

# **III ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI**

## **DIREITO TRIBUTÁRIO E FINANCEIRO I**

**JERÔNIMO SIQUEIRA TYBUSCH**

**RAYMUNDO JULIANO FEITOSA**

**HUGO MANUEL FLORES DA SILVA**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

#### **Diretoria - CONPEDI**

**Presidente** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

**Diretora Executiva** - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU - São Paulo

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

**Vice-presidente Sudeste** - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

**Vice-presidente Nordeste** - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

#### **Representante Discente:**

Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade - UNIMAR/FEPODI - São Paulo

#### **Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - ESDHC - Minas Gerais

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM - Rio de Janeiro

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - Ceará

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR - São Paulo

#### **Secretarias**

#### **Relações Institucionais:**

Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes - UNB - Distrito Federal

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM - São Paulo

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie - São Paulo

#### **Comunicação:**

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - Paraíba

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC - Santa Catarina

#### **Relações Internacionais para o Continente Americano:**

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

#### **Relações Internacionais para os demais Continentes:**

Prof. Dr. José Barroso Filho - ENAJUM

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - São Paulo

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - Paraná

#### **Eventos:**

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - Minas Gerais

Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC - Paraná

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - Mato Grosso do Sul

**Membro Nato** - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UMICAP - Pernambuco

---

D597

Direito tributário e financeiro I [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Jerônimo Siqueira Tybusch; Hugo Manuel Flores da Silva; Raymundo Juliano Feitosa – Florianópolis: CONPEDI, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-327-6

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Saúde: segurança humana para a democracia

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito tributário. 3. Financeiro. III Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2021 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



## **III ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI**

### **DIREITO TRIBUTÁRIO E FINANCEIRO I**

---

#### **Apresentação**

O Grupo de Trabalho Direito Tributário e Financeiro I I, no âmbito do III Encontro Virtual do CONPEDI, se consolida como um espaço de reflexividade crítica para a pesquisa brasileira que relaciona Direito e Tributação. Nesta edição, docentes-pesquisadores de diversos programas de pós-graduação em direito apresentaram temáticas notadamente atuais e relevantes para o contexto tributário nacional e internacional.

Os artigos expostos foram direcionados, principalmente, para as seguintes tópicos: Planejamento Orçamentário e Financeiro de Duração Continuada, Centralismo Fiscal, Fundo de Partição dos Municípios, Responsabilidade Fiscal dos Clubes de Futebol, Igualdade Tributária, Justiça Fiscal Brasileira, Regulação Tributária, Norma Geral Antielisiva, Residência Fiscal Internacional, Dedução dos Gastos com Educação no Imposto de Renda, Imposto sobre Grandes Fortunas, Base de Cálculo do ITBI em Imóveis Adquiridos por meio de Leilões Judiciais e Extrajudiciais, Poluição Atmosférica e IPVA, Tributos Ambientais, Controle de Constitucionalidade no Direito Tributário, Crédito Tributário no Contexto da Pandemia COVID-19, Execução Fiscal, Protesto Extrajudicial com Subsídio de Inteligência Artificial, entre outros.

Certamente o amplo debate realizado, as sólidas teorias de base elencadas e a qualidade geral das pesquisas demonstradas no presente grupo de trabalho irão contribuir, e muito, para o desenvolvimento de redes entre programas de pós-graduação, bem como para formação de pensamento acadêmico crítico de qualidade. Boa leitura!

# **POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA E O IPVA: UMA ANÁLISE COMPARATIVA**

## **ATMOSPHERIC POLLUTION AND IPVA: A COMPARATIVE ANALYSIS**

**Letícia Menegassi Borges <sup>1</sup>**  
**Carla de Freitas Camilo <sup>2</sup>**

### **Resumo**

Considerando que a presença de grandes frotas de veículos nas metrópoles é um fator de intensificação da poluição, o artigo investiga a atribuição de efeito extrafiscal ao IPVA no contexto das políticas ambientais, como a concessão de benefícios fiscais para veículos elétricos, comparando as leis instituidoras do imposto em todas as unidades federativas do Brasil. Concluiu-se que a maioria das unidades federativas não conta com benefícios fiscais relativamente à propriedade de veículos automotores menos poluentes. Nas unidades federativas em que há benefícios fiscais, o mais comum é a redução de alíquota, seguida da isenção e da redução do imposto.

**Palavras-chave:** Poluição atmosférica, Políticas públicas, Ipva, Veículos

### **Abstract/Resumen/Résumé**

Regarding the huge fleets of vehicles in the metropolises as a polluting factor, this article inquires the attributing an extra-fiscal effect to IPVA addressed to environmental policies, more specifically the granting of tax benefits. The article makes a comparative analysis between the laws instituting such tax in the federative units of Brazil. It was concluded that most federal units do not have tax benefits related to the property of less polluting vehicles. In the federal units where there are tax benefits, the most common is the reduction of the rate, followed by the exemption and reduction of the tax amount.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Atmospheric pollution, Public policies, Ipva, Vehicles

---

<sup>1</sup> Doutoranda e Mestre em Direito Político e Econômico pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Advogada.

<sup>2</sup> Bacharel em Direito pela Universidade Paulista.

## INTRODUÇÃO

Dentre os problemas relacionados à deterioração do meio ambiente está a poluição atmosférica que ocorre com o lançamento no ar de substâncias nocivas em alta concentração, ocasionando, impactos diretos e indiretos ao ser humano e ao meio ambiente. A literatura mostra que os efeitos da poluição atmosférica são inúmeros, por exemplo, o aumento da temperatura média global que causa alterações climáticas, como causas chuvas e névoas ácidas, a destruição da camada de ozônio, a alterações do crescimento de vegetações, dentre outros.

No que cabe ao direito, o Brasil tutela o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado expresso no artigo 225 da Constituição Federal de 1988, o qual institui um dever aos Estados e a coletividade de proteção e preservação do meio ambiente. Deste modo, considerando que nas metrópoles o elevado crescimento da frota de veículos automotores é fator de piora da poluição, a atuação do Estado representa uma ferramenta fundamental para controle desse quadro, daí a importância das políticas públicas voltadas ao controle da poluição atmosférica.

O presente artigo se situa no contexto da implementação de políticas públicas ambientais valendo-se da extrafiscalidade tributária, a qual tem por objetivo intervir no domínio social e econômico visando determinados fins, que não se resumem à arrecadação. Sendo assim, o artigo investiga a legislação do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) em todas as unidades da federação, verificando a presença de características extrafiscais que representem medidas voltadas para a preservação ambiental.

