

94

SET/OUT 2022

Coordenadores

Direito Tributário

Robson Maia Lins

Direito Financeiro e Finanças Públicas

Francisco Pedro Jucá

Conselho Científico

Edilberto Pontes de Lima

Hugo Brito Machado

Ives Gandra da Silva Martins

Marcus Abraham

Paulo de Barros Carvalho

Régis Fernandes de Oliveira

Reynaldo Soares da Fonseca

Ronaldo Chadid

Revista Brasileira de Direito Tributário e Finanças Públicas

 **IBET**
Instituto Brasileiro
de Estudos Tributários

 **SBDF**
SOCIEDADE BRASILEIRA
DE DIREITO FINANCEIRO

LEX MAGISTER
PRODUTOS JURÍDICOS

Revista Brasileira de Direito Tributário e Finanças Públicas

Ano XVI – Nº 94

Set-Out 2022

Repositório Autorizado de Jurisprudência
Superior Tribunal de Justiça – nº 64/2008

Classificação Qualis/Capes: B4

Editores

Fábio Paixão – Pilar Jiménez Tello

Coordenadores

Robson Maia Lins (Direito Tributário)
Francisco Pedro Jucá (Direito Financeiro e Finanças Públicas)

Conselho Científico

Edilberto Pontes de Lima – Hugo Brito Machado – Ives Gandra da Silva Martins
Marcus Abraham – Paulo de Barros Carvalho – Régis Fernandes de Oliveira
Reynaldo Soares da Fonseca – Ronaldo Chadid

Conselho Editorial

André L. Costa-Corrêa – André Mendes Moreira – Antônio Carlos Rodrigues do Amaral
Antonio Jorge Pereira Jr. – Bianor Arruda – Carlos Mário da Silva Velloso – Cláudio S. Lembo
Clélio Chiesa – Edison Carlos Fernandes – Edvaldo Pereira de Brito – Erick Macedo
Fernando Favacho – Francisco Rezek – Georgenor de Sousa Franco Neto – Gilmar Mendes
Horácio Monteschio – José Augusto Delgado – José Maurício Conti – Kiyoshi Harada
Leandro Paulsen – Leonardo Buissa – Liziane Angelotti Meira – Lucas Galvão de Britto
Marilene Talarico M. Rodrigues – Matovanni Colares Cavalcante – Misabel Abreu Machado Derzi
Monica Herman Salem Caggiano – Newton De Lucca – Paulo Ayres Barreto – Paulo Souto Maior
Platon Teixeira de Azevedo Neto – Rafael Campos Soares da Fonseca – Rafael Pandolfo
Regina Helena Costa – Ricardo Anderly – Rogério Vidal Gandra da Silva Martins
Roque Antonio Carazza – Sacha Calmon Navarro Coêlho
Sepúlveda Pertence – Solon Sehn – Talita Pimenta Félix – Târek Moussallem
Thais Xavier Ferreira da Costa – Walter Lobato
Eduardo Vera-Cruz Pinto (Portugal) – Javier García Medina (Espanha) – João Ricardo Catarino (Portugal)
Marcos Sacristán Represa (Espanha) – Pedro Carrasco Parrilla (Espanha)
Pilar Jiménez Tello (Espanha) – Ricardo Rivera Ortega (Espanha)

Autores colaboradores deste Volume

Aldemira do Rosário Santos – Clélio Chiesa – Ísis Ariana Castro de Melo
Jackeline O. Muller S. Galera Mari – Lenise Faria de Oliveira Mendes
Marcos Paulo Passoni – Muriel Amaral Jacob – Nicodemus Victor Dantas da Cunha
Robson Maia Lins – Sandro Miguel Siqueira da Silva Júnior – Sérgio Massaru Takoi
Silvia Regina Zomer – Thaís Blumer Albanezi

Revista Brasileira de Direito Tributário e Finanças Públicas

Publicação bimestral da Editora Magister em parceria com o Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (IBET) e a Sociedade Brasileira de Direito Financeiro (SBDF) aos quais se reservam todos os direitos, sendo vedada a reprodução total ou parcial sem a citação expressa da fonte.

A responsabilidade quanto aos conceitos emitidos nos artigos publicados é de seus autores.

Artigos podem ser enviados para o e-mail: editorial@editoramagister.com.br. Não devolvemos os originais recebidos, publicados ou não.

As ementas e acórdãos aqui publicados correspondem aos seus originais, obtidos junto ao órgão competente do respectivo Tribunal.

Esta publicação conta com distribuição em todo o território nacional e poderá ser enviada ao exterior.

A editoração eletrônica foi realizada pela Editora Magister, para uma tiragem de 3.100 exemplares.

Revista Brasileira de Direito Tributário e Finanças Públicas

v. 1 (mar./abr. 2007)–.– Porto Alegre: Magister ; São Paulo: Instituto Brasileiro de Estudos Tributários /Sociedade Brasileira de Direito Financeiro, 2007.

Bimestral. Coordenação: Robson Maia Lins e Francisco Pedro Jucá.

v. 94 (set./out. 2022).

ISSN 1981-2221

1. Direito Tributário. Direito Constitucional. Sistema Tributário Nacional. Imposição Tributária. Tributos. Impostos. Taxas. Contribuições. 2. Finanças Públicas. Direito Financeiro. Direito Econômico. Direito Político. Política Tributária. Direito Administrativo. Preços Públicos. Tarifas. 3. Ética Pública. Moralidade Institucional. Ética Fiscal. Moralidade Administrativa. 4. Sociologia Financeira. Psicologia Financeira.

CDU 336.2(05)

CDU 342+336.1/.5(05)

CDU 336.2:172.1(05)

CDU 316.334.2(05)

