º. É facultado ao Poder Executivo, atendidas as condições e os limites estabelecidos em lei, alterar as alíquotas dos impostos enumerados nos incisos I, II, IV e V.

Ainda, deve a lei tributária dispor sobre todos os elementos essenciais que compõem a regra jurídica, juntamente com a respectiva relação obrigacional, restando configurada a tipicidade da norma. Por esse motivo, alguns autores entendem que o Princípio da Tipicidade Tributária tem decorrência imediata do Princípio da Legalidade Tributária.

Tem-se que o IPVA, objeto desta pesquisa, atende a esse princípio, uma vez que está discriminado no texto constitucional, devendo cada Estado legislar a seu respeito.

---

<sup>71</sup> SALIBA, Ricardo Berzosa. **Fundamentos do Direito Tributário Ambiental**. São Paulo: Quartier Latin, 2005, p. 244.

<sup>72</sup> HARADA, Kioshi. **Direito financeiro e tributário**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 359.

<sup>73</sup> MARTINS, Ives Gandra. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 129.

<sup>74</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 292.

### 2.2.2 Princípio da Tipicidade Tributária

No Direito Tributário, o Princípio da Tipicidade encontra relação direta com o Princípio da Legalidade, sendo muitas vezes tidos como sinônimos.

Se de um lado o Princípio da Legalidade exige a positivação de determinada conduta no âmbito tributário, para somente, assim, poder ser imposta ao contribuinte, o Princípio da Tipicidade prevê todos os elementos caracterizadores daquela determinada conduta para que essa possa ser efetivamente aplicada ao caso concreto, cabendo ao legislador, então, nas palavras de Amaral<sup>75</sup> “fixar, em sua plenitude, o desenho integral da figura típica do gravame”.

Nesse sentido, assevera Bastos<sup>76</sup>:

É necessário que se trate de lei que atenda o que alguns consideram um novo princípio, o da tipicidade tributária. Isto significa que a lei há de: delinear o fato cuja ocorrência fará surgir o dever de pagar o tributo (hipótese de incidência); estabelecer a base de cálculo, isto é, aspecto mensurável da hipótese de incidência sobre o qual incidirá a alíquota (que também deverá vir prevista); além de indicar o sujeito passivo (normalmente sujeito ativo é a pessoa jurídica de direito público que institui o tributo).

O Princípio da Tipicidade admite duas formas de exposição dos elementos caracterizadores do tipo legal<sup>77</sup>: o tipo fechado e o tipo aberto.

O tipo tributário fechado é aquele que enumera os elementos da norma, exaustivamente, para adequação do fato ao caso concreto, sob o risco de, na falta de um deles, estar-se diante de atipicidade.

Do contrário, o tipo aberto prevê que a disposição dos elementos não é taxativa, o que permite que a ausência de um deles ou a existência de um elemento a mais não afaste a aplicação da norma jurídica, permitindo, ainda, que as lacunas sejam solucionadas por analogia e demais formas de interpretação.

O Direito Ambiental Tributário Brasileiro adota a tipicidade do tipo fechado, refletindo a segurança jurídica que deve haver na relação entre os administrados e o Fisco. Assim, é a norma tributária específica de cada Estado que irá dispor sobre a tipicidade do IPVA, estabelecendo diretrizes no caso dos veículos movidos a energia limpa.

---

<sup>75</sup> AMARAL, Paulo Henrique do. **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 75.

<sup>76</sup> BASTOS *apud* MARTINS, Ives Gandra. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 140.

<sup>77</sup> AMARAL, Paulo Henrique do. **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007, p. 75-76.

### 2.2.3 Princípio da Anterioridade Tributária

O Princípio da Anterioridade, também chamado de Princípio da Eficácia Diferida, não diz respeito à vigência da lei, mas à sua eficácia.

Segundo esse princípio, a lei somente alcança os fatos ocorridos no ano seguinte ao da sua publicação (art. 150, III, b, CF), ou seja, nem todos aqueles praticados após a vigência são enquadrados pela cobrança do tributo. Assim está disposto:

Art. 150. Sem prejuízo de outras garantias asseguradas ao contribuinte, é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:  
[*omissis*]  
III - cobrar tributos:  
[*omissis*]  
b) no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a lei que os instituiu ou aumentou.

Complementa o art. 104 do CTN:

Art. 104. Entram em vigor no primeiro dia do exercício seguinte àquele em que ocorra a sua publicação os dispositivos de lei, referentes a impostos sobre o patrimônio ou a renda:  
I - que instituem ou majoram tais impostos;  
II - que definem novas hipóteses de incidência;  
III - que extinguem ou reduzem isenções, salvo se a lei dispuser de maneira mais favorável ao contribuinte, e observado o disposto no artigo 178.

O exercício financeiro, no Brasil, corresponde ao ano civil que se inicia em 1º de janeiro com término em 31 de dezembro.

Intenta, desse modo, resguardar o contribuinte, através de dado lapso temporal, para a exigência fiscal de novo tributo ou a majoração de outro já existente.

Adotando o pensamento de Saliba<sup>78</sup>, pode-se dizer que “trata-se na verdade de um momento temporal garantido ao contribuinte, ou futuro contribuinte, para que se amolde a uma nova realidade tributária que será instalada no campo jurídico social”.

Excetuam-se a essa regra somente aquelas situações expressamente indicadas no texto constitucional, no art. 150, §1º da Carta Magna, a saber: importação de produtos estrangeiros; exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados; operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos de valores mobiliários, produtos industrializados, imposto de guerra, empréstimo compulsório destinado a atender a despesas extraordinárias decorrentes de calamidade pública, de guerra externa ou sua iminência.

<sup>78</sup> SALIBA, Ricardo Berzosa. **Fundamentos do Direito Tributário Ambiental**. São Paulo: Quartier Latin, 2005, p. 249.

Importa salientar que o Princípio da Anterioridade é analisado por Machado<sup>79</sup> como irretroatividade qualificada, decorrente do Princípio da Irretroatividade das Leis, princípio geral do direito, que não permite que alguém possa ser responsabilizado por fato anterior da lei definidora.

Assim, a qualificadora se apresenta na exigência da lei **anterior ao início do exercício financeiro no qual o tributo é cobrado**. (grifo nosso)

No caso do IPVA, que estimulará a utilização de veículos ecologicamente corretos, a redução da alíquota ou isenção deverá constar em lei e esta deverá atender ao Princípio da Anterioridade.

#### 2.2.4 Princípio da Irretroatividade Tributária

Significa dizer que o Poder Tributante não está autorizado a exigir o pagamento de tributos relacionados a fatos geradores ocorridos antes do início da vigência da lei que os instituiu ou aumentou (art. 150, III, a, CF).

Desta forma, visa a Constituição Federal preservar a segurança jurídica das relações entre Estado e contribuinte, e resguardar o disposto no art. 5º, inciso XXXVI, da CF/88, referente ao direito adquirido, ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

O Supremo Tribunal Federal (STF), na Revista Trimestral de Jurisprudência (RTJ) n. 90/505<sup>80</sup>, se posicionou no sentido de que somente há publicidade da lei quando esta passa a circular no veículo de comunicação do expediente normal do dia em que a mesma ocorre, não bastando a publicação no Diário Oficial.

Desta forma, a legislação que tratar do IPVA, indutor a comportamentos de preservação do meio ambiente, não poderá retroagir no tempo para alcançar fatos geradores pretéritos.

#### 2.2.5 Princípio da Capacidade Contributiva

A partir do momento que o homem se organizou em sociedade, fez surgir o Estado como forma de preservação da vida em conjunto, transferindo-se a esse ente o dever de atendimento aos anseios prevalentes do grupo, cabendo-lhe a prestação dos serviços públicos essenciais à coletividade.

---

<sup>79</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 42.

<sup>80</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Revista Trimestral de Jurisprudência**. Disponível em: <[http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/publicacaoRTJ/anexo/090\\_2.pdf](http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/publicacaoRTJ/anexo/090_2.pdf)>. Acesso em 13 set. 2012.

Assim, como forma de arrecadar fundos para o atendimento às necessidades básicas da comunidade, surge a tributação com fins meramente arrecadatários.

Uma vez instalada tal forma de arrecadação, era preciso fixar os limites de contribuição imposta a cada indivíduo, isoladamente, levando-se em conta a possibilidade econômica de cada um.

Logo, nas palavras de Saliba<sup>81</sup>:

Trata esse princípio, de uma disciplina segundo a qual cada contribuinte, pessoa física ou jurídica, deve ser tributado de acordo com a sua exata capacidade de retirada de patrimônio sem que isso afete sua dignidade como cidadão ou personalidade, ou seja, o mínimo existencial para as suas necessárias despesas periódicas.

Percebe-se aí, a presença intrínseca dos Princípios da Isonomia, Igualdade, Não Confisco, respeito aos direitos individuais constitucionalmente garantidos, todos contidos no art. 5º da CF, como forma de preservar o *mínimo vital* resguardado ao contribuinte perante o Fisco.

Importante contenda existe entre os doutrinadores no que se refere à aplicação do aludido princípio. Harada<sup>82</sup> e Messa<sup>83</sup> afirmam que o Princípio da Capacidade Contributiva somente se aplica aos impostos, por disposição constitucional, expressa no §1º do art. 145; Machado<sup>84</sup>, por sua vez, defende que os tributos, em geral, estão abarcados pelo princípio, embora ausente explicitação por parte do texto da Constituição Federal.

O Princípio da Capacidade Contributiva é de observância obrigatória na criação dos impostos. Estes serão graduados de acordo com a capacidade econômica de cada contribuinte, não se podendo onerá-lo mais do que o devido<sup>85</sup>.

No tocante a este Princípio, é importante destacar que o bem coletivo prevalece sobre o individual. Via de regra, as legislações do IPVA estabelecem que, quanto mais velhos os veículos, menor serão as alíquotas do imposto.

Entretanto, da análise, percebe-se que só o contribuinte com poder aquisitivo reduzido é que mantém em seu patrimônio um veículo velho, o qual polui mais. Neste sentido, trataremos da compatibilização deste Princípio com o direito de todos a um meio

---

<sup>81</sup> SALIBA, Ricardo Berzosa. **Fundamentos do Direito Tributário Ambiental**. São Paulo: Quartier Latin, 2005, p.241.

<sup>82</sup> HARADA, Kioshi. **Direito financeiro e tributário**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 365.

<sup>83</sup> MESSA, Ana Flávia. **Direito Tributário e Financeiro**. São Paulo: Rideel, 2011, p. 128.

<sup>84</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 45.

<sup>85</sup> MESSA, Ana Flávia. **Direito Tributário e Financeiro**. São Paulo: Rideel, 2011, p. 187.



ambiente são no último capítulo deste trabalho, onde falaremos sobre a política diferenciada a veículos usados.

#### 2.2.6 Princípio da Territorialidade

O Princípio da Territorialidade vincula o cumprimento das relações obrigações aos limites jurisdicionais da pessoa que as editou.

Dessa forma, as leis federais estão afetas ao território brasileiro; as leis estaduais às fronteiras regionais de suas circunscrições; e as leis municipais e do Distrito Federal, à sua municipalidade.

É, portanto, condição determinante para o bom funcionamento e harmonia da aplicação das leis em todo o país.

O IPVA é um imposto estadual; sendo assim, cada Estado, em particular, deverá promover ou editar a legislação que permita o IPVA indutor em respeito a esta diretriz.

#### 2.2.7 Princípio da Seletividade

O Princípio da Seletividade prevê que os produtos e mercadorias considerados supérfluos sejam tributados de forma mais onerosa do que aqueles considerados essenciais, úteis ou convenientes à população.

Está presente na hipótese de incidência, prescritora dos elementos caracterizadores do imposto, entre eles, o critério quantitativo, sobre o qual atua, podendo elevar ou diminuir o *quantum* do tributo em razão da essencialidade da mercadoria ou produto.

Assim, será funcionalizado através das variações de base de cálculo e diferenciação de alíquota do tributo, ainda que a prática revele, em sua maioria, a aplicação do princípio sobre a alíquota tributária.

No caso em comento, os veículos movidos a energia poluente serão tributados com uma alíquota do IPVA que não seja tão vantajosa quanto à alíquota do veículo movido a energia limpa.

#### 2.2.8 Princípio da Progressividade

O Princípio da Progressividade consiste na aplicação do tributo de forma gradual, a observar a elevação do valor da sua base de cálculo, acarretando maior carga tributária aos

contribuintes com melhor situação financeira. Significa que o cidadão não apenas paga mais tributo, como sofre maior exação fiscal em decorrência de sua riqueza.

Afirma Machado<sup>86</sup>:

Na generalidade dos casos é trabalhada em função da base de cálculo do imposto, mas **pode ser estabelecida**, ainda que excepcionalmente, **em função de outro elemento**, dependendo do **objetivo eu se pretenda com ela alcançar**. (grifo nosso)

Advém da prescrição do art. 145, §1º da CF, que estipula a necessidade de gradação dos impostos com base no caráter pessoal e de acordo com a capacidade econômica do sujeito passivo da relação tributária, de forma a se alcançar a justiça fiscal, *in verbis*:

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

[*omissis*]

§ 1º. Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetividade a esses objetivos, identificados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.

Não permite, portanto, que, a arrecadação ao erário, função precípua dos tributos, acarrete excessivo ônus aos contribuintes com menor poder aquisitivo, refletindo, para Machado<sup>87</sup>, autêntica distribuição de riquezas.

Conclui Amaro<sup>88</sup> que “a onerosidade relativa aumenta na medida do crescimento da renda (...). Não apenas quem ganha mais paga mais, mas paga progressivamente mais”.

Concernente ao IPVA, alguns autores defendem a inexistência de expressa disposição legal para a aplicação do Princípio da Progressividade ao aludido imposto.

Outros<sup>89</sup> entendem que aquele esteja presente no art. 155, § 6º, I e II da Carga Magna, acrescido pela Emenda Constitucional n. 42/2003, que permitiu que o IPVA pudesse ter alíquotas mínimas fixadas ou diferenciadas em função do tipo e utilização do veículo, alcançando, assim, sua extrafiscalidade.

<sup>86</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 317.

<sup>87</sup> Op. cit., p. 56.

<sup>88</sup> AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 91.

<sup>89</sup> BERNARDES, Flávio Couto; MELO, João Paulo Fanucchi de Almeida. **O princípio da capacidade contributiva e a justa tributação do IPVA**. Disponível em <<http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/07>>. Acesso em 10 set. 2012.

## 2.3 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

A classificação dos tributos em espécie, no Brasil, é controvertida e tema de inúmeras polêmicas na doutrina especializada.

Há quatro principais correntes sobre o assunto, sobre as quais passo a discorrer. Inicialmente, a corrente dualista, bipartida ou bipartite, considera que somente são espécies tributárias os impostos e as taxas, levando-se em consideração a base de cálculo e sua vinculação ou não à atuação estatal; são seus defensores Geraldo Ataliba<sup>90</sup>, Alfredo Augusto Becker<sup>91</sup> e Pontes de Miranda<sup>92</sup>.

Por sua vez, a corrente tripartida, tricotômica ou tripartite, entende que os tributos dividem-se em impostos, taxas e contribuições de melhoria, seguindo a orientação do art. 5º do Código Tributário Nacional; aliam-se a esse pensamento Roque Antonio Carrazza<sup>93</sup>, Sacha Calmon Navarro Coelho<sup>94</sup> e Paulo de Barros Carvalho<sup>95</sup>.

Alhures, a corrente quadripartida, tetrapartida ou tetrapartite, defende serem tributos os impostos, as taxas, as contribuições e os empréstimos compulsórios; tal doutrina é orientada por Luciano Amaro<sup>96</sup> e Bernardo Ribeiro de Moraes<sup>97</sup>, ainda que outros autores adotem posicionamentos divergentes quanto à alocação desses tributos dentro da teoria quadripartida; todavia, por não ser o foco da presente pesquisa, não nos aprofundaremos no tema.

Por fim, a corrente pentapartida ou quinquipartida, acrescenta à classificação tripartida os empréstimos compulsórios e as contribuições especiais; nesse sentido, Hugo de Brito Machado<sup>98</sup>, Kiyoshi Harada<sup>99</sup> e Ives Gandra da Silva Martins<sup>100</sup>.

---

<sup>90</sup> ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de incidência tributária**. Coleção Estudos de Direito Tributário. São Paulo: Malheiros Editores, 2004, p. 210.

<sup>91</sup> BECKER, Alfredo Augusto. **Teoria Geral do Direito Tributário**. São Paulo: Noeses, 2010, p. 351.

<sup>92</sup> MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado: parte geral**. T.I. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004, p. 119-120.

<sup>93</sup> CARRAZZA, Roque Antonio. **Curso de direito constitucional tributário**. São Paulo: Malheiros, 2008, p. 515.

<sup>94</sup> COELHO, Sacha Calmon Navarro; DERZI, Misabel Abreu Machado; THEODORO, Humberto Jr. **Direito tributário contemporâneo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004, p. 74.

<sup>95</sup> CARVALHO, Paulo Barros. **Curso de direito Tributário**. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 183.

<sup>96</sup> AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 67.

<sup>97</sup> MORAES, Bernardo Ribeiro de. **Compêndio de Direito Tributário**. Rio de Janeiro: Forense, 2002, p. 383.

<sup>98</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 315.

<sup>99</sup> HARADA, Kiyoshi. **Direito financeiro e tributário**. São Paulo: Atlas, 2010, p. 307.

<sup>100</sup> MARTINS, Ives Gandra. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2011, p. 581.

Da análise do art. 5º do Código Tributário Nacional, conclui-se que na sistemática por ele adotada os tributos são subdivididos em impostos, taxas e contribuições de melhoria, acolhendo-se a teoria tripartite.

Todavia, a corrente quinquipartida expressa a visão moderna do direito tributário brasileiro e é a predominante na doutrina e no Supremo Tribunal Federal.

A partir da teoria tripartite, preconiza o art. 4º do CTN que o fato gerador é o elemento definidor do tributo, tornando-se irrelevante a denominação e a destinação legal do produto de sua arrecadação.

Com isso, impostos, taxas e contribuições de melhoria se definem pelo fato gerador, enquanto os empréstimos compulsórios possuem autonomia em virtude do seu caráter restituível. As contribuições especiais são definidas a partir da sua destinação.

No que diz respeito à classificação destinada aos tributos, muitos são os desdobramentos dados pela doutrina a partir de diferentes critérios. Conquanto tratemos da especificidade do imposto extrafiscal, daremos enfoque àqueles definidores do objeto em estudo.

Assim, quanto à competência tributária, de acordo com MESSA<sup>101</sup>, os tributos podem ser federais, quando criados pela União, estaduais, no âmbito dos Estados, distritais e municipais, de competência do Distrito Federal e Municípios, respectivamente.

Quanto à função, continua a autora<sup>102</sup>, classificam-se em fiscais – quando há geração de receita para os cofres públicos –, extrafiscais – não se orientam pela natureza arrecadatória, mas pretendem interferir no domínio econômico –; e parafiscais – arrecadação de recursos para o custeio de atividades.

Finalmente, quanto à vinculação com a atividade estatal, seguindo entendimento de Gianninni<sup>103</sup>, quem primeiro introduziu o critério de classificação a partir do fato gerador, os tributos podem ser vinculados ou não vinculados, onde os primeiros se caracterizam pela obrigatoriedade de uma contrapartida estatal, através da realização de alguma atividade específica relativa ao contribuinte e o segundo dispensa a ação do Estado frente o sujeito passivo da obrigação tributária.

Nesse sentido, o imposto se apresenta como o único tributo não vinculado; portanto, não goza de referibilidade, ou seja, possui uma relação mediata diante do serviço prestado pelo ente estatal. Vejamos o que diz o art. 16 do CTN:

---

<sup>101</sup> MESSA, Ana Flávia. **Direito tributário e financeiro**. São Paulo: Rideel, 2011, p. 186.

<sup>102</sup> Op. cit., p. 187.

<sup>103</sup> GIANNINNI *apud* MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 447.

Art. 16. Imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte.

Assim, o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores é uma espécie tributária não vinculada e, desta forma, a utilização do mesmo para auxiliar na preservação do meio ambiente só ocorre através da extrafiscalidade.

Para que se torne didática a discussão acerca do ‘imposto’, a ser apresentada mais adiante, e objeto deste trabalho, acreditamos ser necessária a exposição dos elementos caracterizadores das demais espécies tributárias a fim de que se possa construir, ao final, um paralelo diferenciador que justifique a aplicação do instituto na forma proposta.

### 2.3.1 Taxas

A taxa é um tributo vinculado. Nesse sentido, dispõe o art. 77 do Código Tributário Nacional que essa terá como fato gerador o exercício regular do poder de polícia ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição, *in verbis*:

Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

A previsão legal complementa-se ao inciso II do art. 145 da Constituição Federal.

São também identificadas como tributos bilaterais e tributos remuneratórios; e são ditas tributos retributivos, eis que o contribuinte efetua o pagamento para compensar uma atividade do Estado, ligada diretamente ao retorno ao contribuinte.

Nesse contexto, apesar de parte da doutrina caracterizá-las como contraprestacionais, Machado<sup>104</sup> afirma que a referibilidade da atividade estatal ao obrigado é o que as fundamenta e não a vantagem ou proveito que o administrado venha a usufruir a partir da atuação do Poder Público.

A competência para instituição da cobrança de taxas se dá por meio de lei ordinária, e é comum a todos os entes federativos, quais sejam: União, Estados, Municípios e Distrito Federal.

---

<sup>104</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 447-448.

Nesse sentido, uma vez que aos Estados cabe a prestação de serviço público e exercício do poder de polícia não vedado pela Constituição Federal, diz-se que as taxas cobradas por esse ente federativo são residuais, por disposição do §1º do art. 25 da Carta Magna.

Dispõe, ainda, o Código Tributário Nacional, em seu §2º, art. 145, que as taxas não terão base de cálculo ou fato gerador próprios de impostos. O objetivo evidente deste artigo é proibir a bitributação. O objetivo oculto é evidenciar que a base de cálculo da taxa deva ser apta a aferir o custo da atividade estatal remunerada, isto porque se trata de um tributo remuneratório.

Por isso, sua base de cálculo deve ser um **custo**, não um valor. Nesse sentido, foi editada pelo Supremo Tribunal Federal a Súmula Vinculante n. 29<sup>105</sup>:

É constitucional a adoção no cálculo do valor de taxa de um ou mais elementos da base de cálculo própria de determinado imposto, desde que não haja integral identidade entre uma base e outra.

Segundo Martins<sup>106</sup>, a taxa poderá ser fixa ou variável “conforme seu valor seja desde logo fixado ou dependa da variante de critérios e de elementos típicos da atividade ou do contribuinte”.

Por fim, são tributos sinalagmáticos, em que ambas as partes possuem deveres correspondentes, ou seja, o contribuinte tem a obrigação de pagar e o Estado tem a obrigação de contraprestar imediatamente.

### 2.3.2 Contribuições de Melhoria

Contribuição de melhoria é um tributo vinculado, cobrado quando o Estado realiza obra pública que valoriza o imóvel do contribuinte. Esta cobrança pode ser efetuada pelos agentes políticos, concomitantemente, quando todos participaram a execução da obra<sup>107</sup>.

A previsão legal para essa modalidade tributária encontra-se no artigo 145, III, da CF e nos artigos 81 e 82 do CTN. O art. 81 dá sua definição, *ipsi verbis*:

---

<sup>105</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Súmula Vinculante n. 29**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=29.NUME.%20E%20S.FLSV.&base=baseSumulasVinculantes>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

<sup>106</sup> MARTINS, Ives Gandra da Silva (coord.). **Curso de direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 963.

<sup>107</sup> TORRES, Ricardo Lobo. **Curso de direito financeiro e tributário**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007, p. 408.

Art. 81. A contribuição de melhoria cobrada pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, é instituída para fazer face ao custo de obras públicas de que decorra valorização imobiliária, tendo como limite total a despesa realizada e como limite individual o acréscimo de valor que da obra resultar para cada imóvel beneficiado.

A competência para sua criação é comum a todas as entidades federativas: União, Estados, Distrito Federal e Municípios, sempre disciplinada por lei ordinária.

Nesse sentido:

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:

[*omissis*]

III - contribuição de melhoria, decorrente de obras públicas.

Nesse ponto, vê-se que o aludido artigo estabelece que a contribuição de melhoria deve ser instituída em **decorrência** de obra pública que resulte na valorização do imóvel. Há, então, uma **implícita cronologia** para cobrança deste tributo na Constituição. (grifo nosso)

Na concreção de melhoria, primeiro tem-se a obra, depois a valorização imobiliária, fator exógeno daquela, para só, então, ser feita a arrecadação do tributo. A inversão desta ordem para a cobrança da contribuição é inconstitucional.

A contribuição de melhoria possui dois limites ao valor do tributo. O primeiro deles é o limite global ou total, sendo definido como o custo total da obra que deve ser levado em conta quando da instituição deste tributo, haja vista que o Estado não pode cobrar mais do que gastou com a realização do empreendimento. Por segundo, tem-se o limite individual, que nada mais é do que o montante da valorização do imóvel do contribuinte.

Acerca desses limites, é importante frisar que não estão expressamente previstos na *Lex Mater*, mas na legislação infraconstitucional (Decreto-lei n. 195/1967). A possibilidade de cobrança a maior dos limites impostos em lei converteria essa espécie tributária em verdadeiro imposto<sup>108</sup>.

Se a obra, ao contrário do esperado, causa desvalorização ao imóvel do contribuinte, a solução é dada pelo Direito Administrativo quando trata da responsabilidade civil do Estado, permitindo a propositura de ação de indenização por ato ilícito. Nesse ponto, afirmou o Ministro Carlos Velloso nos votos do Recurso Extraordinário n. 115.863<sup>109</sup>:

<sup>108</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 463.

<sup>109</sup> GODOI, Marciano Seabra de. **Sistema Tributário Nacional na jurisprudência do STF**. São Paulo: Dialética, 2002, p. 67.

Não importa o custo da obra para a caracterização e para a cobrança do tributo, já que a obra pode ter tido custo pequeno e ter causado grande valorização, como pode ter custado muito e causado diminuta valorização. Importa, sim, o limite individual – o acréscimo de valor que da obra resultar par ao imóvel beneficiado – que isto, sim, é da essência do tributo.

O elemento conceitual da contribuição de melhoria é o fato gerador, que ocorre quando há a valorização imobiliária resultante da realização da obra. Isto significa que o tributo não pode ser cobrado simplesmente porque a construção de obra pública trouxe qualquer benefício para o contribuinte; é imprescindível que tenha havido a sua valorização.

Nesse sentido é o posicionamento do Superior Tribunal de Justiça (STJ), conforme ratificado no Acórdão do REsp n. 169.131/SP:

1- A entidade tributante, ao exigir o pagamento de contribuição de melhoria, tem de demonstrar o amparo das seguintes circunstâncias: a) exigência fiscal decorre de despesas decorrentes de obra pública realizada; b) **a obra provocou a valorização do imóvel**; c) a base de cálculo é a diferença entre os dois momentos: o primeiro, o valor do imóvel antes da obra ser iniciada; o segundo, o valor do imóvel após a conclusão da obra. (grifo nosso)

Necessário, aqui, efetuar-se a exata diferenciação entre serviço público e obra pública. Naquele, é cobrada taxa pública. Neste, é cobrada contribuição de melhoria.

Na prática, pode ser difícil diferenciar um e outro. Todavia, esclarece Machado<sup>110</sup> que o serviço público atende a uma demanda permanente da população, uma vez que a sua paralisação acarretaria a inexistência daquele serviço; ainda, tem como fato gerador a própria atividade administrativa.

Ao contrário, a obra pública é transitória e pode-se dizer que, no decorrer da sua construção traz, é verdade, transtornos à população, e somente vincula o Estado à sua arrecadação após o término das obras. Assim, não é a atividade que configura a existência do tributo, mas o fator econômico advindo dessa atividade.

Se a atividade for híbrida, deve-se utilizar o critério da predominância. Assim, prevalecendo a atividade em relação ao resultado, é serviço público; se o resultado se sobrepuser à atividade, é obra. Ex: o primeiro asfaltamento de uma rua é obra pública; o seu recapeamento é serviço público.

---

<sup>110</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 465.



A contribuição de melhoria tem como fundamento o Princípio da Vedação ao Enriquecimento sem Causa para evitar, segundo Machado<sup>111</sup>, que o particular aufera sozinho tal vantagem para a qual contribuiu toda a sociedade.

### 2.3.3 Contribuições Especiais

As contribuições especiais são tributos qualificados pela destinação, isto é, são tributos finalísticos (não é o fato gerador que confere identidade à categoria). Em razão disso, em relação às contribuições especiais não se aplica o art. 4º do Código Tributário Nacional. Para as contribuições especiais a destinação é relevante.

Assim, reza o art. 149 da CF:

Art. 149. Compete exclusivamente à União instituir contribuições sociais, de intervenção no domínio econômico e de interesse das categorias profissionais ou econômicas, como instrumento de sua atuação nas respectivas áreas, observado o disposto nos arts. 146, III, e 150, I e III, e sem prejuízo do previsto no art. 195, § 6º, relativamente às contribuições a que alude o dispositivo.

A competência para instituição das contribuições especiais é exclusiva da União. Ressalte-se que estas já foram conhecidas como contribuições parafiscais, tanto para diferenciá-las das contribuições de melhoria quanto para indicar o fim social a que se destinavam, ao contrário das contribuições predominantemente fiscais, como os impostos. Hoje, essa terminologia não é mais utilizada<sup>112</sup>.

Nas contribuições, a CF define normalmente uma base de cálculo e a finalidade do tributo. Ex: A COFINS tem como base de cálculo a receita bruta e como finalidade o custeio da seguridade.

O produto da arrecadação das contribuições especiais é vinculado a determinada atividade.

Em regra, as contribuições são disciplinadas por lei ordinária. Como exceção, existem as contribuições previdenciárias residuais (novas fontes de custeio da seguridade) que são instituídas por lei complementar.

---

<sup>111</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 459.

<sup>112</sup> PAULSEN, Leandro. **Contribuições: custeio da seguridade social**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008, p. 47.

### 2.3.3.1 Tipos de Contribuição

A Carta Magna especifica três tipos de contribuições especiais. Trata-se de uma visão tricotômica. Ocorre que, segundo a doutrina especializada e a jurisprudência, esta divisão feita pelo art. 149 da CF é insuficiente para abranger a quantidade de tributos desta espécie.

De acordo com o art. 149 da CF/88, são as seguintes as espécies de contribuição: a) contribuições sociais; b) contribuições de intervenção no domínio econômico (CIDE); e c) contribuições de interesse das categorias profissionais ou econômicas (corporativas).

As contribuições são de competência privativa da União. A CF, porém, equivocadamente, utiliza o termo 'exclusivamente'.

Entretanto, existem duas contribuições que excepcionam a regra geral. A primeira está prevista no art. 149, §1º, CF e dispõe que Estados, Distrito Federal e Municípios podem cobrar contribuição de seus servidores para custeio de regime previdenciário próprio. A segunda está contida no art. 149-A, da CF e reza que o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir contribuição de iluminação pública (CIP ou COSIP), facultada a cobrança na fatura da energia residencial.

Apesar da classificação tradicionalmente adotada em nossa Constituição, há várias contribuições que não se encaixam em nenhuma destas categorias. Com isso, a doutrina moderna, a qual se filia o Supremo Tribunal Federal, adotou a classificação quadripartite, com uma das categorias com uma divisão tricotômica. É o entendimento: a) contribuições de intervenção no domínio econômico (CIDE); b) contribuições de interesse das categorias profissionais ou econômicas (corporativas); c) contribuição para o custeio do serviço de iluminação pública (COSIP); e d) contribuições sociais.

As Contribuições de Intervenção no Domínio Econômico (CIDES) caracterizam-se por serem instrumentos da União para a disciplina de mercados especiais. São exemplos a CIDE/combustíveis e a CIDE royalties. Esta última é devida por quem usa tecnologia estrangeira e o valor arrecadado é usado para custear pesquisa de tecnologia nacional. As CIDES são tributos extrafiscais, cuja finalidade precípua não é arrecadar, mas intervir numa situação social ou econômica.

A segunda espécie são as contribuições corporativas, cujos exemplos são as anuidades cobradas pelos diversos conselhos de classe como o Conselho Regional Medicina (CRM) e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), e a contribuição sindical. O objetivo é arrecadar recursos destinados a financiar atividades de interesses de

instituições representativas ou fiscalizatórias de categorias profissionais ou econômicas (corporações).

As contribuições sindicais estão contidas no gênero ‘contribuições corporativas’. Nesse ponto, vale salientar que estas não se confundem com as contribuições confederativas previstas no art. 8º, IV, da CF. As principais diferenças entre elas é que a contribuição sindical é paga para custear apenas o sindicato da categoria e possui natureza de tributo. A confederativa é paga para custear entidades de segunda e terceira instância (federação, confederação) e não é tributo, por lhe faltarem dois aspectos essenciais: a compulsoriedade e a legalidade, seguindo entendimento do Supremo Tribunal Federal. Ainda, é criada por Assembleia Geral e não por lei.

A terceira espécie é a Contribuição para o Custeio do Serviço de Iluminação Pública (COSIP). É pacífico o entendimento do Supremo Tribunal Federal, esposado no Enunciado n. 670<sup>113</sup>, de que a COSIP não atende aos requisitos de especificidade e divisibilidade próprios das taxas.

A competência para instituí-la está no art. 149-A da CF, de duvidosa constitucionalidade, que prevê que os Municípios e o Distrito Federal poderão instituir contribuição para o custeio do serviço de iluminação pública.

No julgamento do RE 573.675-SC, decidiu o STF que a COSIP é um tributo *sui generis*: “o tributo não se confunde com um imposto, porque sua receita se destina a finalidade específica, nem com uma taxa, por não exigir a contraprestação individualizada de um serviço ao contribuinte<sup>114</sup>”.

A quarta e última espécie de contribuições especiais são as contribuições para custeio da seguridade social. São as únicas que se sujeitam apenas à anterioridade nonagesimal. A seguridade é um sistema composto pelo tripé: Previdência, Assistência e Saúde. De acordo com o art. 195 da CF, existem quatro fontes de custeio da seguridade: Empregador, Empregado, Importador e Concurso de Prognose. Enquadram-se como contribuição social geral as contribuições sociais previstas no art. 240 da CF.

Dentro das Contribuições Sociais, que frisamos não ser objeto desta pesquisa, estariam ainda as seguintes contribuições para a seguridade: COFINS, PIS, CSLL; outras contribuições (residuais); contribuições sociais gerais como o salário- educação (art. 212, §5º)

---

<sup>113</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Súmula n. 670**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=670.NUME.%20NAO%20S.F.LSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

<sup>114</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 573.675-SC**. Relator Ministro Ricardo Lewandowski, DJE 22.05.09.

e as contribuições para o sistema S (art. 240): serviços sociais. Ex: SENAC, SENAI, SENAT, SEBRAE.

#### 2.3.4 Empréstimos Compulsórios

Os empréstimos compulsórios, conforme a própria nomenclatura sugere, são empréstimos obrigatórios feitos pelo contribuinte ao Estado, desde que haja a ocorrência do fato gerador da obrigação tributária. São tributos restituíveis e nascem de uma determinação legal.

