



**FACULDADE DA REGIÃO SISALEIRA
BACHARELADO EM DIREITO**

WELMA MARIA RIBEIRO DA SILVA

**IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (IPVA):
RECORTES SOBRE SEUS ASPECTOS GERAIS E CONTORNOS ESPECÍFICOS**

**Conceição do Coité - BA
2024**

WELMA MARIA RIBEIRO DA SILVA

**IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (IPVA):
RECORTES SOBRE SEUS ASPECTOS GERAIS E CONTORNOS ESPECÍFICOS**

Artigo científico apresentado à Faculdade da
Região Sisaleira como Trabalho de Conclusão
de Curso para obtenção do título de Bacharel
em Direito

Orientador: Prof. Esp. André de Jesus Silva e
Silva

**Conceição do Coité - BA
2024**

Ficha Catalográfica elaborada por:
Carmen Lúcia Santiago de Queiroz – Bibliotecária
CRB: 5/001222

S381 Silva, Welma Maria Ribeiro da
Imposto sobre a propriedade de veículos
automotores (IPVA): recortes sobre seus aspectos gerais
e contornos específicos./ Welma Maria Ribeiro da Silva.
– Conceição do Coité:FARESI,2024.
20f..

Orientador: Prof. Esp. André de Jesus Silva e Silva.
Artigo científico (bacharel) em Direito. – Faculdade
da Região Sisaleira - FARESI. Conceição do Coité,2024.

1 Direito Tributário. 2 Imposto sobre a Propriedade
de Veículos Automotores (IPVA).4. Política Fiscal.
I Faculdade da Região Sisaleira – FARESI.II Silva e
Silva, André de Jesus. III. Título.

CDD: 341.39

WELMA MARIA RIBEIRO DA SILVA

**IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (IPVA):
RECORTES SOBRE SEUS ASPECTOS GERAIS E CONTORNOS ESPECÍFICOS**

**Artigo científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel
em Direito, pela Faculdade da Região Sisaleira.**

Aprovado em 28 de junho de 2024.

Banca Examinadora:

André de Jesus Silva e Silva / andre.jesus@faresi.edu.br

Anilma Rosa Costa Oliveira / anilma.rosa@faresi.edu.br

Grasielle Silva Trabuco Oliveira / grasielle.oliveira@faresi.edu.br

Rafael Anton / Rafael.anton@faresi.edu.br



**Rafael Reis Bacelar Antón
Presidente da banca examinadora
Coordenação de TCC – FARESI**

Conceição do Coité – BA

2024

IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (IPVA): RECORTES SOBRE SEUS ASPECTOS GERAIS E CONTORNOS ESPECÍFICOS

Welma Maria Ribeiro da Silva¹

André de Jesus Silva e Silva²

RESUMO

O IPVA é um tributo de origem recente no ordenamento jurídico brasileiro. Este imposto foi introduzido no ordenamento pátrio através da Emenda constitucional n.º 27/85, surgiu como sucedâneo da Taxa Rodoviária Única, que era cobrada anualmente pela União no momento do licenciamento do veículo, e cuja receita era aplicada no custeio de obras para conservação de rodovias. O objetivo deste artigo é analisar a fundamentação legal e econômica do imposto, a sua aplicação prática no Brasil, as implicações financeiras para os proprietários de veículos e as particularidades que podem influenciar a arrecadação e o uso dos recursos provenientes deste tributo. Trata-se de uma revisão de literatura, elaborado através de uma pesquisa bibliográfica, de caráter qualitativo. A coleta de dados foi obtida por meio da busca online de produções científicas, através de fontes com respaldo científico, compreendendo: livros, artigos científicos, legislações, jurisprudência e sites. O estudo do IPVA permite uma análise aprofundada sobre como este imposto pode ser utilizado não apenas para arrecadação, mas também para incentivar comportamentos que beneficiem a sociedade como um todo, promovendo um desenvolvimento econômico e social mais justo. Além de sua função fiscal primordial, o IPVA possui uma função extrafiscal importante ao incentivar práticas sustentáveis e promover a justiça tributária por meio da diferenciação de alíquotas com base no tipo de utilização e no combustível dos veículos. Assim, o IPVA não se limita a ser um imposto sobre a propriedade, mas se transforma em uma alavanca para a implementação de políticas públicas mais abrangentes e inclusivas, contribuindo para um futuro mais sustentável e equitativo entre os cidadãos da sociedade.