Para tanto, primeiramente é abordado o conteúdo do direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado a partir de sua tutela constitucional. Em seguida, é analisada a possibilidade de atribuição de efeitos extrafiscais mesmo aos tributos que, em princípio, são preponderantemente arrecadatórios. Ato contínuo, o artigo demonstra como se dá o uso de mecanismos extrafiscais como ferramenta de políticas públicas ambientais no Brasil, por meio da comparação entre as leis instituidoras do IPVA de todas as unidades federativas.

Os resultados mostram que a maioria das unidades federativas não atribui efeitos extrafiscais ao IPVA, já que não há quaisquer benefícios fiscais para a propriedade de veículos elétricos. Na minoria dos casos, em que há benefícios fiscais, há predominância de redução da alíquota, seguida da isenção e da redução do valor do imposto.

## **1 DIREITO AO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO E POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA**

A partir de marcos como a Declaração de Estocolmo de 1972, a Constituição Federal de 1988 e a Conferência do Rio em 1992 (ECO/92), o meio ambiente ecologicamente equilibrado passa a ser visto como um direito fundamental (LEVORATO, 2003), sendo que no Brasil a tutela constitucional desse direito está expressamente no artigo 225, dentre inúmeros outros dispositivos constitucionais, que igualmente preveem certos instrumentos para a preservação e proteção ambiental. Com base nas premissas extraídas a partir da análise do texto constitucional sobre o meio ambiente ecologicamente equilibrado, o presente artigo adota a corrente ampliativa do conceito de meio ambiente, que como se verá a seguir, não é um conceito unívoco.

Embora haja divergências sobre o conceito de meio ambiente na literatura correlata, tais divergências podem ser resumidas a duas correntes, quais sejam, a restritiva e a ampliativa. A primeira tende a limitar a ideia de meio ambiente para fazê-la coincidir com os recursos naturais de uso comum, tais como o ar atmosférico e as águas. As concepções ampliativas, por sua vez, abarcam o meio ambiente artificial, cultural e do laboral (PIMENTA, 2020).

No que diz respeito à sua definição legal, a Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, define meio ambiente como “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”, isto é, a lei parece se alinhar à corrente restritiva.

Contudo, indo para além do texto legal, a compreensão atual de meio ambiente refletida na Carta Magna, bem como na prática jurídica, é a da corrente ampliativa, como se pode entrever, por exemplo, pelo posicionamento do Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Constitucionalidade nº 3.540, onde se consignou que o a Ordem Econômica e Social contemplada no art. 170, inc. VI, adota a "defesa do meio ambiente" (CF, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral”. Assim, para os fins do presente artigo, foi utilizado o conceito de meio ambiente em sua corrente ampliativa, uma vez que foi concebida a metrópole como parte do meio ambiente cultural e artificial.

Nesse contexto, a poluição atmosférica é fator de degradação ambiental que fica evidenciado em metrópoles, acompanhando a circulação de bens e pessoas notadamente com a presença de grandes frotas veiculares que acarreta o lançamento de substâncias nocivas em concentração no ambiente atmosférico, interferindo negativamente na saúde e no meio

ambiente, sendo que a fonte de poluição atmosférica causada pela combustão é uma das mais prejudiciais para o meio ambiente e para saúde humana (LISBOA, 2014).

Os veículos automotores movidos pela queima de combustíveis fósseis são responsáveis por grande parte da poluição atmosférica, com a emissão de monóxido de carbono (CO<sub>2</sub>), dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>), dióxido de nitrogênio (NO<sub>2</sub>) e material particulado (TESTA, 2015).

A tabela abaixo demonstra as características e os efeitos causados ao meio ambiente, dos gases emitidos pela combustão:

Tabela 1 – Demonstrativo dos Gases Poluentes

<b>Poluente</b>	<b>Características</b>	<b>Fontes Principais</b>	<b>Efeitos Gerais ao Meio Ambiente</b>
Partículas Inaláveis Finas (MP <sub>2,5</sub> )	Partículas de material sólido ou líquido suspensas no ar, na forma de poeira, neblina, aerossol, fumaça, fuligem etc., que podem permanecer no ar e percorrer longas distâncias. Faixa de tamanho $\leq 2,5$ micra.	Processos de combustão (industrial, veículos automotores), aerossol secundário (formado na atmosfera) como sulfato e nitrato, entre outros.	Danos à vegetação, deterioração da visibilidade e contaminação do solo e da água.
Partículas Inaláveis (MP <sub>10</sub> ) e Fumaça	Partículas de material sólido ou líquido que ficam suspensas no ar, na forma de poeira, neblina, aerossol, fumaça, fuligem etc. Faixa de tamanho $\leq 10$ micra.	Processos de combustão (indústria e veículos automotores), poeira ressuspensa, aerossol secundário (formado na atmosfera).	Danos à vegetação, deterioração da visibilidade e contaminação do solo e da água.
Partículas Totais em Suspensão (PTS)	Partículas de material sólido ou líquido que ficam suspensas no ar, na forma de poeira, neblina, aerossol, fumaça, fuligem etc. Faixa de tamanho $\leq 50$ micra.	Processos industriais, veículos motorizados (exaustão), poeira de rua ressuspensa, queima de biomassa. Fontes naturais: pólen, aerossol marinho e solo.	Danos à vegetação, deterioração da visibilidade e contaminação do solo e da água.
Dióxido de Enxofre (SO <sub>2</sub> )	Gás incolor, com forte odor, semelhante ao gás produzido na queima de palitos de fósforos. Pode ser oxidado a SO <sub>3</sub> , que na presença de vapor de água, passa rapidamente a H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub> . É um importante precursor dos sulfatos, um dos principais componentes das partículas inaláveis.	Processos que utilizam queima de óleo combustível, refinarias de petróleo, veículos a diesel, produção de polpa de celulose e papel, fertilizantes.	Pode levar à formação de chuva ácida, causar corrosão aos materiais e danos à vegetação: folhas e colheitas.
Dióxido de Nitrogênio (NO <sub>2</sub> )	Gás marrom avermelhado, com odor forte e muito irritante. Pode levar à formação de ácido nítrico, nitratos (os quais contribuem para o aumento das partículas inaláveis na atmosfera) e compostos orgânicos tóxicos.	Processos de combustão envolvendo veículos automotores, processos industriais, usinas térmicas, incinerações.	Pode levar à formação de chuva ácida, danos à vegetação e à colheita.
Ozônio (O <sub>3</sub> )	Gás incolor, inodoro nas concentrações ambientais e o principal componente da névoa fotoquímica.	Não é emitido diretamente para a atmosfera. É produzido fotoquimicamente pela radiação solar sobre os óxidos	Danos às colheitas, à vegetação natural, plantações

de  
nitrogênio e compostos orgânicos  
voláteis. agrícolas; plantas  
ornamentais.