Estabelece o art. 148 da CF:

Art. 148. A União, mediante lei complementar, poderá instituir empréstimos compulsórios:

I - para atender a despesas extraordinárias, decorrentes de calamidade pública, de guerra externa ou sua iminência;

II - no caso de investimento público de caráter urgente e de relevante interesse nacional, observado o disposto no art. 150, III, "b".

Parágrafo único. A aplicação dos recursos provenientes de empréstimo compulsório será vinculada à despesa que fundamentou sua instituição.

A competência para instituir empréstimos compulsórios é exclusiva da União e destinada unicamente para as finalidades elencadas no artigo 148 da CF: despesas extraordinárias no caso de calamidade pública ou guerra externa e no caso de investimento público de caráter urgente e relevante interesse nacional.

Quanto à natureza jurídica do instituto, resta pacificado o entendimento de que são tributos, conforme especificado na Emenda Constitucional n. 18/1965<sup>115</sup>, que tratou dos empréstimos compulsórios nas disposições constitucionais sobre o Sistema Tributário Nacional.

São tributos restituíveis, isto é, a receita é vinculada à despesa e é uma receita transitória.

A instituição de empréstimos compulsórios dar-se-á, exclusivamente, por meio de lei complementar, conforme estabelece o *caput* do art. 148 da CF. Com isso, é vedada a edição de medidas provisórias e leis ordinárias para criar esta modalidade tributária.

---

<sup>115</sup> BRASIL. **Emenda Constitucional n. 18, de 01 de dezembro de 1965**. Reforma do Sistema Tributário. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc\\_anterior1988/emc1865.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc1865.htm)>. Acesso em: 18 ago. 2012.

São duas as hipóteses constitucionais para a criação deste tributo. A primeira delas é a calamidade pública ou guerra externa, considerada qualquer tragédia da natureza. Quanto à guerra externa, saliente-se que esta pode ser iminente ou deflagrada. Guerra interna e guerra civil não são fundamentos para a instituição da cobrança de empréstimos compulsórios. No mais, a cobrança é imediata.

De igual modo, investimento público relevante. Normalmente, trata-se de obra de grande vulto que exija a captação de recursos. Deve ser respeitada a anterioridade anual, apesar de haver autores que defendam a cobrança das duas anterioridades.

O art. 15 do Código Tributário Nacional prevê, ainda, uma terceira hipótese que ensejaria a instituição de empréstimos compulsórios:

Art. 15. Somente a União, nos seguintes casos excepcionais, pode instituir empréstimos compulsórios:

[*omissis*]

III - conjuntura que exija a absorção temporária de poder aquisitivo.

Entende a doutrina que o art. 15, III do CTN estaria revogado. Apesar de o STF ainda não ter enfrentado a matéria, o Tribunal Regional Federal da 1ª Região<sup>116</sup> já se posicionou no sentido de que este artigo não foi recepcionado pela CF.

Por fim, oportuno frisar que nos casos de guerra externa e sua iminência e de calamidade pública, os empréstimos compulsórios podem ser criados e cobrados de imediato, sem observância aos Princípios da Anterioridade e ao da Noventena.

Importante sempre ratificar que o valor arrecadado através dos empréstimos compulsórios fica vinculado à situação que ensejou a cobrança (art. 148, p. único), em respeito ao Princípio da Finalidade.

Disso se infere que os empréstimos compulsórios são tributos com arrecadação vinculada, isto é, o valor arrecadado pela sua instituição só pode ser usado naquela situação que ensejou sua instituição.

Quanto à restituição, prevê o art. 15 do CTN que a lei que instituir tal tributo deve fixar o prazo e as condições de resgate.

Nesse mister, o STF considera que a restituição deverá ser, necessariamente, na mesma espécie em que for recolhido (RE 175.385/CE), isto é, se o tributo foi pago em dinheiro, a restituição também o será.

---

<sup>116</sup> BRASIL. Tribunal Regional Federal da 1ª. Região, 2.ª T., **Mandado de Segurança 91.01.06056-2**, Relatora Juíza Assusete Magalhães, DJ 01.07.1992.

No tocante a esta espécie tributária, é importante destacar que o Brasil já fez uso dela no final da década de 1970 até o início da década de 1990, quando da crise do petróleo. O preço do barril no mercado internacional aumentou sobremaneira e a União foi obrigada a estabelecer o empréstimo compulsório sobre o combustível com dois intuitos: a) aumentar o preço e diminuir o consumo e b) o Estado ter recursos suficientes para suportar o ônus.

Passemos agora a tratar da espécie tributária, o foco deste trabalho, o imposto.

### 2.3.5 Impostos

Os impostos são tributos não vinculados, pois independem de uma atuação estatal relativa ao contribuinte, dispostos expressamente no art. 16 do CTN. Além de serem tributos desvinculados, os impostos também são tributos de arrecadação não vinculada, pois esta é destinada ao financiamento das atividades gerais do Estado, na prestação dos serviços universais que não podem ser especificados e divididos, isto é, não gozam de referibilidade.

São tributos unilaterais, uma vez que nos impostos o contribuinte age – realiza o fato gerador – o contribuinte paga e o Estado mantém-se inerte; ou seja, o contribuinte realiza os dois papéis.

A esse respeito, leciona Machado<sup>117</sup>:

Em se tratando de *imposto*, a situação prevista em lei como necessária e suficiente ao nascimento da obrigação tributária não se vincula a nenhuma atividade específica do Estado relativa ao contribuinte. Assim, quando o Estado cobra o *imposto de renda*, por exemplo, toma em consideração, exclusivamente, o fato de alguém auferir renda. Não importa que o Estado tenha ou não prestado algum serviço, executado alguma obra, ou desenvolvido alguma atividade relacionada com aquele de quem vai cobrar imposto.

Por ser adepto da visão ternária, para Machado, os empréstimos compulsórios e as contribuições especiais não são espécies tributárias autônomas e poderiam ser reconduzidos a estas três espécies: imposto, taxa ou contribuição de melhoria.

Os impostos são tributos sem causa relacionada com a atuação estatal, apesar de possuírem fato gerador. Uma vez recolhido, vão para o montante de arrecadação que formará as receitas destinadas a suportar as despesas fixas como educação, saúde, seguridade social, etc.

---

<sup>117</sup> MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Malheiros, 2010, p. 315.

Por exemplo: os bombeiros recebem seu salário mensalmente e quando há a ocorrência de um incêndio, eles eliminam o foco sem cobrar qualquer valor do beneficiado. Por isso, os impostos são destinados às despesas fixas que o Estado tem, mesmo que o cidadão não precise do serviço; este estará a sua disposição e será acionado a qualquer momento; contrário senso, se, para obter um serviço tivesse que pagar um tributo vinculado para obter a contraprestação, perderia seu patrimônio.

Subdividem-se em impostos pessoais e reais. Impostos *pessoais* são os que se instituem em função da pessoa do obrigado; *reais*, os que se cobram em razão do patrimônio ou de considerações objetivas e econômicas independentes da situação do devedor<sup>118</sup>.

Em regra, é a lei ordinária que os disciplina. Excepcionalmente, são impostos criados mediante lei complementar: impostos sobre grandes fortunas e impostos residuais.

### 2.3.6 Elementos do Tributo

O Sujeito Passivo da obrigação tributária é o contribuinte e figurando no pólo ativo o Poder Público.

Nos termos do art. 152 do Código Tributário do Amazonas (CTA) combinado com o art. 12 do Regulamento sobre a Propriedade de Veículos Automotores (RIPVA), o contribuinte ou sujeito passivo do IPVA é a pessoa física ou jurídica, proprietária ou adquirente de veículo automotor terrestre, aquático, aéreo ou anfíbio, ainda aqueles que possuem o bem sob a forma da alienação fiduciária ou reserva de domínio.

No pólo ativo figura o ente federativo competente para a instituição do tributo, a saber, o Estado-membro ou o Distrito Federal.

Frise-se, ainda, que a dívida tributária recai sobre a propriedade do bem; sendo assim, no caso de alteração do pólo passivo, a dívida acompanha o novo adquirente ou proprietário, restando configurada sujeição tributária passiva, de acordo com o art. 130 do Código Tributário Nacional, *in verbis*:

Art. 130. Os créditos tributários relativos a impostos cujo fato gerador seja a propriedade, o domínio útil ou a posse de bens imóveis, e bem assim os relativos a taxas pela prestação de serviços referentes a tais bens, ou a contribuições de melhoria, subrogam-se na pessoa dos respectivos adquirentes, salvo quando conste do título a prova de sua quitação.

---

<sup>118</sup> TORRES, Ricardo Lobo. **Curso de Direito Financeiro e Tributário**. Rio de Janeiro: Renovar, 2007, p. 373.

Os elementos do tributo são: hipótese de incidência, fato gerador, base de cálculo e alíquota. A lei, conforme determina o Princípio da Legalidade, é que deverá discriminar, de forma exaustiva, em cada tributo, estes elementos. Passemos a sua análise:

A hipótese de incidência, muitas vezes entendida como sinônimo de fato gerador, é a delimitação fática contida na lei, que autoriza a cobrança do imposto, uma vez que se dê a prática da conduta descritiva.

Assim, por analogia ao Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), previsto no art. 32 do CTN, a caracterização da propriedade, plena ou não, enseja a cobrança do imposto. Todavia, no caso de subtração do bem ou destruição por qualquer modo, a exação se torna ilegal, “afinal, não se admite tributação sobre fato fictício<sup>119</sup>”.

Mamede<sup>120</sup> afirma que o IPVA é um imposto relativamente novo no ordenamento jurídico pátrio, a ponto de não estar previsto no Código Tributário Nacional, sendo disciplinado pelas legislações estaduais e regulamentos complementares.

De acordo com a LC n. 19/97, a hipótese de incidência do IPVA incidirá sobre os veículos registrados, inscritos, matriculados ou licenciados na região, de acordo com o art. 148 do Código Tributário do Amazonas, *ipsi verbis*:

Art. 148. O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA incide sobre a propriedade de veículos automotores registrados, inscritos, matriculados ou licenciados neste Estado.

Para os efeitos desta lei, o art. 148, §1º, determina:

Considera-se veículo automotor qualquer veículo aéreo, terrestre, aquático ou anfíbio, dotado de força motriz própria de qualquer tipo, ainda que complementar ou alternativa de força de energia natural.

Podem ser movidos a qualquer tipo de combustível, não se restringindo à movimentação terrestre; exige-se apenas que aquele se movimente por força motriz, ainda que auxiliar, como ocorre com as embarcações de modo geral. Assim, estão excluídos da obrigação tributária os veículos movidos à força animal ou “por mera captação de forças naturais<sup>121</sup>”, de forma exclusiva, incluídos no conceito os barcos a vela, planadores, etc.

Acentua-se que o veículo automotor deve servir à locomoção e/ou transporte, não incidindo o tributo no caso de se tratar de veículo, cuja motorização diga respeito a elemento

---

<sup>119</sup> MAMEDE, Gladston. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 52.

<sup>120</sup> Op. cit., p. 29.

<sup>121</sup> Op. cit., p. 54.



acessório de sua razão de ser. É o caso das retro escavadeiras, rolo compressor, colheitadeira, entre outros.

Nesse sentido, Mamede:

A interpretação do Direito, seja concretizada por qualquer método (vale dizer: obedeça a qualquer justificativa), não deve afastar-se do bom senso, sob pena de negar os próprios fins do fenômeno jurídico dentro de uma sociedade democrática<sup>122</sup>.

À legislação estadual do Amazonas, o Regulamento sobre a Propriedade de Veículos Automotores trouxe uma complementação ao que dispõe o já citado art. 148, ao incluir na hipótese de incidência outros sujeitos obrigacionais, a saber:

Art. 1º. Fica aprovado o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (RIPVA), de que trata o art. 148 da Lei Complementar nº 19 de 29 de dezembro de 1997.

[omissis]

§ 3º. O IPVA incide também sobre a propriedade de veículo automotor, ainda que dispensado de registro, matrícula ou licenciamento no órgão próprio, desde que seu proprietário esteja domiciliado e/ou residente no Estado.

Assim, o imposto incide também sobre o veículo que esteja dispensado de registro, matrícula ou licenciamento no Departamento de Trânsito do Estado, desde que o contribuinte resida ou fixe domicílio na região.

O fato gerador se configurará pela propriedade do veículo automotor. Não se confunde com o uso, uma vez que se pode ter o domínio de um bem, sem que se goze dele.

Seu fato gerador também é denominado de fato gerador periódico, ou seja, “fato gerador que se deflagra uma vez apenas durante determinado intervalo temporal<sup>123</sup>”.

A sua ocorrência caracteriza-se em três situações distintas, preconizadas pelo art. 2º e seus incisos do Regulamento sobre a Propriedade de Veículos Automotores: I) para veículo novo, na data de sua aquisição pelo consumidor final; II - para veículo usado, no dia 1º de janeiro de cada exercício; III - para veículo importado pelo consumidor final, na data de seu desembaraço aduaneiro.

---

<sup>122</sup> MAMEDE, Gladston. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 01.

<sup>123</sup> MARTINS, Rogério Lindenmeyer Vidal Granda da Silva. **O perfil do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores**. In: Curso de direito tributário. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 792.

Assim, não incide o IPVA quando houver a dispensa do pagamento do imposto pelas empresas fabricantes e revendedoras de automóveis a partir do momento da conclusão de sua industrialização.

Uma vez incorporados ao ativo permanente do contribuinte, os veículos são registrados no Departamento de Aviação Civil (DAC) ou no Departamento de Trânsito (DETRAN), a depender da espécie, fazendo surgir, jurídica e efetivamente, a propriedade do veículo automotor<sup>124</sup>.

Mamede explica que a hipótese de incidência somente pode versar sobre bens duráveis, para que se possa prolongar no tempo a onerosidade tributária. Dessa forma, enquanto o automóvel encontra-se na esfera do fornecedor, o veículo se mostra verdadeira mercadoria, razão pela qual não faz jus ao recolhimento do IPVA. Desta feita, apenas após a aquisição do veículo pelo proprietário está configurada a incidência do tributo.

Martins<sup>125</sup> lembra que a satisfação do tributo, no caso de inadimplência, se dará pelo próprio veículo, como consequência de seu fato gerador.

Conforme o art. 148. §3º do CTA, o IPVA incide também sobre a propriedade de veículo automotor dispensado de registro, inscrição, matrícula ou licenciamento no órgão próprio, desde que seu proprietário seja domiciliado ou residente no Estado.

No caso do IPVA, a base de cálculo para a efetivação da cobrança se dá, anualmente, pelo valor do bem tributado, podendo-se levar em conta os diversos critérios caracterizadores como a potência, capacidade máxima de tração, ano de fabricação, peso, cilindrada, **tipo de combustível**, modelo do veículo, entre outros. (destacamos)

Como se torna impossível avaliar economicamente cada veículo, leva-se em conta seu valor médio de mercado, chamado legalmente de valor venal, na hipótese de alienação a terceiro, no momento do lançamento.

Conforme Mamede “deve-se entender, sempre, à regra maior de que a base de cálculo é o valor venal médio do veículo abstratamente considerado<sup>126</sup>”.

Tratando-se de veículo usado que não se encontra mais no mercado, seu valor venal será apurado a partir do valor relativo ao modelo que mais se aproxime de suas características,

---

<sup>124</sup> MAMEDE, Gladston. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 61.

<sup>125</sup> MARTINS, Rogério Lindenmeyer. **O perfil do imposto sobre a propriedade de veículos automotores – IPVA**. In: MARTINS, Ives Gandra da Silva. Curso de direito tributário. São Paulo: Saraiva, 2009, p. 789.

<sup>126</sup> MAMEDE, Gladston. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 72.

conforme o art. 11, §2º do Regulamento sobre a Propriedade de Veículos Automotores, *in verbis*:

Art. 11. Nos termos do artigo 10 deste Regulamento, compete ao Secretário de Estado da Fazenda, por meio de Resolução, a fixação da tabela anual contendo os coeficientes de depreciação em razão do ano e os valores dos veículos fabricados no ano anterior (ano-base) ao que se referir o imposto, os quais serão utilizados para a determinação da base de cálculo do IPVA para os veículos usados.

[*omissis*]

§ 2º. Tratando-se de veículo usado sobre o qual não se encontre, no mercado, informações sobre sua comercialização no ano-base, para definição da base de cálculo será considerado o valor relativo ao modelo que mais se aproxime de suas características.

No caso de veículos novos, várias são as soluções adotadas pelas legislações estaduais para a aferição do montante. Umam optam pelo documento fiscal referente à transmissão da propriedade ao consumidor; outras adotam os valores de tabela, sendo que o mesmo procedimento é aplicado no caso dos veículos importados.

No Estado do Amazonas, de acordo com o art. 151, §2º do Código Tributário do Amazonas, se adota o critério segundo o qual o valor venal do veículo novo será o preço comercial indicado pelo fabricante ou, na sua falta, o preço constante do documento fiscal, a saber:

Art. 151. A base de cálculo do imposto é o valor venal do veículo automotor.

[*omissis*]

§ 2º. No caso de veículo usado, o valor venal será o apurado com base nos preços médios praticados no mercado, pesquisados em publicações especializadas e na rede revendedora, observando-se a potência, a capacidade máxima de tração, o ano de fabricação, o peso, a cilindrada, o número de eixos, o tipo de combustível, a dimensão e o modelo do veículo.

Alíquota é a percentagem ou valor fixo que incide sobre a base de cálculo para aferição do valor a ser cobrado do tributo.

As alíquotas mínimas são fixadas pelo Senado Federal (art. 155, §6º, I da CF) e, a partir daí, estabelecidas regionalmente pelos Estados em função do tipo e utilização (art. 155, §6º, II da CF).

Ainda que haja a impossibilidade jurídica de progressividade das alíquotas, nada impede que o Poder Público adote alíquotas diversas para circunstâncias diferenciadas, motivo pelo qual não se encontra ilegalidade na diferenciação de alíquotas quanto aos combustíveis adotados pelos contribuintes em seus veículos.

### 2.3.6.1 Regulamento

O regulamento é uma norma suplementar que visa detalhar os caracteres que permitam a cobrança e recolhimento de determinado imposto.

Tal disposição deve respeitar os limites delineados pela Constituição Federal e pelo Código Tributário Nacional, os quais nortearão as legislações estaduais, não se permitindo, portanto, a ampliação, redução ou modificação do conteúdo dos comandos que o regulamenta.

Respeitando-se, assim, principalmente o Princípio da Legalidade, entre outros, já estudados em capítulo diverso, o regulamento “é um instrumento normativo secundário, realçado o papel primordial da autorização constitucional e, nos limites definidos por essa, da lei instituidora<sup>127</sup>”.

No Estado do Amazonas, a lei que regulamenta o IPVA é a Lei Complementar n. 19/97 – Código Tributário do Amazonas –, cujo regulamento se dá pelo Decreto n. 26.428, aprovado em 29 de dezembro de 2006, o Regulamento sobre a Propriedade de Veículos Automotores.

---

<sup>127</sup> MAMEDE, Gladston. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 33.

### 3 MECANISMOS DE TRIBUTAÇÃO AMBIENTAL ATRAVÉS DO IPVA

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores é um imposto patrimonial, pois incide sobre bens, e real, já que leva em conta, para fins de tributação, determinado bem individualmente considerado e não o sujeito passivo da obrigação.

Nem sempre esteve presente na legislação pátria, motivo pelo qual se torna importante, neste momento, a apresentação da evolução histórica da legislação do imposto em comento.

#### 3.1 HISTÓRICO DO IPVA

O IPVA surgiu no Brasil com a implementação da indústria automobilística, na década de 50. Segundo Oliveira, o veículo passou a fazer parte do estilo de vida social e econômico da população, elevando-se, assim, o número de automóveis trafegando pelo país, bem como a necessidade de construção, manutenção e melhorias das rodovias em todo o Brasil<sup>128</sup>.

Mamede<sup>129</sup> atesta que, historicamente, a Constituição Federal de 1967 previu a possibilidade de a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios cobrarem taxas remuneratórias por seus serviços, o que incluía a manutenção das rodovias federais em todo o território nacional.

Continua, afirmando que, dessa forma, o governo federal, por meio do Decreto-lei n. 397/68, instituiu a “taxa rodoviária federal” para o custeio das obras de conservação das estradas sob sua jurisdição, a qual encontrava igual tratamento nos âmbitos estadual e municipal.

Para evitar o *bis in idem*, ou seja, a possibilidade de concomitância da cobrança das taxas nas três esferas da Federação, promulgou-se, posteriormente, o Decreto-lei n. 999 de 21/10/1969 que criou a Taxa Rodoviária Única (TRU), cobrada anualmente pela União, no licenciamento dos veículos.

Desta arrecadação, 40% era direcionada ao Departamento Nacional de Estrada de Rodagem (DNER), e o restante rateado entre os Estados e os Municípios.

Em 1985, por meio da Emenda n. 27, o IPVA finalmente ingressa na Carta Política, então vigente, previsto no art. 23, III do documento jurídico.

---

<sup>128</sup> OLIVEIRA, José Jayme de Macêdo. **Impostos estaduais: ICMS, ITCD, IPVA**. São Paulo: Saraiva, 2009, p.357.

<sup>129</sup> MAMEDE, Gladston. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002, p. 29-31.

Por fim, a Constituição Federal de 1988, em seu art. 150, III, regulamentou o IPVA, incluindo-o na competência tributária dos Estados e do Distrito Federal, cuja arrecadação continuou sendo dividida com os Municípios, aumentando para 50% o rateio entre os dois entes federativos.

Apesar de o art. 146, III da *Lex Mater* indicar a necessidade de lei instituidora dos tributos, contendo todos os elementos caracterizadores daquele, entende-se que, no caso do IPVA, tal disposição foi atendida pela promulgação da Emenda n. 01/69, que previu sua hipótese de incidência, fato gerador, base de cálculo, contribuinte, etc., tendo sido recepcionado pela nova ordem constitucional.

O Supremo Tribunal Federal entende não haver inconstitucionalidade no dispositivo, uma vez que o art. 34, §3º dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) autorizou que os Estados editassem as leis necessárias à aplicação do Código Tributário Nacional, anterior à Constituição, *in verbis*:

Art. 34. O sistema tributário nacional entrará em vigor a partir do primeiro dia do quinto mês seguinte ao da promulgação da Constituição, mantido, até então, o da Constituição de 1967, com a redação dada pela Emenda nº 1, de 1969, e pelas posteriores.

[*omissis*]

§ 3º. Promulgada a Constituição, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão editar as leis necessárias à aplicação do sistema tributário nacional nela previsto.

Trata-se, portanto, de um imposto predominantemente fiscal, visando à obtenção de recursos financeiros que serão revertidos aos cofres públicos, mas que, pode, todavia, adquirir função extrafiscal se esta for a vontade do legislador.

No que diz respeito à base de cálculo para a efetivação da cobrança, esta se dá pelo valor do bem tributado, levando-se em conta elementos característicos como a potência, capacidade máxima de tração, ano de fabricação, peso, cilindrada, **tipo de combustível**, modelo do veículo, entre outros (art. 151, §2º do CTA).

Vale lembrar que o STF já se posicionou no sentido de que a diferenciação das alíquotas, diferentemente propostas pelas leis estaduais no estado brasileiro não ferem o Princípio da Isonomia, uma vez que contempla situações distintas, *in verbis*:

VEÍCULO A ÁLCOOL E A GASOLINA. “**Diversidade de alíquotas em razão da natureza do combustível (álcool e gasolina)**, que, por contemplar coisas distintas, não ofende o princípio da isonomia, nem configura tributo progressivo.” – RE 236.931-8/SP. STF, 1ª T, Rel. Min. Ilmar Galvão. DJU 29.10.99. (grifo nosso)

A seguir, se discutirá a Teoria Econômica de Pigou, de onde se extrai a fundamentação para o uso da tributação como forma de se contemporizar as externalidades negativas, no caso em tela, a poluição veicular, causadas pelos veículos automotores.

### 3.2 TEORIA ECONÔMICA DE PIGOU

O conceito de ‘externalidade’ teve origem em Alfred Marshall, tendo sido desenvolvido, posteriormente, ainda que de forma contraposta, por Arthur C. Pigou e Roland H. Coase<sup>130</sup>.

São consideradas externalidades todas as vantagens ou desvantagens oriundas do processo produtivo ou consumista, que provocam efeitos benéficos ou danosos à coletividade, sem que esta os tenha dado causa.

Para Pigou, as externalidades negativas ou deseconomias, são os custos sociais marginais oriundos do processo produtivo, sendo esses considerados a partir da diferença entre os custos privados da atividade.

Por outro lado, as externalidades positivas são o bem-estar coletivo proporcionado pela conduta do particular, involuntariamente, a partir da sua conduta mercadológica.

Para a análise, leva-se em conta uma situação ótima de mercado, onde “os recursos escassos da economia estão distribuídos pelas várias utilizações possíveis, de maneira considerada economicamente mais eficiente<sup>131</sup>”.

Nesse contexto, os efeitos das externalidades, “não sendo considerados pelo mercado, não permitem aos agentes econômicos a ótima alocação dos recursos disponíveis<sup>132</sup>”. Assim, legitima o Estado a intervir na economia para corrigir as falhas percebidas.

Pigou foi quem desenvolveu a ideia da tributação como forma de internalização dos custos para reparar as externalidades negativas causadas tanto pelas empresas quanto pelos particulares, sempre que estas interferirem na esfera de terceiros, e subvencionar aqueles que contribuirão para o meio ambiente por meio de externalidades positivas.

Tal intervenção, pela solução tributária, se dará através de imposto para o pagamento dos custos advindos das externalidades negativas, ou subsídios para as externalidades positivas.

---

<sup>130</sup> MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 112.

<sup>131</sup> Op. cit., p. 115.

<sup>132</sup> Op. cit., p. 113.

Sintetiza Ferraz<sup>133</sup>:

O tributo é instrumento de proteção ao meio ambiente quando serve para *internalizar* custos ambientais que estavam externos à atividade, isto é, quando exprimem o custo da atividade tendente a eliminar os efeitos nocivos ao meio ambiente causados por uma atividade econômica lícita. Assim, a tributação vai poder bem atuar, precisamente naquelas atividades que, não obstante tenham um maior ou menor impacto ambiental, permanecem lícitas em nossa sociedade.

Os tributos pigouvianos funcionam, portanto, como agente regulador do mercado, induzindo o comportamento dos agentes econômicos, de modo que estes adaptem sua matriz produtiva/consumidora a padrões aceitáveis para convivência harmônica com o meio ambiente.

Segundo Schoeuri<sup>134</sup>, o tributo pigouviano está presente no Princípio do Poluidor-Pagador, onde “aquele que causa danos ao meio-ambiente deve suportar, economicamente, tantos os custos para a recuperação ambiental, quanto as perdas sofridas pela coletividade”.

Assim, através das normas tributárias indutoras, tem-se a efetividade à Teoria Econômica do autor, através do agravamento ou minoração da carga tributária, de acordo com a conduta do particular/contribuinte.

A gradação da alíquota do IPVA reflete a teorização de Pigou quando faz uso da extrafiscalidade do imposto, como estímulo ou desestímulo a condutas ambientalmente desejáveis ou reprováveis do particular.

Quando se debatem as deseconomias causadas pela poluição veicular, o que se pretende não é alcançar o estado ideal, onde se possa perceber a ausência de poluição, mas uma mensuração tal, onde o uso do automóvel se perfaz na medida em que há conservação do bem ambiental que se pretende tutelar, ou seja, o ar atmosférico.

Através da Teoria Econômica de Pigou, o Estado, então, intervém na economia na tentativa de suprir os efeitos negativos causados por determinada atividade/comportamento, praticada pelo particular.

Assinala Lagemann<sup>135</sup>:

---

<sup>133</sup> FERRAZ, Roberto. **Instrumentos econômicos de proteção ao meio ambiente – art. 36 da Lei 9.985/00**. In: SCAFF, Fernando Facury; ATHIAS, Jorge Alex (coord.). Direito tributário e econômico aplicado ao meio ambiente e à mineração. São Paulo: Quartier Latin, 2009, p. 331.

<sup>134</sup> SCHOEURI, Luís Eduardo. **Normas tributárias indutoras e intervenção econômica**. Rio de Janeiro: Forense, 2005, p. 77.

<sup>135</sup> LAGEMANN, Eugênio. **Tributação ecológica**. Revista Ensaio FEE. Porto Alegre, v. 23, n° 1, 2002, p. 303.



Levando-se em conta que os efeitos negativos externos da produção sejam a poluição do ar, através de emissões e encarando o meio ambiente como um bem público, que pode ter usos alternativos concorrentes, conclui-se que as empresas poluidoras utilizam aquele bem considerado escasso de forma gratuita no seu processo produtivo.

Nesse contexto, segundo Costa<sup>136</sup>, “a taxa pigouviana constitui-se no estabelecimento de uma taxa sobre a emissão de poluentes. É uma importante política de cunho econômico de controle dos níveis de poluição”.

Coase, por seu turno, conquanto desenvolvesse o conceito de externalidades aos moldes de Pigou, defendeu a conciliação entre os agentes causadores da poluição e as vítimas, através de acordos consensuais entre as partes.

Todavia, tal disposição se mostra extremamente frágil na medida em que se vislumbra patente hipossuficiência do particular frente a indústria automobilística, só para citar um exemplo; motivo pelo qual se adota, no alcance da eficiência econômica e proteção de bens ambientais a disposição dos tributos pigouvianos.

É de se notar a dificuldade na monetarização dos custos ambientais para que estes possam ser revertidos em números para consequente cobrança dos tributos. Primeiramente, pela própria dificuldade em se atribuir valor a um bem ambiental; depois, pela monopolização do uso daquele bem a quem se atribui possibilidade de pagamento, podendo se constituir em verdadeiro privilégio para poluir.

Na verdade, a atribuição de valor ao meio ambiente reproduz tão somente uma transferência “do uso da natureza para faixas cada vez mais estreitas da sociedade<sup>137</sup>”, sem que se consiga atingir o cerne do desenvolvimento econômico, que é o crescimento com a gestão racional dos recursos naturais, traduzindo-se em mera equação da economia.

Nesse sentido, assinala Derani<sup>138</sup>:

A dificuldade, ou mesmo a impossibilidade, de atribuir-se uma medida monetária ao recurso natural está sobretudo no fato de que lhe falta a soma de fatores inerentes à produção. Isto é, ele vale pela sua simples requisição para continuidade do processo produtivo. Sua valoração dispensa o fator custo de produção, estando sujeita teoricamente à quantidade ou escassez. Esta valoração é constituída por um raciocínio simplificado de preço, o qual partiria do zero – caso o recurso fosse abundante, por exemplo, o ar – atingindo valores diversos na medida de sua escassez no mercado.

---

<sup>136</sup> COSTA, Simone S. Thomazi. **Introdução à economia do meio ambiente**. In: *Análise*. Porto Alegre, v. 16, n. 2, p. 304, ago./dez. 2005.

<sup>137</sup> DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 95.

<sup>138</sup> Op. cit., p. 96.

Todavia, conquanto guarde fundamento as críticas atribuídas à Pigou, sem dúvida, sua teoria se traduz como a melhor ferramenta para correção das falhas de mercado, na ausência de um modelo ideal.

Ademais, como bem salienta Badr<sup>139</sup>:

Não há como negar a importância de Pigou para o direito ambiental tributário, pois ao introduzir, já no início do século XX o conceito de externalidade ambiental e buscar internalizar esse custo social-ambiental gerado pela produção privada no tributo a ser suportado pelo agente causador, demonstra que já estava afinado com as preocupações ambientais hodiernas. Ainda mais porque já vislumbrava a concepção moderna de desenvolvimento sustentável focada no bem-estar social.

Assim é que o imposto pigouviano representa importante instrumento a favor da preservação do meio ambiente, através da internalização dos malefícios causados pelos agentes poluidores no processo produtivo/consumista.

Por conseguinte, falar-se-á sobre a extrafiscalidade do IPVA e possibilidade de gradação de alíquota de forma a premiar o contribuinte que opte por modalidades limpas de combustível, a fim de se reduzir a quantidade de poluentes tóxicos emitidos na atmosfera, oriundos do uso do bem.

### 3.3 INDUÇÃO DA TRIBUTAÇÃO AMBIENTAL ATRAVÉS DO IPVA – A EXTRAFISCALIDADE

Em que pese alguns autores divergirem quanto a alocação do instituto da extrafiscalidade no texto constitucional, quando apontam seu embasamento no art. 146-A<sup>140</sup> e art. 151, I<sup>141</sup>, o presente trabalho encontra a melhor previsão no dispositivo previsto no art. 170, VI da Constituição Federal (com redação dada pela Emenda Constitucional n. 42, de 19 de dezembro de 2003), que determina o exercício da atividade financeira em consentâneo com a preservação do meio ambiente, ressaltando o caráter intervencionista do poder estatal. Senão vejamos:

---

<sup>139</sup> BADR, Fernanda Matos. **Tributação ambiental: a extrafiscalidade como instrumento estatal de preservação do meio ambiente**. Manaus, 2011. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Manaus, 2011, p. 151.

<sup>140</sup> BERTI, Flávio de Azambuja. **Impostos: extrafiscalidade e não-confisco**. Curitiba: Juruá, 2006, p. 57.

<sup>141</sup> ARAÚJO, Cláudia Campos de, *et al.* **Meio ambiente e sistema tributário: novas perspectivas**. São Paulo: Senac, 2003, p. 29.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[*omissis*]

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação.

Nesse diapasão, a atividade econômica, onde se inclui a tributária, não se mostra como um fim em si mesmo, mas apenas como instrumento arrecadatório do Estado para a consecução das utilidades ou comodidades materiais voltadas à satisfação da necessidade coletiva.

Assim, deve a atividade financeira ser desenvolvida, respeitando-se os limites e valores constitucionais previstos na Carta Magna, de onde se depreende a preservação ambiental. Tal escopo representa o efetivo desenvolvimento de um Estado Social que realiza a justiça fiscal, tal como é entendida a justa repartição de encargos para o financiamento das atividades do Estado.

Inicialmente, a atuação tributária estatal estava voltada apenas para a arrecadação de receitas para os cofres públicos, para a persecução das atividades que lhes são afeitas em prol do interesse coletivo.

Todavia, o surgimento do Estado do Bem-Estar Social remodelou a função deste ente político, ao passo que não mais bastava o estabelecimento das relações de poder, mas era preciso que o Poder Público assumisse o papel de promotor do bem estar social.

Extrafiscalidade é, portanto, a utilização dos tributos para fins outros, que não a arrecadação de recursos financeiros para o custeio dos serviços públicos.

Segundo Modé, a atuação do Estado frente à preservação do meio ambiente pode se dar por meio de mecanismos de direção, cujas ações personificam proibições e permissões, “basicamente definidoras de instrumentos de comando e controle de emissões ou da limitação ao uso de recursos, da fiscalização e aplicação de sanção sobre os infratores e da imposição do dever de reparar o dano<sup>142</sup>”, ou ainda, por mecanismos de indução, onde o Estado “manipula os instrumentos de intervenção em consonância com as leis que regem o funcionamento dos mercados induzindo os agentes econômicos a determinados comportamentos que, na visão do Estado, sejam desejáveis<sup>143</sup>”.