PALAVRAS-CHAVE: Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Política Fiscal. Direito Tributário.

¹ Discente do curso de Bacharelado em Direito. E-mail: welma.silva@faresi.edu.br

² Orientador. Docente do curso de Direito. E-mail andre.jesus@faresi.edu.br

ABSTRACT

IPVA is a tax of recent origin in the Brazilian legal system. This tax was introduced into the national legal system through constitutional amendment no. 27/85, and emerged as a substitute for the Single Road Tax, which was charged annually by the Union at the time of vehicle licensing, and whose revenue was applied to the cost of conservation works of highways. The objective of this article is to analyze the legal and economic basis of the tax, its practical application in Brazil, the financial implications for vehicle owners and the particularities that can influence the collection and use of resources arising from this tax. This is a literature review, prepared through bibliographical research, of a qualitative nature. Data collection was obtained through an online search for scientific productions, through sources with scientific support, comprising: books, scientific articles, legislation, jurisprudence and websites. The IPVA study allows for an in-depth analysis of how this tax can be used not only for revenue, but also to encourage behaviors that benefit society as a whole, promoting fairer economic and social development. In addition to its primary fiscal function, IPVA has an important extra-fiscal function by encouraging sustainable practices and promoting tax justice through differentiating rates based on the type of use and fuel of the vehicles. Thus, IPVA is not limited to being a tax on property, but becomes a lever for the implementation of more comprehensive and inclusive public policies, contributing to a more sustainable and equitable future among society's citizens.

KEYWORDS: Motor Vehicle Ownership Tax (IPVA). Fiscal Policy. Tax law.

1 INTRODUÇÃO

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) surgiu como substituto da antiga Taxa Rodoviária Única, a TRU, introduzida no ordenamento jurídico brasileiro em 1969, e vinculada ao crescimento das rodovias nacionais no contexto de sua criação, de forma que financiava os custos das rodovias. A escolha da temática dos pagamentos não monetários, especificamente do Imposto sobre a Propriedade do Veículo Automotor (IPVA), deveu-se à origem daquele imposto, que anteriormente era um imposto municipal (Suzin, 2018).

O IPVA foi instituído pela Emenda Constitucional nº 27, de 28 de novembro de 1985 entrando em vigor o ano seguinte, sendo de competência dos Estados e ao Distrito Federal para instituir imposto sobre propriedade de veículos automotores, vedando, inclusive, a incidência de impostos ou taxas pela utilização do veículo. A supramencionada vedação foi ratificada pelo art. 155 da Constituição Federal de 1988, retirando-se do dispositivo.

O imposto incide sobre a propriedade do bem, de cobrança anual pelo Estado de registro sucedido a partir da data de aquisição do veículo pelo consumidor final, isto é, aquele cuja finalidade seja a de uso. Sua propriedade deve ser comprovada por meio de documento emitido pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) do Estado onde o contribuinte tem seu domicílio ou residência, uma vez que o fisco pode desconsiderar o domicílio declarado com a finalidade de dissimular o fato gerador, devido à diferenciação do valor da alíquota entre os Estados (SEFAZ, 2012).

A principal função deste imposto é fiscal. No entanto, verifica-se uma função extrafiscal quando há diferenciação de alíquota baseada no tipo de utilização ou no combustível utilizado pelo veículo.

A política fiscal tem como objetivo a promoção da gestão financeira equilibrada dos recursos públicos, visando a assegurar a estabilidade e o crescimento econômico, o financiamento das políticas públicas e uma trajetória sustentável da dívida pública. As metas fiscais servem como parâmetros para dar confiança à sociedade de que o governo garantirá as condições necessárias à estabilidade econômica e ao controle do endividamento público. Em razão da importância desses indicadores, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) estabelece as metas de resultado primário e nominal para o exercício a que se refere e para os dois seguintes (TCU, 2018).

A Legalidade Tributária constitui direito fundamental do contribuinte, que só pode ser tributado por tributos especificados em lei, ou seja, o tributo só pode ser criado por lei (que aqui se apresentada em seu sentido estrito), não podendo haver instituição de tributo por decreto, por exemplo. Quaisquer das pessoas políticas somente poderão instituir tributos, bem como aumentar tributos já existentes, se, e somente se, houver previsão legal (art. 150, CF).