---

*Fonte: Adaptado do Relatório da CETESB (2020)*

Portanto, há evidências de que os gases poluentes emitidos por queima de combustíveis fósseis de veículos automotores causam diversos riscos e efeitos negativos ao meio ambiente e que, em grande escala, como em uma metrópole com frota veicular ultrapassa os milhões, os danos ao meio ambiente tendem a ser intensos. Daí a necessidade de utilização das ferramentas jurídicas à disposição dos tomadores de decisões para que sejam elaboradas políticas públicas de combate à poluição atmosférica.

Nesse contexto, de acordo com a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB, 2020), embora a emissão de poluentes do Estado de São Paulo seja alta, está em declínio, devido a incorporação de veículos com novas tecnologias, como por exemplo veículos elétricos. Sendo assim, é possível correlacionar a diminuição da poluição atmosférica com o uso de veículos elétricos e de outras tecnologias.

## **2 A EXTRAFISCALIDADE DOS TRIBUTOS COMO INSTRUMENTO JURÍDICO DE POLÍTICA PÚBLICA AMBIENTAL**

A Constituição Federal de 1988 impõe ao Poder Público o dever de defender e preservar o meio ambiente. Mais especificamente, o art. 225, § 1º, inciso I, da Constituição Federal de 1988, determina que cabe ao Poder Público “preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ecológico das espécies e ecossistemas”, entre outros deveres. Em outras palavras, na esteira do princípio da eficiência que deve permear todas as ações da Administração Pública, cabe ao Estado desenvolver, implementar e avaliar políticas públicas ambientais.

Assim, de acordo com Maria Paula Dallari Bucci (2019, p. 791), política pública é “a ação governamental coordenada e em escala ampla, atuando sobre problemas complexos, a serviço de uma estratégia informada por elementos jurídicos (e não jurídicos)”, sendo que dentro do Quadro de Referência de Políticas Públicas, que visa demarcar com mais clareza os limites do programa de ação, a base normativa é justamente uma das categorias de análise. Esse prisma possibilita focalizar o aspecto institucional das políticas públicas, sendo que, nessa perspectiva, o presente artigo olha, especificamente, para a base normativa das políticas tributárias voltadas à defesa do meio ambiente, tendo em vista a tributação da propriedade de veículos automotores.

Relativamente ao meio ambiente, além do art. 225 da Constituição Federal de 1988, já referenciado acima, ao dispor sobre a Ordem Econômica e Financeira, o texto constitucional positivou os princípios gerais da ordem econômica (art. 170), dentre os quais merecem destaque a “defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação”, nos termos da Emenda Constitucional nº 42, de 19/12/2003.

Cabe aqui citar também o art. 174, que autoriza o Estado a intervir no domínio econômico enquanto agente normativo e regulador da atividade econômica. Ou seja, conjugando-se os princípios que regem a Ordem Social e Econômica no Brasil, o Estado tem autorização na Constituição para atuar como agente normativo e regulador, bem como incentivador (GRAU, 2017) utilizando os instrumentos jurídicos à sua disposição.

Cabe ainda mencionar que a Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981 instituiu a Política Nacional do Meio Ambiente, contando com diversos mecanismos que visam ações de preservação, controle e recuperação do meio ambiente, bem como os instrumentos passíveis de serem utilizados para a devida efetivação da proteção ambiental, tais como os incentivos à produção e instalação de equipamentos e a criação ou absorção de tecnologia, voltados para a melhoria da qualidade ambiental (art. 9º, inc. V).

Dessa forma, vê-se que o Estado pode e deve intervir no domínio social e econômico (do qual o meio ambiente é condição pré-existente) como agente normativo e regulador, para fiscalizar, incentivar e planejar, para manter e desenvolver a ordem econômica, tanto no setor público como no setor privado. É justamente nesse sentido que cabe citar as normas tributárias indutoras que, visando regular a ordem econômica e social, podem induzir comportamentos.

Nesse sentido, a concessão de benefícios fiscais relativos ao IPVA para veículos com tecnologias menos poluentes e sem a utilização de combustíveis fósseis pode ser citada como forma de atribuir uma característica extrafiscal ao imposto, visando a efetivação do direito previsto no artigo 225 da nossa Carta Magna, ou seja, desincentivar o uso de veículos movidos a combustíveis fósseis e incentivar o uso de veículos menos poluentes com o intuito de promover a proteção do meio ambiente, tal como os veículos elétricos.

### **3 A FINALIDADE DOS TRIBUTOS (FISCALIDADE E EXTRAFISCALIDADE)**

Acerca da finalidade dos tributos, a abordagem mais imediatamente assimilável é que eles têm caráter instrumental, servindo à arrecadação para assim abastecer o Erário (HACK, 2015). Isto é, o tributo quando possui finalidade fiscal, visa primordialmente a arrecadação de

recursos para os cofres públicos. Por outro lado, quando possuem finalidade extrafiscal, a finalidade dos tributos não é apenas a arrecadação, mas principalmente intervir no domínio social ou econômico (MARTINIANO, 2013).

Nesse sentido, como objeto do presente artigo, o tributo analisado é o IPVA, que apesar de não ser um dos tributos originalmente concebidos como extrafiscal, adiante será demonstrado que ele pode apresentar extrafiscalidade, ainda que de forma não preponderante, como instrumento de incentivo para aquisição de veículos elétricos ou com tecnologia menos poluente.

Todavia, a finalidade extrafiscal também poderá se manifestar de forma secundária, ou seja, produzindo efeitos extrafiscais sobre os tributos de natureza fiscal, cujo objetivo é meramente arrecadatório, como é o caso do IPVA. Portanto, a extrafiscalidade poderá se manifestar de forma a ser a principal finalidade do tributo, bem como apresentar somente algumas características em tributos com a finalidade preponderantemente fiscal.