Ficha catalográfica: Leandro Lima – CRB 10/1273

Capa: Apollo 13

Editora Magister

Diretor: Fábio Paixão

Alameda Coelho Neto, 20

Boa Vista – Porto Alegre – RS – 91340-340

Sumário

Doutrina

1. A Base de Cálculo do ITBI e a Interpretação do STJ no REsp 1.937.821/SP
Clélio Chiesa e Sandro Miguel Siqueira da Silva Júnior..... 5
2. O IPVA “Verde” do Município de São Paulo
Robson Maia Lins e Nicodemos Victor Dantas da Cunha..... 26
3. Acordos Internacionais e o Crédito Rural
Lenise Faria de Oliveira Mendes e Muriel Amaral Jacob 45
4. A (I)Mutabilidade de Conceitos Constitucionais: um Equilíbrio Possível entre a Liberdade do Intérprete e o Alcance Semântico-Pragmático do Signo
Silvia Regina Zomer e Ísis Ariana Castro de Melo 57
5. O Impacto da Nova Proposta de Reforma Tributária ao Consumidor
Aldemira do Rosário Santos..... 76
6. Incidência do Imposto Sobre Serviços em Exame Laboratorial no Município da Coleta
Jackeline O. Muller S. Galera Mari 89
7. O Princípio do Devido Processo Legal (Administrativo e Tributário) e o Protocolo Eletrônico de Impugnação de Lançamento Tributário do Imposto de Renda Pessoa Física
Sérgio Massaru Takoi e Marcos Paulo Passoni 103
8. A Devolução de Participação Societária com Subsequente Alienação: o Regime Estabelecido pela Lei nº 9.249/95 e a Ilegitimidade de Questionamentos pelo Fisco
Thaís Blumer Albanezi..... 117

Jurisprudência

1. Superior Tribunal de Justiça – Agravo Interno. Suspensão de Liminar. Não Configuração de Lesão à Ordem Pública e Econômica. Repartição de Riscos. Critérios Não Demonstrados
Rel. p/ o Ac. Min. João Otávio de Noronha 142
2. Superior Tribunal de Justiça – Precatório. Preferência Prevista nos Arts. 100, § 2º, da Constituição Federal e 102, § 2º, do ADCT. Posterior Edição da Lei Distrital nº 6.618/2020. Elevação do Teto para Obrigações de Pequeno Valor, no Âmbito do Distrito Federal. Pedido de Complementação. Possibilidade. Precedentes do STJ. Recurso em Mandado de Segurança Provido
Relª Minª Assusete Magalhães 183

3. Superior Tribunal de Justiça – Não Incidência do Imposto de Renda sobre Juros de Mora Devidos pelo Atraso no Pagamento de Remuneração por Exercício de Emprego. Caráter Indenizatório. RE n. 855.091 RG/RS. Juízo de Retratação Exercido <i>Rel. Min. Francisco Falcão</i>	199
Diretrizes para Submissão de Artigos Doutrinários	203

O IPVA “Verde” do Município de São Paulo

ROBSON MAIA LINS

Mestre e Doutor em Direito Tributário pela PUC-SP; Professor da PUC-SP e do IBET; Conselheiro do Conselho Nacional de Educação; Advogado; e-mail: robsonmaia@barros-carvalho.com.br

NICODEMOS VICTOR DANTAS DA CUNHA

Mestre e Doutorando pela PUC-SP; Professor do IBET; ex-Juiz Titular da 11ª Câmara do Tribunal de Impostos e Taxas de São Paulo; Advogado; e-mail: pesquisa@ibet.com.br

RESUMO: O texto serve ao propósito de analisar a tributação de veículos híbridos ou movidos a motor exclusivamente elétrico no âmbito da legislação federal, estadual e “municipal”, com olhos em particularidade legal do Município de São Paulo. Para tanto, são traçadas características da competência tributária no sistema jurídico brasileiro, a fim de expor a quem cabe cobrar impostos que envolvam a produção, comercialização e a propriedade de veículos automotores, com o fim de verificar o aspecto da natureza jurídica do ressarcimento de parte do valor pago a título de IPVA aos proprietários desses automóveis que residam no Município de São Paulo. Em suma, constata-se que a capital bandeirante lança mão de expediente do direito financeiro embasado em normas constitucionais e infraconstitucionais de tributação para estimular as condutas intersubjetivas. Ao final, há a exposição de razões pelas quais, por prestígio ao valor Constitucional de proteção ao meio ambiente, seria salutar reduzir os encargos tributários incidentes sobre automóveis híbridos e movidos a motor elétrico.

PALAVRAS-CHAVE: IPVA. Competência Tributária. Ressarcimento. Transferência Voluntária. Veículo Híbrido.

SUMÁRIO: 1 Considerações Iniciais. 2 Ordenamento Jurídico e Sistema: a Competência Tributária e a Repartição das Receitas Tributárias Conforme a Constituição; 2.1 A Competência Tributária; 2.2 Repartição das Receitas. 3 Os Benefícios da União e os Estaduais; 3.1 IRPJ; 3.2 IPI; 3.3 Imposto de Importação; 3.4 No âmbito Estadual: ICMS e IPVA. 4 O Imposto sobre Propriedade Veicular; 4.1 RMIT do IPVA. 5 A Solução Encontrada pelo Município de São Paulo: o “IPVA Verde” da Lei nº 15.997/2014. 6 Política do Direito. 7 Referências Bibliográficas.

1 Considerações Iniciais

A poluição do ar é um problema que a humanidade viu crescer enormemente desde a 3ª Revolução Industrial, e foi exponenciado com o grande

aumento no consumo de combustíveis fósseis especialmente após o pós-2ª Guerra Mundial.

Mas mesmo no período anterior as duas grandes guerras mundiais, nossos antepassados, desde o século XIX, não estavam tão atentos para a piora da qualidade do ar, ao ponto de, nos idos de 1880¹, os pássaros possuírem penas mais escuras que o normal (em comparação com os atuais da mesma espécie), em virtude da grande quantidade de fuligem suspensa no ar.

No período, a grande fonte de energia da humanidade era advinda do carvão mineral, que foi sendo gradualmente substituído pelo petróleo, igualmente poluente.

Segundo a *U.S. Energy Information Administration*, agência norte-americana que acompanha a produção e consumo das principais fontes de energia no planeta, foram consumidos nos EUA a quantidade de 20 milhões de barris de petróleo por dia no ano de 2020².

Grande parte desse consumo é creditado aos automóveis de passageiros, que transportam milhões de pessoas todos os dias ao redor do mundo. Por isso mesmo, a indústria automobilística vem trabalhando, forçada pelas legislações mais rígidas em diversos países, para a melhora na eficiência energética dos motores à combustão interna, especialmente frente aos movidos a combustíveis fósseis.

Este movimento segue em paralelo a uma crescente “popularização” tanto de automóveis híbridos, dotados de motores a combustão em conjunto com elétricos, quanto aos propriamente elétricos.

Aqui expõe-se por que o tema se relaciona com o direito tributário, justificando a introdução até este ponto apresentada e apontando ao ansioso leitor a análise que pretende-se fazer a seguir.

Antes desprovidos de atributos estéticos, os tais veículos híbridos ou elétricos agora compõem o portfólio de uma já considerável variedade de montadoras, até mesmo entre as mais celebradas, como Ford, Porsche, Mercedes-Benz, BMW, Jaguar, Lexus, Tesla e tantas outras.

