

IPVA dos veículos bicombustíveis ("flex") – problemática com relação à alíquota aplicável

IPVA of flex-fuel vehicles ("flex") - problems with respect to the applicable rate

Rafael Vidi¹
Raphael Borghesi Marques Branco²

Resumo

O IPVA é um tributo de competência estadual responsável por grande parte da receita arrecadada pelos Estados brasileiros a título de impostos. Tal alegação, aliada à busca incessante por um meio ambiente mais equilibrado, tem levado à criação de alíquotas incentivadas para determinados tipos de combustíveis e, com isso, à fabricação de veículos que possam utilizá-los de maneira exclusiva ou combinada. Contudo, as legislações estaduais defasadas e a aplicação da extrafiscalidade e da seletividade para as alíquotas do referido imposto fazem com que ecloda a problemática enfrentada por este estudo, qual seja, a de qual deve ser a alíquota aplicada aos chamados carros "flex". A doutrina diverge sobre o tema, porém os tribunais têm se posicionado no sentido de que a lei traz a solução através de alíquotas genéricas e que, eventuais modificações, aplicações ou criações de outras alíquotas devem ser feitas pelo Poder legislativo. Nesse sentido, as assembleias legislativas dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro apresentaram projetos de lei para o deslinde da questão que, até o presente momento não está pacificada, inclusive por motivos econômicos.

Palavras Chave: IPVA; Veículos bi-combustíveis; Seletividade; Extrafiscalidade; Alíquota.

Abstract

The IPVA is a tribute of state competence responsible for much of the revenue collected by the Brazilian states by way of taxes. This claim, coupled with the relentless pursuit of a more balanced environment, has led to the creation of incentive rates for certain types of fuels and thus, the manufacture of vehicles that can use them uniquely or in combination. However, the outdated state laws and the application of extrafiscal and selectivity for the rates of the tax breaks make the problems faced by this study, namely that of what should be the rate applicable to cars called "flex". The doctrine on the subject differ, but the courts have been positioned in the sense that the law brings the solution through general rates and that any modifications or creations of other applications rates should be made by the Legislature. In this sense, the legislatures of the states of Sao Paulo and Rio de

¹ Bacharelado do Curso de Direito pela Universidade Estadual de Londrina. rafaelvidi@gmail.com

² Bacharelado do Curso de Direito pela Universidade Estadual de Londrina. rufflesb@hotmail.com

Janeiro presented bills for the demarcation of the question, so far is not pacified, even for economic reasons.

Keywords: *IPVA; bi-fuel vehicles; Selectivity; extrafiscal; Rate*

Introdução

O presente artigo tem por objeto a análise da problemática referente à incidência do IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores) sobre os veículos que contam com a tecnologia do motor bi-combustível, também denominados veículos “flex”.

O cerne da questão encontra-se no critério quantitativo da regra matriz de incidência do referido imposto, visto que, alguns Estados, buscando uma efetivação da seletividade e extrafiscalidade dos tributos, têm criado alíquotas diferenciadas em suas leis estaduais para o IPVA de acordo com o combustível utilizado.

Essa diferenciação, contudo, não acompanha as recentes alterações advindas da indústria automobilística, fato este que tem causado divergência sobre qual seria a alíquota correta a ser aplicada para os veículos “flex”, gerando inclusive inúmeras ações judiciais para discutir o assunto.

Assim sendo, este estudo pretende demonstrar essa problemática, apontar as soluções que têm sido adotadas pelas Assembléias Legislativas dos Estados para o deslinde da questão, bem como trazer os posicionamentos que adotam os tribunais regionais acerca do tema.

O IPVA na constituição de 1988

Em que pese a previsão Constitucional apontada no artigo 146 da Carta Magna de 1988 disciplinando que as matérias gerais atinentes à legislação tributária em geral devam ser instituídas por Lei complementar, o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores, mais conhecido por IPVA, não resta tipificado ao longo do Código Tributário Nacional (Lei Federal n.º 5.172/66), tampouco existe regramento acerca deste tributo em qualquer lei de caráter nacional.