O IPVA é tributo de competência dos Estados e do Distrito Federal, conforme disposto no artigo 155, inciso III da Constituição Federal, tendo com hipótese de incidência a propriedade de veículo automotor e, em regra, terá com base de cálculo o valor venal do veículo e a sua alíquota será fixada de acordo a legislação local, conforme critério adotado por cada ente federativo. Cabe ressaltar que, para o IPVA não há uma norma complementar de caráter nacional definindo os elementos de sua regra-matriz de incidência, de modo que cabe aos Estados e ao Distrito Federal o exercício da competência legislativa plena sobre a matéria.

Embora o IPVA seja classificável como tributo fiscal, como caráter eminentemente arrecadatório, adiante será demonstrado que a ele também a possibilidade de atribuição de efeito extrafiscal.

Como já explicado, a finalidade extrafiscal poderá se manifestar de forma preponderante, bem como secundariamente em um tributo. Quanto ao IPVA, vê-se que é um tributo com a finalidade meramente fiscal, ou seja, visando proporcionar receitas públicas, mas que também poderá ter algumas características que correspondem a extrafiscalidade.

Isto é, o referido tributo poderá comportar algumas características da finalidade extrafiscal, tal como a finalidade de redução da alíquota para veículos que emitam menos gases nocivos ao meio ambiente, o qual já ocorre em alguns Estados do Brasil, para os proprietários de veículos movidos a combustíveis como álcool, gás natural veicular ou eletricidade.

#### 4 O IPVA NO BRASIL: ANÁLISE COMPARATIVA DAS LEIS ESTADUAIS

Para fins de comparação do IPVA incidente sobre veículos elétricos, foi feita uma análise comparativa para verificar a existência de ou não de características extrafiscais nas leis de cada unidade federativa. Em caráter antecedente, foi considerado no critério material da regra-matriz de incidência tributária a hipótese de incidência sobre “aquisição pelo consumidor, em se tratando de veículo novo” ou a propriedade de veículo automotor não especificado (veículo comum).

Já no conseqüente, no critério quantitativo da regra-matriz de incidência, foi levado em consideração a base de cálculo e a alíquota aplicável para veículos não especificados, sendo que na coluna “elemento extrafiscal”, o objetivo específico foi evidenciar a existência ou não de benefícios fiscais na literalidade da lei relativos a veículos movidos a combustíveis menos poluentes, tal como os veículos elétricos.

Observe-se que embora a Constituição Federal determine no art. 146 que cabe à lei complementar estabelecer normas gerais em matéria tributária, por meio de lei complementar, até o presente momento não há uma norma geral de caráter nacional relativa ao IPVA. Dessa forma, as unidades federativas são livres para exercer sua competência legislativa plena, desde que não desrespeitem as imunidades tributárias previstas no texto constitucional. É nesse contexto normativo que estão os elementos extrafiscais abaixo identificados.

Tabela 2 - Comparativo das Leis Estaduais e Distrital relativa ao IPVA

UF	LEI ESTADUAL	ALÍQUOTA COMUM	BASE DE CÁLCULO COMUM	ELEMENTO EXTRAFISCAL
Acre (AC)	Lei nº 114, de 30 de dezembro de 2020	<u>Alíquota de 2%</u> (Artigo 4º, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal de aquisição, incluído o dos opcionais e acessórios.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 3º, incisos I e IV)	Não há
Alagoas (AL)	Lei nº 6.555, de 30 de dezembro de 2004	<u>Alíquota de 3,25%</u> (Artigo 8º, inciso V)	<u>Veículo novo:</u> valor constante de tabela sugerida pelo fabricante, acrescido do valor do frete, do IPI e dos acessórios colocados no veículo pelo estabelecimento responsável pelo pagamento do imposto.  <u>Veículo usado:</u> valor médio de mercado (Artigo 7º, inciso I e VI)	<u>Alíquota 1,5%</u> para veículos que utilizem gás natural ou veículos híbridos que possuem mais de um motor de propulsão, usando cada um seu tipo de energia para funcionamento sendo que a fonte energética de um dos motores seja energia elétrica (Artigo 8º, inciso IV, alínea “d”)

Amapá (AP)	Lei nº 0400, de 22 de dezembro de 1997	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 104, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal de aquisição, incluído o valor dos opcionais e acessórios.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado. (Artigo 105, parágrafos 1º e 4º)	Não há
Amazonas (AM)	Lei nº 19, de 20 de dezembro de 1997	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 150, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor comercial sugerido pelo fabricante ou, na falta deste, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor.  <u>Veículo usado:</u> Valor de mercado (Artigo 151, parágrafos 1º e 2º)	Não há
Bahia (BA)	Lei nº 6.348, de 17 de dezembro de 1991	<u>Alíquota de 3%</u> para automóveis movidos a óleo diesel (Artigo 6º, inciso I, alínea “a”)	<u>Veículo novo:</u> valor venal constante da Nota Fiscal ou do documento que represente a transmissão da propriedade.  <u>Veículo usado:</u> Valor de mercado. (Artigo 7º, incisos I e II)	<u>Alíquota de 2,5 %</u> para automóveis movidos a outros tipos de combustíveis (Artigo 6º, inciso I, alínea “b”)
Ceará (CE)	Lei nº 12.023, de 20 de novembro de 1992	<u>Alíquota de 2,5%</u> (Artigo 6º, inciso V)	<u>Veículo novo:</u> valor constante da nota fiscal ou do documento que represente a transmissão da propriedade.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 7º, parágrafos 1º e 2º)	Não há
Distrito Federal (DF)	Lei nº 7.431, de 17 de dezembro de 1985	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 3º, inciso III)	<u>Veículo novo:</u> valor comercial tabelado pelos órgãos competentes ou, na sua falta, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor ou pela autoridade federal, por ocasião do desembaraço.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 2º, parágrafos 1º e 2º)	Não há
Espírito Santo (ES)	Lei nº 6.999, de 27 de dezembro de 2001	<u>Alíquota de 2%</u> (Artigo 12, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal relativo à operação, acrescido do valor de opcionais, acessórios, inclusive modificações, frete e seguro.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 11, incisos I e V)	Não há
Goiás (GO)	Lei nº 11.651, de 26 de dezembro de 1991	<u>Alíquota de 2%</u> (Artigo 90, inciso II)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal relativo à aquisição do veículo.	Não há