No estrangeiro, as vendas crescem cada dia. No início do mês de abril de 2019, noticiou-se na revista Exame que a Noruega fez história no mês de março, quando veículos elétricos e híbridos responderam por 58% das vendas de novos automóveis no país, segundo dados divulgados pela Federação No-

1 Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2017/10/09/ciencia/1507529646_742858.html. Acesso em: 04 abr. 2022.

2 Disponível em: https://www.eia.gov/outlooks/aco/pdf/AEO2022_ChartLibrary_Petroleum.pdf. Acesso em 04 abr. 2022.

rueguesa de Rodovias (NRF)³. A nação escandinava lidera os esforços mundiais para diminuir as emissões, especialmente as do seu setor de transportes.

Mas no Brasil, o custo de aquisição representa valores elevados, geralmente partindo dos 130 mil reais, fugindo ao alcance da grande maioria dos consumidores nacionais.

Por isso mesmo, há procura ainda modesta destes modelos e o legislador vem tentando, no que pode, tornar este tipo de automóvel mais acessível, tendo em vista a grande importância que o tema possui do ponto de vista da proteção ao meio ambiente.

No sistema jurídico brasileiro, notadamente o tributário, em que a competência tributária dos entes é bastante repartida, a criatividade dos parlamentos vem produzindo fenômenos dignos de nota, como a seguir será visto.

A problematização é a seguinte: com base na competência tributária distribuída aos Entes federativos no Brasil, existe possibilidade de o Município conceder benefício em matéria de tributo Estadual? Diante do fato de que o Município de São Paulo assim o fez, há ilegalidade ou inconstitucionalidade perpetrada?

A busca pela resposta a essas perguntas será levantada nas páginas a seguir.

2 Ordenamento Jurídico e Sistema: a Competência Tributária e a Repartição das Receitas Tributárias Conforme a Constituição

Interessa, antes de mais nada, esclarecer que a confecção deste texto se dá no âmbito acadêmico.

Portanto, visa-se neste momento a confecção de um texto heterogêneo do ponto de vista dos diversos tributos que se relacionam com a temática inicialmente indicada. Quer-se dizer, com isso, que algumas linhas são dedicadas a assuntos diferentes dentro do próprio direito tributário e, pouco após, aprofundar no IPVA, centro primordial das atenções.

Ou seja, o fenômeno jurídico será primeiramente abordado de maneira mais horizontal e que desperte interesse do maior número possível de profissionais e mesmo de não profissionais jurídicos, para posteriormente afunilar a atenção, permitindo uma visão macroscópica do sistema tributário.

3 Disponível em: <https://exame.abril.com.br/economia/noruega-bate-recorde-mundial-em-venda-de-eletricos-e-a-tesla-agradece/>. Acesso em: 04 abr. 2019.

Com isso, espera-se contribuir para despertar a curiosidade dos juristas para diversos temas e, ao mesmo tempo, analisar cientificamente a iniciativa legislativa do Município de São Paulo com relação ao IPVA.

2.1 A Competência Tributária

Pois bem. Interessante iniciar por comentar que a Carta Magna dispõe, entre os *arts. 145 a 162*, de capítulo destinado a estabelecer diretrizes do chamado Sistema Tributário Nacional, que consiste em um apanhado de normas e princípios que regem, no altiplano da Constituição, as formas pelas quais os Entes Políticos irão implementar e cobrar tributos, assim como as garantias e as obrigações asseguradas aos contribuintes.

Sendo mais claro, a primeira estrutura normativa do Direito Tributário Brasileiro, em termos de importância sistêmica, é a Constituição Federal. Nela, constam as *competências tributárias*, a definição das espécies de tributos, os limites ao poder de tributar, direitos e deveres do contribuinte, a *repartição das receitas tributárias*, e, ainda, os muitos princípios e regras que dão suporte ao sistema tributário como um todo.

Competência, na definição mais elementar, é a aptidão jurídica para criar *in abstracto* tributos, segundo Roque Carrazza (2013, p. 575).

Já Paulo de Barros Carvalho (2009, p. 234) preleciona que “competência legislativa é a aptidão de que são dotadas as pessoas políticas para expedir regras jurídicas, inovando o ordenamento positivo”, fazendo a alusão entre as diferenças entre competências legislativa e executiva, pelo menos.

Tácio Lacerda Gama (2009, p. 218), em obra específica sobre o tema, escreve que competência é “a aptidão, juridicamente modalizada como permitida ou obrigatória, que alguém detém, em face de outrem, para alterar o sistema de direito positivo, mediante a introdução de novas normas jurídicas que, direta ou indiretamente, disponham sobre a instituição, arrecadação e fiscalização de tributos”.

Nesse contexto, a Constituição distribuiu para cada um dos entes uma materialidade ligada a manifestações econômicas da sociedade, deixando estabelecidas as já aludidas competências tributárias.

De modo resumido, vislumbra-se que a União, nos termos do art. 153, I a VII, dispõe da prerrogativa de criar impostos sobre: *I – importação de produtos estrangeiros*; *II – exportação, para o exterior, de produtos nacionais ou nacionalizados*; *III – renda e proventos de qualquer natureza*; *IV – produtos industrializados*; *V – operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou*

valores mobiliários; VI – propriedade territorial rural; VII – grandes fortunas, nos termos de lei complementar.

Já os Estados, de acordo com o art. 155, são competentes para instituir impostos sobre: I – transmissão *causa mortis* e doação, de quaisquer bens ou direitos; II – operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior; e III – propriedade de veículos automotores.

Por último, o art. 156 concede aos Municípios as materialidades seguintes: I – propriedade predial e territorial urbana; II – transmissão *inter vivos*, a qualquer título, por ato oneroso, de bens imóveis, por natureza ou acessão física, e de direitos reais sobre imóveis, exceto os de garantia, bem como cessão de direitos a sua aquisição; III – serviços de qualquer natureza, não compreendidos no art. 155, II, definidos em lei complementar.

2.2 Repartição das Receitas

Na Seção VI do Capítulo I, que fecha este capítulo do Título VI da CF/88, a partir do art. 157, a Carta Magna trata da repartição das receitas, mecanismo utilizado pelo sistema Constitucional para repassar recursos que estão sob a alçada de competência de um ente a outra pessoa política.