Essa última disposição encontra guarida no art. 174 do texto constitucional, a saber:

---

<sup>142</sup> MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 70.

<sup>143</sup> Op. cit.

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e **indicativo** para o setor privado. (grifo nosso)

Em sendo assim, atendendo ao Princípio da Legalidade, essa intervenção só ocorrerá através de produção legislativa. Neste sentido, afirma Badr, que essa intervenção só se dará através de

Normas ditas indutoras, que (...) possibilitam a escolha pelo destinatário da norma da conduta a ser praticada, na medida em que, embora dispositivas, trazem em seu bojo preceito condicionador de comportamento, que o persuadem, agindo diretamente no campo de sua formação de vontade e que, no mais das vezes, fazem com que decida de acordo com a vontade do legislador ou com a finalidade real da norma. Neste caso, pode-se afirmar que a hipótese normativa pode levar aos menos a dois consequentes, conforme seja a opção tomada pelo agente econômico.

Schoueri<sup>144</sup> adverte que as normas tributárias indutoras poderão ser excessivas, mas jamais proibitivas, sob pena de ferimento do Princípio Constitucional da Livre Iniciativa, que garante o Direito de Propriedade, configurando ato confiscatório do Estado.

Assim, dentre os instrumentos de que se vale a Administração Pública para a preservação ambiental encontra-se o sistema tributário.

De forma geral, assinala Modé<sup>145</sup>, a intervenção tributária na economia ocorre pela internalização dos custos ambientais, coercitivamente, aos produtos e serviços considerados prejudiciais ao meio ambiente. Socializa, portanto, a responsabilidade pelas externalidades negativas causadas por particulares, cujo ônus é suportado por toda a coletividade.

A inércia do Poder Público configuraria verdadeira afronta aos ditames constitucionais, a quem incumbe alcançá-los através da condução da Política Econômica Ambiental, “incentivando ou reprimindo condutas, estimulando ou dificultando o desenvolvimento de mercados, ensejando ou inviabilizando atos e negócios jurídicos<sup>146</sup>”.

É mister que se acentue o fato de que a extrafiscalidade do tributo não anula o seu caráter fiscal, de modo que ambos passam a coexistir. Esclarece Becker<sup>147</sup>:

---

<sup>144</sup> SCHOUERI, Luís Eduardo. **Normas tributárias indutoras e intervenção econômica**. Rio de Janeiro: Forense, 2005, p. 358.

<sup>145</sup> MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 71.

<sup>146</sup> BERTI, Flávio de Azambuja. **Impostos: extrafiscalidade e não-confisco**. Curitiba: Juruá, 2006, p. 44.

<sup>147</sup> BECKER *apud* MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 75.

Na construção jurídica de todos e de cada tributo, nunca mais estará ausente o finalismo extrafiscal, nem será esquecido o fiscal. Ambos **coexistirão** sempre – agora de um modo **consciente e desejado** – na construção de cada tributo; apenas haverá maior ou menor **prevalência** neste ou naquele sentido, a fim de melhor estabelecer **equilíbrio** econômico-social do orçamento **cíclico**. (grifo do autor)

E conclui Modé<sup>148</sup>:

Assim, se tomarmos por exemplo a hipótese de instituição do tributo sobre a emissão de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) como forma de desincentivo à utilização de combustíveis fósseis, ao menos que tal objetivo esteja sendo realizado, estar-se-á transferindo, via arrecadação tributária, recursos monetários do setor privado ao público, cumprindo igualmente uma função fiscal.

A atuação governamental deve ocorrer tanto quanto mais próximo puder do problema a ser confrontado, de modo a validar a necessidade daquela intervenção. Uma vez que se mostram patentes os estudos científicos comprovadores dos males ocasionados pela poluição atmosférica à saúde da população<sup>149</sup>, abalizada está a ação do Poder Público na tentativa de reduzir os níveis de emissões dos poluentes tóxicos advindos dos veículos, através da tributação extrafiscal.

Tendo em vista que os direitos estão insertos dentro de um sistema jurídico, cuja compatibilidade entre eles deve respeitar a toda sorte de intenções pretendidas pelo legislador, o direito a utilização do automóvel deve se coadunar com o direito a um meio ambiente sadio.

Neste entendimento, Krell<sup>150</sup> alerta sobre o fato de que os direitos colocados à disposição dos indivíduos, exercidos dentro de sua esfera privada, no caso a utilização do veículo automotor, devem estar acompanhados da possibilidade efetiva de participação do cidadão na sua concretização.

<sup>148</sup> MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 76.

<sup>149</sup> MENDES, Francisco Eduardo. **Avaliação de programas de controle de poluição atmosférica por veículos leves no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

<sup>150</sup> KRELL, Andreas Joachim. **Realização dos direitos fundamentais sociais mediante controle judicial da prestação dos serviços públicos básicos (uma visão comparativa)**. In Revista de Informação Legislativa. Brasília a. 36 n. 144 out./dez. 1999, p. 246.

Atesta Krell<sup>151</sup>: “o direito tem seus próprios limites e por isso não deve normatizar o inalcançável; ele se forma com elementos colhidos na realidade que precisam de ressonância no sentimento social”.

Assim, em um espaço regido pela tecnologia e indústria, é dever do Estado e poder do cidadão fazer uso de fontes limpas de combustível em seus veículos no combate à poluição atmosférica.

No que concerne ao IPVA, a extrafiscalidade do imposto encontra previsão no art. 155, §6º, II da CF, ao que dispõe:

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre:  
[omissis]  
§ 6º. O imposto previsto no inciso III:  
[omissis]  
II - poderá ter alíquotas diferenciadas em função do tipo e utilização.

Interessante notar a inserção de Araújo<sup>152</sup> sobre o tema:

O IPVA também poderia ter a graduação de suas alíquotas de acordo com o tipo de combustível dos veículos, ou seja, combustíveis menos poluentes, como o álcool, teriam alíquotas mais baixas.

A utilização do tributo com caráter de extrafiscalidade é definição também amplamente aceita pelos tribunais brasileiros, a saber:

A concessão desse benefício isencional traduz ato discricionário que, fundado em juízo de conveniência e oportunidade do Poder Público, destina-se, a partir de critérios racionais, lógicos e impessoais estabelecidos **de modo legítimo em norma legal**, a implementar objetivos estatais nitidamente qualificados **pela nota da extrafiscalidade**. (STF; AI 138344 AGR/DF; Min. Celso de Mello; Primeira Turma/DJU 12.05.95) (grifo nosso)

CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO DE VEÍCULOS USADOS. VEDAÇÃO: PORTARIA N. 8/91-DECEX. VULNERAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA ECONOMIA E DA LEGALIDADE. INEXISTÊNCIA. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. 1. Imposto de importação. **Função predominantemente extrafiscal, por ser muito mais um instrumento de proteção da indústria nacional do que de arrecadação de recursos financeiros**, sendo valioso instrumento de política econômica.

<sup>151</sup> KRELL, Andreas Joachim. **Realização dos direitos fundamentais sociais mediante controle judicial da prestação dos serviços públicos básicos (uma visão comparativa)**. In Revista de Informação Legislativa. Brasília a. 36 n. 144 out./dez. 1999, p. 255.

<sup>152</sup> ARAÚJO, Cláudia Campos de, *et al.* **Meio ambiente e sistema tributário: novas perspectivas**. São Paulo: Senac, 2003, p. 38.

(STF; RE 203308/CE; Min. Maurício Corrêa; Segunda Turma/DJU 14.3.1997) (grifo nosso)

**IPTU. ALÍQUOTAS PROGRESSIVAS. INCONSTITUCIONALIDADE.** Entendimento firmado pelo Plenário do STF no sentido de que **a única hipótese constitucional de progressividade das alíquotas do IPTU é a *extrafiscal* destinada a assegurar o cumprimento da função social da propriedade.** Agravo regimental improvido.

(STF; AI 189824 AGR/SP; Min. Ilmar Galvão; Primeira Turma/DJU 23.5.1997) (grifo nosso)

Ao instituir incentivos fiscais a empresas que contratam empregados com mais de quarenta anos, a Assembléia Legislativa Paulista usou o *caráter extrafiscal* que pode ser conferido aos tributos, para estimular conduta por parte do contribuinte, sem violar os princípios da igualdade e da isonomia.

(STF; ADI 1276/SP; Min. Ellen Gracie; Tribunal Pleno; DJU 29.11.2002)

Da mesma forma, o Supremo Tribunal Federal já se posicionou no sentido de que a diferenciação das alíquotas, diferentemente propostas pelas leis estaduais no território brasileiro, não ferem o Princípio da Isonomia, uma vez que contempla coisas distintas, *in verbis*:

**VEÍCULO A ÁLCOOL E A GASOLINA. “Diversidade de alíquotas em razão da natureza do combustível (álcool e gasolina), que, por contemplar coisas distintas, não ofende o princípio da isonomia, nem configura tributo progressivo.”** – RE 236.931-8/SP. STF, 1ª T, Rel. Min. Ilmar Galvão. DJU 29.10.99. (grifo nosso)

As normas tributárias indutoras poderão ser implementadas através de um sistema de gradação de alíquotas, sobre o qual se discute no presente trabalho, isenções e restituições conforme a natureza dos serviços ou mercadoria, de sorte a se estimular a aquisição de produtos menos degradantes ao meio ambiente (indicações positivas), e desestimular a adoção de condutas perniciosas à preservação ambiental (indicações negativas).

É importante ressaltar que o impacto na receita do fornecedor (fabricantes, revendedores, etc.), em atendimento ao mercado de transição não se justifica, na medida em que são fornecidos pelo Estado subsídios para compensação financeira do setor privado.

A Lei n. 11.196/05, alterada pela Lei n. 11.487/07, incluiu novo incentivo à inovação tecnológica e modificou as regras relativas à amortização acelerada para investimentos vinculados a pesquisa e ao desenvolvimento pelos particulares.

Preceitua o art. 19-A:

A pessoa jurídica poderá excluir do lucro líquido, para efeito de apuração do lucro real e da base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL, os dispêndios efetivados em projeto de pesquisa científica e

tecnológica e de inovação tecnológica a ser executado por Instituição Científica e Tecnológica - ICT, a que se refere o inciso V do **caput** do art. 2º da Lei nº 10.973, de 2 de dezembro de 2004.

Dentro os tributos, o imposto é o que melhor atende ao instituto da extrafiscalidade, haja vista não possuir vinculação de receita a nenhuma contraprestação estatal. Para tanto, é mister que sobre ele recaia certa flexibilização para a otimização de condições hábeis a criar impactos econômicos, que justifiquem a intervenção do Poder Público. Nesse sentido, Hernández<sup>153</sup>:

Como es sabido, en las tasas y en las contribuciones especiales (aunque en están en menor proporción), rige el principio de contraprestación, el cual se impone como criterio cuantificador del gravamen en una proporción igual o inferior al coste del servicio o bien afectado, dificultad evidente cuando de bienes ambientales se trata por la impracticabilidad de medir el valor de utilización de los mismos, parámetro necesario para fijar la cuantía del gravamen en cuestión.

La modificación de los tipos de gravamen de los impuestos indirectos, dependiendo del gravamen de peligro que representen para al medio ambiente, funciona como un efectivo aliciente para utilizar bienes y servicios menos contaminantes.

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores é um imposto predominantemente fiscal. Contudo, em que pese a nova configuração do Estado Brasileiro como defensor da roupagem constitucional, delineada desde a constituição do Estado Social e desenvolvimento da moderna estrutura principiológica dos direitos e garantias do cidadão, não raro o IPVA é utilizado para promoção de uma intervenção estatal a se consubstanciar em isenções, gradações de base cálculo e alíquota, a partir da eleição de determinado comportamento a ser estimulado pelo Poder Público.

Diante do agravamento da qualidade do ar, nas grandes cidades, oriundas, mormente, dos gases tóxicos emitidos pelos veículos automotores, e ainda, frente o avanço da indústria automobilística, tem-se delineado, a partir da década de 90, o IPVA extrafiscal com o estabelecimento de alíquotas diferenciadas para as fontes de combustível com menor impacto ambiental.

Como promotor da preservação ambiental, o Estado encontrou, nesta disposição normativa, legítimo instrumento a fazer cumprir o comando constitucional de defesa do meio ambiente. E, uma vez que o artigo 23, III da CF estabelece como competência comum dos

---

<sup>153</sup> HERNÁNDEZ, Jorge Jiménez. **El tributo como instrumento de protección ambiental**. Peligros: Granada, 1998, p. 103-106.



entes federados a proteção do meio ambiente e o combate à poluição, legitima a possibilidade do ente federado “Estado” em utilizar-se da extrafiscalidade do IPVA.

Sem qualquer pretensão de esgotar o elenco de exonerações fiscais do IPVA quanto a alíquotas mais brandas para combustíveis menos poluentes, expõem-se, a seguir, o panorama atual da legislação, em comento, nos Estados Brasileiros:

ESPÍRITO SANTO – Lei n. 6.067/00: Art. 2º. Fica o Poder Executivo autorizado a fixar prazo não superior a 05 (cinco) anos para conversão para o uso de gás natural, de toda a frota de veículos de propriedade de empresas concessionárias ou permissionárias, dos serviços de transporte coletivo de passageiros.

Art. 3º Fica o Poder Executivo autorizado a **reduzir os valores de Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor - IPVA para os veículos que utilizem o gás natural como combustível.** (grifo nosso)

SÃO PAULO – Lei n. 13.296/08: Art. 9º. A alíquota do imposto, aplicada sobre a base de cálculo atribuída ao veículo, será de:

III – 3% (três por cento) para veículos que utilizarem motor especificado para funcionar, exclusivamente, com os seguintes combustíveis: **álcool, gás natural veicular ou eletricidade**, ainda que combinados entre si; § 3º - Será aplicada, excepcionalmente, a alíquota de 3% (três por cento) para veículos fabricados até 31 de dezembro de 2008 que utilizarem motor especificado para funcionar exclusivamente a gasolina, quando adaptado, até a mesma data, para funcionar **de maneira combinada com gás natural veicular**, ficando convalidados os procedimentos anteriormente adotados. (grifo nosso)

Conquanto esteja delineada tal disposição no sentido de se agregar a arrecadação fiscal com o alcance de comportamentos extrafiscais, pouco se tem trabalhado nas legislações estaduais, contando a lei com tímida adesão pelos agentes políticos.

### 3.4 ALÍQUOTAS SELETIVAS

As alíquotas do IPVA são as percentagens ou valores fixos que, multiplicados por sua base de cálculo, apuram o crédito tributário a ser recolhido pelo Poder Público. São estabelecidas por meio de lei ordinária estadual ou do Distrito Federal.

A Emenda Constitucional n. 42/03, em seu art. 155, §6, I, estipulou que as alíquotas mínimas do imposto fossem fixadas pelo Senado Federal. Para Silva<sup>154</sup>, tal previsão teve como intuito evitar a guerra fiscal entre os entes federativos, relativamente às empresas de grande porte como as locadoras de veículos ou transportadoras, de modo que estas não fossem

---

<sup>154</sup> SILVA, Paulo Roberto Coimbra. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores.** São Paulo: Quartir Latin, 2011, p. 121.

aliciadas por melhores disposições tributárias para pagamento do imposto em outros pontos do território nacional.

Outra inovação, no bojo da Emenda, foi a possibilidade de as alíquotas serem dispostas em função do tipo e do combustível, muito embora tal conduta legislativa já se fizesse presente em alguns documentos estaduais.

Na seletividade, as alíquotas “variam em razão (e na proporção inversa) da *essencialidade* do objeto almejado pela tributação<sup>155</sup>”. Desta feita, se o Estado pretende fomentar o consumo de fontes limpas de combustível, as alíquotas serão menores na medida em que menor for o seu potencial poluidor, tributando-se, de forma mais gravosa os combustíveis mais poluentes.

Frise-se que as alíquotas seletivas do IPVA devem estar em conformidade com os princípios elencados na Carga Magna, sob pena de instarem-se inconstitucionais. Assim, encontram limites no Princípio da Legalidade, Isonomia, Igualdade, não estando ao alvedrio do legislador ordinário.

A majoração excessiva, por exemplo, é restringida pela vedação ao confisco, expresso em sede constitucional.

Vidi e Branco<sup>156</sup> lançam importante discussão quanto à inovação tecnológica que, a cada dia, coloca à disposição dos consumidores novas gamas de combustíveis menos poluentes, não sendo esses prestigiados pela legislação seletiva.

Os autores citam, como exemplo, os combustíveis “flex” que, a despeito de utilizarem o álcool com menor impacto ambiental, não são abarcados pela lei sob o argumento de que os contribuintes/consumidores, que também podem utilizar a gasolina, estariam burlando a isonomia e igualdade tributária.

Todavia, como bem salientam, os veículos movidos a gás natural veicular também podem fazer uso da gasolina assim como os elétricos e afins, não acolhendo razão os argumentos apontados pelos defensores de tal teoria, uma vez que o consumo do gás natural goza da diferenciação de alíquota, a menor, do imposto.

Ademais, sendo o IPVA um dos maiores arrecadadores de receita aos cofres públicos estaduais, admite-se que a oposição do Estado a esta previsão legislativa se dê em razão da evasão de divisas, oriunda da gradação das alíquotas.

---

<sup>155</sup> SILVA, Paulo Roberto Coimbra. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Quartir Latin, 2011, p. 122.

<sup>156</sup> VIDI, Rafael; BRANCO, Raphael Borghesi Marques. **IPVA dos veículos bicompostíveis (“flex”) – problemática com relação à alíquota aplicável**. In: Revista de Direito Público. Londrina, v. 4, n° 1, jan/abr 2009, p. 142-143.

Importante destacar que apenas alguns Estados da federação legislaram sobre o IPVA ambiental, destacando-se pelo pioneirismo: São Paulo e Rio de Janeiro. Vejamos suas especificidades.

#### 3.4.1 Legislação do Estado de São Paulo

O Estado de São Paulo foi o primeiro ente federativo brasileiro a adotar a previsão de extrafiscalidade do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, por disposição da lei n. 7.644/91 que alterou o art. 7º, II, da lei n. 6.606/89, instituidora do imposto no Estado, introduzindo a minoração da alíquota para os veículos movidos, exclusivamente, a álcool.

Era o que dispunha:

Ar. 7º. A alíquota do imposto, calculada sobre o valor venal é:

- I - 5,0% (cinco por cento) para embarcações, aeronaves e automóveis de esporte e de corrida;
- II - 4,0% (quatro por cento) para automóveis de passeio e camionetas de uso misto;
- III - 3,0% (três por cento) para automóveis de passeio, de esporte e de corrida, e camionetas de uso misto, **movidos exclusivamente a álcool**;
- IV - 2,0% (dois por cento) para qualquer outro veículo inclusive motocicletas e ciclomotores;
- V - 1,5 % (um e meio por cento) para os veículos de carga, categoria caminhões com capacidade superior a 1 tonelada;
- VI - 6,0% (seis por cento) para automóveis de passeios movidos a "diesel";
- VII - 1,0% (um por cento) para qualquer veículo indicado nos incisos precedentes com mais de 20 (vinte) anos de fabricação, excetuando-se as aeronaves. (grifo nosso)

A lei em comento foi, posteriormente, revogada pela Lei n. 13.296/08, que manteve a indução tributária, abarcando uma quantidade maior de fontes limpas de combustíveis a serem premiadas pela alíquota seletiva.

Figurando entre os Estados com a maior concentração de poluentes tóxicos no ar, salutar mostrou-se a conduta do legislador ao introduzir a seletividade do imposto aos combustíveis menos gravosos ao meio ambiente.

O aumento da frota de veículos aliado a tecnologia rudimentar dos motores comprometeu, sobremaneira, a qualidade do ar, na cidade que, a partir da década de 90, introduziu várias normatizações a fim de abrandar a problemática.

O desenvolvimento de uma matriz energética de energia limpa transformou o Estado no maior produtor de bioenergia do país<sup>157</sup>, o que resultou na criação da Comissão Especial de Bioenergia do Estado de São Paulo pelo Decreto n. 51.736/07.

Atualmente, representa, no país, o maior expoente em energia limpa comercializada para veículos automotores.

Do exposto, depreende-se que o mercado de consumo, notadamente fomentado pelo Estado através de Políticas Públicas, como é o caso, implica na transformação legislativa, a fim de respaldar o surgimento de uma nova realidade.

### 3.4.2 Legislação do Estado do Rio de Janeiro

De igual modo, o Estado do Rio de Janeiro, acompanhando o mercado de transição, adotou, de maneira semelhante, a previsão da norma tributária indutora para aquisição de veículos movidos a fontes limpas de combustível por meio da Lei n. 2.877/97.

Estabelece, em seu art. 10, a gradação da alíquota do IPVA, *in verbis*:

Art. 10. A alíquota do imposto é de:

- I - 5% (cinco por cento) para embarcações e aeronaves;
- II - 4% (quatro por cento) para automóveis de passeio e camionetas, exceto utilitários;
- II-A - 3% (três por cento) para automóveis de passeio e camionetas **bi-combustíveis, movidos a álcool e/ou gasolina**;
- III - 3% (três por cento) para utilitários;
- IV - 2% (dois por cento) para ônibus, micro-ônibus, motocicletas e ciclomotores;
- V - 1% (um por cento) para caminhões com capacidade de carga superior a 1 (uma) tonelada e veículos de transporte de passageiros a taxímetro pertencentes a pessoas jurídicas;
- VI - 2% (dois por cento) para **automóveis movidos a álcool**;
- VII - 1% (um por cento) para **veículos que utilizem gás natural ou energia elétrica**;
- VIII - 4% (quatro por cento) para demais veículos não alcançados pelos incisos anteriores, inclusive os veículos de procedência estrangeira. (grifo nosso)

Tal medida é basilar em um Estado que ocupa o 144º lugar<sup>158</sup> entre as cidades com a maior poluição atmosférica no mundo, segundo resultado divulgado, em 2011, pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

<sup>157</sup> GOLDEMBERG, José, *et al.* **Bioenergia no Estado de São Paulo: situação atual, perspectivas, barreiras e propostas**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008, p. 7.

<sup>158</sup> World Health Organization (WHO). *Outdoor air pollution in cities*. Disponível em: <[www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/databases/OAP\\_database.xls](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/OAP_database.xls)>. Acesso em: 10 set. 2012.

A mudança da lei foi resultado de uma série de medidas adotadas pelo Poder Público frente aos males causados pelo elevado nível de resíduos tóxicos no ar, verificados na região metropolitana da cidade.

Em estudo divulgado em 2003, um grupo de pesquisadores atentou para a correlação existente entre os níveis de poluição na cidade do Rio de Janeiro com o aumento de doenças respiratórias causados na população.

Os resultados da pesquisa alertam<sup>159</sup>:

Uma maior articulação entre os diversos setores que gerenciam a vida urbana nestas metrópoles é fundamental para que sejam implementadas medidas mais abrangentes e eficientes, que busquem a melhoria da qualidade do ar. A diminuição da frota de veículos circulantes (...) é apenas uma delas, talvez das mais importantes.

No mesmo sentido, aponta o Relatório Anual de Qualidade do Ar do Rio de Janeiro<sup>160</sup>, publicado em 2009, que “a parcela de contribuição de emissão das atividades industriais (...) aliadas às de origem veicular, causam problemas de poluição do ar em várias áreas do Estado, principalmente nos aglomerados urbanos”.

Como se vê, tal realidade já faz parte do cenário estadual já há alguns anos, o que resultou na década de 90 na promulgação da lei supracitada, cujos resultados podem ser sentidos, decorridos quinze anos de sua promulgação, a partir de informações coletadas e divulgadas pelo Departamento de Trânsito do Estado, a partir de 2001.

Da análise dos dados, constata-se que, em dezembro de 2001, o Município do Rio de Janeiro contava com um total de 1.682.591 veículos; desses, apenas 290.101 diziam respeito a motores movidos a combustíveis com menor impacto ambiental, a saber, álcool e gás natural veicular.

Em um comparativo com julho de 2012, os dados revelam o aumento da frota total de veículos em 53, 27% em relação a 2001, contando, agora, com 2.578.955 automóveis. Do total, 1.207,631 circulam com fontes limpas de energia, significando um incremento de 316,28%.

---

<sup>159</sup> GOUVEIA, Nelson, *et al.* **Poluição do ar e efeitos na saúde nas populações de duas grandes metrópoles brasileiras.** In: *Epidemiologia e Serviços de Saúde*. Volume 12, nº 1, jan/mar 2003, p. 38.

<sup>160</sup> Governo do Estado do Rio de Janeiro. Instituto Estadual do Ambiente (INEA). **Relatório anual da qualidade do ar do Estado do Rio de Janeiro.** Disponível em: <[http://www.inea.rj.gov.br/downloads/relatorios/qualidade\\_ar\\_2009.pdf](http://www.inea.rj.gov.br/downloads/relatorios/qualidade_ar_2009.pdf)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

Segundo Fernandes, presidente da Associação Latino Americana de GNV (ALGNV)<sup>161</sup>, à mudança da lei, em grande parte, se deve o fato de que, do total de conversões de veículos movidos a gás natural veicular realizadas em todo o país, quase 90% ocorresse no Estado do Rio de Janeiro.

Salienta Silva<sup>162</sup>:

A exoneração do IPVA para os veículos movidos a combustíveis menos poluentes visa induzir comportamentos importantes, senão imprescindíveis, à concreção de um dos fins do próprio Estado, qual seja, promover ou viabilizar o desenvolvimento autossustentável, primando pela preservação ambiental. Nessa hipótese, o Estado abre mão de parcela de suas receitas em prol de outro valor traduzido em interesse público constitucionalmente acolhido, mediante o estímulo à aquisição/propriedade e conseguinte utilização de veículos movidos a combustíveis menos poluentes, inibindo maiores degradação ambientais.

Com efeito, a análise prática da transição legislativa mostra que o Estado, enquanto incentivador de condutas ambientalmente desejáveis por meio da extrafiscalidade do IPVA, alcança sucesso na medida em que tais incursões influenciam a tomada de decisão da população, ao passo em que esta reproduz o modelo comportamental que se pretende atingir.

### 3.5 FONTES LIMPAS DE COMBUSTÍVEL

Atualmente, muitas são as fontes limpas de combustíveis que vêm sendo desenvolvidas pelas indústrias de automóvel como resposta aos incentivos impetrados pelo Poder Público e sociedade, através de legislação e demanda do mercado consumidor, tudo no combate à poluição do meio ambiente.

Veículos movidos a álcool, biodiesel e gás natural espalham-se pelo país, crescendo, a cada dia, a demanda por combustíveis menos degradantes. Alternativas outras como os carros elétricos e movidos a hidrogênio também se destacam na economia de mercado; todavia, em virtude do alto custo, ainda se apresentam em estágios experimentais, em sua maioria.

A reestruturação das políticas públicas brasileiras no incentivo à produção de fontes alternativas de energia se deu a partir da década de 70, principalmente, em decorrência das

---

<sup>161</sup> Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS). **Número de consumidores de Gás Natural é histórico em 2011**. Disponível em: <[http://www.abegas.org.br/imp\\_noticia\\_view.php?CodNot=29465&CodEditoria=6#](http://www.abegas.org.br/imp_noticia_view.php?CodNot=29465&CodEditoria=6#)>. Acesso em: 09 abr 2012.

<sup>162</sup> SILVA, Paulo Roberto Coimbra. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Quartir Latin, 2011, p. 152.

crises do petróleo com a instituição do Programa Nacional do Álcool (Proálcool), por meio do Decreto n. 76.593/75.

Como forma de se desvencilhar da dependência da matriz energética internacional, o país passou a produzir, em larga escala, o etanol, oriundo da cana-de-açúcar, como forma de substituição ao combustível fóssil.

A meta do programa foi a mistura obrigatória de 20% de álcool na gasolina, o que só ocorreu, nacionalmente, em 1983<sup>163</sup>.

Afirmam Andrade e Veríssimo<sup>164</sup>:

A partir de então, um mercado altamente regulado foi estabelecido (controle de preços, oferta compulsória e subsídios) com a finalidade de garantir a adoção do etanol como substituto da gasolina, reduzindo, assim, a dependência externa com relação ao petróleo, cujos preços haviam sofrido um aumento significativo.

Tal iniciativa transformou o Brasil no segundo maior produtor mundial de etanol, em resposta ao incentivo do governo brasileiro<sup>165</sup>.

Segundo a Agência de Proteção Ambiental (EPA), dos Estados Unidos, o etanol é capaz de reduzir as emissões de produtos tóxicos no ar em até 61% se comparado aos combustíveis fósseis<sup>166</sup>.

Na esteira do desenvolvimento de novas tecnologias, o biodiesel também ingressou no mercado produtor, dando ensejo à promulgação da Lei n. 11.097/05 que instituiu a obrigatoriedade, a partir, de 2013, que seja acrescentado 5% (cinco por cento), em volume, de biodiesel ao óleo diesel comercializado ao consumidor final em qualquer parte do território nacional.

Etanol e biodiesel fazem parte do que se denomina ‘biocombustível’. A definição é dada pelo art. 6º da Lei de Política Energética Nacional, n. 9.478/97:

Art. 6º Para os fins desta Lei e de sua regulamentação, ficam estabelecidas as seguintes definições:  
[omissis]

<sup>163</sup> GOLDEMBERG, José, *et al.* **Bioenergia no Estado de São Paulo: situação atual, perspectivas, barreiras e propostas**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008, p. 5.

<sup>164</sup> ANDRADE, Daniel Caixeta; VERÍSSIMO, Michele Polline. **Produção de etanol no Brasil no período 1980-2008: uma análise baseada na modelagem VAR**. Disponível em: <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/eventos/forumbnb2011/docs/2011\\_producao\\_de\\_etanol.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/eventos/forumbnb2011/docs/2011_producao_de_etanol.pdf)>. Acesso em: 14 set. 2012.

<sup>165</sup> TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos fiscais no direito ambiental**. São Paulo: Saraiva, 2001, p. 136.

<sup>166</sup> Op. cit., p. 140.

XXIV – Biocombustível: combustível derivado de biomassa renovável para uso em motores a combustão interna ou, conforme regulamento, para outro tipo de geração de energia, que possa substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil.

São considerados fontes de energia renovável porque, no momento da combustão, liberam dióxido de carbono absorvível pelas plantas durante seu crescimento e existência, sendo mais tarde elas mesmas usadas na produção de novos biocombustíveis<sup>167</sup>.

De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), até agosto de 2012, os veículos movidos a bicomcombustíveis representavam 86,7% do total de veículos licenciados no país<sup>168</sup>.

Vê-se que alcança sucesso a implementação de política de energia renovável no Brasil, ocupando o país lugar de destaque na condução de Política Energética mundial, não havendo lugar para o descompasso das medidas alcançadas até o momento.

### 3.6 POLÍTICA DIFERENCIADA A VEÍCULOS USADOS

A tecnologia ultrapassada e o desgaste contínuo do bem fazem com que os veículos usados, notadamente, emitam mais poluentes tóxicos na atmosfera.

Todavia, tributá-los de maneira mais gravosa implicaria o desrespeito à capacidade contributiva do cidadão, um dos princípios norteadores da instituição do tributo.

De igual modo, o interesse particular do contribuinte não pode se sobrepujar ao interesse da coletividade na manutenção de um meio ambiente sadio.

Dessa forma, o direito do proprietário em ter um automóvel não se justifica em detrimento da degradação ambiental causada por um nível mais elevado de gases poluentes no ar, podendo figurar, até mesmo, o desrespeito ao Princípio da Função Social da Propriedade.

Este direito também é restringido por limitações derivadas da proteção legal ao meio ambiente, o que implica no reconhecimento de nova função social no uso do bem, a fim de se respeitar os ditames legais de ordem constitucional.

Entretanto, a colisão aparente dos princípios encontra resposta na ponderação que se faz entre eles para o caso concreto. Assim, o princípio preponderante naquela situação fática não invalida o princípio a ser afastado, nem representa uma exceção de direito.

---

<sup>167</sup> SALEME, Edson Ricardo; GIRÃO, Mardônio da Silva. **O impacto urbano-ambiental do biodiesel nas cidades de pequenas dimensões**. In Anais do 17º Congresso Nacional do CONPEDI. Brasília, 2008. p. 1552.

<sup>168</sup> Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). **Carta da Anfavea n. 316**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta316.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2012.



Derani<sup>169</sup> relembra a influência da doutrina alemã que tem se furtado do Princípio da Proporcionalidade para uma adequada aplicação dos princípios, procurando estabelecer um relacionamento entre meio e fim no intuito de se tentar controlar possível excesso na ponderação a ser aplicada.

Nesse sentido, o Princípio da Proporcionalidade representa uma relação entre o custo da medida e os benefícios trazidos por ela. Segundo Ávila<sup>170</sup>, a Proporcionalidade corresponde a uma lei de ponderação, de cujo conteúdo se infere que tanto maior quanto a intervenção em um determinado direito deverão ser os motivos que o justifiquem.

Tais motivos decorrerão de equações éticas, morais, políticas e sociais que determinada sociedade tem razão para valorizar.

No caso em comento, é patente a maior importância que se deve dar à preservação do ar atmosférico quando confrontada com o direito do proprietário do veículo automotor em possuir o bem, quando este, após anos de uso, passa a ocasionar males à sociedade em decorrência da maior emissão de poluentes tóxicos na atmosfera.

Assim, mister que se delinee uma política diferenciada a veículos usados, de modo que estes possam se adaptar aos novos padrões normativos, que priorizam a qualidade do ar, uma vez que tais bens representam parcela significativa da frota em todo o Estado.

Inicialmente, faz-se necessário a análise da legislação atual reservada a esse grupo de veículos. No Estado do Amazonas, e em grande parte dos documentos estaduais, a lei do IPVA caminha na contramão da legislação ambiental; isso porque defere isenção aos automóveis mais antigos, de forma que, a despeito dos malefícios que trazem ao meio ambiente, dispensa seu proprietário do pagamento do tributo. É o que dispõe o art. 149, V do Código Tributário do Amazonas, *in verbis*:

Art. 149. São isentos do imposto:

[*omissis*]

V – veículos automotores com mais de 15 (quinze) anos de uso, a contar do ano de seu primeiro licenciamento no órgão público competente.

O argumento, conforme aponta Mamede<sup>171</sup>, é o valor venal do bem, sob o qual incide a base de cálculo para fixação da alíquota tributária, que não justificaria a movimentação do aparato estatal para recolhimento ínfimo de receita.

---

<sup>169</sup> DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 26.

<sup>170</sup> ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 185.

<sup>171</sup> MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. Curitiba: Juruá, 2004, p. 126-127.

Conquanto a afirmação guarde importância, não se pode olvidar que, na esteira do debate ambiental, fartos são os dispositivos que vêm sendo implementados, nos últimos anos, com o intuito de instrumentalizar os órgãos públicos para que possam confrontar os déficits ambientais originados da expansão urbanística, refletida, claramente, no avanço do setor automobilístico.

Nesse sentido, o art. 12 da Lei n. 8.723/93, que dispõe sobre a redução de emissão de poluentes por veículos automotores, orienta:

Art. 12. Os governos estaduais e municipais ficam autorizados a estabelecer através de planos específicos, normas e medidas adicionais de controle da poluição do ar para veículos automotores em circulação, em consonância com as exigências do Proconve e suas medidas complementares.