Entretanto, a Constituinte, ao descrever que a propriedade de veículos automotores será objeto de tributação (atualmente constante no artigo 155, III da CF, ante a modificação introduzida pela EC 03/1993), outorga competência impositiva aos Estados-

Membros e ao Distrito Federal a fim de que estes estipulem as normas necessárias à cobrança do referido tributo, vez que no texto constitucional não constam todos os critérios para a formação da Norma de Incidência Fiscal.

Oportuno destacar que os Estados Membros e o Distrito Federal são legitimados a editar as normas gerais indispensáveis à instituição do imposto ora em comento, posto que o artigo 24 § 3º da Constituição Federal prevê a competência legislativa concorrente entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios sobre matéria tributária de uma maneira geral.

Nesta toada, a despeito do mencionado artigo constitucional, merece destaque a fala de BALEIRO (2007, p.35): "a pessoa de Direito Público Interno competente para decretar um tributo também é competente para a 'legislação plena' sobre o mesmo, desde que qualquer delas não contrarie a Constituição Federal".

Desta feita, mesmo inexistindo atualmente uma Norma de Caráter Nacional estabelecendo os contornos que o IPVA deva seguir ao ser regrado em cada Estado, este detém plena competência, contanto que não haja afronta a Constituição Federal, para estabelecer as normas idôneas relativas a todos os elementos da hipótese tributária para fins de incidência.

Tal situação jurídica pode ensejar tratamentos explicitamente diferenciados aos contribuintes de cada Estado em face das disparidades entre as legislações Estaduais. Diferenças essas majoradas frente ao enorme antagonismo econômico e social encontrado ao longo da vasta extensão do território Nacional.

A fim de ilustrar o cenário exposto, observa-se a existência de uma preocupação de alguns Estados brasileiros em adequar a realidade tributária dos tributos de sua competência de uma maneira mais equânime e justa.

Neste sentido, esses Estados atribuem na prática um caráter evidentemente extrafiscal e seletivo às alíquotas aplicadas para a cobrança do IPVA, incentivando a propriedade de veículos menos poluentes e que utilizem combustíveis ditos renováveis, respectivamente, os automóveis movidos a Gás Natural Veicular (GNV) e os movidos a álcool.

Entretanto, a inovação tecnológica experimentada pela indústria automobilística nos últimos anos culminou no surgimento e na disseminação entre os consumidores do chamado automóvel bi-combustível, também conhecidos como carro "flex". Todavia, a

evolução legislativa pertinente a norma de incidência do IPVA não conseguiu acompanhar de imediato a novidade que ganhou as ruas.

Nesta seara, pertinente colocar em debate a sujeição dos veículos flex (bi-combustíveis) à aplicação de alíquotas de IPVA que foram previamente criadas para incidir sobre a propriedade de veículos que consomem combustível ecologicamente mais correto, como o caso dos veículos a álcool e que utilizam o GNV.

Regra matriz de incidência tributária

Antes de adentrar o cerne da discussão pretendida por esse estudo, no entanto, mister se faz tecer algumas considerações acerca da regra-matriz de incidência fiscal, terminologia que se vale Paulo de Barros Carvalho em uma construção lógica utilizada com o intuito de melhor compreender a elaboração da norma de incidência fiscal.

Brevemente, descreve-se a regra matriz de incidência tributária como uma fórmula lógica e, portanto, composta de um antecedente e um conseqüente. Aponta CARVALHO que no antecedente é descrita a norma, aí se posicionam diretrizes para identificação de eventos portadores de expressão econômica. No descritor da norma haverá sempre um critério material (comportamento de alguma pessoa), condicionado no tempo (critério temporal) e no espaço territorial (critério espacial). A proposição lógica conseqüente tem conteúdo prescritor no qual se viabiliza a identificação do critério pessoal (sujeitos ativo e passivo da relação) e um critério quantitativo (a base de cálculo e a alíquota).