Roque Carrazza (2013, p. 776-777) pontifica, no mesmo sentido, que “por vezes a Constituição determina que uma pessoa política deve partilhar do produto da arrecadação de determinados tributos de outra”, e que isso inclusive já motivou alguns intérpretes a pensar em uma *autorização* para que uma pessoa política se *sub-rogue na competência de outra*, possibilidade prontamente afastada pelo festejado mestre em razão da impossibilidade de alteração da privatividade da competência, uma de suas características.

A repartição de receitas serve ao propósito de minimizar as desigualdades regionais que a simples distribuição de competências tributárias não é capaz de consagrar. De acordo com Carlos Alberto de Moraes Ramos Filho (2012, p. 213),

“A técnica de atribuição de competência tributária, apesar da virtude de descentralizar o *poder político*, tem o inconveniente de não se prestar como instrumento para minimização das desigualdades econômicas entre os Estados e entre os Municípios, pois, como leciona Hugo de Brito Machado, ‘ao Estado pobre, em cujo território não é produzida, nem circula, riqueza significativa, de nada valeriam todos os tributos do sistema’. Por essa razão é que se faz necessário também o sistema da repartição das receitas tributárias.”

Também já escreveram sobre o assunto Estevam Horvarth e Régis Fernandes de Oliveira (2000, p. 54), no seguinte sentido:

“Esse tema é conhecido na doutrina do Direito Financeiro sob a rubrica ‘discriminação de rendas tributárias’. Significa a participação – estabelecida pela própria Constituição – de uma dada pessoa política no produto da arrecadação dos tributos de outra. É evidente que essa competência (para a participação no produto da arrecadação de tributos) é posterior ao exercício da competência tributária da pessoa política que deverá partilhar o tributo. Em outras palavras, poder-se-ia dizer que se trata de outra relação jurídica, diferente da relação jurídica tributária, que podemos chamar de relação jurídica financeira.”

É um modo de distribuir recursos públicos pagos a um Estado para um de seus Municípios, por exemplo, como trata o art. 158, inciso III, que estabelece a destinação de “cinquenta por cento do produto da arrecadação do imposto do Estado sobre a propriedade de veículos automotores licenciados em seus territórios”.

Importante fixar as informações deste tópico para contextualizá-las e falar de suas consequências possíveis mais adiante.

3 Os Benefícios da União e os Estaduais

Isso dito, necessário dizer que, nos últimos anos, incentivos fiscais ao mercado automobilístico não são raros, e partem desde a União. Veja-se rapidamente sobre alguns dos tributos objetos de benefícios tributários, destacados nos três últimos parágrafos do item 2.1, já que a intenção é tratar especificamente uma situação supostamente afeta ao IPVA.

No ano de 2018, o então presidente Michel Temer anunciou a criação do programa “Rota 2030”, substituindo o “Inovar Auto”, com a publicação da Medida Provisória nº 843, de 2018.

Convertida na Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, novo programa tem o mérito de promover medidas estruturantes para o setor automobilístico, com a previsão de redução de tributos para os casos em que houver investimentos em pesquisa e desenvolvimento de produtos, em lugar de apenas estimular a comercialização dos veículos híbridos e elétricos, como de costume.

3.1 IRPJ

Esta última versão do programa, como sucintamente mencionado acima, prestigia a estruturação da atividade industrial automotiva, prevendo

uma dedução de até 15% no IRPJ e na CSLL dos dispêndios com pesquisa e desenvolvimento, nos termos do art. 11, § 4º, da Lei nº 13.755/2018. Ainda que não voltado diretamente aos automóveis tratados no presente texto, indiretamente a medida contribuirá para a proliferação destes.

3.2 IPI

Neste contexto da Lei do “Rota 2030”, por disposição de seu art. 2º, o “Poder Executivo federal poderá reduzir as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para os veículos de que trata o *caput* do art. 1º desta Lei”, e, no § 4º, estatui:

“§ 4º Os veículos *híbridos* equipados com motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e álcool (*flexibe fuel engine*) *devem ter uma redução de, no mínimo, três pontos percentuais na alíquota do IPI em relação aos veículos convencionais*, de classe e categoria similares, equipados com esse mesmo tipo de motor.” (grifos nossos)

Já o art. 37, por sua vez, altera o art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que passa a dispor de isenção dirigida a alguns destinatários dessa categoria de veículos, nos seguintes termos:

“Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm³ (dois mil centímetros cúbicos), de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por:

I – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do Poder Público e que destinam o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi); (Redação dada pela Lei nº 9.317, de 5.12.1996)

II – motoristas profissionais autônomos titulares de autorização, permissão ou concessão para exploração do serviço de transporte individual de passageiros (táxi), impedidos de continuar exercendo essa atividade em virtude de destruição completa, furto ou roubo do veículo, desde que destinem o veículo adquirido à utilização na categoria de aluguel (táxi);

III – cooperativas de trabalho que sejam permissionárias ou concessionárias de transporte público de passageiros, na categoria de aluguel (táxi), desde que tais veículos se destinem à utilização nessa atividade;

IV – pessoas portadoras de deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autistas, diretamente ou por intermédio de seu representante legal; (Redação dada pela Lei n° 10.690, de 16.6.2003)

V – (VETADO) (Incluído pela Lei n° 10.690, de 16.6.2003)”

Essas são as mais importantes disposições que prestigiam a difusão dos híbridos e elétricos, no plano do programa recém-criado pelo Governo Federal e que nos interessa mencionar para os presentes fins.

3.3 Imposto de Importação

A CAMEX, conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior, expediu, com supedâneo no § 3º do art. 5º do Decreto n° 4.732, de 10 de junho de 2003, e com fundamento no inciso XIV do art. 2º do mesmo diploma legal, a Resolução n° 97, de 26 de outubro de 2015, que zerou a alíquota no imposto de importação para veículos elétricos e híbridos.

Em notícia da própria página eletrônica⁴, há a informação de que “a decisão foi tomada após amplo debate sobre o tema e que a medida busca inserir o Brasil em novas rotas tecnológicas” o que, ainda segundo a câmara, permite ao consumidor brasileiro ter acesso mais facilitado a “veículos com alta eficiência energética, baixo consumo de combustíveis e reduzida emissão de poluentes”.

Ainda, que as medidas buscam alinhamento com uma política de estímulo a “novas tecnologias de propulsão e atração de novos investimentos para produção nacional desses veículos”.

No âmbito federal, são os tributos passíveis de modificação. Veja-se o que surge nos planos inferiores.

3.4 No âmbito Estadual: ICMS e IPVA

O leitor mais afeto às discussões tributárias tem ciência de que concessão de benefício de IPVA é feita por parte dos Estados, que detêm a competência tributária para legislar sobre esse tributo, nos termos do que dito linhas acima.