Este estudo se justifica pela necessidade de compreender esses aspectos para avaliar como o IPVA pode ser utilizado para promover a justiça tributária, incentivar práticas sustentáveis e melhorar a arrecadação pública, visando aprofundar o entendimento sobre a eficácia do IPVA na implementação de políticas públicas e suas implicações para o desenvolvimento econômico e social do país.

Diante do exposto, o objetivo deste artigo é analisar a fundamentação legal e econômica do imposto, a sua aplicação prática no Brasil, as implicações financeiras para os proprietários de veículos e as particularidades que podem influenciar a arrecadação e o uso dos recursos provenientes deste tributo. Além disso, busca-se avaliar como a diferenciação de alíquotas, baseada no tipo de utilização e no combustível dos veículos, pode promover a justiça tributária, incentivar práticas sustentáveis e otimizar a arrecadação pública, com base no direito tributário.

2 METODOLOGIA

Este trabalho trata-se de uma revisão de literatura, elaborado através de uma pesquisa bibliográfica, de caráter qualitativo. A pesquisa bibliográfica é uma etapa primordial na construção de uma pesquisa científica. Ela é um processo de busca, seleção, leitura e análise crítica de literatura existente sobre o tema de pesquisa. Através da pesquisa bibliográfica, o pesquisador busca identificar os conhecimentos e as teorias já existentes sobre o assunto, bem como as lacunas e debates presentes na literatura científica (Souza; Oliveira; Alves, 2021).

Os passos para a realização desta revisão seguiram uma sucessão de cinco etapas: 1) identificação do tema e elaboração da questão de pesquisa; 2) definição dos descritores estratégia de busca e estabelecimento dos critérios de inclusão e exclusão; 3) busca na literatura e pré-seleção de produções científicas; 4) seleção das produções científicas; 5) análise e interpretação dos resultados. Diante do exposto, surgiu o seguinte problema de pesquisa: Quais os principais aspectos gerais e contornos específicos do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e como eles impactam a sua eficácia, a equidade na arrecadação e a gestão

dos recursos arrecadados? A coleta de dados foi obtida por meio da busca online de produções científicas, através de fontes com respaldo científico, compreendendo: livros, artigos científicos, legislações, jurisprudência e sites. Como estratégia de busca utilizou-se os seguintes descritores para obtenção das produções: Imposto sobre a propriedade do veículo automotor (IPVA), política fiscal e direito tributário.

Além destes critérios de inclusão, os artigos deste trabalho foram selecionados através da leitura dos títulos e, posteriormente, na inspeção dos resumos. Os dados utilizados foram extraídos dos resultados e discussões dos artigos aproveitados.

3. TRIBUTO

No presente capítulo trataremos do conceito de tributo, apresentando conceito específico e o retrospecto histórico no IPVA, além de apresentar suas características fundamentais.

3.1. Conceito

O conceito de tributo é apresentado pelo próprio Código Tributário Nacional, em seu artigo 3º, que versa, in verbis:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou em cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

A grande maioria dos tributos, que são os que o Código Tributário Nacional sujeitou ao chamado lançamento por homologação, sendo recolhido sem prévio exame do sujeito ativo e também sem posterior exame, que é eventual. E, não se vê a necessidade de inserir no conceito o caráter indisponível do tributo, pois nem o Estado e nem qualquer entidade estatal tem o poder de dispensar ou deixar de cobrar o tributo previsto em lei, “princípio da indisponibilidade do interesse público. (Amaro, 2012, p.25-26).

Portanto, com base no conceito apresentado pelo professor Amaro (2012), são características do tributo: a prestação pecuniária compulsória, isto é, opõe-se à voluntariedade; natureza não sancionatória da ilicitude; vinculação da atividade administrativa mediante a qual se cobra o tributo; origem legal, isto é, determina-se pela lei e não pela vontade das partes.

O fato gerador do IPVA (Imposto sobre a propriedade de veículos automotores) é a propriedade do veículo automotor em qualquer espécie, ou seja,

qualquer veículo que se locomova com seus próprios meios. Nesse sentido, cinge-se a controvérsia no que diz respeito à incidência ou não do referido tributo em alguns meios locomotores como, por exemplo, as aeronaves e embarcações. Entretanto, a propriedade, sem o direito de uso do veículo na finalidade para a qual é produzido, não é suficiente para o surgimento do fato gerador desse imposto. Desta forma, para consubstanciar o fato gerador do IPVA é imprescindível que na propriedade esteja incluído o direito de uso regular do veículo (Abraão, 2018).