			<u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 89, parágrafos 1º e 2º)	
Maranhão (MA)	Lei nº 7.799, de 19 de dezembro de 2002	<u>Alíquota de 2,5 %</u> (Artigo 88, inciso IV)	<u>Veículo novo:</u> valor constante da nota fiscal ou do documento que represente a transmissão da propriedade, não podendo o valor ser inferior ao preço de mercado.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 87, incisos I e III)	Não há
Mato Grosso (MT)	Lei nº 7.301, de 17 de julho de 2000	<u>Alíquota de 2%</u> (Artigo 6º, inciso V)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal relativo à aquisição, acrescido do valor de opcional e acessório e das demais despesas relativas à operação.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 5º, incisos I e V)	Não há
Mato Grosso do Sul (MS)	Lei nº 1.810, de 22 de dezembro de 1997	<u>Alíquota de 5%</u> (Artigo 157, inciso I, alínea “b”)	<u>Veículo novo:</u> valor da sua aquisição, não podendo ser inferior ao preço de mercado ou ao valor divulgado em publicações especializadas.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 155, incisos I e II)	Redução de até 70% no valor do IPVA para o veículo com motor acionado a eletricidade ou a gás. E no caso de veículo com motor a álcool, a redução pode ser de até 40%.
Minas Gerais (MG)	Lei nº 14.937, de 23 de dezembro de 2003	<u>Alíquota de 4%</u> (Artigo 10, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor constante no documento fiscal referente à transmissão da propriedade ao consumidor  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 7º, parágrafos 1º e 2º)	Não há
Pará (PA)	Lei nº 6.017, de 30 de dezembro de 1996	<u>Alíquota de 2,5%</u> (Artigo 10, inciso III)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal relativo à operação, acrescido do valor de opcionais e acessórios e das despesas de frete e seguro.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado. (Artigo 8º, incisos I e IV)	Não há
Paraíba (PB)	Lei nº 11.007, de 06 de novembro de 2017	<u>Alíquota de 2,5%</u> (Artigo 12, inciso II)	<u>Veículo novo:</u> valor constante da nota fiscal ou do documento que represente a transmissão da propriedade, não podendo o valor ser inferior ao preço de mercado.	Não há

			<u>Veículo usado:</u> valor de mercado. (Artigo 13, incisos I e II)	
Paraná (PR)	Lei nº 14.260, de 22 de dezembro de 2003	<u>Alíquota de 3,5 %</u> (Artigo 4º, inciso II)	<u>Veículo novo:</u> constante do documento fiscal de aquisição, incluído o dos opcionais e acessórios.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado. (Artigo 3º, incisos I e VI)	<u>Alíquota de 1%</u> para veículos automotores que utilizem o Gás Natural Veicular (Artigo 4º, inciso I, alínea “c”)
Pernambuco (PE)	Lei nº 10.849, de 28 de dezembro de 1992	<u>Alíquota de 2,5%</u> (Artigo 7º, inciso IV)	<u>Veículo novo:</u> valor constante na Nota Fiscal de venda a consumidor final ou em outro documento que represente a transmissão de propriedade, não podendo, em hipótese alguma, ser ao documento de desembaraço aduaneiro, acrescido dos tributos e demais obrigações devidas pela importação.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 8º, incisos I e parágrafo 1º)	Não há
Piauí (PI)	Lei nº 4.548, de 29 de dezembro de 1992	<u>Alíquota de 2,5%</u> (Artigo 14, inciso IV)	<u>Veículo novo:</u> constante da nota fiscal ou do documento que represente a transmissão da propriedade, não podendo esse valor ser inferior ao preço de mercado.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado. (Artigo 11, incisos I e II)	<u>Isenção</u> do IPVA para veículos movidos a motor elétrico (Artigo 5º, inciso VIII)
Rio de Janeiro (RJ)	Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997	<u>Alíquota de 4%</u> (Artigo 10, inciso II)	<u>Veículo novo:</u> valor comercial tabelado pelo órgão competente ou, na sua falta, o preço à vista constante do documento fiscal emitido pelo revendedor.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 7º e 8º)	<u>Alíquota de 2%</u> para automóveis que utilizem motor especificado de fábrica para funcionar, exclusivamente, com álcool. <u>Alíquota de 1,5%</u> (um e meio por cento) para veículos que utilizem gás natural ou veículos híbridos que possuem mais de um motor de propulsão, usando cada um seu tipo de energia para funcionamento sendo que a fonte energética de um dos motores seja a energia elétrica. <u>Alíquota de 0,5%</u> (meio por cento) para

				veículos que utilizem motor de propulsão especificado de fábrica para funcionar, exclusivamente, com energia elétrica. (Artigo 10, incisos VI, VI-A e VII)
Rio Grande do Norte (RN)	Lei nº 6.967, de 30 de dezembro de 1996	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 4º, inciso III)	<u>Veículo novo:</u> valor constante na nota fiscal, não podendo ser inferior ao do concessionário privativo da respectiva marca, ou se não houver, ao preço de mercado.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 3º, incisos I e III)	<u>Isenção</u> do imposto, para veículos movidos por motor elétrico (Artigo 8º, inciso XI)
Rio Grande do Sul (RS)	Lei nº 8.115, de 30 de dezembro de 1985	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 9º, inciso II)	<u>Veículo novo:</u> valor constante no documento fiscal, incluído o valor de opcionais e acessórios.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 8º, parágrafos 1º e 4º)	<u>Isenção</u> do imposto, para veículos de força motriz elétrica (Artigo 4º, inciso II)
Rondônia (RO)	Lei nº 950, de 22 de dezembro de 2000	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 5º, inciso IV)	<u>Veículo novo:</u> valor constante do documento fiscal relativo à aquisição, acrescido do valor de opcional e acessório e das demais despesas relativas à operação.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 4º, incisos I e V)	Não há
Roraima (RR)	Lei nº 059, de 28 de dezembro de 1993	<u>Alíquota de 3%</u> (Artigo 100, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor constante na nota fiscal emitida pelo revendedor ou do documento de desembaraço aduaneiro, quando de procedência estrangeira.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 99, parágrafos 2º e 3º)	Não há
Santa Catarina (SC)	Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988	<u>Alíquota de 2%</u> (Artigo 5º, inciso I)	<u>Veículo novo:</u> valor de mercado.  <u>Veículo usado:</u> valor de mercado (Artigo 6º, parágrafos 1º e 2º)	Não há
São Paulo (SP)	Lei nº 13.296, de 23 de dezembro de 2008  (Atualizada até a Lei nº 17.302, de	<u>Alíquota de 4%</u> (Artigo 9º, inciso IV)	<u>Veículo usado:</u> valor de mercado  <u>Veículo novo:</u> valor total constante do documento fiscal de aquisição do veículo pelo	<u>Alíquota de 3%</u> para veículos que utilizarem motor especificado para funcionar, exclusivamente, com