Segundo informações da ABVE⁵ – Associação Brasileira do Veículo Elétrico –, até pouco tempo antes da confecção deste artigo, sete Estados concediam isenção do imposto sobre a propriedade veicular de matriz híbrida

4 Disponível em: <http://www.camex.gov.br/lista-de-resolucoes-camex-vigor/1564-resolucao-n-97-de-26-de-outubro-de-2015>.

5 Disponível em: <http://www.abve.org.br/ipva-para-veiculos-eletricos/>.

ou elétrica: Piauí, Maranhão, Ceará, Sergipe, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte e Pernambuco.

No Rio Grande do Norte, por exemplo, há isenção total do IPVA para veículos automotores que disponham de motor elétrico, segundo o que dispõe o art. 8º, inciso XI, da Lei nº 6.967, de 30.12.96, sendo válido concluir que tanto veículos híbridos quanto os elétricos estão fora do campo de incidência do imposto.

Ainda de acordo com a entidade, outros três Estados, entre os quais São Paulo⁶, estimulavam a aquisição de tais automóveis por meio de alíquotas diferenciadas.

No mês de março do ano corrente, o governo do Estado do Paraná anunciou a redução do IPVA⁷ e a intenção de provocar o CONFAZ no intuito de que se crie convênio ICMS permitindo aos estados conceder benefícios relativos ao imposto sobre circulação deste tipo mercadorias, já que neste particular, sabe-se que a coisa ganha outros contornos, com complicações advindas em razão da própria complexidade desse tributo. É que nesse caso, a eventual benesse deve ser autorizada previamente pelo aludido CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária, composto por representantes de todas as fazendas Estaduais perante o Ministério da Fazenda⁸.

4 O Imposto sobre Propriedade Veicular

4.1 RMIT do IPVA

A figura do IPVA, como se depreende do próprio título do texto, é suporte, é ponto de partida para as reflexões aqui realizadas, ainda que se constate ao final um equívoco em misturar tal espécie tributária com o Ente Municipal, pelo menos no plano tributário.

Por isso, é importante comentar, ainda que sucintamente, sobre seus elementos principais. Sabe-se que uma das maneiras de visualizar a norma jurídica em seu aspecto estrutural é realizar a decomposição analítica de cada

6 Segundo o art. 9º, inciso III, da Lei Estadual nº 13.296, de 23 de dezembro de 2008, a alíquota é “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”, enquanto os veículos tradicionais pagam 4%.

7 Há um projeto de lei em andamento, conforme comentaremos no último tópico deste texto.

8 Em São Paulo houve a proposição do PL nº 186/2015, cuja Ementa dava conta de autorização a ser concedida ao Poder Executivo para fornecer isenção do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para veículos elétricos e híbridos no plano interno, mas o projeto encontra-se paralisado.

um de seus termos, permitindo que sejam reveladas as particularidades e características indispensáveis.

É, em outros termos, reduzindo a norma jurídica até seus termos mais elementares e separando-os para fins de aproximação que o intérprete tem potencializada sua capacidade cognoscente. Em *Direito Tributário: Linguagem e Método*, Paulo de Barros Carvalho (2013, p. 146) já expôs que:

“Dentre os recursos epistemológicos mais úteis e operativos para a compreensão do fenômeno jurídico-tributário, segundo penso, inscreve-se o esquema da regra-matriz de incidência. Além de oferecer ao analista um ponto de partida rigorosamente correto, sob o ângulo formal, favorece o trabalho subsequente de ingresso nos planos semântico e pragmático, tendo em vista a substituição de suas variáveis lógicas pelos conteúdos da linguagem do direito positivo.”

Este leciona que a estrutura da RMIT é composta por uma parte antecedente, composta pelos critérios material, espacial e temporal, e também por um consequente, onde encontra-se referência aos critérios pessoal (composto por sujeito ativo e sujeito passivo) e quantitativo (integrado pela base de cálculo e alíquota).

Dessa forma, em relação especificamente ao Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, tem-se a seguinte disposição de elementos no suposto normativo:

– Critério Material: consistente em “ser proprietário de veículo automotor”;

– Critério Espacial: geralmente escolhido pelas legislações como o local onde registrado ou licenciado o veículo; e

– Critério Temporal: comumente o fato jurídico tributário dá-se por ocorrido em 1º de janeiro de cada ano, em caso de veículos usados, ou na data da aquisição para veículos novos⁹.

No consequente:

– o Critério Pessoal, no que concerne ao Sujeito Ativo, será o *Estado em que registrado o veículo automotor*¹⁰ e quanto ao Sujeito Passivo será quem pratica o critério material, ou seja, o *proprietário do veículo*;

9 A Lei nº 13.296/08 do Estado de São Paulo, por exemplo, estipula dez hipóteses.

10 Alguns estados elegem o “local do domicílio ou da residência do proprietário do veículo”, o que já ocasionou problemas...

– o Critério Quantitativo é formado pela Base de Cálculo multiplicada pela Alíquota constante na lei.

Essa é a figura básica do imposto sobre propriedade de veículos automotores no Brasil, que varia de Estado para outro, mas cujo núcleo rígido observa em grande medida a construção acima feita.

5 A Solução Encontrada pelo Município de São Paulo: o “IPVA Verde” da Lei nº 15.997/2014

No ano de 2014, foi sancionada a lei proposta por iniciativa do vereador Antônio Donato, por meio do PL nº 276/2012, na cidade de São Paulo. A intenção do parlamentar foi, segundo consta da própria justificativa do projeto¹¹,

“(…) incentivar a disseminação de veículos elétricos e movidos a hidrogênio no Município de São Paulo, beneficiando diretamente o cidadão paulistano com a diminuição da poluição” [assim como] “a consequente melhoria do meio ambiente, ocasionando significativa redução dos danos provocados à saúde pública e os dispêndios públicos atualmente empenhados na área da saúde para sanar esses impactos.”

O Município de São Paulo (ou o Edil acima mencionado), bem interpretando as regras de competência tributária e as do direito financeiro que dizem respeito à repartição de receitas, exercitou sua criatividade para tentar estimular o comportamento dos administrados em direção a um meio ambiente mais limpo e sustentável.

Leia-se o que dispõe a legislação na íntegra, já que bastante curta:

“Lei nº 15.997/2014 – Município de São Paulo

Art. 1º O Município de São Paulo incentivará a utilização de veículos automotores movidos à base de energia elétrica ou a hidrogênio.