Após apreciação do Supremo Tribunal Federal, tem-se pacificado na prática tributária a existência de cinco espécies autônomas de tributos, confirmando, assim, o posicionamento mais atual sobre a classificação das espécies tributárias, que são as seguintes:

a) Imposto - É uma espécie ou modalidade do gênero tributo, classificado pela doutrina como “não vinculado”, por possuir uma hipótese de incidência cuja materialidade independe de qualquer atividade estatal.

b) Taxa é uma espécie de tributo vinculada a uma prestação de serviço por parte do Estado. É um tributo “vinculado”, por possuir a sua hipótese de incidência consistente numa ação estatal diretamente referida ao contribuinte. Está relacionada à prestação de serviço público ou exercício do poder de polícia, que beneficia o próprio contribuinte, e a sua cobrança aparece como uma contraprestação de um serviço que o Estado lhes presta diretamente ou pela utilização normal de coisa do seu domínio patrimonial; É um tributo especial que se opõe a imposto.

c) Contribuição de Melhoria - É uma espécie de tributo vinculado por possuir uma hipótese de incidência consistente numa atuação estatal referida ao contribuinte, conforme dispõe o artigo 81 do CTN. Está relacionada com a realização de obras públicas, que acarretem valorização imobiliária delas.

d) Empréstimo Compulsório é uma espécie do gênero tributo, devendo, para tanto, submeter-se à todas limitações relativas aos tributos.

e) Contribuições Especiais que são contribuições de intervenção no domínio econômico e de interesse de categorias profissionais ou econômicas (Silva, 2003).

3.2 Histórico do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA)

O IPVA é um tributo de origem recente no ordenamento jurídico brasileiro. Este imposto foi introduzido no ordenamento pátrio através da Emenda constitucional n.º 27/85, surgiu como sucedâneo da Taxa Rodoviária Única, que era cobrada anualmente pela União no momento do licenciamento do veículo, e cuja receita era aplicada no custeio de obras para conservação de rodovias (Mamede, 2002).

As alterações introduzidas pela Emenda Constitucional n.º 27/85 aboliram a Taxa Rodoviária Única e instituíram o IPVA, conferindo aos Estados e ao Distrito Federal a competência para a arrecadação deste tributo. Todavia, desde sua

instituição o IPVA não foi regulamentado por Lei Complementar, o que deu liberdade aos Estados para legislarem acerca da forma de instituição e arrecadação do imposto (Lobo, 2021).

Em decorrência disso, foram editadas no total 27 leis estaduais definidoras do fato gerador do IPVA, local de sua ocorrência e o seu sujeito passivo. Portanto, se a criação do IPVA foi de um lado um progresso conceitual a revelar a real natureza jurídica da tributação sobre a propriedade de veículo automotor, do outro lado foi um retrocesso em relação a uniformização nacional do tributo, mormente em relação ao local de ocorrência do fato gerador, possibilitando o surgimento de novas hipóteses de bitributação, como ocorreu com a pluralidade de taxas rodoviárias antes da TRU (Cunha, 2019).

O IPVA foi incluído pela Emenda Constitucional nº 03/93 com essa nomenclatura, à CRFB/88 atribuiu aos Estados e Distrito Federal a competência para sua instituição determinando que a receita obtida deva ser compartilhada com o Município conforme artigo 155, III combinado com artigo 158, III.

3.3 Características do IPVA

O IPVA tem função predominantemente fiscal, visando estabelecer maior fonte de arrecadação para os Estados. Porém, apresenta função extrafiscal quando discrimina em função do combustível utilizado (Machado, 2006).

A função fiscal da arrecadação tributária é essencial à manutenção do Estado. Diversas reformas e alternativas tem sido proposta para aprimorar o IPVA e torna-lo mais justo, eficiente e equitativo. Isenções e incentivos fiscais para veículos menos poluentes e mais eficientes têm sido adotados por alguns governos como forma de promover a renovação da frota e reduzir os impactos ambientais.

Segundo Souza (2023), "o IPVA é um imposto aplicado sobre a propriedade de veículos automotores, cobrado anualmente pelos governos estaduais. Sua arrecadação é destinada aos cofres públicos e utilizada para financiar serviços e infraestrutura relacionados ao trânsito e transporte, como construção e manutenção de estradas, sinalização viária, entre outros" (SOUZA, 2023, p. 105).