No mesmo sentido, o art. 104 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), *ipsi literis*:

Art. 104. Os veículos em circulação terão suas condições de segurança, de **controle de emissão de gases poluentes** e de ruído **avaliadas mediante inspeção**, que será **obrigatória**, na forma e periodicidade estabelecidas pelo CONTRAN para os itens de segurança e pelo CONAMA para emissão de gases poluentes e ruído. (grifo nosso)

Como discutido no capítulo 1 deste trabalho, o PRONCOVE foi um programa do governo federal, criado na década de 80, para a fixação de limites máximos para a emissão de poluentes tóxicos pelos automóveis, no combate à poluição atmosférica.

Assim, é necessária a união de esforços entre os poderes estatais, de forma a não se ignorar ou se permitir contínua manifestação de comportamento prejudicial ao meio ambiente.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito embora a necessidade de gestão racional dos recursos naturais já faça parte dos discursos políticos, local e internacionalmente porque inserida em uma sociedade de consumo, ainda é grande o número de escolhas que a população faz sem levar em conta a racionalidade do impacto de suas decisões.

O que se percebe, na verdade, é que o alcance do bem-estar ainda norteia a tomada de decisão dos indivíduos. Assim, esbarra o Estado no dilema: como reduzir o consumo em uma sociedade consumista?

O desenvolvimento é um estágio econômico, social e político de uma sociedade. Ciência e tecnologia podem ajudar o estágio econômico, mas e o social e político?

Não se admite mais que a meta do desenvolvimento sustentável seja alcançada, enquanto mantendo ou aumentando a viabilidade financeira da população. É necessária uma mudança do paradigma do crescimento econômico, traduzindo a sustentabilidade em uma equação ética e moral. Daí nasce a discussão da reeducação comportamental para abrandamento do impacto dos efeitos do modo de vida atual.

O Estado, enquanto mediador das necessidades individuais e coletivas e promotor da preservação do meio ambiente passa a interferir, então, no domínio econômico, de forma a equacionar e operacionalizar a satisfação do interesse coletivo, respeitando os valores éticos, morais e culturais, sobre os quais aquele deve se fundamentar.

A cada ano, cresce o número de veículos adquiridos pela população, ao passo que o dióxido de carbono, expelido pelo cano dos automóveis, é um dos principais responsáveis pela emissão dos gases do efeito estufa na atmosfera.

Como forma de se combater a poluição do ar, investimentos são empregados para o desenvolvimento de novas energias alternativas, ofertando ao consumidor/contribuinte uma gama de fontes limpas na tentativa de se minorar os efeitos da emissão dos poluentes tóxicos.

Nessa perspectiva, o Estado como promotor da preservação do meio ambiente, pode fazer uso da extrafiscalidade do tributo, implementando políticas ambientais que não se consubstanciam somente como forma de arrecadar tributos e gerar receitas, mas como instrumento para a promoção de condutas ambientalmente desejáveis, as chamadas políticas fiscais premiaias.

Assim, tem sido lapidada no Brasil a tributação ambiental que, em sua maioria, é utilizada sob a lente dos incentivos, adquirindo uma conotação de sanção positiva.

O Sistema Tributário Nacional tem o objetivo precípua de fomentar recursos para os cofres públicos para o desempenho do Estado nas atividades concernentes ao atendimento do interesse público.

Tal função é desempenhada através da cobrança de tributos: taxas, contribuições de melhoria, contribuições especiais, empréstimos compulsórios e impostos.

Todavia, quando o Poder Público se utiliza dos tributos para a implementação de políticas públicas através da adoção de condutas comportamentais, na defesa do meio ambiente, insere no Direito Tributário valores éticos, morais e sociais, que o retira de suas tradicionais raízes, devendo ser interpretado a partir de diretrizes outras, de cunho constitucional.

Dessa forma, a matriz tributária passa a se orientar por valores das mais diversas searas: urbanística, ambiental, econômica, agrária, etc.

Assim, a extrafiscalidade como instrumento de indução comportamental na sociedade, concretiza valores consagrados na Constituição Federal, encontrando seu fundamento maior no Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, ao que a este se reserva o direito a um ambiente ecologicamente equilibrado e sadio.

O tema ganha grande relevância à luz de todas as discussões sobre o direito tributário, particularmente em relação aos impostos – espécie tributária cuja receita não está vinculada a alguma contrapartida imediata do Estado – o qual pode alcançar escopos os mais variados possíveis, não necessariamente expressos pela obtenção de recursos para o financiamento dos gastos estatais, mas através da criação e desenvolvimento de instrumentos tributários.

Neste sentido, por meio da redução de alíquotas em operações e produtos menos poluentes e da majoração de alíquotas aos produtos e atividade de maior potencial poluidor, os entes federativos podem contribuir para desestimular a aquisição de produtos poluentes e, em consequência, fomentar a aquisição de produtos “limpos”.

Além dos textos legais, é importante destacar que toda norma jurídica está pautada em princípios de Direito.

Nesse sentido, o Princípio da Prevenção se efetiva pela extrafiscalidade tributária na medida em que se volta ao abrandamento de atividades notadamente degradantes ao meio ambiente, coibindo ou induzindo o comportamento do particular.

O uso dos bens ambientais, regulamentados pelo Estado, concretizam o Princípio do Poluidor-Pagador, que determina a responsabilização do agente pelo dano causado ao meio ambiente.

Ainda, a utilização de fontes alternativas de energia representa a promoção do Princípio Constitucional do Desenvolvimento Sustentável, na medida em que fomenta o consumo de produtos ecológicos, incentiva o progresso tecnológico e reorienta a Política Econômica Ambiental.

Os danos ambientais, notadamente, a poluição veicular, tipificada como externalidade negativa, encontrou em Pigou seu maior expoente teórico, que desenvolveu a solução tributária como a melhor resposta aos custos sociais marginais causados pelo processo produtivo/consumidor dos particulares.

Por essa razão, os tributos ambientais, comumente, são denominados tributos pigouvianos.

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores tem sido utilizado, sob o prisma da extrafiscalidade por algumas legislações estaduais, com o fim de fomentar o consumo de fontes limpas de combustíveis, minorando-se a gradação de suas alíquotas.

São Paulo e Rio de Janeiro demonstraram expressivo incremento no número de veículos movidos por combustíveis com menor impacto ambiental após a implementação das leis estaduais.

No Amazonas, apesar das inovações legislativas, pouco se tem avançado na problemática, impondo-se ao Poder Público a concretização de políticas públicas, voltadas para a contenção da poluição veicular cujos efeitos já podem ser percebidos.

Dessa forma, deve o Estado se adaptar aos novos cenários do mercado nacional, e no bojo da revolução pela qual passam os combustíveis introduzir mudanças comportamentais na sociedade, com o fito de regulamentar tais atitudes que já se fazem presente, mas carecem de preceitos legislativos.

É preciso que o setor de automóveis reconheça sua parcela de responsabilidade no tocante à degradação do meio ambiente, e encontre respaldo na legislação atinente às novas mudanças comportamentais.

Assim, compreende-se a complexidade do que intenta o desenvolvimento sustentável e a possibilidade de agregação da produção econômica e expansão das capacidades humanas, como meio e fim do progresso de um povo.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (ABEGÁS). **Número de consumidores de Gás Natural é histórico em 2011**. Disponível em: <[http://www.abegas.org.br/imp\\_noticia\\_view.php?CodNot=29465&CodEditoria=6#](http://www.abegas.org.br/imp_noticia_view.php?CodNot=29465&CodEditoria=6#)>.

Acesso em: 09 abr 2012.

ALEXY, Robert. **Conceito e validade do direito**. Tradução de Gercélia Batista de Oliveira Mendes. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). **Carta da Anfavea n. 316**. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta316.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2012.

AMARAL, Paulo Henrique do. **Direito tributário ambiental**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2007.

AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro**. 18 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

AMAZONAS. Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Decreto n. 26.428, de 29 de dezembro de 2006**. Aprova o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (RIPVA). Disponível em:

<[http://www.sefaz.am.gov.br/areas/opcaosistemas/silt/normas/legisla%E7%E3o%20estadual/decreto%20estadual/Ano%202006/Arquivo/DE\\_26428\\_06.htm](http://www.sefaz.am.gov.br/areas/opcaosistemas/silt/normas/legisla%E7%E3o%20estadual/decreto%20estadual/Ano%202006/Arquivo/DE_26428_06.htm)>. Acesso em 08 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Lei Complementar n. 19, de 29 de dezembro de 1997**. Institui o Código Tributário do Estado do Amazonas e dá outras providências. Diário Oficial do Estado do Amazonas, Manaus, AM, nº 28.832, ano CIV, 29.12.97.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Lei n. 3.564, de 22 de outubro de 2010**. Institui o Plano de Controle de Poluição Veicular – PCPV, e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.aleam.gov.br/LegislatorWEB/LegislatorWEB.ASP?WCI=LeiTexto&ID=201&IEspecieLei=1&nrLei=3564&aaLei=2010&dsVerbete=>>>. Acesso em: 15 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Lei n. 3.565, de 22 de outubro de 2010**. Autoriza o Poder Executivo a conceder a prestação dos serviços de inspeção veicular destinados ao controle de emissão de gases poluentes e ruído, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.aleam.gov.br/LegislatorWEB/LegislatorWEB.ASP?WCI=LeiTexto&ID=201&IEspecieLei=1&nrLei=3565&aaLei=2010&dsVerbete=>>>. Acesso em: 15 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Decreto nº 26.428, de 29 de dezembro de 2006**. Aprova o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (RIPVA). Diário Oficial do Estado do Amazonas, Manaus, AM, nº 31.010, ano CXIII, 29.12.06.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas. **Mandado de Segurança n. 0209580-65.2012.8.04.0001**. Impetrante: Facility Gestão Ambiental Ltda. Impetrado: Presidente da

Comissão Geral de Licitação do Poder Executivo do Estado do Amazonas - CGL. Manaus, Amazonas, 29 de fevereiro de 2012. Disponível em: <<http://consultasaj.tjam.jus.br/pastadigital/abrirPastaProcessoDigital.do?nuProcesso=020958065.2012.8.04.0001&cdProcesso=01001GUQ20000&cdForo=1&baseIndice=INDDS&cdServico=190100&ticket=TI%2BGX33GoJqjy6kYyHoICIrMHyeTp53dH3y5AiFyBRJhJMNYn9X5haJP66PNo3ov6ekrhtaegEQJP%2BnQarkjbmCCIIGJ4TaILNbJg1%2FleyY4I9tIVdJ7RUKDeo6zarUN7MdjdAHeASZ2nl%2BZ%2FfI%2BRxt%2BUgugW1kxLbRTBy2fUWW6coae1YxbCdmBUWtlv%2FUm#>>. Acesso em: 15 set. 2012.

ANDRADE, Daniel Caixeta; VERÍSSIMO, Michele Polline. **Produção de etanol no Brasil no período 1980-2008: uma análise baseada na modelagem VAR**. Disponível em: <[http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/eventos/forumbnb2011/docs/2011\\_producao\\_de\\_etanol.pdf](http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/eventos/forumbnb2011/docs/2011_producao_de_etanol.pdf)>. Acesso em: 14 set. 2012.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. 9 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006.

ARAÚJO, Cláudia Campos de; FERREIRA, Maria Isabel Reis; RODRIGUES, Patricia Castilho; SANTOS, Simone Marque dos. **Meio ambiente e sistema tributário: novas perspectivas**. São Paulo: Senac, 2003.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 6023**. Informação e documentação: referências: elaboração. Rio de Janeiro, 2002.

\_\_\_\_\_. **NBR 10520**. Informação e documentação: citações em documentos: apresentação. Rio de Janeiro, 2002.

\_\_\_\_\_. **NBR 14724**. Informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação. Rio de Janeiro, 2011.

ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de incidência tributária**. Coleção Estudos de Direito Tributário. 6 ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2004.

\_\_\_\_\_. **Sistema constitucional tributário brasileiro**. São Paulo: Revista dos Tribunais: 1968.

ÁVILA, Humberto. **Teoria dos princípios: da definição à aplicação dos princípios jurídicos**. 12 ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

BADR, Fernanda Matos. **Tributação ambiental: a extrafiscalidade como instrumento estatal de preservação do meio ambiente**. Manaus, 2011. 201f. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental). Universidade do Estado do Amazonas – UEA, Manaus, 2011.

BECKER, Alfredo Augusto. **Teoria Geral do Direito Tributário**. 5 ed. São Paulo: Noeses, 2010.

BERNARDES, Flávio Couto; MELO, João Paulo Fanucchi de Almeida. **O princípio da capacidade contributiva e a justa tributação do IPVA**. Disponível em <<http://www.conpedi.org.br/manaus/arquivos/anais/brasil/07>>. Acesso em 10 set. 2012.

BERTI, Flávio de Azambuja. **Impostos: extrafiscalidade e não-confisco**. 2 ed. Curitiba: Juruá, 2006, 194p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)>. Acesso em: 15 set. 2012.

\_\_\_\_\_. **Código Civil Brasileiro**. Brasília: Senado Federal, 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Código Tributário Nacional**. Brasília: Senado Federal, 1966. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L5172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 76.593, de 14 de novembro de 1975**. Institui o Programa Nacional do Alcool, e dá outras providências. Disponível em: <<http://nxt.anp.gov.br/nxt/gateway.dll/leg/decretos/1975/dec%2076.593%20-%201975.xml>>. Acesso em: 10 set. 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei n. 195, de 24 de fevereiro de 1967**. Dispõe sobre a cobrança de Contribuição de Melhoria. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del0195.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0195.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei n. 397, de 30 de dezembro de 1968**. Cria a Taxa Rodoviária Federal, destinada à conservação de estradas de rodagem. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0397.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0397.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Decreto-Lei n. 999, de 21 de outubro de 1969**. Institui a Taxa Rodoviária Única, incidente sobre o registro e licenciamento de veículos e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0999.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0999.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Emenda Constitucional n. 01, de 17 de outubro de 1969**. Promulga a EC n. 24/67. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc\\_anterior1988/emc0169.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc0169.htm)>. Acesso em: 18 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Emenda Constitucional n. 18, de 01 de dezembro de 1965**. Reforma do Sistema Tributário. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc\\_anterior1988/emc1865.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc1865.htm)>. Acesso em: 18 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Emenda Constitucional n. 27, de 28 de novembro de 1985**. Altera dispositivos da Constituição Federal. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/emendas/emc\\_anterior1988/emc2785.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc2785.htm)>. Acesso em: 18 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Emenda Constitucional n. 42, de 19 de dezembro de 2003**. Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências. Disponível em:



<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc/emc42.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc42.htm)>. Acesso em: 18 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. **Resolução n. 7, de 30 ago. 2012**. Diário Oficial da União. Brasília, 31 ago 2012. Ano CXLIX, n. 170.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília: Senado Federal, 1981. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 8.723, de 28 de outubro de 1993**. Dispõe sobre a redução de poluentes por veículos automotores e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L8723.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8723.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 9.605, de 12 de fevereiro de 1998**. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 9.478, de 06 de agosto de 1997**. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9478.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9478.htm)>. Acesso em: 10 set. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 11.097, de 13 de janeiro de 2005**. Dispõe sobre a introdução do biodiesel na matriz energética brasileira; altera as Leis n<sup>os</sup> 9.478, de 6 de agosto de 1997, 9.847, de 26 de outubro de 1999 e 10.636, de 30 de dezembro de 2002; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/Lei/L11097.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11097.htm)>. Acesso em: 10 set. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 11.196, de 21 de novembro de 2005**. Institui o Regime Especial de Tributação para a Plataforma de Exportação de Serviços de Tecnologia da Informação – EPES e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9605.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9605.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 11.487, de 15 de junho de 2007**. Altera a Lei n<sup>o</sup> 11.196, de 21 de novembro de 2005, para incluir novo incentivo à inovação tecnológica e modificar as regras relativas à amortização acelerada para investimentos vinculados a pesquisa e ao desenvolvimento. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/lei/111487.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111487.htm)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN. Sistema Nacional de Registro de Veículos/RENAVAM. **Sistema Nacional de Estatística de Trânsito/SINET**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 07 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 18 de 06 de maio de 1986**. Institui, em caráter nacional, o Programa de Controle da

Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res1886.html>>. Acesso em: 15 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 414 de 24 de setembro de 2009**. Altera a Resolução Conama n. 18, de 06 de maio de 1986, e reestrutura a Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, em seus objetivos, competência, composição e funcionamento. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/legiabre.cfm?codlegi=614>>. Acesso em: 15 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente. Conselho Nacional do Meio Ambiente. **Resolução n. 418 de 25 de novembro de 2009**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/C6B9274D/res41809.pdf>>. Dispõe sobre critérios para a elaboração de Planos de Controle de Poluição Veicular - PCPV e para a implantação de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M pelos órgãos estaduais e municipais de meio ambiente e determina novos limites de emissão e procedimentos para a avaliação do estado de manutenção de veículos em uso. Acesso em: 15 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial n. 169.131**. Recorrente: José Candido Além. Recorrido: Departamento de Urbanização e Saneamento de Ribeirão Preto – DURSARP. Relator: Ministro José Delgado, Brasília, DF, 23 de março de 2000. Disponível em: <[https://ww2.stj.jus.br/processo/jsp/ita/abreDocumento.jsp?num\\_registro=199901188679&dt\\_publicacao=02-05-2000&cod\\_tipo\\_documento=](https://ww2.stj.jus.br/processo/jsp/ita/abreDocumento.jsp?num_registro=199901188679&dt_publicacao=02-05-2000&cod_tipo_documento=)>. Acesso em: 11 jul. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 115.863-8**. Recorrente: Sociedade Comercial PneuLândia LTDA e outros. Recorrido: Prefeitura Municipal de Bragança Paulista. Relator: Ministro Célio Borja. Brasília, DF, 29 de outubro de 1991. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=205964>>. Acesso em: 17 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 175.385**. Recorrente: União Federal. Recorrido: Indústria de Móveis SEBEN LTDA e outros. Relator: Ministro Marco Aurélio. Brasília, DF, 01 de dezembro de 1994. Disponível em: <[http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=RE\(175385%20.NU.ME.\)&base=baseAcordaos](http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=RE(175385%20.NU.ME.)&base=baseAcordaos)>. Acesso em: 17 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 573.675**. Recorrente: Ministério Público do Estado de Santa Catarina. Recorrido: Município de São José. Relator: Ministro Ricardo Lewandowski. Brasília, DF, 25 de março de 2009. Disponível em: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=593814>>. Acesso em: 17 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Súmula Vinculante n. 29**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=29.NUME.%20E%20S.FLSV.&base=baseSumulasVinculantes>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Súmula n. 670**. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/listarJurisprudencia.asp?s1=670.NUME.%20NA.O%20S.FLSV.&base=baseSumulas>>. Acesso em: 20 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Agravo de instrumento n.º 694.836**. Agravante: Município de Santos. Agravado: Petróleo Brasileiro S/A. Relatora: Ministra Ellen Gracie. Brasília, DF, 18 de dezembro de 2009. Disponível em: <<http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoAndamento.asp>>. Acesso em: 11 jul. 2012.

\_\_\_\_\_. Supremo Tribunal Federal. **Revista Trimestral de Jurisprudência**. Disponível em: <[http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/publicacaoRTJ/anexo/090\\_2.pdf](http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/publicacaoRTJ/anexo/090_2.pdf)>. Acesso em 13 set. 2012.

\_\_\_\_\_. Tribunal Regional Federal da 1ª. Região, 2ª Turma. **Mandado de Segurança n. 91.01.06056-2**. Impetrante: Banco Central do Brasil. Impetrado: Faical David Freire Chequer. Brasília, DF, 01 de julho de 1992. Disponível em: <<http://www.trf1.jus.br/Processos/ProcessosTRF/ctrf1proc/ctrf1proc.php>>. Acesso em: 17 set. 2012.

CARRAZZA, Roque Antonio. **Curso de direito constitucional tributário**. 24 ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

CARVALHO, Paulo Barros. **Curso de direito Tributário**. 24 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

CATALAN, Marcos. **Proteção constitucional do meio ambiente e seus mecanismos de tutela**. São Paulo: Método, 2008.

COÊLHO, Sacha Calmon Navarro; DERZI, Misabel Abreu Machado; THEODORO, Humberto Jr. **Direito tributário contemporâneo**. 2 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

COSTA, Simone S. Thomazi. **Introdução à economia do meio ambiente**. In: Análise. Porto Alegre, v. 16, n. 2, ago./dez. 2005, p 301-323.

DERANI, Cristiane. **Direito ambiental econômico**. 3 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

DWORKIN, Ronald. **Levando os direitos a sério**. Tradução de Nelson Boeira. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2002.

ESPÍRITO SANTO. Assembleia Legislativa do Estado do Espírito Santo. **Lei n. 6.067, de 04 de janeiro de 2000**. Dispõe sobre o incentivo à utilização de gás natural em toda a frota de veículos no Estado do Espírito Santo. Disponível em: <<http://www.sefaz.es.gov.br/LegislacaoOnline/lpext.dll/InfobaseLegislacaoOnline/leis/2000/lei%206067.htm?fn=document-frame.htm&f=templates&2.0>>. Acesso em: 10 ago. 2012.

Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE). **Anuário 2011: o desempenho da distribuição automotiva no Brasil**. São Paulo: JBS Design, 2012.

\_\_\_\_\_. **Evolução dos emplacamentos nos Estados**. Disponível em: <[HTTP://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id\\_conteudo=968#conteudo](http://www.fenabreve.com.br/principal/home/?sistema=conteudos|conteudo&id_conteudo=968#conteudo)>. Acesso em: 29 jan. 2012.

FERRAZ, Roberto. **Instrumentos econômicos de proteção ao meio ambiente – art. 36 da Lei 9.985/00.** In: SCAFF, Fernando Facury; ATHIAS, Jorge Alex (coord.). Direito tributário e econômico aplicado ao meio ambiente e à mineração. São Paulo: Quartier Latin, 2009, p. 328-349.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro.** São Paulo: Saraiva, 2008.

FREY, Klaus. **A dimensão político-democrática nas teorias de desenvolvimento sustentável e suas implicações para a gestão local.** Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/asoc/n9/16878.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2012.

GODOI, Marciano Seabra de. **Sistema Tributário Nacional na jurisprudência do STF.** São Paulo: Dialética, 2002.

GOLDEMBERG, José; NIGRO, Francisco E. B.; COELHO, Suani T. **Bioenergia no Estado de São Paulo: situação atual, perspectivas, barreiras e propostas.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2008, 152p.

GOUVEIA, Nelson; MENDONÇA, Gulnar Azevedo e Silva; LEON, Antônio Ponce; CORREIA, Joya Emilie de Menezes; JUNGER, Washington Leite; FREITAS, Clarice Umbelino de. **Poluição do ar e efeitos na saúde nas populações de duas grandes metrópoles brasileiras.** In: Epidemiologia e Serviços de Saúde. Volume 12, n. 1, jan/mar 2003, p. 29-40.

GUIMARÃES, Roberto. P. **La ética de la sustentabilidad y la formulación de políticas de desarrollo.** In: Héctor, Alberto Alimonda. Ecología política – naturaleza, sociedad y utopía. Buenos Aires: CLACSO, 2002.

HARADA, Kioshi. **Direito financeiro e tributário.** 19 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

HART, H. L. A. **O conceito de direito.** Tradução de Antonio de Oliveira Sette Camara. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

HERNÁNDEZ, Jorge Jiménez. **El tributo como instrumento de protección ambiental.** Peligros: Granada, 1998.

Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC). Relatório síntese. **Mudança climática: riscos, desafios e decisões globais.** Copenhague, Dinamarca, 2009, Universidade de Copenhague.

KRELL, Andreas Joachim. **Realização dos direitos fundamentais sociais mediante controle judicial da prestação dos serviços públicos básicos (uma visão comparativa).** In Revista de Informação Legislativa. Brasília a. 36 n. 144 out./dez. 1999, p. 239-260.

LAGEMANN, Eugênio. **Tributação ecológica.** Revista Ensaios FEE. Porto Alegre, v. 23, n. 1, 2002, p. 301-324.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de direito tributário.** 31 ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MAMEDE, Gladston. **Ações contra a Fazenda Estadual: foro competente**. Eficaz – boletim tributário 5/1-4, Belo Horizonte, notas e comentários, 2 semana de fev. 1998.

\_\_\_\_\_. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.

MARTINS, Ives Gandra da Silvab. **Curso de direito tributário**. 13 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

\_\_\_\_\_. **Curso de direito tributário**. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MARTINS, Rogério Lindenmeyer Vidal Granda da Silva. **O perfil do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores**. In: Curso de direito tributário. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MASON, Michael. *Environmental democracy*. London: Earthscan, 1999.

MELGARÉ, Plínio. **Princípios, regras e a tese dos direitos: apontamentos à luz da teoria de Ronald Dworkin**. Revista de Informação Legislativa, Brasília, DF, ano 41, n. 163 jul/set 2004, p. 97-112.

MENDES, Francisco Eduardo. **Avaliação de programas de controle de poluição atmosférica por veículos leves no Brasil**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004, 179 p. Tese (doutorado) – Programa de Pós-Graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

MESSA, Ana Flávia. **Direito tributário e financeiro**. 5 ed. São Paulo: Rideel, 2011.

MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado: parte geral**. T.I. 4 ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

MODÉ, Fernando Magalhães. **Tributação ambiental: a função do tributo na proteção do meio ambiente**. 1 ed. Curitiba: Juruá, 2004, 152p.

MORAES, Bernardo Ribeiro de. **Compêndio de Direito Tributário**. 7 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

OLIVEIRA, José Jayme de Macêdo. **Impostos estaduais: ICMS, ITCD, IPVA**. São Paulo: Saraiva, 2009.

Organização das Nações Unidas (ONU). **Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/rio20/img/2012/01/rio92.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2012.

PAULSEN, Leandro. **Contribuições: custeio da seguridade social**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008.

POZZETTI, Valmir César. **A tributação favorável ao meio ambiente no Brasil**. França, 2000. 237f. Dissertação (Mestrado em Direito do Meio Ambiente e do Urbanismo). Universidade de Limoges, França, 2000.

RIO DE JANEIRO. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. **Lei n. 2.877, de 22 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a Propriedade de Veículos Automotores. Disponível em: <<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/bc008ecb13dcfc6e03256827006dbbf5/fa1a422b516211130325657a0064293f?OpenDocument>>. Acesso em: 10 ago. 2012.

\_\_\_\_\_. Governo do Estado do Rio de Janeiro. Instituto Estadual do Ambiente (INEA). **Relatório anual da qualidade do ar do Estado do Rio de Janeiro**. Disponível em: <[http://www.inea.rj.gov.br/downloads/relatorios/qualidade\\_ar\\_2009.pdf](http://www.inea.rj.gov.br/downloads/relatorios/qualidade_ar_2009.pdf)>. Acesso em: 10 ago. 2012.

SALEME, Edson Ricardo; GIRÃO, Mardônio da Silva. **O impacto urbano-ambiental do biodiesel nas cidades de pequenas dimensões**. In Anais do 17º Congresso Nacional do CONPEDI. Brasília, 2008. p. 1548-1560.

SALIBA, Ricardo Berzosa. **Fundamentos do Direito Tributário Ambiental**. São Paulo: Quartier Latin, 2005.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **As tensões da modernidade**. Disponível em: <[http://www.susepe.rs.gov.br/upload/1325792284\\_As%20tens%C3%B5es%20da%20Modernidade%20-%20Boaventura%20de%20Sousa%20Santos.pdf](http://www.susepe.rs.gov.br/upload/1325792284_As%20tens%C3%B5es%20da%20Modernidade%20-%20Boaventura%20de%20Sousa%20Santos.pdf)>. Acesso em: 30set. 2012.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. **Decreto n. 51.736, de 04 de abril de 2007**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, SP, volume 117, n. 65, 05.04.07.

\_\_\_\_\_. Câmara Municipal de São Paulo. **Lei n. 12.490, de 03 de outubro de 1997**. Diário Oficial do Município de São Paulo. Ano 42, n. 190, 04.10.97.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Lei n. 6.606, de 20 de dezembro de 1989**. Dispõe a respeito do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. Diário Oficial do Estado de São Paulo, SP, volume 99, n. 238, 20.12.89.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Lei n. 7.644, de 23 de dezembro de 1991**. Introduz alterações na Lei n. 6.606, de 20 de dezembro de 1989, modificada pela Lei n. 7.002, de 27 de dezembro de 1990, que dispõe a respeito do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. Diário Oficial do Estado de São Paulo, SP, volume 101, n. 243, 24.12.91.

\_\_\_\_\_. Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. **Lei n. 13.296, de 23 de dezembro de 2008**. Diário Oficial do Estado de São Paulo, SP, volume 118, n. 243, 24.12.08.

SCHERKERKEWITZ, Iso Chaitz. **Sistema constitucional tributário**. Rio de Janeiro: Forense, 1996.

SCHOUERI, Luís Eduardo. **Normas tributárias indutoras e intervenção econômica**. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

SEBASTIÃO, Simone Martins. **Tributo Ambiental**. 1 ed. Curitiba: Juruá, 2007.

SILVA, Paulo Roberto Coimbra. **IPVA – imposto sobre a propriedade de veículos automotores**. São Paulo: Quartir Latin, 2011.

TORRES, Ricardo Lobo. **Curso de direito financeiro e tributário**. 14 ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2007.

TRENNEPOHL, Terence Dorneles. **Incentivos fiscais no direito ambiental**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 2001.

VEIGA, José Eli da. **O desenvolvimento sustentável: o desafio do século XXI**. 3 ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

VIDI, Rafael; BRANCO, Raphael Borghesi Marques. **IPVA dos veículos bicompostíveis (“flex”) – problemática com relação à alíquota aplicável**. *In*: Revista de Direito Público. Londrina, v. 4, n<sup>o</sup> 1, jan/abr. 2009, p. 140-164.

WAMBIER, Luis Rodrigues. **Liquidação do dano**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

WEISS, Edith Brown. *Justice pour les Générations Futures*. Paris: Editions Sang de la Terre. 1993.

World Health Organization (WHO). *Outdoor air pollution in cities*. Disponível em: <[www.who.int/phe/health\\_topics/outdoorair/databases/OAP\\_database.xls](http://www.who.int/phe/health_topics/outdoorair/databases/OAP_database.xls)>. Acesso em: 10 set. 2012.

**ANEXOS I – Legislações do IPVA dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro**



LEI Nº 13.296, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2008  
(DOE 24-12-2008)

*Estabelece o tratamento tributário do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores  
- IPVA.*

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO: Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu promulgo a seguinte lei:

SEÇÃO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Artigo 1º - Fica estabelecido, por esta lei, o tratamento tributário do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA.

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

SEÇÃO II DO FATO GERADOR

Artigo 2º - O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, devido anualmente, tem como fato gerador a propriedade de veículo automotor.

Artigo 3º - Considera-se ocorrido o fato gerador do imposto:

- I - no dia 1º de janeiro de cada ano, em se tratando de veículo usado;
- II - na data de sua primeira aquisição pelo consumidor, em se tratando de veículo novo;
- III - na data de seu desembarço aduaneiro, em se tratando de veículo importado diretamente do exterior pelo consumidor;
- IV - na data da incorporação do veículo novo ao ativo permanente do fabricante, do revendedor ou do importador;
- V - na data em que deixar de ser preenchido requisito que tiver dado causa à imunidade, isenção ou dispensa de pagamento;
- VI - na data da arrematação, em se tratando de veículo novo adquirido em leilão;
- VII - na data em que estiver autorizada sua utilização, em se tratando de veículo não fabricado em série;
- VIII - na data de saída constante da Nota Fiscal de venda da carroceria, quando já acoplada ao chassi do veículo objeto de encarroçamento;
- IX - na data em que o proprietário ou o responsável pelo pagamento do imposto deveria ter fornecido os dados necessários à inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA deste Estado, em se tratando de veículo procedente de outro Estado ou do Distrito Federal;
- X - relativamente a veículo de propriedade de empresa locadora:
  - a) no dia 1º de janeiro de cada ano, em se tratando de veículo usado já inscrito no Cadastro de Contribuintes do IPVA deste Estado;
  - b) na data em que vier a ser locado ou colocado à disposição para locação no território deste Estado, em se tratando de veículo usado registrado anteriormente em outro Estado;
  - c) na data de sua aquisição para integrar a frota destinada à locação neste Estado, em se tratando de veículo novo.

Parágrafo único - O disposto no inciso X deste artigo aplica-se às empresas locadoras de veículos qualquer que seja o seu domicílio, sem prejuízo da aplicação das disposições dos incisos II a IX, no que couber.

Artigo 4º - O imposto será devido no local do domicílio ou da residência do proprietário do veículo neste Estado.

§ 1º - Para os efeitos desta lei, considerar-se-á domicílio:

1 - se o proprietário for pessoa natural:

a) a sua residência habitual;

b) se a residência habitual for incerta ou desconhecida, o centro habitual de sua atividade onde o veículo esteja sendo utilizado;

2 - se o proprietário for pessoa jurídica de direito privado:

a) o estabelecimento situado no território deste Estado, quanto aos veículos automotores que a ele estejam vinculados na data da ocorrência do fato gerador;

b) o estabelecimento onde o veículo estiver disponível para entrega ao locatário na data da ocorrência do fato gerador, na hipótese de contrato de locação avulsa;

c) o local do domicílio do locatário ao qual estiver vinculado o veículo na data da ocorrência do fato gerador, na hipótese de locação de veículo para integrar sua frota;

3 - qualquer de suas repartições no território deste Estado, se o proprietário ou locatário for pessoa jurídica de direito público.

§ 2º - No caso de pessoa natural com múltiplas residências, presume-se como domicílio tributário para fins de pagamento do IPVA:

1 - o local onde, cumulativamente, possua residência e exerça profissão;

2 - caso possua residência e exerça profissão em mais de um local, o endereço constante da Declaração de Imposto de Renda.

§ 3º - Na impossibilidade de se precisar o domicílio tributário da pessoa natural nos termos dos §§ 1º e 2º deste artigo, a autoridade administrativa poderá fixá-lo tomando por base o endereço que vier a ser apurado em órgãos públicos, nos cadastros de domicílio eleitoral e nos cadastros de empresa seguradora e concessionária de serviço público, dentre outros.

§ 4º - No caso de pessoas jurídicas de direito privado, não sendo possível determinar a vinculação do veículo na data da ocorrência do fato gerador, nos termos do item 2 do § 1º deste artigo, presume-se como domicílio o local do estabelecimento onde haja indícios de utilização do veículo com predominância sobre os demais estabelecimentos da mesma pessoa jurídica.

§ 5º - Presume-se domiciliado no Estado de São Paulo o proprietário cujo veículo estiver registrado no órgão competente deste Estado.

§ 6º - Em se tratando de veículo de propriedade de empresa de arrendamento mercantil (leasing), o imposto será devido no local do domicílio ou residência do arrendatário, nos termos deste artigo.

§ 7º - Para os efeitos da alínea “b” do item 2 do § 1º deste artigo, equipara-se a estabelecimento da empresa locadora neste Estado, o lugar de situação dos veículos mantidos ou colocados à disposição para locação.

### SEÇÃO III DO CONTRIBUINTE E DO RESPONSÁVEL

Artigo 5º - Contribuinte do imposto é o proprietário do veículo.