Art. 2º Para os fins desta lei, consideram-se veículos impulsioneados a energia elétrica ou a hidrogênio os movidos exclusivamente com estes combustíveis e também os chamados ‘veículos híbridos’, movidos com motores a combustão e também com motores elétricos ou a hidrogênio.

Art. 3º O incentivo ao uso dos veículos descritos no artigo poderá ser conferido pelo Poder Público Municipal mediante devolução da quota-parte do IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, arrecadada pelo Município em função da tributação incidente nos veículos.

11 Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0276-2012.pdf>.

Parágrafo único. O benefício da devolução integral da quota-parte do IPVA pertencente ao Município deverá ficar restrito aos 05 (cinco) primeiros anos da tributação incidente no bem (veículo).

Art. 4º (VETADO)

Art. 5º Como forma de incentivar a utilização dos carros elétricos e os movidos a hidrogênio, a Secretaria Municipal de Transportes poderá editar regulamentação *excluindo esses veículos do rodízio municipal* de circulação de veículos.

Art. 6º Os benefícios previstos nos arts. 3º, 4º e 5º desta lei ficam *restritos aos veículos com valor igual ou inferior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais).*”

Tal artifício pode, por alguns instantes, confundir o intérprete mais desavisado (ou menos especializado), como, por exemplo, os jornais ou sítios eletrônicos do setor automotivo, que na ocasião aludiram a este fenômeno como “*IPVA Verde*” ou algo semelhante.

O que enxerga-se na legislação *supra* é uma disposição de cunho eminentemente financeiro, em que o Município se compromete, por sua “liberalidade”¹², a *restabelecer valores* aos proprietários de veículos híbridos, elétricos ou movidos a hidrogênio.

Ou seja, o exercício da competência tributária do IPVA *em nada* pode ser atrelado a interferências jurídicas dos municípios. Recorde-se o que já foi explicitado no tópico 2 do presente texto, quando fala-se da competência tributária e da repartição das receitas: no primeiro caso, a Constituição estabelece quem pode legislar para instituir e cobrar tributos sobre determinados fatos jurídicos, ao passo que na repartição das receitas fala-se em divisão do montante que *já fora arrecadado*.

É o que, utilizando outros termos, leciona Marcus Abraham (2013, p. 81), no trecho seguinte:

“Não há qualquer alteração na distribuição das competências tributárias de cada ente federativo, nem modificação no sujeito credor do tributo, uma vez que a transferência financeira dos recursos ocorre em um momento seguinte ao da sua cobrança e arrecadação.”

Destarte, há no caso presente no mínimo três fatos jurídicos e três relações jurídicas de cunho absolutamente distinto, a saber:

12 Liberalidade no sentido político, de ter havido um consenso para estabelecer tal benefício por meio da legislação. Mas a partir do ponto em que positivada tal regra, é obrigação do Município cumprir com a determinação legal.

a) o fato jurídico tributário do IPVA e a correlativa relação jurídica tributária, composta pelo proprietário do veículo automotor (também chamado de contribuinte do IPVA) e o Estado de São Paulo;

b) o fato jurídico do repasse dos recursos financeiros – também chamada “partilha direta” (RAMOS FILHO, 2012, p. 215) – do Estado de São Paulo para o Município de São Paulo e a respectiva relação jurídica;

c) o fato jurídico do ressarcimento dos valores do Município de São Paulo ao proprietário do Veículo (aqui na qualidade de pessoa autorizada pela legislação a pleitear o ressarcimento).

A situação posta até então pode ser melhor exemplificada na figura abaixo, na qual procura-se destacar especialmente os aspectos do consequente normativo, isto é, das relações jurídicas:

a) RJTributária	b) RJTransferência orçamentária	c) RJRessarcimento
<ul style="list-style-type: none"> • S¹ Fisco (Estado SP) • S² Proprietário (Contribuinte) • tempo "t¹" 	<ul style="list-style-type: none"> • S¹ Estado de SP • S³ Município de SP • tempo "t²" 	<ul style="list-style-type: none"> • S³ Município SP • S² Proprietário do veículo (interessado) • tempo "t³"

Ou seja, definitivamente não se está diante de benefício tributário, estritamente falando¹³. A “RJT” – Relação Jurídica Tributária estabelecida entre o Estado de São Paulo e o contribuinte do IPVA, ocorrida no tempo “t¹”, nada tem de semelhança com a “RJR” – ou Relação Jurídica do Ressarcimento ocorrida no tempo “t³”, a não ser a presença do proprietário (S²) como sujeito em ambas.

O segundo sujeito na relação *tributária*, é o Estado de São Paulo (S¹) e o elemento quantitativo é aquele ao qual se chega por meio da multiplicação da base de cálculo pela alíquota estabelecida em lei.

Já no tocante à relação jurídica do *ressarcimento*, o sujeito que possui obrigação legal de entregar os valores ao proprietário é o Município de São Paulo (S³), cabendo reflexão sobre o *quantum* a retornar para o domínio daquele.

13 Tanto que o procedimento para ressarcimento não passa perante o setor tributário do Município, conforme matéria do site UOL cujo trecho transcrevemos: “De acordo com Ricardo Guggisberg, presidente da ABVE, existem atualmente 333 solicitações de reembolso de IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores) paradas Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, repartição responsável pelo tema na capital paulista”. Disponível em: <https://www.bol.uol.com.br/noticias/2017/11/20/quem-comprou-carro-eletrico-em-sp-fica-sem-devolucao-do-ipva.htm>. Acesso em: 04 abr. 2019.

Em verdade, nos parece que, consistindo em relação jurídica completamente díspar, a quantia devolvida ao particular pelo Município de São Paulo apenas *coincide* com o valor da chamada “quota-parte” a que se refere o art. 3º da Lei nº 15.997/2014, montante despendido por este para quitar a parcela devida a título do IPVA.

Foi apenas pela vontade do legislador Municipal que se estabeleceu esta equiparação, atrelando o *valor jurídico/social* de proteção do meio ambiente ao *valor monetário* que corresponde a 50% do valor do qual o particular precisa dispor para cumprir com a obrigação tributária do IPVA, limitado obviamente, nos termos do art. 6º, *aos veículos com valor igual ou inferior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais)*.

Fazendo os cálculos, apenas para elucidar melhor a questão, tem-se a seguinte situação: se o proprietário possui um veículo no valor de R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais), a base para calcular o valor passível de restituição é R\$ 75.000,00 (setenta e cinco mil reais), correspondente ao percentual de 50% a ser destinado ao Município, pelo Estado, nos termos do art. 158, inciso III, da Constituição Federal. A alíquota, segundo o art. 9º, inciso III, da Lei Estadual nº 13.296, de 23 de dezembro de 2008, é fixada em “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”, de tal sorte que o valor máximo a ser pleiteado pelo proprietário a título de “IPVA” perante o Município é R\$ 2.250,00 (dois mil, duzentos e cinquenta reais).