Para regulamentar o IPVA, e em especial o conceito da expressão "veículo automotor" utilizada em seu critério material, seria necessário a edição de uma lei complementar. Na ausência de tal lei, muitas questões polêmicas são decididas de maneira diversas em cada Estado-membro, o que fere o princípio da isonomia (Lobo, 2021).

O valor a pagar de IPVA é determinado em função do valor do veículo, marca, modelo, ano, potência e entre outros, de acordo com lei estadual. Denomina-se esta prática de “progressividade”. Esta formulação é inconstitucional, pois a constituição só prevê esse tipo de formulação nos casos do Imposto de Renda (IR), Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural (ITR) e O Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

Em regra, a periodicidade do IPVA é anual e ocorre no dia 1º de janeiro de cada exercício. A base de cálculo do IPVA é: Veículo novo: valor constante na nota fiscal; Veículo usado: valor médio de mercado (Tabela FIPE).

A Tabela FIPE é um índice que fornece uma estimativa média de preços de veículos, facilitando avaliações e negociações no mercado. Ela opera como uma extensa base de dados acessível a qualquer pessoa no Brasil. No entanto, é importante ressaltar que a Tabela FIPE não determina a depreciação de um veículo nem serve como um comprovante absoluto do valor de mercado de um automóvel. Em casos onde um carro apresenta um estado de conservação inferior à média, seu valor pode ser significativamente menor do que o valor indicado na Tabela. A Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), responsável por esta tabela, é uma organização sem fins lucrativos com sede em São Paulo, atuando desde 1973. (Conceição, 2017).

A não incidência de IPVA ocorre sobre veículos pertencentes: à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios; às embaixadas e consulados estrangeiros; autarquias ou fundações instituídas e mantidas pelo poder público; templo de qualquer culto; instituições de educação ou de assistência social, sem fins lucrativos; partidos políticos, inclusive suas fundações; Entidades sindicais de trabalhador (SEFAZ, 2012).

Com os aspectos gerais do IPVA, como é conhecido, é um imposto estadual, faturado anualmente e, em tese, a arrecadação do IPVA é destinada a manutenção de vias públicas (manutenção de asfalto, sinalização, iluminação).

4. O IPVA E SEUS CONTORNOS ESPECÍFICOS

Aplica-se ao IPVA os princípios do direito tributário, aplica-se ao IPVA o princípio da legalidade, que, como visto, refere-se no caso à necessidade de ato de instituição e aumento de tributo ser feito mediante lei, podendo mesmo, o executivo atualizar valores venais de veículos por meio de decreto, pois essa atualização não se configura como aumento, mas somente forma de correção do valor. O princípio da isonomia, aqui também aplicado, preconizando o tratamento desigual entre

contribuintes em situações distintas. Sendo IPVA, a tributação levará em conta apenas o bem individualmente considerado, ou seja, o veículo (Santos, 2013).

Em decorrência do passado conturbado das contas públicas brasileiras, a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) entra em vigor em maio de 2000 com o objetivo de definir normas para uma gestão fiscal responsável e transparente. Mais especificamente:

A atuação da LRF veio a partir da atribuição de novas funções a mecanismos já existentes, a saber, o Plano Plurianual (PPA), a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e a Lei Orçamentária Anual (LOA), que fazem parte da administração pública desde a Constituição de 1988, mas não possuíam metas de forma esclarecida (Silva, 2022).

O IPVA é imposto que encontra respaldo na Magna Carta em seu art. 155, III, §6º e emenda Constitucional nº 42/2003, além das legislações estaduais e do Distrito Federal. Na Bahia, aplica-se a lei 6.348/91. Apesar da previsão do art. 146, III “a”, da Constituição Federal, que estabelece que, a hipótese de incidência, a base de cálculo e o contribuinte do IPVA devem ser estabelecidos por lei complementar devido à inexistência desta, os Estados tem exercido a competência legislativa prevista no art 24, § 3º da Constituição Federal e no art. 34, § 3º do ADCT, que atribuem aos Estados, competência legislativa plena para instituição do IPVA.