Parágrafo único - No caso de pessoa jurídica, considera-se contribuinte:

1 - cada um dos seus estabelecimentos para fins de cumprimento das obrigações contidas nesta lei;

3 - o conjunto dos estabelecimentos para fins de garantia do cumprimento das obrigações.

Artigo 6º - São responsáveis pelo pagamento do imposto e acréscimos legais:

I - o adquirente, em relação ao veículo adquirido sem o pagamento do imposto e acréscimos legais do exercício ou exercícios anteriores;

II - o proprietário de veículo automotor que o alienar e não fornecer os dados necessários à alteração no Cadastro de Contribuintes do IPVA no prazo de 30 (trinta) dias, em relação aos fatos geradores ocorridos entre o momento da alienação e o do conhecimento desta pela autoridade responsável;

III - o leiloeiro, em relação ao veículo adquirido ou arrematado em leilão e entregue sem comprovação do pagamento do IPVA e acréscimos legais pendentes sobre o mesmo, correspondente ao exercício ou exercícios anteriores;

IV - o inventariante, pelos débitos devidos pelo espólio;

V - o tutor ou o curador, pelos débitos de seu tutelado ou curatelado;

VI - a pessoa jurídica que resultar da fusão, incorporação ou cisão de outra ou em outra pessoa jurídica;

VII - o agente público que autorizar ou efetuar o registro, licenciamento ou a transferência de propriedade de veículo automotor neste Estado, sem a comprovação do pagamento ou do reconhecimento da imunidade, da concessão da isenção ou dispensa do pagamento do imposto;

VIII - a pessoa jurídica de direito privado, bem como o sócio, diretor, gerente ou administrador, que tomar em locação veículo para uso neste Estado, em relação aos fatos geradores ocorridos nos exercícios em que o veículo estiver sob locação;

IX - o agente público responsável pela contratação de locação de veículo, para uso neste Estado por pessoa jurídica de direito público, em relação aos fatos geradores ocorridos nos exercícios em que o veículo estiver sob locação;

X - o sócio, diretor, gerente, administrador ou responsável pela empresa locadora, em relação aos veículos locados ou colocados à disposição para locação neste Estado;

XI - o titular do domínio ou o possuidor a qualquer título;

XII - todo aquele que efetivamente concorrer para a sonegação do imposto.

§ 1º - No caso de veículo abrangido pela imunidade, isenção ou dispensa do pagamento do imposto, o agente público ou o leiloeiro deverá exigir a respectiva comprovação.

§ 2º - A responsabilidade prevista nos incisos I, II, III, VII, VIII, IX, X, XI e XII deste artigo é solidária e não comporta benefício de ordem.

§ 3º - Para eximir-se da responsabilidade prevista nos incisos VIII e IX deste artigo, a pessoa jurídica ou o agente público deverá exigir comprovação de regular inscrição da empresa locadora no Cadastro de Contribuintes do IPVA, bem como do pagamento do imposto devido a este Estado, relativamente aos veículos objetos da locação.

#### SEÇÃO IV DA BASE DE CÁLCULO DO IMPOSTO

Artigo 7º - A base de cálculo do imposto é:

I - na hipótese dos incisos I, V, IX e X, alíneas “a” e “b”, do artigo 3º desta lei, o valor de mercado do veículo usado constante da tabela de que trata o § 1º deste artigo;

II - na hipótese do inciso II e X, alínea “c”, do artigo 3º desta lei, o valor total constante do documento fiscal de aquisição do veículo pelo consumidor;

III - na hipótese do inciso III do artigo 3º desta lei, o valor constante do documento de importação, acrescido dos valores dos tributos devidos em razão da importação, ainda que não recolhidos pelo importador;

IV - na hipótese do inciso IV do artigo 3º desta lei:

a) para o fabricante, o valor médio das operações com veículos do mesmo tipo que tenha comercializado no mês anterior ao da ocorrência do fato gerador;

b) para o revendedor, o valor da operação de aquisição do veículo, constante do documento fiscal de aquisição;

c) para o importador, o valor a que se refere o inciso III deste artigo.

V - na hipótese do inciso VI do artigo 3º desta lei, o valor da arrematação, acrescido das despesas cobradas ou debitadas do arrematante e dos valores dos tributos incidentes sobre a operação, ainda que não recolhidos;

VI - na hipótese dos incisos VII e VIII do artigo 3º desta lei, a soma dos valores atualizados de aquisição de suas partes e peças e outras despesas, também atualizadas, que incorrerem na sua montagem.

§ 1º - Para efeito do disposto no inciso I deste artigo, o Poder Executivo divulgará o valor de mercado por meio de tabela, considerando na sua elaboração a marca, o modelo, a espécie e o ano de fabricação.

§ 2º - A tabela a que se refere o § 1º deste artigo, deverá ser divulgada para vigorar no exercício seguinte, e na fixação dos valores serão observados os preços médios de mercado vigentes no mês de setembro.

§ 3º - Havendo veículo cujo modelo não tenha sido comercializado no mês de setembro, adotar-se-á o valor de outro do mesmo padrão.

§ 4º - O Poder Executivo poderá adotar como base de cálculo:

1 - para o veículo com mais de 10 (dez) anos e até 20 (vinte) anos de fabricação, valor equivalente a 90% (noventa por cento) da base de cálculo correspondente à do veículo fabricado no ano imediatamente posterior;

2 - para o veículo com mais de 20 (vinte) anos de fabricação, a mesma base de cálculo do veículo com 20 anos de fabricação;

3 - para os veículos usados referidos nos incisos VII e VIII do artigo 3º desta lei, o valor de registro do veículo novo, depreciado à taxa de 10% (dez por cento) em relação à base de cálculo utilizada no ano imediatamente anterior.

§ 5º - O Poder Executivo poderá firmar convênios ou contratar serviços com entidades especializadas para a pesquisa dos valores médios de mercado dos veículos usados.

§ 6º - Para determinação da base de cálculo é irrelevante o estado de conservação do veículo.

§ 7º - Na falta do documento referido no inciso III deste artigo, será considerado, para a fixação da base de cálculo, o valor constante do documento expedido pelo órgão federal competente para a cobrança do tributo devido pela importação, acrescido dos demais impostos incidentes.

§ 8º - A atualização de que trata o inciso VI deste artigo far-se-á pela variação da Unidade Fiscal do Estado de São Paulo - UFESP, mediante multiplicação do valor constante dos documentos de aquisição das partes, peças e despesas de montagem, pelo coeficiente obtido com a divisão do valor nominal da UFESP, no mês da data de ocorrência do fato gerador, pelo valor da mesma unidade no mês de aquisição das partes, peças e despesas de montagem.

§ 9º - Nas situações em que for constatada notória redução nos preços médios de mercado vigentes entre o mês de setembro e o mês de dezembro, poderá o Poder Executivo, excepcionalmente, autorizar a redução da base de cálculo.

Artigo 8º - O Poder Executivo poderá arbitrar a base de cálculo:

I - na impossibilidade de determinação dos valores, nos termos do artigo 7º desta lei;

II - na verificação de incompatibilidade entre o valor de aquisição do veículo e o valor de mercado.

## SEÇÃO V DAS ALÍQUOTAS

Artigo 9º - A alíquota do imposto, aplicada sobre a base de cálculo atribuída ao veículo, será de:

I - 1,5% (um inteiro e cinquenta centésimos por cento) para veículos de carga, tipo caminhão;

II - 2% (dois por cento) para:

a) ônibus e microônibus;

b) caminhonetes cabine simples;

c) motocicletas, ciclomotores, motonetas, triciclos e quadriciclos;

d) máquinas de terraplenagem, empilhadeiras, guindastes, locomotivas, tratores e similares;

III - 3% (três por cento) para veículos que utilizarem motor especificado para funcionar, exclusivamente, com os seguintes combustíveis: álcool, gás natural veicular ou eletricidade, ainda que combinados entre si;

IV - 4% (quatro por cento) para qualquer veículo automotor não incluído nos incisos I a III deste artigo.

§ 1º - A alíquota dos veículos automotores a que se refere o inciso IV deste artigo, destinados à locação, de propriedade de empresas locadoras, ou cuja posse estas detenham em decorrência de contrato de arrendamento será reduzida em 50% (cinquenta por cento).

§ 2º - Considera-se empresa locadora de veículos, para os efeitos do § 1º, a pessoa jurídica cuja atividade de locação de veículos represente no mínimo 50% (cinquenta por cento) de sua receita bruta, mediante reconhecimento, segundo disciplina estabelecida pela Secretaria da Fazenda.

§ 3º - Será aplicada, excepcionalmente, a alíquota de 3% (três por cento) para veículos fabricados até 31 de dezembro de 2008 que utilizarem motor especificado para funcionar exclusivamente a gasolina, quando adaptado, até a mesma data, para funcionar de maneira combinada com gás natural veicular, ficando convalidados os procedimentos anteriormente adotados.

## SEÇÃO VI DO CÁLCULO DO IMPOSTO

Artigo 10 - O valor do imposto será obtido mediante a multiplicação da alíquota pela base de cálculo.

Artigo 11 - Nos casos de que tratam os incisos II a X, alíneas “b” e “c” do artigo 3º desta lei, o imposto será calculado de forma proporcional ao número de meses restantes do ano civil.

Parágrafo único - Para efeito de contagem do número de meses restantes do ano civil, será incluído o mês da ocorrência do fato gerador.

## SEÇÃO VII DA IMUNIDADE, DA ISENÇÃO E DA DISPENSA DO PAGAMENTO DO IMPOSTO

Artigo 12 - O Poder Executivo disciplinará procedimento para o reconhecimento das imunidades, para a concessão das isenções e para a dispensa do pagamento do imposto.

Artigo 13 - É isenta do IPVA a propriedade:

I - de máquinas utilizadas essencialmente para fins agrícolas;

II - de veículo ferroviário;

III - de um único veículo adequado para ser conduzido por pessoa com deficiência física;

IV - de um único veículo utilizado no transporte público de passageiros na categoria aluguel (táxi), de propriedade de motorista profissional autônomo, por ele utilizado em sua atividade profissional;

V - de veículo de propriedade de Embaixada, Representação Consular, de Embaixador e de Representante Consular, bem como de funcionário de carreira diplomática ou de serviço consular, quando façam jus a tratamento diplomático, e desde que o respectivo país de origem conceda reciprocidade de tratamento;

VI - de ônibus ou microônibus empregados exclusivamente no transporte público de passageiros, urbano ou metropolitano, devidamente autorizados pelos órgãos competentes;

VII - de máquina de terraplanagem, empilhadeira, guindaste e demais máquinas utilizadas na construção civil ou por estabelecimentos industriais ou comerciais, para monte e desmonte de cargas;

VIII - de veículo com mais de 20 (vinte) anos de fabricação.

§ 1º - As isenções previstas neste artigo, quando não concedidas em caráter geral, serão efetivadas, em cada caso, por despacho da autoridade administrativa, em requerimento com o qual o interessado faça prova do preenchimento das condições e do cumprimento dos requisitos para sua concessão.

§ 2º - As isenções previstas nos incisos III a VI deste artigo aplicam-se:

1 - somente aos veículos em situação regular, na data da ocorrência do fato gerador, quanto às obrigações relativas ao registro e licenciamento;

2 - às hipóteses de arrendamento mercantil.

§ 3º - No caso do inciso VI deste artigo, em se tratando de proprietário pessoa física, fica limitada a isenção a um único veículo, de propriedade de motorista autônomo regularmente registrado no órgão competente e habilitado para condução do veículo objeto do benefício.

Artigo 14 - Fica dispensado o pagamento do imposto, a partir do mês da ocorrência do evento, na hipótese de privação dos direitos de propriedade do veículo por furto ou roubo, quando ocorrido no território do Estado de São Paulo, na seguinte conformidade:

I - o imposto pago será restituído proporcionalmente ao período, incluído o mês da ocorrência em que ficar comprovada a privação da propriedade do veículo;

II - a restituição ou compensação será efetuada a partir do exercício subsequente ao da ocorrência.

§ 1º - A dispensa prevista neste artigo não desonera o contribuinte do pagamento do imposto incidente sobre fato gerador ocorrido anteriormente ao evento, ainda que no mesmo exercício.

§ 2º - O Poder Executivo poderá dispensar o pagamento do imposto incidente a partir do exercício seguinte ao da data da ocorrência do evento nas hipóteses de perda total do veículo por furto ou roubo ocorridos fora do território paulista, por sinistro ou por outros motivos, previstos em regulamento, que descaracterizem o domínio ou a posse.

§ 3º - Os procedimentos concernentes à dispensa, à restituição e à compensação serão disciplinados por ato do Poder Executivo.

Artigo 15 - Poderá ser dispensado o pagamento do imposto relativo ao veículo de propriedade de empresa locadora:

I - a partir do mês seguinte ao da transferência para operação do veículo em outro Estado, em caráter não esporádico, desde que seja comprovado o pagamento proporcional aos meses restantes do ano civil em favor do Estado de destino, se assim estiver previsto na legislação do referido Estado;

II - quando, na hipótese prevista na alínea “b” do inciso X do artigo 3º desta lei, tratar-se de veículo destinado à locação avulsa, e a permanência neste Estado seja temporária, conforme disposição regulamentar, observado o disposto no artigo 33 desta lei.

Parágrafo único - O imposto pago será restituído proporcionalmente em relação ao período em que se configurar a hipótese prevista no inciso I deste artigo.

Artigo 16 - Verificado que o beneficiário não preenchia ou deixou de preencher as condições exigidas para a imunidade, isenção ou dispensa, o imposto deverá ser recolhido no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da ocorrência do evento, observado o disposto no parágrafo

único do artigo 11, e a base de cálculo do imposto será definida em conformidade com os artigos 7º ou 8º, todos desta lei.

## SEÇÃO VIII DO LANÇAMENTO DO IMPOSTO

Artigo 17 - O contribuinte ou o responsável efetuará anualmente o pagamento do imposto, na forma estabelecida pelo Poder Executivo, o qual ficará sujeito à homologação pela autoridade administrativa competente.

Artigo 18 - Verificado que o contribuinte ou responsável deixou de recolher o imposto no prazo legal, no todo ou em parte, a autoridade administrativa tributária procederá ao lançamento de ofício, notificando o proprietário do veículo ou o responsável para o recolhimento do imposto ou da diferença apurada, com os acréscimos legais, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data do recebimento da notificação, reservado o direito de contestação.

§ 1º - Diferença, para os efeitos deste artigo, é o valor do imposto e seus acréscimos legais, que restarem devidos após imputação efetuada mediante distribuição proporcional do valor recolhido entre os componentes do débito.

§ 2º - A notificação prevista neste artigo conterà a identificação do contribuinte, do responsável solidário, quando for o caso, do veículo, a data de vencimento e a forma de pagamento do imposto e acréscimos legais, podendo ser realizada por meio de edital publicado no Diário Oficial do Estado, por correio, pessoalmente ou por meio eletrônico.

§ 3º - Quando a notificação for feita por meio de publicação no Diário Oficial do Estado, o contribuinte ou interessado será cientificado da publicação na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

Artigo 19 - Verificada infração a qualquer dispositivo da legislação do imposto, será lavrado Auto de Infração e Imposição de Multa por Agente Fiscal de Rendas, admitida a chancela por meio eletrônico.

Parágrafo único - Para efeito deste artigo, quando a infração estiver acompanhada de redução ou supressão do pagamento do imposto, este poderá ser exigido por meio de Auto de Infração e Imposição de Multa.

Artigo 20 - Enquanto não extinto o direito de constituir o crédito tributário, o lançamento poderá ser revisto de ofício pela autoridade administrativa, quando verificado erro ou fato não conhecido ou não provado.

## SEÇÃO IX DO RECOLHIMENTO DO IMPOSTO

Artigo 21 - O imposto do veículo usado será devido anualmente na data da ocorrência do fato gerador, e deverá ser pago à vista no mês de fevereiro ou em três parcelas mensais, iguais e consecutivas, vencíveis nos meses de janeiro, fevereiro e março, desde que a primeira seja recolhida integralmente no respectivo vencimento no mês de janeiro e o valor de cada parcela seja equivalente a, no mínimo, 2 (duas) UFESPs do mês do recolhimento.

§ 1º - O imposto relativo ao veículo de carga usado, categoria caminhão, poderá ser pago à vista no mês de abril ou em três parcelas iguais e consecutivas, vencíveis nos meses de março, junho e setembro, desde que a primeira seja recolhida integralmente no respectivo vencimento no mês de março e o valor de cada parcela seja equivalente a, no mínimo, 2 (duas) UFESPs do mês do recolhimento.

§ 2º - A opção pelo pagamento parcelado dar-se-á pelo recolhimento voluntário da primeira parcela no mês de janeiro, para os casos previstos no “caput”, e no mês de março, para os casos previstos no § 1º deste artigo.

§ 3º - Sobre o valor do imposto recolhido integralmente no mês de janeiro, conceder-se-á desconto, a ser fixado pelo Poder Executivo.

§ 4º - Os dias de vencimento do imposto serão fixados pelo Poder Executivo.

§ 5º - Será considerado rompido o parcelamento sempre que não for observada a data de vencimento e o pagamento integral de qualquer uma das duas últimas parcelas, sujeitando-se o contribuinte ou o responsável aos acréscimos legais e à disciplina estabelecida no artigo 18 desta lei.

§ 6º - O imposto devido por empresa locadora, nos termos da alínea “b” do inciso X do artigo 3º desta lei, será pago integralmente no prazo de 30 (trinta) dias, contados da data do fato gerador.

Artigo 22 - O recolhimento do imposto, relativamente a veículo novo, deverá ser efetuado integralmente no prazo de 30 (trinta) dias contados:

I - da data da emissão da Nota Fiscal referente à sua aquisição;

II - da data de seu desembarço aduaneiro, em se tratando de veículo importado diretamente pelo consumidor;

III - da data de sua incorporação ao ativo permanente, em se tratando de veículo colocado em uso por aquele que o fabricou ou por revendedores;

IV - da data de sua autorização para uso, em se tratando de veículo não fabricado em série;

V - da data de saída constante da Nota Fiscal de venda da carroceria, em se tratando de veículo objeto de encarroçamento, nos casos em que o chassi tenha sido adquirido separadamente.

§ 1º - Sobre o valor do imposto recolhido integralmente até o 5º (quinto) dia útil posterior à data da emissão da Nota Fiscal referente à aquisição do veículo novo, ou à data em que o mesmo tenha sido incorporado ao ativo permanente, poderá ser concedido desconto a ser fixado pelo Poder Executivo.

§ 2º - O imposto relativo a veículo novo poderá ser pago em 3 (três) parcelas mensais, iguais e consecutivas, desde que a primeira seja paga no prazo previsto no “caput” deste artigo, vencendo as demais no mesmo dia dos meses subsequentes ao do vencimento da primeira.

Artigo 23 - No caso de veículo alienado em hasta pública, o débito vencido e não pago deverá ser deduzido do montante arrecadado na venda e recolhido até o 3º (terceiro) dia útil após a realização do leilão.

Artigo 24 - Será exigido o recolhimento integral do imposto referente ao exercício, ressalvado o disposto no artigo 14 desta lei, bem como do débito em atraso, no momento da exclusão do veículo do Cadastro de Contribuintes do IPVA.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se, também, na hipótese de transferência do registro do veículo para outro Estado.

Artigo 25 - Nenhum veículo será registrado ou licenciado perante as repartições competentes sem a prova do pagamento do imposto ou de que é imune, isento ou de que está dispensado o seu pagamento.

Parágrafo único - O disposto neste artigo aplica-se, igualmente, aos casos de renovação, averbação, cancelamento e a quaisquer outros atos que impliquem alteração no registro do veículo.



Artigo 26 - Não se exigirá, nos casos de inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA, novo pagamento do imposto já solvido em outra unidade da federação, observado sempre o respectivo exercício fiscal, ressalvadas as hipóteses em que:

I - deveria ter sido integralmente pago ao Fisco deste Estado;

II - seja devido proporcionalmente a este Estado por empresa locadora, nos termos das alíneas “b” e “c” do inciso X do artigo 3º e do artigo 11, desta lei.

§ 1º - Os efeitos da insolvência ou do pagamento do imposto transmitem-se ao novo proprietário do veículo para fins de registro ou alteração de assentamentos perante o órgão de trânsito e o Cadastro de Contribuintes do IPVA.

§ 2º - Se não comprovar o pagamento do imposto a outra unidade federada, o proprietário deverá, para proceder à transferência, recolher o imposto proporcionalmente ao número de meses restantes do exercício fiscal, calculado a partir do mês em que deveria ter se inscrito no Cadastro de Contribuintes do IPVA deste Estado, conforme o disposto no artigo 11 desta lei.

## SEÇÃO X DOS ACRÉSCIMOS MORATÓRIOS E DOS JUROS

Artigo 27 - O imposto não recolhido no prazo determinado nesta lei estará sujeito a acréscimos moratórios correspondentes a 0,33% (trinta e três centésimos por cento) por dia de atraso, até o limite de 20% (vinte por cento), calculados sobre o valor do imposto.

Parágrafo único - Após a inscrição em dívida ativa, os acréscimos moratórios corresponderão a 1 (uma) vez o valor do imposto.

Artigo 28 - O montante do imposto recolhido a destempo fica ainda sujeito a juros equivalentes, por mês, à taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia - SELIC, para títulos federais, acumulada mensalmente.

§ 1º - Os juros equivalerão a 1% (um por cento) para fração de mês, assim entendido qualquer período de tempo inferior a um mês.

§ 2º - Ocorrendo a extinção, substituição ou modificação da taxa de juros prevista neste artigo, o Poder Executivo adotará outro indicador oficial que reflita o custo do crédito no mercado financeiro.

§ 3º - Em nenhuma hipótese a taxa de juros será inferior a 1% (um por cento) ao mês.

§ 4º - O Poder Executivo divulgará, mensalmente, a taxa a que se refere esse artigo.

§ 5º - Os juros serão calculados sobre os acréscimos moratórios e também sobre os valores das penalidades.

Artigo 29 - Os encargos previstos nos artigos 27 e 28 desta lei são decorrência natural da mora e serão exigidos independentemente de lançamento de ofício.

## SEÇÃO XI DO CADASTRO DE CONTRIBUINTES DO IPVA

Artigo 30 - O Poder Executivo organizará e manterá o Cadastro de Contribuintes do IPVA, podendo utilizar as informações relativas ao veículo ou ao proprietário constantes de registros de outros órgãos públicos.

Artigo 31 - A Secretaria da Fazenda estabelecerá disciplina para a inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA podendo:

I - estabelecer disciplinas distintas e simplificadas por classes de contribuinte;

II - dispensar a inscrição de veículos específicos, sem interesse para a fiscalização e a arrecadação do imposto.

Parágrafo único - No caso de veículo objeto de arrendamento mercantil ou de alienação fiduciária em garantia, o Cadastro de Contribuintes do IPVA deverá conter a identificação do arrendante e do arrendatário ou do devedor fiduciante e do credor fiduciário.

## SEÇÃO XII DAS OBRIGAÇÕES ACESSÓRIAS

Artigo 32 - Fica obrigado a fornecer os dados necessários à inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA:

I - todo proprietário de veículo automotor residente ou domiciliado neste Estado, nos termos desta lei;

II - o proprietário de veículo registrado anteriormente em outro Estado, quando adquiri-lo ou transferir o seu domicílio ou residência para este Estado.

Artigo 33 - Também está obrigada a fornecer os dados necessários à inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA a empresa locadora de veículos que operar neste Estado, em relação a todos os veículos que vierem a ser locados ou colocados à disposição para locação neste Estado, inclusive aos veículos a que se refere o inciso II do artigo 15 desta lei.

Artigo 34 - Quaisquer alterações ocorridas em relação ao proprietário ou ao veículo serão comunicadas às autoridades responsáveis pelo Cadastro de Contribuintes do IPVA.

Parágrafo único - Cabe ao alienante e ao adquirente a obrigação de comunicar a alienação do veículo.

Artigo 35 - O Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN e a Secretaria da Fazenda deverão compatibilizar seus cadastros com a finalidade de atingir maior eficiência administrativa e facilitar o cumprimento das obrigações acessórias.

Parágrafo único - A Secretaria da Fazenda poderá firmar convênios com os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito para a troca de informações, no interesse da administração do imposto.

Artigo 36 - Todo aquele a quem forem solicitadas informações de interesse da fiscalização está obrigado a prestá-las.

Parágrafo único - Os contribuintes e terceiros que tenham informações sobre fatos relacionados ao imposto não poderão embarçar a ação fiscalizadora e, mediante notificação, serão obrigados a exibir documentos, guias, impressos ou arquivos magnéticos relacionados à administração e à arrecadação.

Artigo 37 - São obrigados a fornecer ao fisco, na forma estabelecida pelo Poder Executivo:

I - os fabricantes, revendedores de veículos e os importadores, informações sobre veículos novos vendidos e respectivos adquirentes;

II - os revendedores, informações sobre operações com veículos usados;

III - as empresas locadoras, informações sobre os veículos locados ou colocados à disposição para locação neste Estado;

IV - os leiloeiros que realizarem leilões de veículo automotor, relação dos veículos objetos do leilão, bem como valores das transferências e o nome e endereço dos alienantes e dos adquirentes;

V - os despachantes que auxiliarem no registro ou transferência de veículos, relação desses veículos, bem como os valores das transferências e o nome e endereço do alienante e do adquirente;

VI - os notários, informações sobre as transações com veículos perante eles realizadas, sem ônus para as partes do negócio;

VII - as seguradoras de veículos, informações sobre os veículos segurados ou indenizados;

VIII - as empresas de arrendamento mercantil, informações sobre os veículos arrendados e seus respectivos arrendatários;

IX - as instituições financeiras, informações sobre os veículos financiados e os respectivos adquirentes;

X - os autódromos, oficinas de manutenção e quaisquer pessoas, físicas ou jurídicas, que cedam ou aluguem espaços para estacionamento, ou que prestem serviços de guarda ou manutenção de veículos automotores, informações sobre os veículos que se encontram ou se encontraram estacionados em suas dependências ou sob sua guarda.

Artigo 38 - As autoridades responsáveis pelo registro e manutenção de cadastros de veículos ficam obrigadas a fornecer ao fisco a relação de veículos constantes de seu cadastro, transferências registradas e valores das transferências, bem como a informar o nome e endereço dos alienantes e adquirentes.

### SEÇÃO XIII DAS PENALIDADES

Artigo 39 - Constituem condutas passíveis de imposição de multa:

I - fraudar o recolhimento do imposto, no todo ou em parte: multa de uma vez o valor do imposto não recolhido, nunca inferior a 100 (cem) UFESPs;

II - deixar de exibir no prazo estabelecido, quando notificado, quaisquer documentos exigidos pelo fisco: multa correspondente a 30 (trinta) UFESPs por documento, até o limite de 150 (cento e cinquenta) UFESPs por veículo;

III - deixar de prestar informações quando obrigado, ou fazê-lo de forma inexata ou incompleta: multa correspondente a 30 (trinta) UFESPs por veículo;

IV - proceder de modo a possibilitar a redução ou supressão do tributo devido por terceiro: multa de uma vez o valor do imposto não recolhido, nunca inferior a 100 (cem) UFESPs;

V - deixar de fornecer documentos ou informações necessários à inscrição ou alteração do Cadastro de Contribuintes do IPVA: multa, por exercício, correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor do imposto, nunca inferior a 10 (dez) UFESPs;

VI - induzir o fisco a proceder à inscrição ou alteração indevidas no Cadastro de Contribuintes do IPVA: multa, por exercício, correspondente a uma vez o valor do imposto, nunca inferior a 50 (cinquenta) UFESPs;

VII - deixar, a locadora de veículos, de cumprir a obrigação acessória prevista no artigo 33 desta lei: multa, por exercício, equivalente a 100 (cem) UFESPs por veículo;

VIII - cometer qualquer outra infração a dispositivo da legislação relativa ao imposto, sem penalidade específica: multa correspondente a 10 (dez) UFESPs.

§ 1º - As multas previstas neste artigo:

1 - não excluem o pagamento do imposto, quando devido;

2 - são aplicáveis distinta e integralmente, na hipótese de concurso de infrações.

§ 2º - Para cálculo das multas baseadas em UFESP, deve ser considerado o seu valor na data da lavratura do Auto de Infração e Imposição de Multa, não se aplicando o disposto no artigo 3º da Lei nº 10.175, de 30 de dezembro de 1998.

## SEÇÃO XIV DA REPARTIÇÃO DA RECEITA

Artigo 40 - Do produto da arrecadação do imposto, descontadas outras destinações instituídas por lei federal, 50% (cinquenta por cento) constituirá receita do Município onde estiver domiciliado, nos termos do artigo 4º desta lei, o proprietário do veículo, incluídos os valores correspondentes aos juros e aos acréscimos moratórios.

Artigo 41 - A parcela pertencente ao Estado será repassada pelo estabelecimento bancário na forma e prazo estabelecidos pelo Poder Executivo.

§ 1º - A parcela pertencente ao Município será creditada na forma da legislação federal relativa à matéria, e dos convênios porventura firmados entre as prefeituras e a instituição bancária arrecadadora.

§ 2º - Nas hipóteses de restituição do imposto, a parcela proporcional será deduzida da receita do Município.

## SEÇÃO XV DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO TRIBUTÁRIO

Artigo 42 - O procedimento administrativo tributário referente ao IPVA iniciar-se-á com a notificação do lançamento ou do Auto de Infração e Imposição de Multa.

Parágrafo único - Aplica-se ao procedimento iniciado por meio de Auto de Infração e Imposição de Multa a disciplina que dispõe sobre o processo administrativo tributário estadual.

Artigo 43 - As incorreções ou omissões existentes na notificação do lançamento de ofício, inclusive as decorrentes de cálculo, não acarretam a sua nulidade, desde que presentes elementos suficientes para determinar, com segurança, a natureza da infração e a pessoa do infrator.

Parágrafo único - As incorreções ou omissões de que trata este artigo poderão ser corrigidas pela autoridade fiscal, cientificando-se o sujeito passivo da correção, por escrito, e devolvendo-lhe o prazo do artigo 44 desta lei.

Artigo 44 - O interessado poderá, por escrito, apresentar defesa ou contestação ao lançamento efetuado, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da notificação.

Artigo 45 - A defesa ou contestação será apresentada na repartição fiscal competente indicada na notificação, e deverá conter:

I - a autoridade a quem é dirigida;

II - a qualificação do interessado e a identificação do signatário;

III - as razões de fato e de direito sobre as quais se fundamenta.

Parágrafo único - A defesa ou contestação deverá ser instruída com documentos, demonstrativos e demais elementos materiais destinados a comprovar as alegações feitas.

Artigo 46 - Da decisão proferida, será o interessado cientificado na forma estabelecida pelo Poder Executivo.

§ 1º - Não acolhida a defesa ou contestação, no todo ou em parte, o interessado poderá, uma única vez, apresentar recurso dirigido à autoridade imediatamente superior àquela que houver proferido a decisão recorrida, no prazo de 30 (trinta) dias a contar da cientificação da decisão ou da publicação.

§ 2º - O recurso será apresentado por meio de requerimento contendo nome e qualificação do recorrente, a identificação do processo e o pedido de nova decisão, com os respectivos fundamentos de fato e de direito.

Artigo 47 - Mantida a decisão recorrida, será o interessado cientificado a recolher o valor integral do débito fiscal no prazo de 30 (trinta) dias.

Artigo 48 - Serão encaminhados para inscrição na dívida ativa:

I - o débito lançado e não contestado tempestivamente;

II - o débito definitivamente julgado e não recolhido no prazo previsto no artigo 47 desta lei.

## SEÇÃO XVI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 49 - Aplica-se ao IPVA, no que couber, a legislação do ICMS referente às normas sobre administração tributária, especialmente os dispositivos da Lei nº. 6.374, de 1º de março de 1989, no que refere:

I - ao procedimento administrativo de consulta sobre interpretação e aplicação da legislação tributária;

II - ao pagamento com desconto da multa fixada no Auto de Infração e Imposição de Multa;

III - ao parcelamento de débitos fiscais.

Artigo 50 - As disposições desta lei relativas às empresas locadoras serão aplicáveis aos veículos de propriedade de empresas de arrendamento mercantil (“leasing”) quando o arrendatário for empresa locadora.

Artigo 51 - No caso de a UFESP deixar de existir como índice de referência, será aplicado o índice que vier a substituí-la.

Artigo 52 - Ficam cancelados os débitos fiscais do IPVA, devidos a este Estado e relativos a veículo automotor terrestre, decorrentes de fatos geradores ocorridos até 31 de dezembro de 2008 e durante o período em que o veículo permaneceu registrado em órgão de trânsito de outra unidade federada, desde que o proprietário, com domicílio neste Estado, cumulativamente:

I - tratando-se de pessoa física, comprove, em conformidade com o disposto no artigo 4º desta lei:

a) em relação à totalidade de veículos de sua propriedade em 1º de janeiro de 2009, que estes foram objeto de registro no órgão de trânsito do Estado de São Paulo ou que, alternativamente, já tenha iniciado o procedimento para o referido registro até 31 de março de 2009;

b) em relação à totalidade dos veículos adquiridos após 1º de janeiro de 2009, que estes se encontram registrados no órgão de trânsito do Estado de São Paulo;

II - tratando-se de pessoa jurídica, comprove, em conformidade com o disposto no artigo 4º desta lei:

a) em relação à totalidade de veículos de sua propriedade em 1º de janeiro de 2009, que estes foram objeto de registro no órgão de trânsito do Estado de São Paulo até 30 de junho de 2008;

b) em relação à totalidade dos veículos adquiridos após 1º de julho de 2008, que estes se encontram registrados no órgão de trânsito do Estado de São Paulo;

III - apresente requerimento à Secretaria da Fazenda, até 29 de maio de 2009, solicitando o cancelamento dos débitos fiscais nos termos deste artigo, contendo:

a) relação completa dos veículos com débitos fiscais, ainda que não tenham sido reclamados por meio de Notificação de Lançamento ou de Auto de Infração e Imposição de Multa;  
b) comprovante do recolhimento integral do IPVA do exercício de 2009, em favor do Estado de São Paulo, relativo aos veículos mencionados nos incisos I e II.

§ 1º - Para fins do cancelamento previsto neste artigo, considera-se débito fiscal a soma do imposto, das multas e dos demais acréscimos legais correspondentes a cada fato gerador.

§ 2º - O cancelamento de que trata este artigo abrange o débito fiscal relativo a veículo cuja propriedade foi transferida a terceiros em data anterior a 1º de janeiro de 2009, correspondente aos fatos geradores em idêntica situação e sob a responsabilidade do proprietário indicado no “caput”, desde que observadas, no que couber, as condições previstas neste artigo.

§ 3º - A extinção das execuções fiscais relativas aos débitos fiscais cancelados nos termos deste artigo será requerida pelo interessado, ficando dispensado o recolhimento das custas judiciais e honorários advocatícios.

§ 4º - O disposto neste artigo não autoriza a restituição ou compensação de importância já recolhida ou depositada em juízo, relativamente à situação em que haja decisão transitada em julgado.