No entanto, em princípio, não há obstáculos no sistema jurídico que impeça objetivamente o poder público dos Municípios de, mediante Lei e dos procedimentos por esta estatuídos, entregar ao cidadão que seja dono de veículo automotor híbrido, elétrico ou movido a hidrogênio o montante de 100%, 200% do valor do IPVA, ou, ainda, outro que queira fixar.

Esta, inclusive, foi a atitude perpetrada por outros países, cujo exemplo inspirou o autor da proposição e consta na justificativa do PL nº 276/2012, que se transformou na lei paulistana, como será visto a seguir:

“(…) A título de exemplo, os Estados Unidos já promovem incentivos para carros movidos à energia limpa desde os anos 1990. Lá, muitos Estados têm incentivos próprios, como é o caso do Alaska, Arizona, Califórnia, Colorado, Florida, Georgia, Illinois, Louisiana, Maryland, Montana, New Jersey, Oklahoma, Oregon, South Carolina, Tennessee, Texas, Utah e Washington. A Califórnia se destaca pelo pioneirismo, pois desde os anos 90 fornece bônus para quem compra um veículo híbrido ou elétrico; o Estado ainda

estabeleceu metas para a frota local; até 2025, cerca de 1,4 milhão desses veículos devem compor sua frota.

A Alemanha tem aproximadamente 10 mil veículos elétricos rodando em suas vias e, segundo projeções, em 2020 serão 1 milhão de veículos elétricos circulando no país.

A Província de Ontário, no Canadá, oferece, desde julho de 2010, uma ajuda de custo entre US\$ 4,900.00 a US\$ 8,320.00 na compra de veículos elétricos; em British Columbia, os proprietários têm desconto de US\$ 5,000 na compra de veículos elétricos que utilizam exclusivamente baterias ou híbridos do tipo *plug-in* (recarregáveis em tomadas comuns).

Ainda na linha de incentivos, o Reino Unido fornece uma ajuda direta de £2.000,00 a £5.000,00 libras para a compra de veículos elétricos. Na Coreia do Sul, os consumidores contam com o abatimento em impostos no valor de até ₩ 4,2 milhões de won (cerca de US\$ 3,600.00).¹⁴

De tal maneira, é possível divisar que os gestores públicos possam enfrentar, no máximo, problemas da ordem da lei de responsabilidade fiscal ou afetas à probidade administrativa diante da hipotética situação de fixarem valores superiores ao que o Município recebe na *transferência obrigatória*.

Nos tempos atuais, o *valor da defesa do meio ambiente* que se buscou proteger ficaria susceptível à interpretação dos órgãos de fiscalização, mormente o Ministério Público, nas seguintes perspectivas, pelo menos:

i) A defesa do meio ambiente, tido pela Constituição como essencial à sadia qualidade de vida, *pode equivaler* apenas à metade do valor do IPVA pago pelo proprietário de veículo híbrido ou elétrico;

ii) A defesa do meio ambiente pode ser estimulada com a devolução de todo o valor *equivalente* ao IPVA pago por estes particulares;

iii) É possível incentivar a conduta dos cidadãos no sentido de que adquiram automóveis “limpos” em valores monetários que o poder público entender por bem fixar.

Já foi exposto que a devolução em nada se relaciona com o direito tributário. No entanto, traçando paralelo com a competência tributária, pode-se chegar à conclusão de que os Entes competentes para tributar por intermédio do IPI, II, ICMS e IPVA, isto é, a União e os Estados, apenas podem, *pelo*

14 Disponível em: <http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0276-2012.pdf>. Acesso em: 04 abr. 2022.

aspecto tributário, participar na promoção do meio ambiente com medidas que diminuam ou suprimam todo o tributo a ser pago.

Enquanto isso, por meio de mecanismos distintos (financeiros, como nesse caso), tanto União quanto Estados, ou, ainda, os Municípios, como fez São Paulo e como fizeram os exemplos estrangeiros acima exemplificados, podem “retribuir” ao proprietário o valor que enxergar adequado.

Ademais, seguindo o curso das proposições descritivas sobre as quais é possível tecer sobre a Lei nº 15.997/2014, deve-se dizer que o artigo retromencionado, aliás, merece crítica quanto à sua parte final, quando insculpe que a tal “quota-parte” seria “arrecadada pelo Município em função da tributação incidente nos veículos”.

Já foi exposto que, pelo menos em termos *tributários*, quem “arrecada” IPVA é o sujeito S¹, o Estado de São Paulo. Este possui a obrigação Constitucional de *transferir essa receita arrecadada*, que ingressará no orçamento público do Município a despeito de qualquer destinação feita pelas disposições legislativas que este último porventura estabeleça.

Ou seja, o Estado não pode deixar de efetuar a transferência, que recebe o nome de *transferência obrigatória*, sob pena de sofrer intervenção federal, na forma do que estabelece o art. 34, inciso V, alínea *b*, da Constituição Federal (ABRAHAM, 2013, p. 81).

6 Política do Direito

O papel do cientista do direito é analisar seu objeto e emitir proposições descritivas sobre ele, criticando-o ou apenas constatando suas particularidades. Isso foi o que feito até o presente momento.

Mas consistindo o direito em dado cultural construído pelo homem, também é possível estabelecer sugestões para que o objeto possa ser alterado no futuro, coisa impensável no plano das ciências naturais, por exemplo.

De ser ressaltado que quando o sujeito ingressa nesse campo das sugestões, ele se desveste da categoria de dogmático e passa a atuar como político do direito, tentando melhorar, a seu juízo, a forma de orientação das condutas intersubjetivas, conforme explica Lourival Vilanova (2005, p. 42):

“altera-se o mundo físico mediante o trabalho e a tecnologia, que o potencia em resultados. E altera-se o mundo social mediante a linguagem das normas, uma classe da qual é a linguagem das normas do Direito.”

Assim, os próximos parágrafos são fragmentos que mais se aproximam de sugestões do que quer o escritor desejaria ver futuramente contempladas e positivadas no sistema.