Em relação ao IPVA, a Constituição Federal estabelece como critério material a propriedade de veículo automotor. A mera posse do veículo, não representa fato imponible do imposto, afinal, além de não haver previsão normativa sobre essa possibilidade, também é relevante a apreciação da capacidade econômica (Lobo, 2021).

O critério especial encontra-se disciplinado no art. 2º, § único da Lei 6.348 da Bahia: Art. 2º O imposto será devido no local onde o veículo deva ser registrado e licenciado, inscrito ou matriculado, perante os órgãos competentes, podendo o Poder Executivo vincular o licenciamento do veículo ao pagamento do imposto.

Parágrafo único - Não estando o veículo sujeito a registro e licenciamento, inscrição ou matrícula, o imposto será devido no local de domicílio do seu proprietário.

No caso do IPVA Bahia, considera-se relevante ao critério espacial, o local onde deva ser o veículo licenciado. O licenciamento deve ocorrer no local onde haja domicílio, para que não se configure fraude.

Mesmo inexistindo lei complementar sobre a matéria, a base de cálculo do IPVA, em qualquer Estado, sempre terá relação com o valor do veículo. O valor do tributo é encontrado pela conjugação deste elemento com a alíquota.

Constitui base de cálculo do veículo automotor quanto aos veículos novos, o valor venal do veículo, estando presente este valor na nota fiscal e/ou documento de transmissão de posse. De acordo com o artigo 7º, I da legislação estadual, a base de cálculo é: “para veículo novo, o valor venal constante da Nota Fiscal ou do documento que represente a transmissão da propriedade, acrescido do valor dos equipamentos opcionais e dos acessórios a ele incorporados e das despesas de frete e seguro” (Mamede, 2002).

No caso de veículo usado, devido à desvalorização que sofre este bem móvel com o tempo, aplica-se, no Estado da Bahia, uma tabela presumida de preços elaborada pela Secretaria da Fazenda, levando-se em conta critérios diversos como marca, ano de fabricação, modelo, espécie, bem como a procedência.

As legislações estaduais, em expressiva maioria, estabelecem elementos distintos para a identificação da base de cálculo, variáveis de acordo com a natureza ou estado do veículo, onde existe a comparação da Lei nº 14.260/2003, do Estado do Paraná, e a Lei nº 13.296, do Estado de São Paulo.

Na Lei nº 13.296, do Estado de São Paulo, no Art. 3º - A base de cálculo do IPVA é o valor venal do veículo automotor, observando-se:

I - no caso de veículo novo, o valor total constante do documento fiscal de aquisição, incluído o dos opcionais e acessórios,

II - quando se tratar de veículo importado não licenciado no país, o valor constante do documento de importação, convertido em moeda nacional pela mesma taxa cambial utilizada no cálculo dos tributos federais, acrescido dos valores dos tributos incidentes e despesas decorrentes da importação, ainda que não pagos;

III - no caso de arremate em leilão de veículo novo, ou que se encontrava ao abrigo do disposto no art. 13, o valor da arrematação, acrescido das despesas cobradas ou debitadas do arrematante e dos tributos incidentes na operação;

IV - no caso de veículo incorporado ao ativo permanente do fabricante, revendedor ou importador, o valor do custo de aquisição, constante do documento fiscal relativo à aquisição, ou de fabricação;

V - quando se tratar de veículo montado por encomenda de consumidor final, em local diverso de estabelecimento fabricante do chassi, o somatório dos valores constantes dos documentos fiscais relativos à aquisição de partes e peças e aos serviços prestados, não podendo ser este somatório inferior ao valor médio de mercado;

VI - No caso de veículos automotores adquiridos em anos anteriores, o valor médio de mercado constante na tabela de valores venais para cálculo do IPVA, publicada por ato do Poder Executivo, ressalvado o contido nos §§ 7º e 8º, deste artigo, observando-se marca, modelo, espécie e ano de fabricação.

No artigo 1º - Nas hipóteses dos incisos I a V deste artigo e da alínea a do parágrafo 2º, do artigo, 2º, a base de cálculo será calculada em 1/12 (um doze avos) por mês ou fração, a partir da data da ocorrência do fato gerador do imposto.

No artigo 2º - No caso de comprovação de perda total do veículo automotor, por sinistro, roubo, furto, extorsão, estelionato ou apropriação indébita, será devido o imposto na razão de um doze avos por mês ou fração, contados até a data da ocorrência do fato.