	11 de dezembro de 2020)		consumidor (Artigo 7º, incisos I e II)	os seguintes combustíveis: álcool, gás natural veicular ou eletricidade, ainda que combinados entre si (Artigo 9º, parágrafo 3º)
Sergipe (SE)	Lei nº 7.655, de 17 de junho de 2013	Alíquota de 2,5% (Artigo 9º, inciso IV)	Veículo novo: valor constante do documento fiscal de aquisição do veículo pelo consumidor.  Veículo usado: valor de mercado (Artigo 8º, incisos I e II)	Não há
Tocantins (TO)	Lei nº 1.287, de 28 de dezembro de 2001	Alíquota de 2,5% (Artigo 78, inciso IV, alínea “d”)	Veículo novo: constante do documento fiscal relativo à aquisição, acrescido do valor de opcionais e acessórios e das demais despesas relativas à operação.  Veículo usado: valor de mercado (Artigo 77, incisos I e V)	Não há

Fonte: elaboração própria

Extraíndo-se os dados obtidos com a comparação acima, percebe-se o seguinte:

Gráfico 1 – Incentivos fiscais encontrados nas leis relativas ao IPVA



Fonte: elaboração própria

Com base na comparação entre o tratamento tributário dado sobre a propriedade de veículos automotores comuns e outros especificados em lei, notadamente os veículos elétricos, verificou-se que, em termos proporcionais, na somatória entre as unidades federativas onde há

redução de alíquota, redução do imposto ou isenção, há incentivos fiscais em 33,33% dos casos. Por outro lado, em 66,67% das unidades federativas não há qualquer benefício fiscal em razão do combustível utilizado.

No caso de redução do imposto, embora a proporção indique a existência desse benefício em 3,70% dos casos, esse percentual corresponde a apenas ao Estado do Mato Grosso do Sul.

Esclareça-se que, no caso do Estado de São Paulo, até 2020 havia redução de alíquota, porém, no contexto do chamado “ajuste fiscal” do Estado, a Lei nº 17.302, de 11 de dezembro de 2020 revogou o benefício.

Portanto, não se pode afirmar que há uma ampla adesão das unidades federativas à possibilidade de atribuição de efeitos extrafiscais ao IPVA como instrumento de política pública ambiental para fins de controle da poluição atmosférica.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O artigo investigou a manifestação do efeito extrafiscal no IPVA como instrumento de política ambiental, levando-se em conta que as emissões de gases poluentes por veículos automotores, sobretudo quando movidos pela queima de combustíveis fósseis, acarreta intensificação da poluição atmosférica, que é um dos grandes problemas das metrópoles.

Como principal resultado da pesquisa, ficou demonstrado que nas leis relativas ao IPVA, 66,67% das unidades federativas não contam com quaisquer benefícios fiscais concedidos aos veículos automotores menos poluentes, tal como os veículos elétricos.

Ainda assim, o uso da extrafiscalidade demonstrou-se possível no IPVA, na medida em que se admite a prática de alíquotas diferenciadas para veículos com menor potencial lesivo ambiental, o que foi identificado em 18,52% das leis analisadas, bem como redução de imposto presente em 3,70%, correspondente somente ao Estado do Mato Grosso do Sul e até mesmo a isenção legal, que exclui o crédito tributário, presente em 11,11% das leis analisadas.

Dessa forma, podemos concluir que, por um lado, a extrafiscalidade pode estar presente no IPVA, ainda que não o seja de forma preponderante, por outro lado, viu-se que há presença de extrafiscalidade nas leis relativas ao IPVA, com vistas à proteção e preservação do meio ambiente, mais especificadamente da poluição atmosférica, embora não se trate de uma prática generalizada nas leis estaduais.

A revogação do benefício fiscal anteriormente existente na lei paulista, que correspondia à redução de alíquota para veículos elétricos, em razão do ajuste fiscal, indica que mesmo nas unidades federativas onde foi feito uso desse instrumento jurídico, cenários de crise podem fazer com a utilização desse instrumento de política pública ambiental seja revisto.

## REFERÊNCIAS

ACRE (Estado). Lei nº 114, de 30 de dezembro de 2002. Dispõe acerca do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Acre, 01/01/2003. Disponível em: <<http://www.sefaz.acre.gov.br/wp-content/uploads/Lei-Complementar-n%C2%BA-114-de-30-de-dezembro-de-2002-Disp%C3%B5e-acerca-do-Imposto-sobre-a-Propriedade-de-Ve%C3%ADculos-Automotores-IPVA.pdf>>. Acesso em: 08 set 2020.

ALAGOAS (Estado). Lei nº 6.555, de 30 de dezembro de 2004. Dispõe sobre o tratamento tributário relativo ao imposto sobre a propriedade de veículos automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Alagoas, 31/12/2004. Disponível em: <<http://gcs.sefaz.al.gov.br/visualizarDocumento.action?key=hzoQ3znM15A%3D>>. Acesso em: 08 set 2020.

ALEXANDRE, Ricardo. **Direito Tributário**. 13. ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2019.

AMAPÁ (Estado). Lei nº 0400, de 22 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a consolidação e alterações, dando nova redação ao Código Tributário do Estado do Amapá, Lei n.º 0194, de 29 de dezembro de 1994. **Diário Oficial do Estado**, Amapá, 29/12/1997. Disponível em: <[http://www.al.ap.gov.br/ver\\_texto\\_consolidado.php?iddocumento=10488](http://www.al.ap.gov.br/ver_texto_consolidado.php?iddocumento=10488)>. Acesso em: 08 set 2020.

AMAZONAS (Estado). Lei nº 19, de 20 de dezembro de 1997. Institui o Código Tributário do Estado do Amazonas e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Amazonas, 29/12/1997. Disponível em: <<https://online.sefaz.am.gov.br/silt/Normas/Legisla%C3%A7%C3%A3o%20Estadual/Lei%20Complementar%20Estadual/Ano%201997/Arquivo/LCE%20019%2097.htm>>. Acesso em: 08 set 2020.

BAHIA (Estado). Lei nº 6.348, de 17 de dezembro de 1991. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Bahia, 19/12/1991. Disponível em: <<http://www.sefaz.ba.gov.br/geral/arquivos/download/LeidoIPVA.pdf>>. Acesso em: 08 set 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Diário Oficial da União, 05/10/1988. Disponível: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 01 out 2020

BRASIL. lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Diário Oficial da União**, 13/01/2015. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm)>. Acesso em: 06 out 2020.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. **Diário Oficial da União**, 02/09/1981. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/16938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/16938.htm)>. Acesso em: 06 out 2020.