Por guardar maior pertinência com o presente estudo, oportuno expor que o critério quantitativo permitirá aferir a exata quantia devida a título de tributo, partindo-se dos elementos base de cálculo e alíquota. Assim preceitua Paulo de Barros Carvalho (2007, p. 399) em síntese:

(...) Uma das funções da base de cálculo é medir a intensidade do núcleo factual descrito pelo legislador. Para tanto, recebe a complementação de outro elemento que é a alíquota, e da combinação de ambos resulta a definição do *debitum* tributário. (...).

A conjunção de todos os dados indicativos apontados (Critérios material, temporal, espacial, pessoal e quantitativo) fornece ao intérprete da norma tributária a possibilidade de vislumbrar objetivamente o núcleo lógico-estrutural da norma-padrão, preenchido com os

requisitos significativos necessários e suficientes para o impacto jurídico da exação.

Seletividade e extrafiscalidade da alíquota do IPVA

Primeiramente, destaca-se que o imposto sobre a propriedade de veículos automotores tem, predominantemente, função fiscal. Objetiva, por conseguinte, a arrecadação de receita para atender às necessidades públicas dos Estados e dos Municípios, pois esses entes da federação repartem igualmente entre si o produto da arrecadação (Art. 158, III da Constituição Federal).

Entretanto, com o advento da Emenda Constitucional nº 42 de 19 de dezembro de 2003, foi acrescida ao texto constitucional pertinente ao IPVA, uma função de relevante importância, qual seja, a extrafiscalidade.

Acerca da extrafiscalidade conferida ao IPVA na Constituição Federal destaca ALEXANDRINO e PAULO (2007, p. 218):

O inciso II do § 6º acrescentado pela EC nº 42/2003 legitima prática há muito adotada pelos estados e pelo DF, qual seja, a fixação de alíquotas diferenciadas de IPVA em função do tipo de veículo (alíquotas menores para ônibus do que para carros de passeio, por exemplo) e de sua utilização (alíquotas menores para veículos utilizados como táxi, por exemplo). Observe-se que compete à lei ordinária de cada estado e do DF o estabelecimento das alíquotas do IPVA, respeitada a alíquota mínima, quando esta for estabelecida pelo Senado. A adoção de alíquotas diferenciadas é facultativa e a decisão cabe ao legislador de cada estado e do DF.

A doutrina tem admitido que a fixação de alíquotas diferenciadas de acordo com o tipo de automóvel, insculpida no artigo 155, parágrafo 6º, inciso II, da CF/88, retrata um sub-princípio da capacidade contributiva que deverá informar o IPVA.

ALMEIDA (2008, p. 4) pondera que se revela imprescindível a preocupação com a preservação do Meio Ambiente, por parte do Estado, ao adotar medidas intervencionistas no desenvolvimento das atividades econômicas. Nesta via, dentre os instrumentos econômicos usados pelo Estado Moderno para a proteção e preservação ambiental encontra-se o tributo quando assume seu aspecto extrafiscal.

Acerca da extrafiscalidade, em específico, GRECO (1979, p.149) entende que esta consiste na "utilização da norma tributária com o intuito de provocar certos comportamentos como resposta a impulsos (sentidos como benéficos ou não pelo

destinatário) veiculados pela própria norma".

Assim, a noção de extrafiscalidade, em sua acepção de influir na conduta e comportamento dos contribuintes, ganha enorme relevância no IPVA ao estabelecer alíquotas diferenciadas a combustíveis menos poluentes, como no caso do etanol (álcool), frente à conjuntura mundial de grande preocupação com o Meio Ambiente ante o Aquecimento Global.

Explica Regina Amabile (2008, p.3), concisamente a vantagem ambiental, por exemplo, proporcionada pela utilização do álcool combustível, dentre outras:

O etanol da cana-de-açúcar quando queimado também libera carbono no ar. Porém, em dois anos a plantação de cana, submetida ao sol, retira do ar o carbono disparado durante todo o processo de queima do combustível. Estudos apontam que, no segundo ano do ciclo de vida da cana, a quantidade retirada do ar chega a ser maior que a emitida.