No artigo 3º - Na hipótese do parágrafo anterior, caso o veículo venha a ser recuperado, o imposto do exercício em que ocorrer a recuperação será devido na razão de 1/12 (um doze avos) por mês ou fração, contados a partir daquele em que tenha sido expedido o Auto de Entrega pelo órgão competente, na forma e prazo previstos em Instrução da Secretaria da Fazenda, ficando dispensada a cobrança do imposto relativo ao período em que o veículo esteve fora da posse direta do seu proprietário.

No artigo 4º - A tabela de que trata o inciso VI do caput deste artigo, indicará o valor da base de cálculo em moeda corrente, devendo ser publicada até o último dia do exercício anterior, para aplicação durante o exercício imediatamente seguinte ao de sua publicação.

No artigo 5º - Os veículos automotores cujo valor do imposto resultar em montante inferior ao equivalente a R\$50,00 (cinquenta reais), terão este valor como carga tributária mínima sem prejuízo do disposto nos parágrafos 1º a 3º deste artigo.

No artigo 7º - Em relação aos veículos automotores não constantes na tabela a que se refere o inciso VI do caput deste artigo, a base de cálculo será o valor equivalente a 85% do valor da nota fiscal de aquisição, ou, na falta desta, o valor constante em tabela complementar de valores venais para cálculo do IPVA, aprovada pelo Secretário da Fazenda mediante Resolução.

No artigo 8º - Em sendo comprovada a incompatibilidade das especificações do veículo automotor, tendo-se em vista os dados cadastrais existentes no sistema, com a base de cálculo atribuída na forma do inciso VI do caput deste artigo, observado o disposto em Instrução da Secretaria da Fazenda, poderá ser adotado o valor:

- a) de veículo similar, constante da tabela ou existente no mercado;
- b) arbitrado pela autoridade administrativa, na hipótese de ser inviável a aplicação do disposto na alínea anterior.

No artigo 9º - É irrelevante para a determinação da base de cálculo o estado de conservação do veículo individualmente considerado.

As alíquotas são fixadas por Lei Ordinária Estadual ou do Distrito Federal. As alíquotas podem ser diferenciadas, em função do tipo e utilização do veículo, desde

que sejam obedecidos os limites mínimos estabelecidos pelo Senado Federal. Não pode haver diferença de alíquotas em razão da procedência do veículo conforme entendimento do STF em alguns julgados (princípio da uniformidade das alíquotas para veículos nacionais e estrangeiros, assim como de Estados membros distintos no que se refere a mesma questão de ordem interna) (Suzin, 2018).

Cada estado, na lei instituidora do imposto, deve estabelecer suas alíquotas. Se houver uma alíquota máxima fixada em resolução, a lei do estado não pode estabelecer alíquota superior a ela, e se existir alíquota mínima prevista em resolução, a lei do estado não pode fixar alíquota menor. Essa alíquota aplicável internamente em cada estado deve ser determinada pelo próprio estado mediante edição de lei própria (Suzin, 2018).

A tributação, sendo a base financeira do Estado, tem expressiva repercussão sobre a economia do país. Assim, se a tributação não estiver em sintonia com os princípios constitucionais poderá ser um obstáculo ao crescimento econômico (Ribeiro; Maidana, p. 7389, 2011).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Sistema Constitucional Tributário deve estar em harmonia com o ordenamento econômico e financeiro, com as propostas e metas de desenvolvimento nacional, visando à mesma finalidade: satisfação das necessidades da população e o desenvolvimento econômico e social de forma sustentável (Ribeiro; Maidana, p. 7389, 2011).

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) desempenha um papel crucial na arrecadação fiscal no Brasil. Desde a sua substituição pela Taxa Rodoviária Única (TRU) em 1985, o IPVA tem sido uma fonte significativa de receita pública, essencial para a manutenção e desenvolvimento da infraestrutura rodoviária. A instituição deste imposto também reflete a evolução do sistema tributário brasileiro, ajustando-se às necessidades econômicas e sociais do país.

Além de sua função fiscal primordial, o IPVA possui uma função extrafiscal importante ao incentivar práticas sustentáveis e promover a justiça tributária por meio da diferenciação de alíquotas com base no tipo de utilização e no combustível dos veículos. Ao aplicar alíquotas diferenciadas, o governo pode, por exemplo, cobrar menos de veículos que utilizam combustíveis menos poluentes, como o etanol ou a eletricidade, em comparação aos que utilizam gasolina ou diesel. Isso não apenas estimula os proprietários a adotarem tecnologias mais limpas, mas também contribui

para a redução das emissões de gases de efeito estufa e outros poluentes atmosféricos.