BUCCI, Maria Paula Dallari. **Fundamentos para uma teoria jurídica das políticas públicas**. 2. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.

BUCCI, Maria Paula Dallari. Método e aplicações da abordagem direito e políticas públicas (DPP). **Revista Estudos Institucionais**. v. 5. n. 3. p. 791-832. set./dez 2019. Disponível em: <<https://estudosinstitucionais.emnuvens.com.br/REI/article/view/430>>. Acesso em: 08 set 2020.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. ADIN-MC nº 3540, Relator Ministro Celso de Mello, **Diário de Justiça**, 03/02/2006.

CEARÁ (Estado). Lei nº 12.023, de 20 de novembro de 1992. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Ceará, 20/11/1992. Disponível em: <<https://belt.al.ce.gov.br/index.php/legislacao-do-ceara/organizacao-tematica/viacao-transportes-desenvolvimento-urbano/item/1093-lei-n-12-023-de-20-11-92-d-o-de-20-11-92>>. Acesso em: 08 set 2020.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Direito Tributário Linguagem e Método**. São Paulo: Editora Noeses, 2018.

COMPANHIA DE TECNOLOGIA AMBIENTAL DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Relatório de Qualidade de Ar no Estado de São Paulo 2019**. São Paulo: CETESB, 1997. Disponível em: <<https://cetesb.sp.gov.br/ar/wp-content/uploads/sites/28/2020/07/Relat%C3%B3rio-de-Qualidade-do-Ar-2019.pdf>>. Acesso em 04 nov 2020.

DISTRITO FEDERAL (Estado). Lei nº 7.431, de 17 de dezembro de 1985. Institui no Distrito Federal o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Distrito Federal, 18/12/1985. Disponível em: <<http://www.fazenda.df.gov.br/aplicacoes/legislacao/legislacao/TelaSaidaDocumento.cfm?txtNumero=7431&txtAno=1985&txtTipo=110&txtParte=>>. Acesso em: 08 set 2020.

DRUMM, Fernanda Caroline. et. al. Poluição atmosférica proveniente da queima de combustíveis derivados do petróleo em veículos automotores. **Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental**. v. 18, n. 1, p. 66-78, abril 2014. ISSN 2236-1170. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/270299811.pdf>>. Acesso em: 15 set 2020.

HACK, Érico. **Direito Tributário brasileiro**. Curitiba: Editora Intersaberes, 2015.

ESPÍRITO SANTO (Estado). Lei nº 6.999, de 27 de dezembro de 2001. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, consolidando e atualizando as normas do tributo e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Espírito Santo, 28/12/2001. Disponível em: <<http://www3.al.es.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/LO6999.html>>. Acesso em: 08 set 2020.

GOIÁS (Estado). Lei nº 11.651, de 26 de dezembro de 1991. Institui o Código Tributário do Estado de Goiás. **Diário Oficial do Estado**, Goiás, 26/12/1991. Disponível em: <<ftp://ftp.sefaz.go.gov.br/sefazgo/legislacao/Cte/CTE.htm#A90>>. Acesso em 09 set 2020.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988: (interpretação e crítica)**. 18. ed. atual. São Paulo: Malheiros, 2017.

LEVORATO, Danielle Mastelari. O direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. **Revista Em tempo**, v.5, p. 65-80, agosto 2003, Marília/SP.

LISBOA, Henrique de Melo. **Controle da poluição atmosférica**. 2. ed. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina | Centro Tecnológico Departamento de Engenharia Sanitária e Ambiental, 2014. <<http://repositorio.asc.es.edu.br/handle/123456789/418>>. Acesso em: 15 set 2020.

MARANHÃO (Estado). Lei nº 7.799, de 19 de dezembro de 2002. Dispõe sobre o Sistema Tributário do Estado do Maranhão. **Diário Oficial do Estado**, Maranhão, 26/12/2002. Disponível em: < <http://stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=4324#>>. Acesso em: 08 set 2020.

MARTINIANO, Lídio Sânzio Gurgel. **EXTRAFISCALIDADE: Análise da Norma Potiguar**

**Regulamentadora do Imposto sobre Propriedade Veicular Automotora à luz da Tutela Ambiental**. Rio Grande do Norte, 2013. Disponível em:

<[https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/19357/1/ExtrafiscalidadeAn%c3%a1liseeNorma\\_Martiniano\\_2013.pdf](https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/19357/1/ExtrafiscalidadeAn%c3%a1liseeNorma_Martiniano_2013.pdf)>. Acesso em: 02 nov 2020.

MATO GROSSO (Estado). Lei nº 7.301, de 17 de julho de 2000. Institui o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores-IPVA e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Mato Grosso, 17/07/2000. Disponível em:

<<https://www.al.mt.gov.br/legislacao/2092/visualizar>>. Acesso em: 08 set 2020.

MATO GROSSO DO SUL (Estado). Lei nº 1.810, de 22 de dezembro de 1997. Dispõe sobre os tributos de competência do Estado e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Mato Grosso do Sul, 23/12/1997. Disponível em:

<<http://aacpdappls.net.ms.gov.br/appls/legislacao/serc/legato.nsf/23b657614c182061042579c80053770d/9b9e5fd2565751de042579cf004d33a6?OpenDocument>>. Acesso em 09 set 2020.

MINAS GERAIS (Estados). Lei nº 14.937, de 23 de dezembro de 2003. Dispõe sobre o imposto sobre a propriedade de veículos automotores – IPVA – e dá outras providências.

**Diário Oficial do Estado**, Minas Gerais, 24/12/2003. Disponível em: < <https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=LEI&num=14937&comp=&ano=2003>>. Acesso: 09 set 2020.

NOGUEIRA, Rui Barbosa. **As fontes do direito tributário**. [s. l.]: Editora FGV e Editora Fórum, 1955. Disponível em:

<<http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=ir00570a&AN=fgv.article.15328&lang=pt-br&site=eds-live>>. Acesso em: 11 nov 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Conferência Rio-92 sobre o meio ambiente do planeta**, 1992. Disponível em: <[www.senado.gov.br](http://www.senado.gov.br)>. Acesso em 04 nov 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração de Estocolmo sobre o Meio Ambiente Humano**, 1972. Disponível em: < <https://brasil.un.org/>>. Acesso em 04 nov 2020.