Pelo exposto, percebe-se grande razoabilidade para que na estipulação de alíquotas do IPVA, estas serem diferenciadas de acordo com combustível utilizado pelo veículo automotor.

A fim de corroborar com tal assertiva, merecem destaque, dentre a doutrina, os ensinamentos de MACHADO (2005, p. 383):

O IPVA, como é conhecido esse imposto, tem função predominantemente fiscal. Foi criado para melhorar a arrecadação dos Estados e Municípios. Tem, todavia, função extrafiscal, quando discrimina, por exemplo, em função do combustível utilizado.

A aplicação dessa função extrafiscal deu origem à várias discussões, entre elas aquela relativa à alíquota aplicável aos veículos bi-combustível, como veremos melhor explicada no próximo capítulo.

Alíquotas dos veículos bi-combustíveis

Seguindo a razoabilidade para a estipulação de alíquotas exposta no capítulo anterior, alguns Estados da Federação, como é o caso dos Estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, instituíram em sua legislação Estadual alíquotas reduzidas para automóveis movidos a combustíveis ecologicamente mais corretos, incluindo-se neste rol os movidos a álcool.

Entretanto, conjugando a situação exposta e o seguinte quadro, surgiram alguns problemas jurídico-econômicos, senão vejamos a seguinte colocação de Regina Amábile (2008, p.4):

São tantas vantagens que a indústria automobilística nacional tem concentrado a produção nos veículos flex fuel, que podem circular com álcool, gasolina ou com os dois combustíveis. Informações da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) apontam que, dos 1,5 milhão de veículos comercializados em 2006, quase 1,3 milhão são bi-combustíveis.

Ocorre que, em tais Estados (RJ e SP), foi criado um problema jurídico-tributário para definição da alíquota a ser aplicada a essa imensa frota veículos denominados "flex fuel". Problema este que conforme a solução apresentada ao impasse repercutirá em uma considerável queda de arrecadação do IPVA para os respectivos Estados.

Atendo-nos, em princípio, aos problemas jurídicos advindos dessa situação, mister se faz destacar que as leis dos referidos Estados não trazem uma alíquota específica para os carros bi-combustíveis, situação tal que gera conflitos quanto à alíquota a ser aplicada.

Alíquotas dos estados do RJ e SP

O IPVA, por ser um imposto de competência dos Estados-membros e do Distrito Federal e por não ter lei nacional que o regulamente de maneira específica, sofre enorme diferenciação em suas legislações de um ente federativo para outro.

Assim sendo, para uma melhor compreensão do problema, é necessária uma breve análise da alíquota do IPVA nas legislações dos Estados onde ocorre o problema dos carros "flex", quais sejam, os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

No Estado paulista, a alíquota é definida no Art. 7º, da Lei Estadual nº 7.644, de 23/11/1991, cujo teor, naquilo que interessa, encontra-se abaixo transcrito:

Art. 7º - A alíquota do imposto, calculada sobre o valor venal é:
(...)
II – 4,0% (quatro por cento) para automóveis de passeio e camionetas de uso misto;
III – 3,0% (três por cento) para automóveis de passeio, de esporte, de corrida e camionetas de uso misto, movidos a álcool, gás natural ou eletricidade.

Já no Estado carioca, a alíquota do IPVA vem tratada no art. 10, da Lei Estadual nº 2.877, de 22 de dezembro de 1997 e suas alterações posteriores, senão vejamos:

Art. 10º - A alíquota do imposto é de:
(...) II – 4% (quatro por cento) para automóveis de passeio e camionetas, exceto utilitários;
(...) VI – 2% (dois por cento) para automóveis movidos à álcool;
VII – 1% (um por cento) para veículos que utilizem gás natural ou energia elétrica;
(...) IX – 4% (quatro por cento) para demais veículos não alcançados pelos incisos anteriores, inclusive os veículos de procedência estrangeira;

Pela simples leitura dos aludidos dispositivos, é claramente perceptível a ausência de qualquer tratamento específico quanto à alíquota para os veículos “flex”, em que pese fique evidente a presença da extrafiscalidade em ambas as legislações.