§ 5º - Na hipótese em que pelo menos 80% (oitenta por cento) dos veículos de propriedade de pessoa jurídica tenha sido objeto do registro a que se refere a alínea “a” do inciso II, até a data ali indicada, será admitida, excepcionalmente, a aplicação do cancelamento de débitos previsto neste artigo, desde que o restante dos veículos da pessoa jurídica seja registrado no órgão de trânsito do Estado de São Paulo até 30 de janeiro de 2009, observadas as demais condições estabelecidas neste artigo.

§ 6º - O Poder Executivo estabelecerá disciplina para os procedimentos de cancelamento de débitos de IPVA de que trata este artigo.

Artigo 53 - O Poder Executivo regulamentará o disposto nesta lei.

Artigo 54 - Fica revogada a Lei 6.606, de 20 de dezembro de 1989.

Artigo 55 - Esta lei e suas Disposições Transitórias entram em vigor na data de sua publicação, produzindo efeitos a partir de 1º de janeiro de 2009.

Parágrafo único - O disposto no § 4º do artigo 7º somente produzirá efeitos a partir de 1º de janeiro de 2010.

## SEÇÃO XVII DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Artigo 1º - A base de cálculo utilizada para o cálculo do imposto dos veículos usados referente ao exercício de 2009 será aquela divulgada pelo Poder Executivo de acordo com os critérios fixados na Lei 6.606, de 20 de dezembro de 1989.

Artigo 2º - O Poder Executivo poderá estabelecer prazos especiais para que os contribuintes e responsáveis promovam as adaptações necessárias à observância do disposto nesta lei.

Artigo 3º - Enquanto não for instituído o Cadastro de Contribuintes do IPVA a que se referem os artigos 30 e 31 desta lei, serão utilizadas as informações constantes do cadastro de veículos do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN.

PALÁCIO DOS BANDEIRANTES, 23 de dezembro de 2008.

JOSÉ SERRA

Francisco Vidal Luna Secretário de Economia e Planejamento

Mauro Ricardo Machado Costa Secretário da Fazenda

Publicada na Assessoria Técnico-Legislativa, aos 23 de dezembro de 2008

LEI N. 2877, DE 22 DE DEZEMBRO DE 1997  
(DOE 23-12-1997)

*Dispõe sobre o Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).*

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO: Faço saber que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DO FATO GERADOR E DO CONTRIBUINTE

Art. 1.º O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores Terrestres, devido anualmente, tem como fato gerador a propriedade de veículo automotor terrestre por proprietário domiciliado ou residente no Estado do Rio de Janeiro.

Parágrafo único - Considera-se ocorrido o fato gerador:

I - em 1º de janeiro de cada exercício ou quando o veículo for encontrado no território do Estado do Rio de Janeiro sem o comprovante do pagamento do imposto objeto desta Lei;

II - na data de sua primeira aquisição por consumidor final, no caso de veículo novo;

III - na data do desembaraço aduaneiro, em se tratando de veículo novo ou usado importado do exterior pelo consumidor final.

Art. 2.º Contribuinte do imposto é a pessoa física ou jurídica proprietária do veículo automotor.

Art. 3.º O adquirente do veículo responde solidariamente pelo imposto anteriormente devido e não pago.

Parágrafo único - A solidariedade prevista neste artigo não comporta benefício de ordem.

CAPÍTULO II  
DA NÃO-INCIDÊNCIA

Art. 4.º O imposto não incide sobre os veículos de propriedade:

I - da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

II - dos templos de qualquer culto;

III - dos partidos políticos e suas fundações;

IV - das entidades sindicais dos trabalhadores;

V - das instituições de educação e de assistência social sem fins lucrativos.

VI - veículos pertencentes a empresa pública estadual custeada com recursos do Tesouro Estadual.

§ 1.º O disposto neste artigo estende-se, somente, aos veículos de propriedade das autarquias e das fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, utilizados na consecução de suas finalidades essenciais ou delas decorrentes.

§ 2.º O reconhecimento da não-incidência de que trata o inciso V deste artigo fica condicionado à observância dos seguintes requisitos estatutários pelas entidades nele referidas:

1 - fim público, sem qualquer discriminação quanto aos beneficiados;

2 - ausência de finalidade de lucro;

3 - não distribuírem qualquer parcela do seu patrimônio ou de suas rendas, a título de lucro ou de participação em seu resultado;



- 4 - ausência de remuneração para seus dirigentes ou conselheiros;
- 5 - aplicarem integralmente, no país, os seus recursos na manutenção de seus objetivos institucionais; e
- 6 - manterem escrituração de suas receitas e despesas em livros revestidos de formalidades regulamentares capazes de comprovar sua exatidão.

### CAPÍTULO III DA ISENÇÃO

Art. 5.º Estão isentos do pagamento do imposto:

I - os veículos automotores de propriedade das pessoas jurídicas de direito público externo, quando destinados ao uso de sua missão diplomática ou consulado;

II - os veículos automotores que ingressarem no país conduzidos por estrangeiros não residentes no Brasil, portadores de "certificados internacionais de circular e conduzir", pelo prazo estabelecido nesses documentos, mas nunca superior a 1 (um) ano, e desde que o país de origem conceda igual tratamento aos veículos daqui procedentes, conduzidos por residentes no Brasil;

III - tratores e máquinas agrícolas;

IV - REVOGADO.

V - veículos terrestres especiais de propriedade de deficiente físico, desde que únicos em cada espécie e categoria, nos termos da classificação constante da legislação de trânsito e conforme a regulamentação disponha;

VI - embarcação pertencente a pescador, pessoa física, utilizada na atividade artesanal ou de subsistência, comprovada por entidade representativa da classe, limitada a um veículo por beneficiário;

VII - veículos automotores terrestres com mais de 15 (quinze) anos de fabricação;

VIII - REVOGADO.

IX - Táxis de propriedade de profissionais autônomos, bem como os veículos automotores terrestres que sejam objeto de contrato de arrendamento mercantil (leasing), que sejam efetivamente utilizados como táxi pelos mesmos profissionais;

X - ambulâncias pertencentes às instituições de saúde e assistência social sem fins lucrativos, observados os requisitos do § 2.º do artigo 4.º;

XI - veículos automotores de Associações representativas de pessoas portadoras de deficiência.

XII - Vans, Kombis, Topics ou veículos similares pertencentes às Cooperativas, devidamente regularizadas no órgão público estadual competente na forma da Lei a ser editada, destinadas exclusivamente ao transporte complementar de passageiros.

XIII - REVOGADO.

XIII A - REVOGADO.

XIV - REVOGADO.

§ 1.º O disposto no inciso I deste artigo estende-se aos veículos de propriedade de funcionários de carreira das embaixadas, consulados e representações de organismos internacionais, desde que haja reciprocidade de tratamento tributário, em seus países de origem, declarada, anualmente, pelo Ministério das Relações Exteriores.

§ 2.º O disposto no inciso III deste artigo aplica-se também aos veículos destinados ao transporte de produtos das propriedades rurais para as cooperativas e destas para as centrais, desde que devidamente registradas em órgão competente da Secretaria de Estado de Fazenda.

### CAPÍTULO IV DA BASE DE CÁLCULO

Art. 6.º A base de cálculo do imposto é o valor venal do veículo automotor.

Art. 7.º Tratando-se de veículo usado, o valor do imposto constará de tabela baixada, anualmente, pelo Secretário de Estado de Fazenda.

Parágrafo único - Para a apuração do valor venal poderão ser levados em conta os preços mensalmente praticados no mercado e os preços médios aferidos por publicações especializadas, podendo ainda ser considerados: peso, potência, capacidade máxima de tração, cilindrada, número de eixos, tipo de combustível e dimensões do veículo.

Art. 8.º No caso de veículo 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.

§ 1.º Entende-se como veículo novo, se de fabricação nacional, aquele entregue, sem uso, pelo fabricante, pela concessionária ou agente, ao primeiro adquirente, qualquer que seja o ano de sua fabricação.

§ 2.º Na hipótese deste artigo, a base de cálculo do imposto não poderá ser inferior à que prevalecer para a fixação do valor do imposto devido por veículo usado de iguais características, de fabricação mais recente, constante da tabela a que se refere o artigo 7.º

§ 3.º Quando se tratar de veículo cuja montagem final resulte da conjugação de atividades de fabricantes, montadores ou prestadores de serviços, em diversas etapas, o valor venal será, no mínimo, o somatório dos valores constantes dos documentos relativos à participação de cada um deles para a obtenção do veículo acabado.

Art. 9.º Veículos novos ou usados, importados diretamente do exterior pelo consumidor final, terão como base de cálculo o valor constante do documento de importação, acrescido dos valores dos tributos e quaisquer despesas aduaneiras devidos pela importação, ainda que não recolhidos pelo importador, observado o disposto no § 2.º do art. 8.º.

## CAPÍTULO V DA ALÍQUOTA

Art. 10. A alíquota do imposto é de:

I - REVOGADO.

II - 4% (quatro por cento) para automóveis de passeio e camionetas, exceto utilitários;

II-A - 3% (três por cento) para automóveis de passeio e camionetas bi-combustíveis, movidos a álcool e/ou gasolina;

III - 3% (três por cento) para utilitários;

IV - 2% (dois por cento) para ônibus, microônibus, motocicletas e ciclomotores;

V - 1% (um por cento) para caminhões, caminhões-tratores e veículos de transporte de passageiros a taxímetro pertencentes a pessoas jurídicas;

VI - 2% (dois por cento) para automóveis movidos a álcool;

VII - 1% (um por cento) para veículos que utilizem gás natural ou energia elétrica;

VIII - 0,5% (meio por cento) para veículos destinados exclusivamente à locação, de propriedade de pessoa jurídica com atividade de locação devidamente comprovada nos termos da legislação aplicável, ou na sua posse em virtude de contrato formal de arrendamento mercantil ou propriedade fiduciária.

IX - 4% (quatro por cento) para demais veículos não alcançados pelos incisos anteriores, inclusive os veículos de procedência estrangeira;

§ 1.º Para a aplicação do disposto neste artigo, define-se utilitário como veículo destinado ao transporte de carga, podendo transportar até 2 passageiros, exclusive o condutor.

§ 2.º Ficam anistiados de multas e mora, referente aos débitos dos exercícios até 1998, os contribuintes que recolherem o IPVA em cota única.

§ 3.º O disposto no inciso V também se aplica aos veículos que, utilizados como táxi por pessoa jurídica, sejam objeto de contrato de arrendamento mercantil (leasing).

§ 4.º Quando se tratar de ônibus usado, a alíquota a que se refere o inciso IV, será reduzida nos anos 2000 a 2004 de forma a corresponder aos seguintes percentuais.

I - 1,0% (um por cento) para o ano de 2000;

II - 1,2% (um inteiro e dois décimos por cento) para o ano de 2001;

III - 1,4% (um inteiro e quatro décimos por cento) para o ano de 2002;

IV - 1,6% (um inteiro e seis décimos por cento) para o ano de 2003;

V - 1,8% (um inteiro e oito décimos por cento) para o ano de 2004;

VI - 2,0 (dois por cento) para o ano de 2005.

§ 5.º Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, o ônibus é considerado usado no exercício seguinte ao do primeiro registro de sua propriedade no órgão de trânsito competente.

§ 6.º O imposto recolhido no exercício de 2000 em valor superior ao resultante da aplicação da alíquota efetiva estabelecida no parágrafo 4.º deste artigo, pode ser compensado em reais ou em equivalente expresso em indicador de atualização monetária que por ventura vier a ser adotado, por veículo e por mês, com o imposto devido nos exercícios seguintes.

## CAPÍTULO VI DO PAGAMENTO

Art. 11. O imposto é devido anualmente e recolhido nos prazos e forma previstos em resolução do Secretário de Estado de Fazenda, podendo ser parcelado para pagamento em até três cotas, iguais, mensais, a critério do contribuinte.

§ 1.º O imposto poderá ser pago á vista, ou em três parcelas, mensais e iguais, sem acréscimo;

§ 2.º Sobre o valor do imposto a ser recolhido integralmente poderá ser concedido desconto a ser fixado por Decreto do Poder Executivo Estadual.

§ 3.º O recolhimento do imposto deverá ser efetuado no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da emissão da nota fiscal referente à aquisição do veículo.

Art. 12. O imposto é devido por duodécimos ou fração que faltem para o término do exercício, nas hipóteses de:

I - aquisição, no exercício, de veículo novo, por adquirente consumidor final;

II - importação, no exercício, de veículo novo ou usado, por consumidor final que o importe diretamente;

III - perda da condição de não-incidência ou de isenção.

Art. 13. Na perda total por sinistro, roubo ou furto, o imposto é devido por duodécimo ou fração, contado até a data da ocorrência, não cabendo restituição, se o imposto tiver sido pago anteriormente ao evento.

Parágrafo único - Advindas a recuperação e a liberação do veículo, o imposto será devido:

I - por duodécimos correspondentes ao período que faltar para o encerramento do exercício, quando a perda ocorrer em exercício anterior ao da liberação;

II - por duodécimos correspondentes ao período em que o veículo estiver na posse do proprietário, quando a perda e a liberação ocorrerem no mesmo exercício.

Art. 14. REVOGADO.

## CAPÍTULO VII DA PARTICIPAÇÃO NA ARRECADAÇÃO

Art. 15. Do produto da arrecadação do imposto e seus respectivos acréscimos, 50% (cinquenta por cento) constituem receita do Estado e 50% (cinquenta por cento) do município onde estiver registrado e licenciado o veículo, observado o disposto na Lei Federal nº 11494, de 20 de junho de 2007.

§ 1.º Na hipótese do art. 1º, parágrafo único, item 1, in fine, considerar-se-á o município em § 2.º O repasse, de que trata o presente artigo, será efetuado na forma e prazo estabelecidos em resolução do Secretário de Estado de Fazenda.

## CAPÍTULO VIII DAS MULTAS E DOS ACRÉSCIMOS

Art. 16. A falta de recolhimento do imposto nos prazos fixados acarreta atualização monetária e sujeita o contribuinte à multa de 25 % (vinte e cinco por cento) do valor atualizado do imposto.

Art. 17. Ficará sujeito à multa de:

I - 10 (dez) vezes o valor consignado no documento, no mínimo de 1.000 (mil) UFIRs, aquele que falsificar, viciar ou adulterar documento destinado à arrecadação do imposto ou que o utilizar como comprovante do seu pagamento, sem prejuízo das demais penalidades cabíveis.

II - REVOGADO.

Art. 18. Àquele que, dentro do prazo de 5 (cinco) dias úteis, deixar de prestar esclarecimento e informação a funcionário fiscal, quando por este solicitado, serão aplicadas as seguintes multas:

I - De 90 (noventa) UFIRs pelo não atendimento do primeiro pedido;

II - De 180 (cento e oitenta) UFIRs pelo não atendimento do segundo pedido;

III - De 360 (trezentas e sessenta) UFIRs pelo não atendimento de cada uma das intimações subsequentes.

Art. 19. No caso de infração a obrigação constante de dispositivo legal ou regulamentar, para o qual não esteja prevista penalidade específica, aplicar-se-á multa de 90 (noventa) a 900 (novecentas) UFIRs.

Parágrafo único - Na ausência de graduação específica fixada pelo Poder Executivo a penalidade prevista neste artigo será aplicada em seu limite mínimo.

Art.20. REVOGADO.

## CAPÍTULO IX DA INSCRIÇÃO

Art. 21. REVOGADO.

Art. 22. REVOGADO.

Art. 23. REVOGADO.

## CAPÍTULO X DA FISCALIZAÇÃO

Art. 24. Incumbem à Secretaria de Estado de Fazenda as atividades relacionadas com o lançamento, a homologação ou retificação e exercer controles do pagamento do imposto.

Art. 25. O órgão estadual de trânsito não poderá promover o licenciamento ou qualquer modificação em seus assentamentos cadastrais, sem a comprovação do recolhimento do imposto relativo ao veículo.

Art. 26. O descumprimento do disposto no artigo anterior sujeitará o servidor responsável pela prática do ato à multa de 100 % (cem por cento) do valor do débito.

Art. 27. O não pagamento do imposto, até as datas limites fixadas, sujeita o veículo a recolhimento ao órgão de trânsito do local da constatação do fato, para efeito de lavratura do competente auto de infração, por servidor Fiscal de Rendas.

Art. 28. Os clubes náuticos e os aeroclubes, sempre que solicitados, apresentarão à fiscalização da Secretaria de Estado de Fazenda os registros das embarcações e aeronaves de seus associados, nos quais se identifique o veículo automotor, o nome e o endereço do proprietário.

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29. O Poder Executivo adotará as providências necessárias ao cumprimento do disposto nesta lei.

Art. 30. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente a Lei n.º 948, de 29 de dezembro de 1985.

RIO DE JANEIRO, 22 de dezembro de 1997.

MARCELLO ALENCAR  
Governador do Rio de Janeiro

ANEXOS II – Normas e Regulamentações do IPVA no Estado do Amazonas

EXTRATOS DA LEI COMPLEMENTAR N. 19, DE 29 DE DEZEMBRO DE 1997  
(DOE 29-12-1997)

*Institui o Código Tributário do Amazonas e dá outras providências.*

O GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS: Faço saber a todos os habitantes que a ASSEMBLEIA LEGISLATIVA decretou e eu sanciono a presente lei:

(...)

TÍTULO IV  
DO IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES  
CAPÍTULO I  
DA INCIDÊNCIA

Art. 148. O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA incide sobre a propriedade de veículos automotores registrados, inscritos, matriculados ou licenciados neste Estado.

§ 1º Para efeito da incidência do imposto, considera-se veículo automotor qualquer veículo aéreo, terrestre, aquático ou anfíbio, dotado de força motriz própria de qualquer tipo, ainda que complementar ou alternativa de força de energia natural.

§ 2º - Revogado pela Lei Complementar 66/08, efeitos a partir de 1º de janeiro de 2009.

§ 3º O IPVA incide também sobre a propriedade de veículo automotor dispensado de registro, inscrição, matrícula ou licenciamento no órgão próprio, desde que seu proprietário seja domiciliado ou residente no Estado.

CAPÍTULO I-A  
DA NÃO-INCIDÊNCIA

Art. 148-A. O imposto não incide sobre os veículos automotores de propriedade:

I - da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

II - das autarquias e das fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, desde que utilizados no desenvolvimento de suas finalidades essenciais ou delas decorrentes;

III - dos templos de qualquer culto;

IV - dos partidos políticos, inclusive suas fundações, das entidades sindicais dos trabalhadores, e das instituições de educação e de assistência social, sem fins lucrativos, atendidos os seguintes requisitos:

a) não distribuírem qualquer parcela de seu patrimônio ou de suas rendas a qualquer título;

b) aplicarem integralmente no país os seus recursos na manutenção de seus objetivos institucionais;

c) manterem escrituração de suas receitas e despesas em livros revestidos de formalidades capazes de assegurar sua exatidão.

§ 1º A não-incidência prevista nos incisos I e II deste artigo não se aplica à propriedade de veículo utilizado na exploração de atividades econômicas regidas pelas normas aplicáveis a empreendimentos privados, ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário.

§ 2º A não-incidência prevista nos incisos III e IV deste artigo somente se aplica à propriedade de veículo utilizado para o desenvolvimento das finalidades essenciais das entidades neles mencionadas.

§ 3º O Regulamento disporá sobre a forma do requerimento e do reconhecimento das hipóteses de não-incidência disciplinadas neste artigo.

## CAPÍTULO I-B DO FATO GERADOR

Art. 148-B. O fato gerador do imposto ocorre:

I - na data da aquisição por consumidor final, em relação a veículo novo;

II - no dia 1º de janeiro de cada exercício, em relação a veículo usado;

III - na data do desembarço aduaneiro, em relação a veículo importado do exterior por consumidor final.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, considera-se novo o veículo sem uso até a sua saída promovida por fabricante ou por revendedor diretamente ao consumidor final.

§ 2º Tratando-se de veículo usado que não se encontrava anteriormente sujeito à tributação deste imposto, o fato gerador ocorre na data em que se der a situação motivadora da perda da imunidade ou da isenção.

## CAPÍTULO II DAS ISENÇÕES

Art. 149. São isentos do imposto:

I – os veículos empregados em serviços agrícolas, que apenas transitem dentro dos limites das propriedades agrícolas a que pertençam, ou entre propriedades dos associados de cooperativa de produtores rurais;

II – as ambulâncias de entidades sem fins lucrativos;

III – os veículos das Missões Diplomáticas e das Repartições Consulares de caráter permanente, inclusive os veículos pertencentes aos Membros das Missões e aos Funcionários Consulares, respectivamente, bem como aos familiares que com eles residam, devendo seu reconhecimento ser condicionado à observância da existência de reciprocidade de tratamento, declarada anualmente, pelo Ministério das Relações Exteriores;

IV – as máquinas agrícolas, desde que não circulem em vias públicas abertas à circulação.

V – veículos automotores com mais de 15 (quinze) anos de uso, a contar do ano de seu primeiro licenciamento no órgão público competente.

VI – as embarcações, inclusive as destinadas ao transporte de passageiros e de cargas, com itinerário e frequência regulares (recreio), exceto as de passeio e esporte;

VII – as aeronaves;

VIII – os automóveis de passageiros licenciados na categoria aluguel (táxi);

IX – os veículos sinistrados com perda total, a partir da data da ocorrência do sinistro;

X – os veículos furtados ou roubados, no período entre a data do fato e a data de sua devolução ao proprietário;

XI – os veículos removidos, retidos ou apreendidos pelos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, destinados à realização de leilão público, no período compreendido entre a data do fato e a data da arrematação do veículo.

XII – os veículos pertencentes a Organismos Internacionais em relação aos quais a República Federativa do Brasil seja signatária de Convenção ou Tratado Internacional que conceda isenção sobre impostos diretos ou de propriedade.

§ 1º O benefício de que trata o inciso III do caput deste artigo não se aplica às Repartições Consulares Honorárias, bem como aos Funcionários Consulares Honorários.



§ 2º A pessoa física ou jurídica, que for titular de mais de um automóvel de passageiro licenciado na categoria aluguel (táxi), só poderá usufruir a isenção prevista no inciso VIII do caput deste artigo para um dos veículos.

§ 3º A isenção prevista no inciso VI do caput deste artigo fica condicionada à aplicação do valor correspondente à desoneração do imposto em melhoria das condições de segurança e higiene do veículo.

§ 4º A isenção prevista nos incisos IX, X e XI do caput deste artigo apenas se aplica caso o vencimento do imposto se dê em data posterior ao evento, não cabendo qualquer restituição do imposto recolhido em data anterior ao sinistro, furto, roubo, remoção, retenção ou apreensão, observado o disposto no § 5º.

§ 5º A isenção será proporcional aos meses que restarem para o término do exercício em que ocorrerem as hipóteses previstas nos incisos IX, X e XI do caput deste artigo, consideradas as frações como mês inteiro.

§ 6º O Regulamento disporá sobre a forma do requerimento e do reconhecimento da isenção.

§ 7º A isenção prevista no inciso IX do caput deste artigo está vinculada à efetiva baixa do registro do veículo no órgão competente, nos termos definidos em Regulamento.

Art. 149-A. O reconhecimento de qualquer benefício não gera direito adquirido, podendo ser revogado de ofício quando for apurado que o beneficiário não satisfazia ou deixou de satisfazer as condições para a sua fruição.

### CAPÍTULO III DA ALÍQUOTA E DA BASE DE CÁLCULO

#### SEÇÃO I DA ALÍQUOTA

Art. 150. As alíquotas do IPVA são:

I - 3% (três por cento) para veículos de passeio, comercial leve e veículos de esporte ou corrida, com capacidade superior a 1000 c.c.;

II - 2% (dois por cento) para veículos de carga, de transporte coletivo, bicíclis, triciclos e demais veículos, inclusive de passeio e comerciais leves com capacidade até 1000 c.c.

#### Seção II Da Base de Cálculo

Art. 151. A base de cálculo do imposto é o valor venal do veículo automotor.

§ 1º No caso de veículo novo, o valor venal será o preço comercial sugerido pelo fabricante ou, na falta deste, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor.

§ 2º No caso de veículo usado, o valor venal será o apurado com base nos preços médios praticados no mercado, pesquisados em publicações especializadas e na rede revendedora, observando-se a potência, a capacidade máxima de tração, o ano de fabricação, o peso, a cilindrada, o número de eixos, o tipo de combustível, a dimensão e o modelo do veículo.

§ 3º Tratando-se de veículo novo ou usado, importado pelo consumidor final, para pagamento do IPVA devido no exercício em que se der o seu internamento, o valor venal será o valor constante do documento relativo a seu desembaraço aduaneiro, em moeda nacional, acrescido dos tributos e demais encargos devidos pela importação, inclusive o ICMS, ainda que não recolhidos.

§ 4º A base de cálculo dos veículos usados, apurada na forma do § 2º deste artigo, constará de tabela anual a ser fixada pelo Poder Executivo, nos termos previstos em regulamento, inclusive com a utilização de coeficiente de depreciação em razão do ano.

§ 5º Tratando-se de veículo usado sobre o qual não se encontra, no mercado, informações sobre sua comercialização no ano-base, para definição da base de cálculo será considerado o valor relativo ao modelo que mais se aproxime de suas características.

§ 6º Não sendo apresentada a documentação a que se referem os §§ 1º e 3º deste artigo, ou constando da documentação valores notoriamente inferiores aos de mercado, a base de cálculo será o valor atribuído pela autoridade fazendária, observado o valor de mercado e, se for o caso, o disposto no § 5º.

§ 7º Tratando-se de veículo automotor com características específicas para ser dirigido por pessoa portadora de deficiência física, a base de cálculo estabelecida no caput deste artigo será reduzida em 50% (cinquenta por cento), observado o disposto nos §§ 8º e 9º deste artigo.

§ 8º Para os fins do disposto no § 7º deste artigo, a deficiência física do proprietário do veículo deve ser atestada em laudo de perícia médica e registrada na Carteira Nacional de Habilitação.

§ 9º O benefício previsto no § 7º deste artigo será concedido apenas em relação a um veículo por beneficiário e seu reconhecimento se dará nos termos e condições estabelecidos em regulamento.

#### CAPÍTULO IV DOS CONTRIBUÍNTES E RESPONSÁVEIS

Art. 152. O contribuinte do imposto é o proprietário do veículo automotor.

§ 1º São responsáveis pelo recolhimento do imposto devido:

I - o adquirente, em relação ao veículo adquirido sem o pagamento do imposto do exercício ou exercícios anteriores, exceto no caso de arrematação de veículo em hasta pública;

II - o proprietário do veículo na data de sua remoção, retenção ou apreensão pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em relação ao montante do imposto não quitado pelo valor arrecadado no leilão;

III - o arrendatário, em relação ao veículo objeto de arrendamento mercantil;

IV - o devedor fiduciante, em relação ao veículo adquirido com alienação fiduciária em garantia, ainda que haja propriedade resolúvel em favor do credor.

§ 2º O imposto é vinculado ao veículo e, no caso de sua alienação, a prova do pagamento integral do imposto será transferida ao adquirente para efeito de registro ou averbação no órgão de trânsito.

Art. 152-A. São solidariamente responsáveis pelo pagamento do imposto devido:

I - o servidor do órgão de trânsito que não exigir o comprovante do pagamento do imposto ou do reconhecimento da imunidade ou da isenção, quando do registro e licenciamento, inscrição, matrícula ou transferência de veículo automotor;

II - o condutor do veículo, quando do lançamento do imposto de ofício;

III - a sociedade empresária detentora da propriedade do veículo cedido pelo regime de arrendamento mercantil;

IV - o credor fiduciário, em relação aos veículos objeto de alienação fiduciária em garantia;

V - o possuidor a qualquer título;

VI - o leiloeiro, em relação aos débitos tributários incidentes sobre o registro dos veículos, até o montante do valor arrematado no leilão.

Parágrafo único. A solidariedade prevista neste artigo não comporta benefício de ordem.

## CAPÍTULO V DO PAGAMENTO

Art. 153. O imposto será devido anualmente e pagos nos prazos e formas previstos no Regulamento.

§1º O imposto será devido proporcionalmente:

I – aos meses remanescentes do ano em curso, na hipótese de veículo novo ou importado, contados da data da aquisição ou do desembaraço aduaneiro;

II – aos meses de uso antes da ocorrência do sinistro, furto, roubo, remoção, retenção ou apreensão de veículo levado a leilão, observado o disposto nos §§ 4º e 5º do art. 149;

III – aos meses remanescentes do exercício em que o veículo retornar à posse e/ou ao domínio de seu proprietário, contados da recuperação do veículo furtado ou roubado;

IV – aos meses remanescentes do exercício em que o veículo deixar de ser imune ou isento do imposto, contados da ocorrência do evento.

§ 2º Para os efeitos do § 1º deste artigo, não se considera no cômputo da proporcionalidade o mês de ocorrência do evento.

Art. 153-A. O montante do imposto a recolher será o resultado da aplicação da alíquota correspondente sobre a base de cálculo prevista no art. 151 desta Lei.

Art. 153-B. O imposto poderá ser pago parceladamente, nas condições especificadas em regulamento.

Art. 154. O pagamento do imposto exclui a incidência de taxa que grave a utilização do veículo.

Parágrafo único – O disposto neste artigo não se aplica às multas ou sanções previstas no Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

Art. 155. Sem a prova do pagamento integral do imposto ou do reconhecimento da imunidade ou da isenção a que faz jus, nenhum veículo poderá ser registrado, inscrito, matriculado ou licenciado no Estado do Amazonas.

## CAPÍTULO VI DAS PENALIDADES

Art. 156. Os contribuintes e demais responsáveis que não efetuarem o recolhimento do imposto no prazo previsto no Regulamento, além dos juros de mora de que trata o art. 300 desta Lei, ficarão sujeitos:

I – à multa de mora, calculada à taxa de 0,33% (trinta e três centésimo por cento), por dia de atraso, limitada a 20%, no caso de recolhimento espontâneo e antes de qualquer ação fiscal;

II – à penalidade pecuniária correspondente a 50% (cinquenta por cento) do valor do imposto devido:

a) no caso de veículo apreendido pelo órgão competente;

b) quando da lavratura do Auto de Infração e Notificação Fiscal.

§ 1º Na hipótese prevista no inciso I do caput deste artigo, se o pagamento do tributo for efetuado até o último dia útil do mês seguinte ao seu vencimento, a multa de mora será reduzida para 5% (cinco por cento).

§ 2º Nas hipóteses do inciso II do caput deste artigo, a penalidade pecuniária será reduzida em 50% (cinquenta por cento), quando o pagamento ocorrer em até 30 (trinta) dias contados da ciência da apreensão do veículo, ou do auto de infração, conforme o caso.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso I do caput deste artigo, se o pagamento do tributo for efetuado até o último dia útil do mês seguinte ao seu vencimento a multa será reduzida para 5% (cinco por cento).

## CAPÍTULO VII DA FISCALIZAÇÃO

Art. 157. A fiscalização de que trata este Capítulo compete, privativamente, aos Agentes Fiscais da Secretaria de Estado da Fazenda.

## CAPÍTULO VIII DA DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA

Art. 157-A. Do produto da arrecadação do IPVA, incluídos os acréscimos legais correspondentes, 50% (cinquenta por cento) pertence ao Estado do Amazonas e 50% (cinquenta por cento) ao município amazonense onde se encontrar registrado, inscrito, matriculado ou licenciado o veículo.

Parágrafo único. Não estando o veículo sujeito ao registro, inscrição, matrícula ou licenciamento, 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação do imposto pertence ao município amazonense onde se encontrar domiciliado o contribuinte.

Art. 157-B. O Estado restituirá a importância indevidamente recolhida a título de imposto e acréscimos legais, ficando-lhe assegurado o ressarcimento junto ao Município do valor a este repassado.

GABINETE DO GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS, em Manaus,  
29 de dezembro de 1997.

AMAZONINO ARMANDO MENDES  
Governador do Estado

ALUIZIO HUMBERTO AIRES DA CRUZ  
Secretário de Estado Chefe da Casa Civil

SAMUEL ASSAYAG HANAN  
Secretário de Estado da Fazenda

ISPER ABRAHIM LIMA  
Secretário de Estado de Planejamento e Coordenação Geral  
e Secretário de Estado de Administração, em exercício

DECRETO N. 26.428, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2006  
(DOE 29-12-2006)

*APROVA o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (RIPVA).*

O GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS, usando da atribuição que lhe confere o artigo 54, inciso IV, da Constituição do Estado do Amazonas.

D E C R E T A:

Art. 1º Fica aprovado o Regulamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (RIPVA), de que trata o art. 148 da Lei Complementar nº 19 de 29 de dezembro de 1997.

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data da sua publicação, revogadas as disposições em contrário, especialmente o Decreto 9.176 de 30 de dezembro de 1985.

GABINETE DO GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS, em Manaus, 29 de dezembro de 2006.

EDUARDO BRAGA  
Governador do Estado do Amazonas

JOSÉ ALVES PACÍFICO  
Secretário de Estado Chefe da Casa Civil

ISPER ABRAHIM LIMA  
Secretário de Estado da Fazenda

REGULAMENTO DO IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS  
AUTOMOTORES (RIPVA) A QUE SE REFERE O DECRETO

Nº 26.428, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2006.

TITULO I  
DO IMPOSTO

CAPÍTULO I  
DA INCIDÊNCIA

Art. 1º O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) tem como hipótese de incidência a propriedade de veículos automotores, registrados e licenciados no Estado do

Amazonas ou que estejam sujeitos à inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA, nos termos do capítulo I do Título III deste Regulamento.

§ 1º O Imposto de que trata este artigo é devido anualmente e na forma prevista neste Regulamento.

§ 2º Para efeito da incidência do imposto considera-se veículo automotor qualquer veículo aéreo, terrestre, aquático ou anfíbio, dotado de força motriz própria, ainda que complementar ou alternativa de fonte de energia natural.

§ 3º O IPVA incide também sobre a propriedade de veículo automotor, ainda que dispensado de registro, matrícula ou licenciamento no órgão próprio, desde que seu proprietário esteja domiciliado e/ou residente no Estado.

## CAPÍTULO II DO FATO GERADOR

Art. 2º O fato gerador do imposto ocorre:

I - para veículo novo, na data de sua aquisição pelo consumidor final;

II - para veículo usado, no dia 1º de janeiro de cada exercício;

III - para veículo importado pelo consumidor final, na data de seu desembarço aduaneiro.

§ 1º Tratando-se de veículo usado que não se encontrava anteriormente sujeito à tributação deste imposto, ocorre o fato gerador na data em que se der o fato motivador da perda da não-incidência ou da isenção.

§ 2º Para os efeitos deste Regulamento, considera-se novo o veículo sem uso até a sua saída promovida por fabricante ou por revendedor diretamente ao consumidor final.

## CAPÍTULO III DA NÃO-INCIDÊNCIA

Art. 3º O Imposto não incide sobre os veículos automotores de propriedade:

I - da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

II - das autarquias e das fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, desde que utilizado no desenvolvimento de suas finalidades essenciais ou delas decorrentes;

III - dos templos de qualquer culto;

IV - dos partidos políticos, inclusive suas fundações, e das instituições de educação e de assistência social sem fins lucrativos, atendidos os seguintes requisitos:

a) não distribuírem qualquer parcela de seu patrimônio ou de suas rendas a qualquer título;

b) aplicarem integralmente no País os seus recursos na manutenção de seus objetivos institucionais;

c) manterem escrituração de suas receitas e despesas em livros revestidos de formalidades capazes de assegurar sua exatidão.