A particularidade do Município de São Paulo, apesar de consistir em mecanismo pouco convencional para estimular os comportamentos intersubjetivos, serve de modo bastante profícuo para fomentar o debate e promover o valor “proteção do meio ambiente”, consignado em diversos pontos do Texto Constitucional, tais como os arts. 5º, inciso LXXIII; 23, inciso VI; 24, incisos VI e VIII; 170, inciso VI; e 225, apenas para falar nos mais importantes neste momento.

Dirigido, portanto, ao cidadão, à atividade econômica e aos Entes, tais dispositivos permitem concluir que o Sistema Constitucional Tributário *prestigia este valor* e a criação de legislações tendentes a isentar *veículos, baterias ou outros componentes* destinados tanto a *elétricos* quanto a *híbridos* significa atender a disposições constitucionais expressas.

Por isso mesmo, cumpre enaltecer as iniciativas legislativas já existentes, bem como a que encontra-se em tramitação, à guisa de exemplo, na Assembleia Legislativa do Estado do Paraná, sob o nº 52/2019, de autoria do Deputado Evandro Araújo, cujo objetivo é alterar a Lei nº 14.260/03 daquele Estado, incluindo o inciso XIII no rol das isenções do art. 14, estendendo o benefício aos carros impulsionados à energia elétrica e a hidrogênio.

A crítica a ser feita ao texto paranaense também se dirige aos demais Estados que assim procedam e ao Município de São Paulo, que pretendem estabelecer limitação da benesse aos veículos com valor igual ou inferior a R\$ 150.000,00 (cento e cinquenta mil reais).

Ora, o cabedal de dispositivos Constitucionais elencados no primeiro parágrafo deste tópico nos autoriza a interpretar que o sistema jurídico brasileiro permite e requer que todos fomentem a proteção ao meio ambiente. A estipulação valor máximo pode significar, em princípio, *afronta o direito que possuem os cidadãos de maior poder aquisitivo de usufruir de isenção destinada a prestigiar o valor defesa do meio ambiente*.

Em outros termos, os proprietários de quaisquer veículos totalmente elétricos no Brasil deveriam ter o direito de ver-se isentos completamente de pagar IPVA, já que, como exposto acima, tal providência homenageia a drástica redução – ou até mesmo anulação – de emissão de poluentes. No entanto, nos termos da analisada legislação do Paraná, estaria a descoberto do preceito isentivo.

Já a Lei Estadual do Rio Grande do Norte, de nº 6.967/96, exime completamente os contribuintes potiguares proprietários de veículos automotores que disponham de motor elétrico, segundo o que dispõe o art. 8º, inciso XI, conforme já informado, sem limitação de valor, pelo que deveria ser festejada. Contudo, há a postura de não conceder a isenção no caso de veículos híbridos, apesar de conterem motores elétricos e em tese poder ser objeto do enquadramento, que tal havendo cobrança do imposto estadual.

Outro problema concerne à limitação de tempo de fabricação do veículo para que o benefício se aplique. No curioso caso da devolução de valores sobre o qual comentado no tópico acima, o Município de São Paulo restringe a automóveis com apenas cinco anos de fabricação a possibilidade de ter reduzidos os impactos de manutenção dessa natureza de veículos, o que pode ser visto como pouco razoável quando se pretende atingir um fim proposto no altiplano da Constituição Federal.

TITLE: The “green” IPVA of the Municipality of São Paulo.

ABSTRACT: The text serves the purpose of analyzing issues related to the taxation of hybrid or electric-powered vehicles under federal, state and municipal legislation. To this end, some characteristics of the tax competence in the Brazilian legal system are outlined in order to expose those who charge taxes involving the production, marketing and ownership of motor vehicles, with the final focus of verifying the legal nature aspect of the compensation of part of the amount paid as IPVA (annual tax over vehicle property) to the owners of these automobiles residing in the Municipality of São Paulo. In short, it can be seen that the Municipality of São Paulo makes use of the financial law based on constitutional and infraconstitutional rules of taxation to stimulate intersubjective behaviors. In the end, there are reasons why, because of the prestige of the Constitutional value of environmental protection, it would be helpful to reduce the tax burden on hybrid and electric-powered cars.

KEYWORDS: IPVA. Tax Competence. Compensation. Voluntary Transfer. Hybrid Vehicle.

7 Referências Bibliográficas

- ABRAHAM, Marcus. *Curso de direito financeiro brasileiro*. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.
- CARRAZZA, Roque. *Curso de direito constitucional tributário*. 29. ed. São Paulo: Malheiros, 2013.
- CARVALHO, Paulo de Barros. *Curso de direito tributário*. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.
- CARVALHO, Paulo de Barros. *Direito tributário, linguagem e método*. 5. ed. São Paulo: Noeses, 2013.
- GAMA, Tácio Lacerda. *Competência tributária: fundamentos para uma teoria da nulidade*. São Paulo: Noeses, 2009.
- OLIVEIRA, Régis Fernandes de; HORVARTH, Estevam. *Manual de direito financeiro*. 3. ed. rev. e ampl. 2 tir. São Paulo: RT, 2000.
- RAMOS FILHO, Carlos Alberto de Moraes. *Curso de direito financeiro*. São Paulo: Saraiva, 2012.
- VILANOVA, Lourival. *As estruturas lógicas e o sistema do direito positivo*. São Paulo: Noeses, 2005.

Sites:

<http://documentacao.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0276-2012.pdf>.

<http://www.abve.org.br/ipva-para-veiculos-eletricos/>.

<http://www.camex.gov.br/lista-de-resolucoes-camex-vigor/1564-resolucao-n-97-de-26-de-outubro-de-2015>.

<http://www.impactounesp.com.br/2018/03/poluicao-atmosferica-um-mal-de-meados.html>.

https://brasil.elpais.com/brasil/2017/10/09/ciencia/1507529646_742858.html.

<https://exame.abril.com.br/economia/noruega-bate-recorde-mundial-em-venda-de-eletricos-e-a-tesla-agradece/>.

<https://www.bol.uol.com.br/noticias/2017/11/20/quem-comprou-carro-eletrico-em-sp-fica-sem-devolucao-do-ipva.htm>.

<https://www.cia.gov/beta/international/?fips=BR&trk=m>.

https://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=10&ved=2ahUKEwi8hOWZ__vhAhUkD7kGHW90D9EQFjAJegQIAxAC&url=https%3A%2F%2Fhistoryproject.uci.edu%2Ffiles%2F2017%2F10%2F10_What-were-the-effects-of-fossil-fuel-use-during-the-Industrial-Revolution-.docx&usg=AOvVaw2yBh7a9_iCBJQjfBw6CQ3R.

Recebido em: 26.09.2022

Aprovado em: 07.10.2022