PARÁ (Estado). Lei nº 6.017, de 30 de dezembro de 1996. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Pará, 31/12/1996. Disponível em: <[http://bancodeleis.alepa.pa.gov.br:8080/lei6017\\_1996\\_68315.pdf](http://bancodeleis.alepa.pa.gov.br:8080/lei6017_1996_68315.pdf)>. Acesso em: 09 set 2020.

PARAÍBA (Estado). Lei nº 11.007, de 06 de novembro de 2017. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Paraíba, 07/11/2017. Disponível em:

<<https://www.sefaz.pb.gov.br/legislacao/65-leis/ipva/5032-lei-n-11-007-de-06-de-novembro-de-2017>>. Acesso em 09 set 2020.

PARANÁ (Estado). Lei nº 14.260, de 22 de dezembro de 2003. Estabelece normas sobre o tratamento tributário pertinente ao Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Paraná, 23/12/2003. Disponível em:

<<https://www.sefanet.pr.gov.br/dados/SEFADOCUMENTOS/12200314260.pdf>>. Acesso em 09 set 2020.

PERNAMBUCO (Estado). Lei nº 10.849, de 28 de dezembro de 1992. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Pernambuco, 28/12/1992. Disponível em: <<https://legis.alepe.pe.gov.br/texto.aspx?id=6962&tipo=TEXTOATUALIZADO>>. Acesso em 09 set 2020.

PIAUI (Estado). Lei nº 4.548, de 29 de dezembro de 1992. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Piauí, 30/12/1992. Disponível em: <<https://www.sefaz.pi.gov.br/arquivos/legislacao/leis/Lei4548.pdf>>. Acesso em 09 set 2020.

PIMENTA, Paulo Roberto Lyra. **Direito Tributário Ambiental**. Rio de Janeiro: Forense, 2020.

RIO DE JANEIRO (Estado). Lei nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997. Dispõe sobre o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA). **Diário Oficial do Estado**, Rio de Janeiro, 23/12/1997. Disponível em: <[RIO GRANDE DO NORTE \(Estado\). Lei nº 6.967, de 30 de dezembro de 1996. Dispõe sobre o Imposto de Propriedade de Veículos Automotores - IPVA e dá outras providências. \*\*Diário Oficial do Estado\*\*, Rio Grande do Norte, 31/12/1996. Disponível em: <\[http://www.set.rn.gov.br/contentProducao/aplicacao/set\\\_v2/legislacao/enviados/listagem\\\_filtro.asp?assunto=5&assuntoEsp=9\]\(http://www.set.rn.gov.br/contentProducao/aplicacao/set\_v2/legislacao/enviados/listagem\_filtro.asp?assunto=5&assuntoEsp=9\)>. Acesso em 09 set 2020.](http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/fa1a422b516211130325657a0064293f?OpenDocument#:~:text=Lei%20Ordin%C3%A1ria&text=LEI%20N%C2%BA%202877%2C%20DE%2022,DE%20VE%C3%8DCULOS%20AUTOMOTORES%20(IPVA)>. Acesso em: 08 set. 2020.</p></div><div data-bbox=)

RIO GRANDE DO SUL (Estado). Lei nº 8.115, de 30 de dezembro de 1985. Institui o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. **Diário Oficial do Estado**, Rio Grande do Sul, 30/12/1985. Disponível em: <<http://www.legislacao.sefaz.rs.gov.br/Site/Document.aspx?inpKey=109693>>. Acesso em 09 set 2020.

RONDÔNIA (Estado). Lei nº 950, de 22 de dezembro de 2000. Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores – IPVA. **Diário Oficial do Estado**, Rondônia, 26/12/2000. Disponível em: <[https://legislacao.sefin.ro.gov.br/textoLegislacao.jsp?texto=561#LO\\_00\\_950\\_ALTERACOES](https://legislacao.sefin.ro.gov.br/textoLegislacao.jsp?texto=561#LO_00_950_ALTERACOES)>. Acesso em 09 set 2020.

RORAIMA (Estado). Lei nº 059, de 28 de dezembro de 1993. Dispõe sobre o Sistema Tributário Estadual e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Roraima, 29/12/1993. Disponível em: <<https://www.sefaz.rr.gov.br/index.php/legislacao>>. Acesso em 09 set 2020.

SANTA CATARINA (Estado). Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988. Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Santa Catarina. Disponível em: <[http://leis.alesc.sc.gov.br/html/1988/7543\\_1988\\_lei.html](http://leis.alesc.sc.gov.br/html/1988/7543_1988_lei.html)>. Acesso em 09 set 2020.

SÃO PAULO (Estado). Lei nº 13.296, de 23 de dezembro de 2008. Estabelece o tratamento tributário do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. **Diário Oficial do Estado**, São Paulo, 24/12/2008. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2008/lei-13296-23.12.2008.html>>. Acesso em: 04 set. 2020.

SERGIPE (Estado). Lei nº 7.655, de 17 de junho de 2013. Estabelece nova disciplina para o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, no âmbito do Estado de Sergipe, e dá providências correlatas. **Diário Oficial do Estado**, Sergipe, 19/06/2013. Disponível em: <<http://legislacaoonline.sefaz.se.gov.br:17501/IPVA/Leis/lei7655-13.pdf>>. Acesso em 09 set 2020.

TESTA, Doara Fernanda. A poluição atmosférica por veículos automotores na Região Metropolitana de São Paulo: causas e impactos. **Revista Eletrônica em Gestão, Educação e Tecnologia Ambiental**. Santa Maria, v. 19, n. 2, Mai-Ago 2015, p. 1209–1221. Disponível em <<https://core.ac.uk/reader/231167320>>. Acesso em: 15 set 2020.

TOCANTINS (Estado). Lei nº 1.287, de 28/12/2001. Dispõe sobre o Código Tributário do Estado do Tocantins, e adota outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Tocantins, 29/12/2001. Disponível em: <[https://www.al.to.leg.br/arquivos/lei\\_1287-2001\\_51284.PDF](https://www.al.to.leg.br/arquivos/lei_1287-2001_51284.PDF)>. Acesso em 09 set 2020.

TORRES, Heleno Taveira. Desenvolvimento, meio ambiente e extrafiscalidade no Brasil. **Revista Videre**, [S.l.], v. 3, n. 6, p. 11-52, mar. 2013. ISSN 2177-7837. Disponível em: <<http://ojs.ufgd.edu.br/index.php/videre/article/view/2255/1292>>. Acesso em: 04 set. 2020.