V - das entidades sindicais de trabalhadores.

§ 1º A não-incidência prevista nos incisos I e II do caput deste artigo não se aplica à propriedade de veículo utilizado na exploração de atividades econômicas regidas por normas aplicáveis a empreendimentos privados ou em que haja contraprestação ou pagamento de preços ou tarifas pelo usuário.

§ 2º A não-incidência prevista nos incisos III, IV e V do caput deste artigo somente se aplica à propriedade de veículo automotor utilizado para o desenvolvimento das finalidades essenciais das entidades neles mencionadas.

## CAPÍTULO IV DA ISENÇÃO

Art. 4º São isentos do imposto:

I - os veículos empregados em serviços agrícolas, que apenas transitem dentro dos limites das propriedades agrícolas a que pertençam ou entre propriedade dos associados de cooperativas de produtores rurais;

II - as ambulâncias de entidades sem fins lucrativos;

III - as máquinas agrícolas, desde que não circulem em vias públicas abertas à circulação;

IV - as embarcações, exceto de passeio e esporte;

V - as aeronaves;

VI - veículos automotores com mais de 15 (quinze) anos de uso, a contar do ano de seu primeiro licenciamento no órgão público competente;

VII – os veículos do Corpo Diplomático acreditado junto ao Governo Brasileiro;

VIII – veículos terrestres utilizados na categoria aluguel (táxi);

IX - veículos fluviais destinados ao transporte passageiros e de cargas, com itinerário e frequência regulares (recreio);

X – veículos sinistrados com perda total, a partir da data da ocorrência do sinistro;

XI – veículos furtados ou roubados, no período entre a data da ocorrência do fato e a data de sua devolução ao proprietário.

§ 1º A isenção do inciso VII do caput deste artigo é condicionada à existência de tratamento recíproco do país de origem e restringe-se aos veículos das embaixadas e consulados.

§ 2º A isenção prevista nos incisos VIII e IX fica condicionada a aplicação do valor correspondente à desoneração do imposto em melhoria das condições de segurança e higiene do veículo, comprovada por meio de apresentação de documentação fiscal nos termos do artigo 5º deste Regulamento.

§ 3º A pessoa natural ou jurídica que for titular de mais de um veículo licenciado na categoria aluguel (táxi) só poderá usufruir da isenção do inciso VIII para um dos veículos.

§ 4º Em se tratando de veículo furtado, roubado ou sinistrado, o pagamento do imposto será proporcional aos meses do exercício englobados pelos incisos X e XI do caput deste artigo, desde que o pagamento se dê em data posterior ao evento, vedada qualquer restituição do imposto recolhido em data anterior ao furto, roubo ou sinistro.

## CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES COMUNS AOS REQUERIMENTOS PARA O RECONHECIMENTO DE NÃO-INCIDÊNCIA E DE ISENÇÃO

Art. 5º Caberá ao Departamento de Tributação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEFAZ decidir, no prazo de 20 (vinte) dias, quanto ao requerimento para o reconhecimento da não-incidência ou da isenção do IPVA.

§ 1º Sendo a decisão desfavorável ao interessado, caberá recurso, no prazo de 10 (dez) dias, para a Secretaria Executiva da Receita da SEFAZ.

§ 2º Tornando-se definitiva a decisão favorável ao interessado, será feita alteração de ofício no Cadastro de Contribuintes do IPVA identificando o benefício concedido nos termos deste artigo.

§ 3º Tornando-se definitiva a decisão desfavorável ao interessado, no prazo de 15 (quinze) dias, contados da notificação da decisão, ser-lhe-á aberto novo prazo para pagamento do IPVA com os devidos acréscimos legais.

§ 4º No interstício entre a protocolização do requerimento e a notificação da decisão definitiva proferida pela Administração Fazendária, ficará suspensa a exigibilidade do imposto.

Art. 6º O requerimento será instruído, sob pena de indeferimento de plano, com os documentos necessários à comprovação da situação e/ou requisitos exigidos para o reconhecimento da não-incidência ou da isenção.

Art. 7º A não-incidência ou a isenção prevalecerão enquanto o veículo pertencer à pessoa indicada no respectivo processo administrativo, desde que ela continue a preencher as condições e requisitos exigidos pela legislação para usufruir do benefício, independentemente de novo pedido.

Art. 8º O reconhecimento de qualquer benefício não gera direito adquirido, podendo ser revogado de ofício quando for apurado que o beneficiário não satisfazia ou deixou de satisfazer as condições para a sua fruição.

§ 1º Verificado que o interessado não satisfazia as condições para a fruição da não-incidência ou da isenção, o imposto será exigido atualizado monetariamente e com os acréscimos legais.

§ 2º Verificado que o beneficiário deixou de preencher as condições exigidas para a não-incidência ou para a isenção, o imposto deverá ser recolhido proporcionalmente aos meses restantes do exercício em que ocorreu o fato.

§ 3º O recolhimento de que trata o § 2º deverá ocorrer no prazo de 15 (quinze) dias, contados da data da ocorrência do fato.

## CAPÍTULO VI DAS ALÍQUOTAS

Art. 9º As alíquotas do imposto são as seguintes:

I - 2% (dois por cento) para veículos de todos os tipos, independente da utilização, exceto aqueles do inciso seguinte;

II - 3% (três por cento) para veículos com capacidade superior a 1.000 (um mil) c.c. dos seguintes tipos e/ou com as seguintes utilizações:

- a) de passeio, a exemplo do automóvel, da camioneta e do buggy;
- b) comercial leve, a exemplo do furgão, do jipe e da pick-up;
- c) veículos de esporte ou corrida, como aquele que possua a forma e/ou a potência de motor para a prática dessa atividade.

## CAPÍTULO VII DA BASE DE CÁLCULO

Art. 10. A base de cálculo do imposto é o valor venal do veículo automotor.

§ 1º No caso de veículo novo, o valor venal é o preço comercial fixado pelo fabricante ou, na falta deste, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor ou do documento referente à transmissão de propriedade do veículo.

§ 2º Tratando-se de veículo novo ou usado, importado pelo consumidor, para pagamento do IPVA devido no exercício em que se der o seu internamento, será considerado como base de cálculo o valor constante no documento relativo a seu desembaraço aduaneiro, em moeda nacional, acrescido dos tributos e demais encargos devidos pela importação, inclusive o ICMS, ainda que não recolhidos.

§ 3º Quando se tratar de veículo cuja montagem final resulte da conjugação de atividades de fabricantes, montadores ou prestadores de serviços, em diversas etapas, o valor venal será, no mínimo, o somatório dos valores constantes dos documentos relativos à participação de cada um deles para a obtenção do veículo acabado, devendo suas respectivas notas fiscais ser apresentadas por ocasião de sua inscrição.



§ 4º A base de cálculo do imposto para os efeitos do art. 8º, § 3º será o valor venal do veículo corrigido monetariamente até a data do fato.

§ 5º Não sendo apresentada a documentação a que se referem os §§ 1º, 2º e 3º deste artigo, ou constando da documentação valores notoriamente inferiores aos de mercado, a base de cálculo será o valor atribuído pela autoridade fazendária, observado o valor de mercado e, se for o caso, o disposto no § 2º do art. 11.

§ 6º Quando se tratar de veículo adaptado para uso de pessoas portadoras de deficiência física, a base de cálculo estabelecida no caput deste artigo será reduzida de 50% (cinquenta por cento).

§ 7º A redução de base de cálculo de que trata o parágrafo anterior será reconhecida mediante requerimento feito à Secretaria Executiva da Receita da Secretaria de Estado da Fazenda, observado no que couber o disposto no Capítulo V do Título I deste Regulamento.

Art. 11. Nos termos do artigo 10 deste Regulamento, compete ao Secretário de Estado da Fazenda, por meio de Resolução, a fixação da tabela anual contendo os coeficientes de depreciação em razão do ano e os valores dos veículos fabricados no ano anterior (ano-base) ao que se referir o imposto, os quais serão utilizados para a determinação da base de cálculo do IPVA para os veículos usados.

§ 1º Para a fixação do valor venal, no caso de veículo usado, será considerado o valor apurado com base nos preços médios praticados no mercado, pesquisados em publicações especializadas e na rede revendedora, observando-se a potência, a capacidade máxima de tração, ano de fabricação, o peso, a cilindrada, o número de eixos, o tipo de combustível, a dimensão e o modelo do veículo.

§ 2º Tratando-se de veículo usado sobre o qual não se encontre, no mercado, informações sobre sua comercialização no ano-base, para definição da base de cálculo será considerado o valor relativo ao modelo que mais se aproxime de suas características.

§ 3º Na determinação da base de cálculo de que trata o caput deste artigo se multiplicará o coeficiente de depreciação pelo valor do veículo fabricado no ano anterior ao que se referir o imposto.

§ 4º A Resolução contendo a tabela deverá ser publicada no Diário Oficial do Estado até o dia 31 de dezembro de cada ano, para vigorar no exercício seguinte.

§ 5º O Secretário de Estado da Fazenda poderá adotar tabela de valores elaborada pelo Conselho Nacional de Política Fazendária – CONFAZ.

## TÍTULO II DA OBRIGAÇÃO TRIBUTÁRIA

### CAPÍTULO I DO CONTRIBUINTE

Art. 12. O contribuinte do imposto é o proprietário do veículo automotor.

Parágrafo único. O imposto é vinculado ao veículo e, no caso de sua alienação, a prova do pagamento do imposto será transferida ao adquirente para efeito de registro ou averbação no órgão de trânsito.

Art. 13. Consideram-se também contribuintes do imposto:

I - as empresas públicas que adquiram ou sejam proprietárias de veículo automotor, ainda que seja para uso de terceiro;

- II - quaisquer pessoas natural ou jurídica, inclusive cooperativas profissionais, que adquiram ou sejam proprietárias de veículos automotores;
- III – a empresa detentora da propriedade do veículo cedido pelo regime de arrendamento mercantil;
- IV – o devedor fiduciário em relação ao veículo adquirido com alienação fiduciária em garantia, mesmo que haja propriedade resolúvel em favor do credor.

## CAPÍTULO II DOS RESPONSÁVEIS

Art. 14. São solidariamente responsáveis pelo pagamento do imposto devido pelo contribuinte:

- I - o alienante de veículo automotor em relação aos fatos geradores anteriores à alienação ou no caso do descumprimento do disposto no art. 27, § 2º;
- II - o servidor do órgão de trânsito que não exigir o comprovante do pagamento do imposto, quando do registro e licenciamento, inscrição ou matrícula;
- III - o condutor do veículo quando do lançamento do imposto de ofício;
- IV - o arrendatário, em relação ao veículo objeto de arrendamento mercantil.
- V - o credor fiduciário em relação aos veículos objeto de alienação fiduciária em garantia;
- VI - o titular do domínio e/ou o possuidor a qualquer título;
- VII - o leiloeiro que não reservar do valor da arrematação a quantia necessária para pagamento do imposto já vencido.

Parágrafo único. A solidariedade prevista neste artigo não comporta benefício de ordem.

## CAPÍTULO III DA APURAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 15. O montante do imposto a recolher será o resultado da aplicação da alíquota correspondente sobre a base de cálculo prevista no Capítulo VII, do Título I, deste Regulamento.

Art. 16. Em se tratando de veículo novo ou importado o imposto será exigido proporcionalmente aos meses restantes do exercício em curso.

Art. 17. Em se tratando de veículo furtado, roubado ou sinistrado, o pagamento do imposto será proporcional aos meses do exercício não englobados pelos incisos X e XI do art. 4º deste Regulamento, desde que o vencimento do imposto se dê em data posterior ao evento.

Parágrafo único. Caso o vencimento do imposto se dê em data anterior ao furto, roubo ou sinistro, será devido o montante integral do imposto, sendo vedada qualquer restituição após o evento.

Art. 18. Havendo alteração da característica do veículo que implique aumento do imposto e este já tenha sido pago, deverá ser recolhida a diferença antes da averbação no órgão de trânsito.

Parágrafo único. Poderá a Secretaria de Estado da Fazenda exigir a apresentação de laudo pericial, às custas do proprietário, para se verificar o valor venal do veículo após as alterações nas características do veículo.

## CAPÍTULO IV DO PAGAMENTO

Art. 19. O pagamento do imposto será efetuado na rede bancária autorizada.

Art. 20. O imposto será pago na forma, condições e prazos previstos em Resolução expedida pelo Secretário de Estado da Fazenda, respeitadas as disposições deste Regulamento.

§ 1º A Resolução de que trata o caput disciplinará sobre a possibilidade de pagamento antecipado do imposto em até três quotas e sobre o desconto de até 10% (dez por cento) no caso de pagamento antecipado.

§ 2º Em se tratando de veículo novo, veículo importado e veículo cuja propriedade anterior não estivera sujeita ao IPVA, o recolhimento do imposto deverá ser efetuado em uma única quota até o quinto dia contado da data da aquisição do veículo e antes do seu licenciamento no DETRAN-AM.

§ 3º Para os efeitos do § 2º deste artigo, considera-se data da aquisição as seguintes situações:

I - tratando-se de operação realizada dentro do mesmo município, a data da saída do veículo citada no documento fiscal;

II - quando procedente de outra unidade da Federação, a data do desembarço na Secretaria de Estado da Fazenda;

III - tratando-se de importação do exterior, a data de liberação constante no documento de desembarço aduaneiro;

IV – tratando-se de veículo que deixou de ser imune ou isento, da data em que ocorrer o fato modificativo.

§ 4º Não se aplica o prazo estabelecido no caput deste artigo quando o mesmo vencer durante o período previsto no inciso XI do art. 4º.

§ 5º Na hipótese de veículo recuperado após ter sido furtado ou roubado, o IPVA será pago no mesmo prazo a que se refere o § 2º, contado da data de devolução do veículo ao proprietário, observado o disposto no art. 17.

Art. 21. No caso de transferência do veículo automotor para fora do Estado, o prazo de pagamento, em parcelas ou não, se antecipará automaticamente para o momento da transferência.

Art. 22. O imposto é vinculado ao veículo, não se exigindo, nos casos de transferência, novo pagamento do imposto já solvido neste Estado ou em outras unidades da federação, observado sempre, o respectivo exercício fiscal.

Art. 23. É permitido o parcelamento do imposto já vencido desde que o valor de cada parcela não seja inferior ao mínimo exigido, na mesma hipótese, para os demais tributos de competência do Estado.

Parágrafo único. O parcelamento terá que incluir todos os débitos referentes ao IPVA do veículo.

Art. 24. A prova do pagamento do imposto será feita por meio de apresentação do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV do exercício corrente ou da apresentação do mesmo documento relativo ao exercício anterior, desde que acompanhado do recibo de pagamento do imposto (DAR ou equivalente) devidamente chancelado.

Art. 25. Sem a prova da quitação total do imposto, do reconhecimento de não-incidência ou da isenção a que faz jus, nenhum veículo será registrado, inscrito, matriculado ou licenciado pelo órgão de trânsito dentro do Estado do Amazonas.

Parágrafo único. Somente com o pagamento de todas as parcelas referidas no art. 23 é que o proprietário poderá registrar, inscrever, matricular ou licenciar o veículo no órgão de trânsito do Estado do Amazonas.

### TÍTULO III DO CADASTRO

#### CAPÍTULO I DA INSCRIÇÃO

Art. 26. A Secretaria de Estado da Fazenda disporá, por meio de Resolução, sobre a forma como serão inscritos os veículos automotores no Cadastro de Contribuintes do IPVA.

§ 1º Para cada veículo automotor haverá uma inscrição no cadastro a que se refere o caput deste artigo.

§ 2º A Secretaria de Estado da Fazenda poderá firmar convênio com órgãos públicos municipais, estaduais e federais para os fins previstos neste artigo.

Art. 27. Desde que o proprietário de veículo automotor seja domiciliado ou residente neste Estado fica obrigado a inscrevê-lo no Cadastro de Contribuintes do IPVA.

§ 1º Fica dispensado da inscrição referida no caput deste artigo o proprietário de veículo automotor terrestre que tenha realizado o registro e o licenciamento do veículo no Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN, conforme a legislação pertinente.

§ 2º No caso de transferência de propriedade do veículo, o alienante deverá encaminhar ao órgão competente da SEFAZ, até o dia 31 de dezembro do exercício corrente da transferência, a fim de se eximir do lançamento do imposto no exercício seguinte, nos casos em que o adquirente não haja cumprido o disposto no art. 123, § 1º da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – CTB, os seguintes documentos:

I - cópia autenticada do comprovante de transferência de propriedade, devidamente assinado e datado;

II - cópia autenticada do recibo de pagamento, que tenha assinatura reconhecida do adquirente;

III - cópia autenticada do comprovante de comunicação nos termos do art. 134 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - CTB.

§ 3º Caso o alienante não proceda ao disposto no § 2º deste artigo, e ocorrendo o lançamento do IPVA do exercício posterior à transferência, tendo como sujeito passivo o mesmo, este poderá requerer a retificação do lançamento, apresentando os documentos relacionados no parágrafo anterior e observado, no que couber, o disposto no Capítulo V do Título I deste Regulamento.

§ 4º Aplica-se o disposto no §1º deste artigo no caso de aeronaves ou embarcações, quando a Secretaria de Estado de Fazenda, mediante convênio com os órgãos federais responsáveis pelo registro desses veículos, possuir acesso às informações cadastrais necessárias à cobrança do imposto.

§ 5º O domicílio das pessoas jurídicas de direito privado, para os fins deste artigo, apurar-se-á:

I - em face de previsão em seu estatuto ou ato constitutivo que haja escolhido qualquer dos municípios deste Estado como sede;

II - em face de cada estabelecimento situado no território do Estado quanto aos veículos automotores de qualquer espécie que a ele estejam vinculados em caráter permanente ou predominante.

§ 6º Estão também sujeitos à inscrição no Cadastro, embora de propriedade de pessoas físicas ou jurídicas não domiciliadas neste Estado:

I - os veículos automotores aquáticos ou anfíbios que, no território estadual, nas águas a ele pertencentes, ou com ele confrontantes, permaneçam, de forma habitual, fundeados, atracados, guardados ou hangarados;

II - os veículos automotores aéreos cujo aeródromo de base esteja situado no território estadual.

§ 7º Fica dispensado da inscrição o veículo que tiver autorização, não vencida, para transitar no Estado, expedida pelo órgão de trânsito.

Art. 28. A inscrição de que tratam os arts. 27 e 28 deverá ser efetuada no prazo de:

I - 30 (trinta) dias contados da data de aquisição no caso de veículo transferido para este Estado;

II - 10 (dez) dias contados da data da aquisição, no caso de veículo novo ou importado.

§ 1º Considera-se transferência para os fins deste artigo a entrada em território amazonense de veículo automotor que ficará vinculado, em caráter permanente, a qualquer pessoa física ou jurídica com domicílio e/ou residência no território do Estado.

§ 2º Presume-se, salvo prova em contrário, devido o IPVA ao Estado do Amazonas nos casos em que a fiscalização verificar o descumprimento da obrigação prevista no caput deste artigo.

Art. 29. A inscrição a que se refere o artigo anterior deverá ocorrer na repartição fazendária estadual do município onde:

I - o veículo automotor esteja registrado, fundeado, atracado, guardado, hangarado;

II - for domiciliado o proprietário do veículo automotor não sujeito a registro, matrícula ou licenciamento;

III - esteja localizado o aeródromo de base da aeronave.

## CAPÍTULO II DAS ALTERAÇÕES

Art. 30. Exigir-se-á atualização da inscrição no Cadastro de Contribuintes do IPVA no prazo de 30 (trinta) dias a contar da data de uma das seguintes alterações:

I - alteração nos elementos identificadores de veículo inscrito;

II - alteração do domicílio do proprietário do veículo;

III - aquisição de veículo já inscrito;

IV - mudança de propriedade de veículo inscrito;

V - baixa de veículo inscrito.

§ 1º Considera-se alteração nos elementos identificadores do veículo, para efeito do disposto neste artigo, as seguintes mudanças:

I - de cor;

II - no tipo de combustível utilizado;

III - na lataria, motor ou partes do veículo.

§ 2º Considera-se aquisição de veículo, para efeito deste artigo, a transferência de propriedade, total ou parcial, do veículo.

§ 3º Para efeito deste artigo, considera-se baixa do veículo, a retirada de circulação por motivo de roubo, transferência para outra Unidade da Federação, perda total do veículo em

virtude de acidente, incêndio, colisão ou outra causa que implique em inutilidade permanente do veículo.

Art. 31. A atualização feita no registro do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN dispensa a atualização prevista no art. 30.

Parágrafo único. A dispensa prevista no caput deste artigo se aplica às embarcações e aeronaves caso ocorra a situação prevista no § 4º do art. 27.

## TÍTULO IV DA FISCALIZAÇÃO E DAS PENALIDADES

### CAPÍTULO I DA FISCALIZAÇÃO

Art. 32. Compete aos auditores fiscais da Secretaria de Estado da Fazenda a fiscalização do imposto de que trata este Regulamento.

§ 1º A Secretaria da Fazenda poderá celebrar convênios com municípios, delegando-lhe as atribuições das funções de fiscalizar e arrecadar o IPVA, na forma do art. 7º da Lei 5.172/66.

§ 2º Os clubes náuticos e os aeroclubes, sempre que solicitados, apresentarão à Fiscalização da Secretaria de Estado da Fazenda, os registros das embarcações ou aeronaves de seus associados, nos quais se identifiquem o veículo automotor e o nome de seu proprietário.

§ 3º No exercício da fiscalização, a Secretaria de Estado da Fazenda poderá solicitar auxílio ou firmar convênio com órgãos da administração pública estadual, federal ou municipal.

### CAPÍTULO II DO PROCESSO

Art. 33. No caso de litígio ou de dúvida na interpretação da legislação sobre este imposto, aplicam-se, no que couber, os procedimentos processuais instituídos pelo Regulamento do Processo Tributário Administrativo vigente.

Art. 34. Os casos omissos serão examinados e decididos pelo Secretário de Estado da Fazenda.

### CAPÍTULO III DAS PENALIDADES

Art. 35. Os proprietários de veículos automotores que não efetuarem o recolhimento do imposto no prazo previsto neste Regulamento, além da atualização monetária e dos juros de mora, ficarão sujeitos à multa de:

I – 20% (vinte por cento) do valor do imposto devido, no caso de recolhimento espontâneo;

II – 50% (cinquenta por cento) do valor do imposto devido, no caso de veículo apreendido pelo órgão competente.

Parágrafo único. Na hipótese prevista no inciso I do caput deste artigo, se o pagamento do tributo for efetuado até o último dia útil do mês seguinte ao seu vencimento a multa será reduzida para 5% (cinco por cento).

### CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. Do produto da arrecadação do IPVA, incluídos os acréscimos legais correspondentes, 50% (cinquenta por cento) pertencem ao Estado do Amazonas e 50% (cinquenta por cento) ao município amazonense onde se encontrar registrado, matriculado ou licenciado o veículo.

Parágrafo único. Não estando o veículo sujeito ao registro, matrícula ou licenciamento, 50% (cinquenta por cento) do produto da arrecadação do imposto pertencem ao município amazonense onde se encontrar domiciliado o contribuinte.

Art. 37. O Estado restituirá a importância indevidamente recolhida a título de imposto e acréscimos legais, ficando-lhe assegurado ressarcimento junto ao município do valor a este repassado.

Parágrafo único. Para atendimento deste artigo serão observadas as disposições da legislação específica sobre o sistema de arrecadação de tributos e demais receitas do Estado do Amazonas.

Art. 38. A Secretaria da Fazenda poderá instituir documento de arrecadação específico para fins de controle e fiscalização do IPVA.

Parágrafo único. Enquanto não for instituído o documento de arrecadação próprio, o recolhimento do imposto será efetuado através do DAR - modelo 1.

LEI ESTADUAL N. 3564 DE 22 DE OUTUBRO DE 2010  
(DOE 22-10-2010)

*Institui o Plano de Controle de Poluição Veicular – PCPV, e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M e dá outras providências.*

O GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS: Faço saber a todos os habitantes que a ASSEMBLEIA LEGISLATIVA decretou e eu sanciono a presente lei:

CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1.º Esta Lei estabelece no âmbito do Estado do Amazonas, o Plano de Controle de Poluição Veicular – PCPV, e o Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M, a cargo dos órgãos públicos estaduais que especifica.

CAPÍTULO II  
DO PLANO DE CONTROLE DE POLUIÇÃO VEICULAR – PCPV

Art. 2.º O Plano de Controle de Poluição Veicular – PCPV constitui instrumento de gestão da qualidade do ar do Programa Nacional de Controle da Qualidade do Ar – PRONAR e do Programa de Controle da Poluição do Ar Por Veículos Automotores - PROCONVE, com o objetivo de estabelecer regras de gestão e controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis de veículos.

Art. 3.º O presente PCPV tem como base o inventário de emissões de fontes móveis informado pelo DETRAN/AM e objetiva o desenvolvimento das seguintes ações de gestão para controle da emissão de poluentes e do consumo de combustíveis:

- I - Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M;
- II - coleta de dados e de informações sobre o comprometimento da qualidade do ar nas regiões abrangidas e sobre a contribuição relativa de fontes móveis para tal comprometimento.

Art. 4.º O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, será desenvolvido pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas - IPAAM, Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas - DETRAN/AM, Instituto de Pesos e Medidas do Estado do Amazonas - IPEM e Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas - ARSAM, sob a gestão da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - SDS, a quem caberá a gerência dos dados obtidos, e compreenderá:

- I - a extensão geográfica de aplicação do plano em questão será abrangida inicialmente pela cidade de Manaus;
- II - a frota - alvo do presente programa, será a dos veículos automotores, motocicletas e veículos similares com motor de combustão interna, independentemente do tipo de combustível que utilizarem;
- III - o cronograma de implantação dar-se-á no prazo de 12 (doze) meses, a contar da publicação desta Lei, estando o licenciamento dos veículos vinculado à inspeção de que trata esta Lei;
- IV - a periodicidade da inspeção será anual, por ocasião do licenciamento;
- V - a remuneração dos serviços de inspeção será através da taxa de serviço, se por execução direta, ou tarifa, se execução indireta, pagos pelos usuários.



Parágrafo único. Estarão dispensados da inspeção obrigatória os veículos concebidos unicamente para aplicações militares, agrícolas, de competição, tratores, máquinas de terraplenagem e pavimentação e outros de aplicação ou de concepção especial sem procedimentos específicos para obtenção de LCVM/LCM.

Art. 5.º O Poder Público poderá realizar o serviço objeto do PCPV por meio de concessão a empresas que possuam capacidade técnica para a execução do serviço, obedecida a legislação que trata da matéria.

Art. 6.º O PCPV será revisto, no mínimo, a cada três anos, pela SDS, que levará em conta os seguintes quesitos:

I - comparação entre os resultados esperados e aqueles obtidos, especialmente os que se referem às emissões inicialmente previstas e aquelas efetivamente obtidas por meio da implementação do Plano;

II - avaliação de novas alternativas de controle de poluição veicular;

III - evolução da tecnologia veicular de novos modelos e das tecnologias de inspeção veicular ambiental;

IV - projeções referentes à evolução da frota circulante;

V - relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso – I/M identificada nos estudos previstos pelo artigo 11 desta Lei e de outras alternativas de ações de gestão e controle de emissão de poluentes e do consumo de combustíveis

### CAPÍTULO III

#### DO PROGRAMA DE INSPEÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO – I/M

#### SEÇÃO I

#### DIRETRIZES GERAIS

Art. 7.º O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M tem o objetivo de identificar desconformidades dos veículos em uso, tendo como referências:

I - as especificações originais dos fabricantes dos veículos;

II - as exigências da regulamentação do PROCONVE;

III - as falhas de manutenção e alterações o projeto original que causem aumento na emissão de poluentes.

Art. 8.º A SDS, por intermédio do IPAAM, desenvolverá fiscalização em campo com base nos procedimentos e limites estabelecidos na regulamentação do IBAMA e nesta Lei, no que couber, e em seus regulamentos e normas complementares.

Art. 9.º O Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M, deverá ser implantado no prazo de 90 (noventa) dias, contados da data da publicação deste PCPV.

Art. 10. Caberá ao IPAAM a responsabilidade pela execução do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M, conforme definido no PCPV.

Art. 11. Os órgãos ambientais responsáveis pela execução da inspeção veicular e seus operadores devem desenvolver e manter atualizados, a cada três anos, mediante publicação, estudos sobre a relação custo/benefício dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M em andamento.

Parágrafo único. Os custos e benefícios de que trata o caput deste artigo serão identificados pelos operadores dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M em

comum acordo com as autoridades ambientais e de saúde pública locais e valorados conforme as melhores práticas aplicáveis.

Art. 12. O estágio inicial do Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M, assim considerados os 12 (doze) primeiros meses a contar da sua implantação, servirá como uma fase de testes com os objetivos de divulgação da sua sistemática, conscientização do público e ajustes das exigências do Programa.

§ 1.º Neste período de 12 (doze) meses, o comparecimento à inspeção será obrigatório para a obtenção do licenciamento, conforme cronograma, porém os proprietários terão prazo até a próxima inspeção anual para corrigir as falhas que levaram à reprovação do veículo na inspeção.

§ 2.º Os órgãos responsáveis pela execução e fiscalização do Programa implementarão esforços no sentido de incentivar programas estaduais para a melhoria da manutenção de veículos à diesel e à programas empresariais voluntários de inspeção e manutenção, relativamente aos veículos de uso intenso, além de incentivar ações para adoção do Programa Interno de Auto Monitoramento da Correta Manutenção da Frota, conforme diretrizes estabelecidas pelo IBAMA.

## SEÇÃO II DA OPERACIONALIZAÇÃO E EXECUÇÃO

Art. 13. Competirá à SDS, por intermédio do IPAAM, as seguintes atribuições:

- I - a execução, por delegação, das inspeções de emissões de poluentes e ruído;
- II - o estabelecimento de Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso I/M integrados, mantidas as responsabilidades individuais de cada executor, conforme determinado pelo CONAMA e pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;
- III - a integração das atividades para evitar a coexistência de programas duplicados de emissões e segurança em uma mesma área de atuação, ressalvadas as situações jurídicas consolidadas;
- IV - a inclusão, em áreas ainda não abrangidas pelo PCPV e mediante delegação, das verificações dos itens ambientais, nos programas de inspeção de segurança, segundo os critérios técnicos definidos pelo CONAMA;
- V - o intercâmbio permanente de informações, especialmente as ambientais necessárias ao correto licenciamento do veículo e às informações dos órgãos executivos de trânsito, necessárias à adequada operação da inspeção ambiental;
- VI - desenvolver sistemas permanentes de auditoria, realizada por instituições idôneas e tecnicamente capacitadas, abrangendo a qualidade de equipamentos e procedimentos, bem como o desempenho estatístico dos registros de inspeção.

Art. 14. O licenciamento anual de veículos automotores, realizado pelo DETRAN/AM, a partir do seu segundo ano de fabricação, só será executado mediante apresentação do laudo de inspeção veicular, devidamente emitido pela concessionária.

Art. 15. Competirá ao IPAM/AM:

- I - o controle metrológico legal, por meio dos instrumentos de medição de gases de exaustão de veículos com motores do ciclo Otto, opacímetros de fluxo parcial e outros instrumentos regulamentados pelo INMETRO;
- II - serviços técnicos na área de metrologia, normalização e qualidade industrial;
- III - serviços de calibração de instrumentos de medição;
- IV - emissão de parecer, laudos e informações técnicas.

Art. 16. Após os prazos previstos no artigo 12 desta Lei, os veículos da frota alvo sujeitos à inspeção periódica, não poderão obter o licenciamento anual sem terem sido inspecionados e aprovados quanto aos níveis de emissão, de acordo com os procedimentos e limites estabelecidos pelo CONAMA, ou, quando couber, pelo órgão responsável.

§ 1.º Os veículos pertencentes à frota alvo deverão ser inspecionados com antecedência máxima de 90 (noventa) dias da data limite para o seu licenciamento anual.

§ 2.º Para os veículos leves de passageiros equipados com motor do ciclo Otto, a inspeção de que trata esta Lei somente será obrigatória a partir do segundo licenciamento anual, inclusive.

Art. 17. O início efetivo das inspeções de emissões de poluentes e ruído, observado o prazo previsto no artigo 12 desta Lei e será formalmente comunicado pelo órgão responsável – SDS - ao órgão executivo de trânsito do Estado para que este adote as medidas previstas nos §§ 2.º e 3.º do artigo 131 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 18. Atendidas as condições estabelecidas nesta Lei, caberá ao órgão responsável a elaboração dos critérios para implantação e execução dos Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M e para a certificação de operadores de linha dos centros de inspeção, bem como o estabelecimento de procedimentos de controle de qualidade, auditorias e normas complementares, tendo em vista as peculiaridades locais.

Art. 19. Os Programas de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M deverão ser dimensionados prevendo a construção de linhas de inspeção para veículos leves, pesados, motocicletas e veículos similares, em proporção adequada à frota alvo do Programa.

Art. 20. As inspeções obrigatórias deverão ser realizadas em centros de inspeção distribuídos pela área de abrangência do Programa.

Art. 21. Fica permitida a operação de estações móveis de inspeção para a solução de problemas específicos ou para o atendimento local de grandes frotas cativas.

Art. 22. Os procedimentos gerais de inspeção que devem ser adotados pelo Programa de Inspeção e Manutenção de Veículos em Uso - I/M, são aqueles definidos na Resolução CONAMA n.º 418/2009 e outras que vierem a ser publicadas.

### SEÇÃO III

#### DO ACESSO A INFORMAÇÕES E DADOS ORIUNDOS DO PROGRAMA

Art. 23. As atividades de coleta de dados, registro de informações, execução dos procedimentos de inspeção, comparação dos dados de inspeção com os limites estabelecidos e de certificados e relatórios, deverão ser realizadas por meio de sistemas informatizados, conforme requisitos definidos pela SDS.

Parágrafo único. Fica o prestador do serviço, em caso de execução indireta, obrigado a fornecer todos os dados referentes à inspeção ambiental ao órgão ambiental responsável.

Art. 24. As informações do Programa serão apresentadas por meio de relatórios anuais, referentes aos resultados do programa, em conformidade ao determinado no PCPV.

§ 1.º Os relatórios de que trata o caput deste artigo deverão conter, no mínimo:

I - resultados de aprovação e reprovação, explicitando-se o motivo da reprovação;

II - dados de emissão de poluentes dos veículos inspecionados, segmentados por categoria, explicitando-se a média e o desvio padrão; e

III - avaliação dos efeitos do programa sobre a qualidade do ar, tomando-se como base os dados da rede de monitoramento, quando houver.

§ 2.º As informações consolidadas relativas aos incisos I e II devem ser apresentadas conforme o combustível, a categoria, o tipo, ano de fabricação do veículo, a classificação dos veículos nos termos da Resolução CONAMA 15, de 13 de dezembro de 1995 e posteriores, bem como a classificação de marca-modelo-versão.