Além disso, a diferenciação de alíquotas pode ser utilizada para promover a justiça social, ao prever isenções ou reduções para veículos utilizados por pessoas com deficiência, trabalhadores rurais, ou veículos destinados ao transporte público e escolar. Dessa forma, o IPVA torna-se uma ferramenta poderosa para incentivar a adoção de práticas mais justas e sustentáveis, alinhando-se às metas de desenvolvimento sustentável e de redução das desigualdades sociais.

Entender a estrutura, as características e as implicações do IPVA são fundamentais para avaliar sua eficácia como instrumento de política fiscal. O estudo do IPVA permite uma análise aprofundada sobre como este imposto pode ser utilizado não apenas para arrecadação, mas também para incentivar comportamentos que beneficiem a sociedade como um todo, promovendo um desenvolvimento econômico e social mais justo.

REFERÊNCIAS

ABRAHÃO, Carolina. IPVA. Jusbrasil, 2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/ipva-fato-gerador/401735042>>. Acesso em: 06 mar. 2024.

AMARO, Luciano. **Direito Tributário Brasileiro**. 18 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

BRASIL. **Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acessado em: 20 de Maio de 2024.

BRASIL. São Paulo. Lei nº 13.296/2008. **Estabelece o tratamento tributário do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA**. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2008/lei-13296-23.12.2008.html>. Acessado em 20 de Maio de 2024.

BRASIL. Lei nº.5.172/1966 **Código Tributário Nacional**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172.htm. Acessado em 20 de Maio de 2024.

CONCEIÇÃO, Eduardo Henrique da. **Curvas de desvalorização veicular ao longo dos anos**. Limeira, SP: [s.n.], 2017.

CUNHA JUNIOR, Dirley. **Curso de Direito Constitucional**. 3 ed. rev. ampl. e atual. Salvador: JusPodivm, 2019.

LOBO, João Victor Ribeiro. **Da (in)constitucionalidade do imposto de propriedade de veículo automotor**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – PUC, Goiás.

MAMEDE, Gladston. **IPVA: imposto sobre a propriedade de veículos automotores**; colaboração Eduarda Cotta Mamede. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2002.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. 32^a edição. Editora Malheiros, 2006.

RIBEIRO, Maria de Fátima; MAIDANA, Ana Paula Duarte Ferreira. **A Constitucionalidade da Tributação Extrafiscal Sócio-ambiental: Reflexos na intervenção da Ordem Econômica e Social**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 93. <http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura_artigo_id=10523>. Acesso em: 06 mai. 2024.

SANTOS, Talyta Dórea. **A incidência do IPVA sobre embarcações e aeronaves: uma análise do conceito de veículo automotor à luz dos princípios tributários**. 2013. 76 f. Dissertação (Mestrado em Direito) - Faculdade Baiana de Direito, Salvador, 2013.

SÃO PAULO (SP). Lei nº 13.296, de 23 de dezembro de 2008. Diário Oficial do Estado de São Paulo, São Paulo, SP,

SEFAZ. **Secretaria do Estado da Fazenda**. Sobre o IPVA. 2012.

SILVA, Jaime Silvério da. **A tributação na constituição vigente e os limites ao poder de tributar**. Feira de Santana, BA: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2003.

SILVA, João. **A importância do IPVA para o financiamento público**. Revista Brasileira de Tributação, São Paulo, v. 15, n. 2, p. 45-60, 2022.

SOUZA, Ana Maria. **O impacto do IPVA na arrecadação estadual**. Revista de Finanças Públicas, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, p. 102-120, 2023.

SUZIN, Sarah. **IPVA**. Jusbrasil, 2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/artigos/imposto-sobre-a-propriedade-de-veiculos-automotores-ipva/327224006>>. Acesso em: 06 mar. 2024.

TONON, Marcelo Resende. **Política fiscal, crescimento e emprego: uma estimativa para o caso brasileiro entre 2002 e 2015 à partir de Modelagem Insumo-Produto**. 2019. 83 p.; 31 cm.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Lei de Diretrizes Orçamentárias**. Brasília, DF, 2018.