#### CAPÍTULO IV

##### DOS LIMITES E PROCEDIMENTOS PARA A AVALIAÇÃO DO ESTADO DE MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS EM USO

Art. 25. O estado de manutenção dos veículos em uso será avaliado conforme procedimentos definidos pelo IBAMA e compreenderá, dentre outros:

I - ensaio das emissões dos veículos com motor do ciclo Otto, em circulação, inclusive motocicletas, para as versões e combustíveis disponíveis no mercado;

II - ensaio das emissões em veículos em uso com motor do ciclo Diesel para as versões e combustíveis disponíveis no mercado;

III - avaliação do nível de ruído de escapamento nos veículos em uso.

Art. 26. Para a avaliação do estado de veículos em uso, devem ser utilizados os limites de emissão constantes do Anexo I da Resolução CONAMA 418/09.

#### CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 27. Fica revogado o Decreto n.º 21.623, de 22 de dezembro de 2000 e as demais disposições em contrário.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

GABINETE DO GOVERNADOR DO ESTADO DO AMAZONAS, em Manaus, 22 de outubro de 2010.

OMAR JOSÉ ABDEL AZIZ  
Governador do Estado

RAUL ARMONIA ZAIDAN  
Secretário de Estado Chefe da Casa Civil

ANEXOS III – Resolução do CONAMA sobre poluição veicular

RESOLUÇÃO CONAMA N. 18, de 6 de maio de 1986  
(DOU 17-06-1986)

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – IBAMA, no uso de suas atribuições legais e,

Considerando que os veículos automotores dos ciclos Otto e Diesel, fontes relevantes de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, fuligem e aldeídos;

Considerando que os veículos automotores do ciclo Otto, fontes relevantes de emissão evaporativa de combustível;

Considerando que a emissão de poluentes por veículos automotores contribui para a contínua deterioração da qualidade do ar, especialmente nos centros urbanos;

Considerando que a utilização de tecnologias adequadas, de uso comprovado, permite atender as necessidades de controle da poluição, bem como de economia de combustível;

Considerando as necessidades de prazo para a adequação tecnológica de motores e veículos automotores novos às exigências de controle da poluição, RESOLVE:

I - Instituir, em caráter nacional, o PROGRAMA DE CONTROLE DA POLUIÇÃO DO AR POR VEÍCULOS AUTOMOTORES – PROCONVE, com os objetivos de:

- Reduzir os níveis de emissão de poluentes por veículos automotores, visando o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, especialmente nos centros urbanos;
- Promover o desenvolvimento tecnológico nacional, tanto na engenharia automobilística, como também em métodos e equipamentos para ensaios e medições da emissão de poluentes;
- Criar programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso;
- Promover a conscientização da população com relação à questão da poluição do ar por veículos automotores;
- Estabelecer condições de avaliação dos resultados alcançados;
- Promover a melhoria das características técnicas dos combustíveis líquidos, postos à disposição da frota nacional de veículos automotores, visando a redução de emissões poluidoras à atmosfera.

II - O PROCONVE deverá contar com a participação de:

- Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente;
- Conselho Nacional do Petróleo;
- Ministério das Minas e Energia;
- Ministério dos Transportes;
- Ministério da Indústria e do Comércio;
- Ministério da Ciência e Tecnologia;
- Ministério da Justiça;
- Órgãos Estaduais e Municipais de Controle da Poluição Ambiental;
- Associações legalmente constituídas para defesa dos recursos ambientais;
- Associações representativas dos fabricantes de motores, veículos automotores, equipamentos de controle de emissão e autopeças, bem como outros órgãos e entidades afetos ao programa.

III - Institui uma Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE – CAP, coordenada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, integrado pelo:

- Secretário Geral do Ministério do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente para Assuntos do Meio Ambiente;

- Secretário de Tecnologia Industrial;
- Presidente do Conselho Nacional de Petróleo – CNP;
- Presidente da Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes – GEIPOT;
- Presidente do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e qualidade industrial – INMETRO;
- Secretário Executivo do Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI;
- Presidente do Conselho Nacional do Trânsito – CONTRAN;
- Presidente da Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental – CETESB;
- Presidente da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente – FEEMA;
- Dirigente de outro órgão estadual de controle da poluição ambiente;
- Diretor Geral do Instituto Nacional de Tecnologia.

Para subsidiar as decisões da CAP, a SEMA poderá convidar representantes de outros órgãos federais, estaduais e municipais, bem como associações e entidades representativas do setor privado e da comunidade.

IV - Dar competência à Comissão de Acompanhamento e Avaliação do PROCONVE para:

- Identificar e propor medidas que otimizem o programa com base nos seus resultados e em estudos realizados no âmbito do PROCONVE ;
- Desenvolver campanhas educativas com relação à poluição do ar por veículos automotores;
- Atuar junto aos governos estaduais e municipais, visando o desenvolvimento de sistemas de transportes de massa, preferencialmente elétricos, e melhoria de tráfego;
- Acompanhar o estado do conhecimento das técnicas e equipamentos de controle de emissão;
- Organizar palestras, seminários e reuniões de cunho técnico, relacionados à poluição do ar por veículos automotores;
- Envidar esforços para promover o desenvolvimento de profissionais, compra de equipamentos e instalação de laboratórios;
- Promover a realização de estudos e pesquisas relativas à poluição do ar por veículos automotores, nacionalização e desenvolvimento de tecnologias de controle de emissão, de equipamentos de ensaio e análise de emissão;
- Deliberar sobre a aplicação de penalidades, bem como outras ações necessárias para o acompanhamento do Programa;
- Supervisionar a fiscalização do atendimento ao estabelecido nesta Resolução, sem prejuízo da competência dos órgãos envolvidos;
- Deliberar sobre os casos omissos.

V - Atribuir ao IBAMA a competência para:

- Emitir, para fins de controle da poluição do ar, a LICENÇA PARA USO DA CONFIGURAÇÃO DE VEÍCULOS OU MOTOR – LCVM em território nacional, fundamentando-se no CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO OU MOTOR – CAC, expedido pela STI e nos documentos apresentados pelo fabricante;
- Emitir as notificações necessárias às empresas industriais, fundamentando-se quanto à certificação de conformidade e acompanhamento da produção de veículos, motores e peças de reposição, nas ações e atribuições do CONMETRO, através da sua Secretaria Executiva;
- Estabelecer convênios, contratos e atividades afins com órgãos e entidades que, direta ou indiretamente, possam contribuir para o desenvolvimento do PROCONVE;

- Delegar a outros órgãos atribuições previstas nesta Resolução.
- VI - Estabelecer os LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO de poluentes do ar para os motores e veículos automotores novos:
1. Veículos leves com motores do ciclo Otto
- 1.1. Para as novas configurações de veículos automotores leves lançadas, comercializadas a partir de 19 de junho de 1988, a emissão de gases de escapamento não deverá exceder os seguintes valores:
- Monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro;
  - Hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro;
  - Óxidos de nitrogênio 2,0 gramas por quilômetro;
  - Teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento.
- 1.2. A partir de 1º de janeiro de 1989, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder, para os modelos descritos em 1.2.1. os seguintes valores:
- Monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro;
  - Hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro;
  - Óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro;
  - Teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento.
- 1.2.1. Modelos dos veículos sujeitos aos limites de emissão:
- UNO 1300 álcool (exceto Sx);
  - UNO 1050 gasolina;
  - Prêmio 1300 álcool;
  - Corcel álcool;
  - Belina álcool;
  - Del Rey álcool (exceto câmbio automático);
  - Scala álcool (exceto câmbio automático);
  - Escort álcool (exceto XR3);
  - Monza 1600 álcool e gasolina;
  - Monza 1800 álcool e gasolina;
  - Gol 1600 álcool e gasolina (motor refrigerado a água);
  - Chevette 1600 álcool e gasolina;
  - Voyage 1600 álcool e gasolina;
  - Parati 1600 álcool e gasolina;
  - Saveiro 1600 álcool e gasolina (motor refrigerado a água).
- 1.3. A partir de 1º de janeiro de 1990, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves, com exceção dos veículos leves não derivados de automóveis, não deverá exceder os seguintes valores:
- Monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro;
  - Hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro;
  - Óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro;
  - Teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento.
- 1.4. A partir de 1º de janeiro de 1992, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder os seguintes valores:
- 1.4.1. Veículos leves não derivados de automóveis:
- Monóxido de carbono: 24,0 gramas por quilômetro;
  - Hidrocarbonetos: 2,1 gramas por quilômetro;
  - Óxidos de nitrogênio: 2,0 gramas por quilômetro;
  - Teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 3,0 por cento.
- 1.4.2. Todos os veículos, com exceção dos descritos em 1.4.1.:
- Monóxido de carbono: 12,0 gramas por quilômetro;



- Hidrocarbonetos: 1,2 gramas por quilômetro;
- Óxidos de nitrogênio: 1,4 gramas por quilômetro;
- Teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 2,5 por cento.

1.5. A partir de 1º de janeiro de 1997, a emissão de gases de escapamento por veículos automotores leves não deverá exceder os seguintes valores:

- Monóxido de carbono: 2,0 gramas por quilômetro;
- Hidrocarbonetos: 0,3 gramas por quilômetro;
- Óxidos de nitrogênio: 0,6 gramas por quilômetro;
- Teor de monóxido de carbono em marcha lenta: 0,5 por cento.

1.6. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos específicos para as emissões de aldeídos e outros compostos orgânicos pelo tubo de escapamento de veículos automotores leves, hoje englobados e expressos como hidrocarbonetos, bem como coordenará a revisão dos limites destes últimos, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP, quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos para aprovação.

1.7. A partir de 1º de janeiro de 1988, a emissão de gases do cárter de veículos automotores leves deve ser nula em qualquer regime de trabalho do motor.

1.8. A partir de 1º de janeiro de 1990, a emissão evaporativa de combustível de veículos automotores leves não deverá exceder o limite máximo de 6,0 g/ensaio.

1.9. O fabricante poderá solicitar ao IBAMA a dispensa do atendimento aos limites máximos de emissão de gás de escapamento para os veículos automotores leves, cuja produção seja inferior a 2.000 unidades por ano e que são dotados de mesma configuração de carroçaria, independentemente de sua mecânica e do tipo de acabamento disponível.

Podem ainda ser dispensados aqueles que, mesmo pertencendo a uma configuração de veículo à qual são aplicáveis os limites máximos de emissão, constituem-se numa série para uso específico, ou seja: uso militar, uso em provas esportivas e lançamentos especiais, assim considerados a critério e julgamento da CAP.

O total geral máximo admitido, por fabricante, é de 5.000 unidades por ano.

#### 1. Veículos pesados com motores do ciclo Otto

2.1 O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, aldeídos e outros compostos orgânicos pelo tubo de escapamento de veículos equipados com motor do ciclo Otto, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

2.2. A partir de 1º de janeiro de 1989, a emissão de gases do cárter de veículos pesados equipados com motor do ciclo Otto deve ser nula em qualquer regime de trabalho do motor.

2.3. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos de emissão evaporativa para veículos automotores pesados, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

#### 3. Motores e veículos com motores do ciclo Diesel

3.1. A emissão de fuligem pelo tubo de escapamento de motores do ciclo diesel e/ou de

veículos leves ou pesados com eles equipados, não deverá exceder os valores calculados através da equação:

$C = k$ , conforme o item 4 do Cap. VII.

3. 2. A partir de 1º de outubro de 1987, para ônibus urbanos e de 1º de janeiro de 1989 para os demais veículos a Diesel, o valor máximo admissível de  $k$  será igual a 2,5 (dois e meio), medindo conforme o item 4 do cap. VII, para velocidades angulares entre 1200 rotações por minuto e a rotação máxima do motor, inclusive.

3.3. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os trabalhos necessários ao estabelecimento do cronograma de implantação para o valor máximo admissível de  $k$  igual a 2,0 (dois) para a emissão de fuligem pelo tubo de escapamento para todos os veículos equipados com motores a Diesel, inclusive os ônibus urbanos, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta de prazos a serem fixados, para aprovação.

3.4. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários ao estabelecimento e implantação dos limites máximos de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio, aldeídos e outros compostos orgânicos pelo tubo de escapamento de veículos equipados com motor do ciclo Diesel, convocando, a qualquer tempo, os órgãos e entidades afetos ao problema e, ouvida a CAP quando necessário, deverá apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1988, o relatório final com a proposta dos limites a serem exigidos, para aprovação.

3.5. A emissão de gases do cárter de veículos automotores, independentemente do tipo ou tamanho do motor, deverá ser nula em qualquer regime de trabalho do motor. Para os ônibus urbanos com motor de aspiração natural, este controle será implantado a partir de 1º de janeiro de 1988. Para os demais veículos a Diesel, o IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos necessários à definição do cronograma de implantação deste controle e, ouvida a CAP quando necessário, apresentar ao CONAMA, até 31 de dezembro de 1987, o relatório final com a proposta dos prazos a serem fixados, para aprovação.

1. Todos os veículos ou motores

4.1 Os limites máximos estabelecidos para os veículos automotores leves, itens 1.4,2., 1.5., 1.7 e 1.8., devem ser garantidos por escrito pelo fabricante, pelo menos durante 80.000 quilômetros ou cinco anos de uso, aquele que ocorrer primeiro. Para esta finalidade, deverá ser estabelecido pelo CONMETRO, um procedimento de ensaios, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

4.2. Os limites máximos estabelecidos para os veículos pesados equipados com motor do ciclo Diesel ou Otto, itens 2.1., 2.2., 2.3., 3.2., 3.3., 3.4., e 3.5., devem ser garantidos por escrito pelo fabricante, pelo menos durante 160.000 quilômetros ou cinco anos de uso, ou obedecido o procedimento de ensaio dinamométrico que deverá ser estabelecido pelo CONMETRO, mediante a proposta da STI, ouvida a SEMA.

4.3. Até o estabelecimento, pelo CONMETRO, dos métodos e procedimentos de ensaios aplicáveis, as garantias do fabricante, itens 4.1. e 4.2., poderão ser substituídas pela redução de 10% nos limites máximos de emissão estabelecidos por esta Resolução, exceto para o caso de monóxido de carbono em marcha lenta. O fator numérico, utilizado para efetuar esta redução, é denominado Fator de Deterioração da Emissão.

4.4. O IBAMA, ouvida a STI, deverá coordenar os estudos e trabalhos relativos a qualquer revisão necessária aos limites máximos de emissão previstos nesta Resolução, convocando, a qualquer tempo, os órgãos afetos ao problema e, quando necessário, ouvida a CAP, deverá apresentar ao CONAMA o relatório final com a proposta para aprovação.

4.5. O fabricante de veículos pesados poderá solicitar ao IBAMA a dispensa do atendimento aos limites máximos de emissão desta Resolução, para casos omissos, assim considerados a critérios e julgamento exclusivo da CAP.

VII - Definir os principais termos e relacionar os métodos de ensaio, medição, verificação, certificação e documentos complementares, necessários ao cumprimento e para os efeitos desta Resolução, sem prejuízo das demais legislações específicas, de responsabilidade dos órgãos competentes.

1. As definições necessárias ao cumprimento desta Resolução estão descritas no Anexo 1.

2. O ensaio e a medição de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio no gás de escapamento de veículos automotores leves do ciclo Otto, devem seguir as prescrições da Norma Técnica NBR-6601 – Análise dos Gases de Escapamento de Veículos Rodoviários Automotores Leves a Gasolina.

Os combustíveis utilizados nos ensaios devem estar de acordo com a norma NBR-8989 – Veículos Rodoviários Leves – Gasolina para Ensaio e Resolução 01/85, do Conselho Nacional do Petróleo, sendo que a mistura gasolina-álcool deve ser preparada a partir dos respectivos combustíveis de ensaio, na proporção de 22,0 + ou - 1,0 por cento de álcool, em volume.

3. O método de ensaio e medição de monóxido de carbono em marcha lenta, em veículos automotores leves do ciclo Otto, deve ser estabelecido pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

4. O método de ensaio do motor para medição de fuligem no gás de escapamento de motores do ciclo Diesel é prescrito para banco dinamométrico, nas Normas Técnicas NBR-5484 – Motores Alternativos de Combustão Interna de Ignição por compressão (Diesel) ou Ignição por Centelha (Otto) de Velocidade Angular Variável e NBR-7027 – Gás de Escapamento Emitido por Motores Diesel – Determinação do Teor de Fuligem em Regime Constante.

A medição de fuligem deve ser executada segundo o prescrito na Norma Técnica NBR-7027 – Gás de Escapamento Emitido por Motores Diesel – Medição do Teor de Fuligem com Amostrador por Elemento Filtrante.

O teor de fuligem corrigido para as condições atmosféricas de referência, as transformações de unidades e a concentração limite de fuligem definida pela equação  $c = k/G$ , devem ser calculados de acordo com as prescrições da Norma Técnica NBR-5478 – Método de Medição do Teor de Fuligem no Gás de Escapamento Emitido por Motor Diesel – Correlação de Unidades e Fórmula para a Construção da Curva Limite, ressalvadas as situações em que o fluxo nominal de gás de escapamento - "G" - for menor ou igual a 42 litros por segundo ou "G" foi maior ou igual a 200 litros por segundo, quando a concentração "C" máxima admissível de fuligem deve ser calculada para os valores de "G" iguais a 42 ou 200 litros por segundo, respectivamente.

O(s) combustível(eis) utilizado(s) nos ensaios deve(m) estar de acordo com a(s) Resolução CNP nº 01/85 e 08/85, do Conselho Nacional do Petróleo.

5. O método de ensaio e medição da emissão evaporativa de combustível de veículos automotores deve ser estabelecido pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

6. Os métodos de ensaio e medição de aldeídos e outros compostos orgânicos no gás de escapamento de motores e veículos automotores devem ser estabelecidos pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

7. Os métodos de ensaio e medição de monóxido de carbono, hidrocarbonetos e óxidos de nitrogênio no gás de escapamento de motores e veículos automotores do ciclo Diesel, devem ser estabelecidos pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido

no IBAMA.

8. Os métodos de ensaio e medição de monóxido de carbono, hidrocarboneto e óxidos de nitrogênio no gás de escapamento de motores do ciclo Otto, para veículos automotores pesados, devem ser estabelecidos pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

9. O procedimento para a Certificação de Conformidade da produção com os limites máximos de emissão deve ser estabelecido pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

10. O procedimento para a Certificação de Qualidade de Peças de Reposição deve ser estabelecido pelo CONMETRO, mediante proposta da STI, ouvido o IBAMA.

11. O modelo do Termo de Caracterização do Veículo ou Motor, necessário ao cumprimento desta Resolução, está apresentado no Anexo 2.

VIII- Estabelecer as condições gerais necessárias ao cumprimento desta Resolução:

1. Veículos equipados com motores do ciclo Otto

1.1. A partir da data de publicação desta Resolução, os fabricantes de veículos automotores leves devem declarar ao IBAMA e ao STI, até o último dia útil de cada semestre civil, os valores típicos de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e aldeídos no gás de escapamento de todas as configurações de veículos em produção, bem como apresentar os critérios utilizados para a obtenção e conclusão dos resultados.

Os relatórios dos ensaios realizados devem ficar à disposição do IBAMA e da STI para consulta.

1.2. A partir de 1º de julho de 1987, os fabricantes de veículos automotores leves devem declarar a SEMA e à STI, até o último dia útil do semestre civil, os valores típicos da emissão evaporativa de combustível, das configurações de veículos em produção, a serem determinadas pela SEMA e STI, bem como apresentar os critérios utilizados para obtenção e conclusão dos resultados. Os relatórios dos ensaios devem ficar à disposição do IBAMA e da STI para consulta.

1.3. A partir de 1º de janeiro de 1989, os fabricantes de veículos automotores pesados, equipados com motor do ciclo Otto, devem declarar ao IBAMA e à STI, até o último dia útil do semestre civil, os valores típicos de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e aldeído no gás de escapamento das configurações em produção, a serem determinadas pelo IBAMA e STI, bem como apresentar os critérios utilizados para obtenção e conclusão dos resultados. Os relatórios dos ensaios realizados devem ficar à disposição do IBAMA e da STI para consulta.

1.4. A partir de 1º de janeiro de 1987, os fabricantes de veículos automotores devem fornecer ao consumidor, através do Manual do Proprietário do veículo, bem como à Rede de Serviço Autorizado, através do Manual de Serviço, as seguintes especificações:

- Emissão de monóxido de carbono em marcha lenta, expressa em porcentagem;
- Velocidade angular do motor em marcha lenta, expressa em rotações por minuto;
- Ângulo de avanço inicial da ignição, expresso em graus;
- A influência da altitude e da temperatura ambiente nos parâmetros especificados, quando isto for relevante;
- Outras especificações que o fabricante julgar necessário, divulgar para indicar a manutenção correta e o atendimento ao controle de emissão.

2. Veículos equipados com motores do ciclo Diesel

2.1. A partir da data da publicação desta Resolução, os fabricantes de motores e/ou

veículos automotores do ciclo Diesel devem declarar ao IBAMA e à STI, até o último dia do semestre civil, os valores típicos de emissão de fuligem das configurações de motor em produção. Os relatórios de ensaios realizados devem ficar à disposição do IBAMA e da STI para consulta.

2. 2. A partir de 1º de janeiro de 1987, os fabricantes de veículos automotores devem fornecer ao consumidor e à Rede de Serviços Autorizados, através dos Manuais do Proprietário do Veículo e de Manutenção e Serviços, os valores máximos especificados da emissão de fuligem nas famas de velocidades angular de utilização do motor, indicando, ainda, a curva ou tabela de correção da emissão, para altitudes de zero a 1000 metros, em intervalo máximos de 200 metros.

A emissão de fuligem deverá ser expressa simultaneamente nas seguintes unidades:

- Grau de enegrecimento do elemento filtrante;
- Opacidade.

2.3. A partir de 1º de janeiro de 1988, os fabricantes de veículos automotores equipados com motor de ciclo Diesel devem declarar ao IBAMA e à STI, até o último dia útil do semestre civil, os valores típicos de emissão de monóxido de carbono, hidrocarbonetos, óxidos de nitrogênio e aldeídos no gás de escapamento das configurações em produção, a serem determinadas pelo IBAMA e STI, bem como apresentar os critérios utilizados para obtenção e conclusão dos resultados. Os relatórios dos ensaios realizados devem ficar à disposição do IBAMA e da STI para consulta.

3. Todos os motores e veículos automotores

3.1. A partir de 1º de janeiro de 1988, a autorização para a fabricação e comercialização em território nacional, de qualquer modelo e/ou configuração de veículo ou motor ou, ainda, de qualquer extensão destes, somente será concedida pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial – CDI, após a obtenção da LICENÇA PARA USO DA CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO OU MOTOR – LCVM, expedida pela SEMA, de acordo com os termos, prazos e limites desta Resolução.

3.2 - A emissão da LCVM será feita em 15 dias úteis, pelo IBAMA, após o recebimento do CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DA CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO OU MOTOR – CAC, expedido pela STI, com exceção dos casos previstos em 1.9. e 4.5. do Cap. VI, onde o CAC pode ser dispensado.

3.3. Para a obtenção do CAC, o fabricante deverá enviar à STI, em três vias, os documentos necessários para a certificação de conformidade, de acordo com procedimento a ser estabelecido pelo CONMETRO, sendo que uma das vias será enviada a SEMA.

3.4 Não poderão ser comercializados em território nacional as configurações de veículo e/ou motor ou suas extensões que não receberem ou que tiverem canceladas a LCVM.

3.5. Para a realização de testes em frota experimental de veículos motivos por combustível alternativo aos usuais (gasolina álcool etílico anidro, álcool etílico hidratado e óleo diesel), é obrigatória a apresentação ao IBAMA de uma análise teórica e/ou prática da emissão de poluentes, bem como uma cópia das análises física e química do combustível.

No caso destes testes serem feitos em regiões onde haja exposição da população, será necessário obter uma autorização especial do IBAMA.

3.6. É obrigatória a Certificação de Conformidade da Produção com os limites máximos estabelecidos nesta Resolução, de acordo com os procedimentos a serem estabelecidos pelo CONMETRO.

3.7. Se, através de ensaios, o IBAMA determinar que um número significativo de veículos e/ou motores em uso, adequadamente mantidos, não está atendendo aos limites de emissão desta Resolução, o IBAMA deverá notificar o fabricante e a STI/

INAMETRO para proceder a uma verificação extraordinária de conformidade da produção, cujos resultados determinarão a adoção de medidas dela decorrentes. Todos os custos dessa ação correrão por conta do fabricante.

3.8. A partir das datas de implantação das exigências contidas nesta Resolução, os fabricantes de veículos automotores devem declarar ao IBAMA e à STI, até o último dia útil de cada semestre civil, os valores da média e do desvio padrão das emissões referentes aos respectivos limites exigidos para todas as configurações de veículos em produção. Tais valores devem representar os resultados de CONTROLE DE QUALIDADE do fabricante, sendo que os relatórios dos ensaios devem ficar à disposição do IBAMA e da STI para consulta.

Este item substitui e cancela parcial ou integralmente o disposto nos itens 1,1., 1.2., 1.3., 2.1., e 2.3. do capítulo VIII, na medida que os respectivos limites de emissão estiverem fixados e vigentes.

3.9. A partir de 1º de janeiro de 1988, todo fabricante de veículo deverá divulgar, com destaque, nos Manuais de Serviço e do Proprietário do Veículo, informações sobre a importância da correta Manutenção do veículo para a redução da poluição do ar.

Além disso, a observância dessa manutenção deve estar recomendada em adesivos fixados em todos os veículos nacionais, em lugar(es) protegido(s) e visível(eis).

3.10 - A partir de 1º de outubro de 1987, todo e qualquer material de propaganda relativo a um modelo de veículo já em conformidade com os limites máximos de emissões, veiculados em imprensa especializada ou não, deverá informar, de maneira clara e objetiva, a sua conformidade com o PROCONVE.

3.11. As administrações Estaduais e Municipais poderão colocar em prática programas de inspeção e manutenção para veículos automotores em uso, adotando os limites de emissão específicos já estabelecidos em legislação existente ou que venha a ser definidos pelo CONAMA.

Não são aplicáveis os limites máximos de emissão estabelecidos nesta Resolução aos veículos que ultrapassem o período ou quilometragem de garantia de emissão do fabricante.

3.12. Se um programa de Inspeção/Manutenção estiver recomendado para veículos em uso e se uma reprovação ocorrer, principalmente em razão de defeito de projeto ou de manufatura do veículo ou do motor, ao invés de ser por razões de uso ou manutenção inadequados feitos pelo usuário, o fabricante do veículo será o responsável pelos reparos necessários e deverá arcar com todos os custos decorrentes dessa ação.

3.13. Para o atendimento dos níveis estabelecidos no capítulo VI item 1.5., o Conselho Nacional do Petróleo deverá especificar e fiscalizar a isenção total de chumbo tetraetila na mistura álcool - gasolina, mantido o mínimo de 80 octanas pelo Método Motor. Também deverá ser fiscalizada a isenção total de chumbo no álcool carburante, visto certas operações de transportes permitirem tal tipo de contaminação.

Para o óleo Diesel, o CNP deverá definir, até 31 de dezembro de 1987, um programa para reduzir o teor de enxofre total (% por peso) do valor atual de 1,3 máximo para 0,7 máximo.

O IBAMA deverá ser consultado com relação à definição de especificações para a comercialização de novos combustíveis, tendo em vista os possíveis impactos ambientais.

3.14. Às infrações à presente Resolução, serão aplicadas as penalidades previstos na Lei no 6.938 de 31/8/81, Decreto nº 88.351 de 1/6/83 e Legislações Estaduais e Municipais de Controle da Poluição Ambiental.

3.15. Os fabricantes deverão enviar mensalmente ao IBAMA, a partir da data de início de comercialização dos modelos e/ou configurações de veículos ou motor, os dados de

venda destes produtos,

3.16. O total de veículos leves comercializados em 1989, atendendo aos itens 1.1. e 1.2.1. do capítulo VI, devem atingir um mínimo de 50% (cinquenta por cento) da comercialização. Se este percentual de vendas não for atingido em razão exclusiva de determinações governamentais, o mesmo poderá ser redefinido pela CAP.

3.17. O fabricante deve permitir a entrada do agente credenciado pelo IBAMA em suas instalações, sempre que esta considere necessário para o cumprimento do disposto nesta Resolução. Não o fazendo, estará sujeito às penalidades da legislação em vigor.

3.18. A partir de 1º de janeiro de 1988, o parafuso de regulagem da mistura do ar-combustível em marcha lenta e outros itens reguláveis de calibração do motor, que possam afetar significativamente a emissão, devem ser lacrados pelo fabricante ou possuir limitadores invioláveis para a faixa permissível de regulagem, sendo que o veículo deve obedecer aos limites de emissão previstos nesta Regulamentação, em qualquer ponto destas faixas permissíveis, bem como dos seus controles manuais (acelerador, ponto de ignição, afogador, etc.).

3.19. Por ocasião da solicitação do CAC ou da LCVM, o fabricante do veículo e/ou motor deverá apresentar à STI ou ao IBAMA, respectivamente, uma relação das peças, conjuntos e acessórios que exerçam influência significativa nas emissões do veículo. Tais peças, conjuntos e acessórios só poderão ser homologados pelo órgão competente e comercializados para reposição e manutenção em território nacional, se obedecerem as mesmas especificações do fabricante do veículo e/ou motor a que se destinam e tiverem a sua aprovação de controle de qualidade. No caso das peças, conjuntos e quaisquer acessórios que forem comercializados sem a aprovação do fabricante do veículo ou motor a que se destinaram, será necessário obter o CERTIFICADO DE CONFORMIDADE PARA EMISSÃO, conferido pelo órgão competente, conforme os procedimentos a serem estabelecidos pelo CONMETRO.

3.20. Os dados, documentos e informações, considerados como confidenciais pelo fabricante, com acesso do IBAMA e da STI, deverão ser utilizados estritamente para o atendimento às exigências do PROCONVE, não podendo vir ao conhecimento público ou de outras indústrias, sem a expressa autorização do fabricante.

Resultados de ensaios de veículos ou motores em produção não são considerados confidenciais e, desde que, estatisticamente significantes, podem ser utilizados na elaboração de informações e serem divulgadas.

IX - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Deni Lineu Schwartz

## ANEXO I - DEFINIÇÕES

1. ALDEÍDOS: total de aldeídos presentes no gás de escapamento.
2. CONFIGURAÇÃO DA CARROÇARIA: combinação única de partes, peças e componentes que caracterizam a carroçaria do veículo, através do seu estilo, volume e aerodinâmica.
3. CONFIGURAÇÃO DO MOTOR: combinação única de família de motores, sistema de controle de emissão, cilindrada, sistema de alimentação de combustível e sistema de ignição.
4. CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO: combinação única de motor básico, configurações de motor e da transmissão, inércia do veículo e as relações de transmissão após a caixa de mudanças até a roda.
5. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO: atendimento dos veículos produzidos em série ou não, aos limites máximos de emissão estabelecidos e outras

- exigências desta Resolução.
6. EMISSÃO EVAPORATIVA DE COMBUSTÍVEL: substâncias emitidas para a atmosfera provenientes de evaporação de combustível pelos respiros, tampas e conexões do reservatório, carburador ou sistema de injeção de combustível e sistemas de controle de emissão.
  7. FAMÍLIA DE MOTORES: classificação básica para a linha de produção de um mesmo fabricante, determinada de tal forma que qualquer motor da mesma família tenha as mesmas características de emissão, ao longo dos períodos garantidos por escrito pelo fabricante, conforme NBR-6601.
  8. FATOR DE DETERIORAÇÃO DA EMISSÃO: fator numérico que limita o aumento de emissão de um motor ou veículo, em função do seu uso, ao limite máximo de emissão.
  9. FULIGEM: partículas, incluindo aerossóis provenientes da combustão incompleta, presentes no gás de escapamento de motores do ciclo Diesel e que produzem obscurecimento, reflexão e/ou refração da luz.
  10. GÁS NO CÁRTER: substâncias emitidas para a atmosfera, provenientes de qualquer parte dos sistemas de lubrificação ou ventilação do cárter do motor.
  11. GÁS DE ESCAPAMENTO: substâncias emitidas para a atmosfera, provenientes de qualquer abertura do sistema de escapamento a jusante da válvula de escapamento do motor.
  12. HIDROCARBONETOS: total de substâncias orgânicas, incluindo frações de combustível não queimado e subprodutos resultantes da combustão, presentes no gás de escapamento e que são detectados pelo detector de ionização de chama.
  13. MARCHA LENTA: regime de trabalho em que a velocidade angular do motor, especificada pelo fabricante, deve ser mantida dentro de  $\pm 50$  RPM e o motor deve estar operando sem carga e com os controles do sistema de alimentação do combustível, acelerador e afogador, na posição de repouso.
  14. MODELO DE VEÍCULO: nome que caracteriza uma linha de produção de veículos de um mesmo fabricante, com as mesmas características construtivas, exceto ornamentais.
1. ÓXIDOS DE NITROGÊNIO: Soma do óxido nítrico e do dióxido de nitrogênio presentes no gás de escapamento, como se o óxido nítrico estivesse sob a forma de dióxido de nitrogênio.
  2. VALOR TÍPICO DE EMISSÃO: valor de emissão de poluentes, obtidos através de levantamentos estatísticos e que deve representar a configuração de veículos e/ou motores sob consideração.
  3. VEÍCULO LEVE: veículo rodoviário automotor de passageiros, de carga ou de uso misto, com capacidade para transportar até doze passageiros ou com massa total máxima igual ou inferior a 2800 quilogramas.
  4. VEÍCULO PESADO: veículo rodoviário automotor de passageiros, de carga ou de uso misto, com capacidade para transportar mais que doze passageiros ou com massa total máxima superior a 2800 quilogramas.

## ANEXO 2 - TERMO DE CARACTERIZAÇÃO DO VEÍCULO OU MOTOR

Todos os motores e/ou veículos comercializados no País devem ter suas características descritas de acordo com o seguinte modelo:

### A. Características do Motor

Conforme o Anexo A - FORMULÁRIO DE CARACTERÍSTICAS DO MOTOR da NBR 8833 - DETERMINAÇÃO DA CONFORMIDADE DE VEÍCULOS LEVES



COM OS PADRÕES ESTABELECIDOS PARA EMISSÃO DE ESCAPAMENTO.

B. Características do Motor

Conforme o Anexo B - FORMULÁRIO DE CARACTERÍSTICAS DA CONFIGURAÇÃO DO VEÍCULO da NBR 8833 - DETERMINAÇÃO DA CONFORMIDADE DE VEÍCULOS LEVES COM OS PADRÕES ESTABELECIDOS PARA EMISSÃO DE ESCAPAMENTO.

C. Dados Complementares

- Nome, endereço e telefone(s) comercial(is) do(s) representante(s) constituído(s) pelo fabricante, responsável(eis) e data;
- Assinatura do representante legal do fabricante;
- Relação de itens, peças, subconjuntos e conjuntos que exerçam influência considerável sobre as emissões que devem ser objeto de certificação para a comercialização como peças de reposição e serviços;
- Recomendações e procedimentos para a manutenção do motor e/ou veículo;
- Estimativa do número de motores e/ou veículos a serem comercializados por ano;
- Opção ou não pela utilização do fator de deterioração da emissão;
- Declaração do fabricante de que os veículos produzidos a partir da data de elaboração do termo de caracterização refletem as descrições e especificações do referido termo.