Dessa forma, as Secretarias Fazendárias desses Estados, ao lançarem o tributo incidente, utilizam-se das chamadas “alíquotas genéricas”, ou seja, como não existe uma alíquota específica para o carro bi-combustível na legislação, aplica-se a eles a regra geral prevista nessas legislações: o art. 7º, II, da Lei de SP; e o art. 10º, IX da Lei do RJ.

Em contrapartida, os proprietários dos veículos bi-combustíveis afirmam que o incentivo previsto na legislação para veículos movidos a álcool também se aplicaria aos seus automóveis, posto que os mesmos também podem utilizar esse tipo de combustível.

Este embate tem sido posto em discussão nas varas e tribunais regionais objetivando uma solução para tal contenda. Contudo, antes de verificar a posição dos tribunais, cumpre discutir os argumentos de ambas as teses.

Argumentos para a aplicação da alíquota genérica prevista em lei

Essa corrente defende a aplicação de uma “alíquota genérica” prevista na legislação estatal, se contrapondo, portanto, à alegação de que tais leis não guardariam previsão de alíquota a ser aplicada no caso em comento.

No Estado de SP, o art. 7º, II, da Lei nº 7.644/91, que prevê a alíquota para automóveis de passeio em geral, engloba os veículos bi-combustíveis, tendo em vista que não há previsão específica na lei com relação a esses veículos.

Situação diferente não é a que no Estado do Rio de Janeiro cuja legislação pertinente ao IPVA traz em seu art. 10, IX, a aplicação da alíquota de 4% para veículos que não estão abrangidos em nenhum dos incisos anteriores (regra geral).

Além disso, outro argumento trazido por essa corrente é o de que as reduções de alíquotas – às quais se prendem os contribuintes proprietários de veículos “flex” para tentar pagar menos impostos - são concedidas exclusivamente para os veículos movidos à álcool e têm por objetivo o fomento de setores específicos, não podendo ser ampliado para outro veículo que não o utilize exclusivamente.

Aliado a essa alegação, é possível elencar um terceiro argumento dos defensores dessa tese que dizem que se o proprietário entender por bem utilizar apenas a gasolina em seu automóvel flex, este estaria se aproveitando de uma alíquota diferenciada, porém fugindo aos objetivos buscados pela extrafiscalidade do IPVA.

Por fim, asseveram ainda seus defensores que não poderia o Poder Judiciário, sob pena de ferir a tripartição de poderes, legislar criando alíquotas diferenciadas para esses veículos ou aplicando alíquotas menores do que as previstas em lei. Vale aqui o velho brocardo jurídico que diz que onde o legislador não distinguiu, não pode o interprete fazê-lo.

Argumentos para a aplicação da alíquota incentivada do veículo movido a álcool

A aplicação da alíquota incentivada para veículos movidos a álcool é a tese arduamente defendida pelos contribuintes do IPVA, como não poderia deixar de sê-lo no País com a carga tributária mais elevada do mundo.

Dentre os argumentos elencados em defesa desse pensamento está o princípio da interpretação mais favorável ao contribuinte, princípio este que vem esculpido em diversas normas do CTN, e que, no caso em tela, geraria o dever de pagar o referido imposto pela alíquota incentivada do álcool.

Tal interpretação deriva do entendimento de que se há incentivo ao combustível menos poluente e também ao setor produtor do mesmo, não há como não estender o aludido benefício aos carros que também podem utilizá-lo em seus motores, não havendo razão para excluí-lo apenas pela alternativa que eles possuem de utilizar a gasolina.

Entretanto, o argumento que mais se destaca nessa corrente é a ofensa aos princípios da isonomia e da igualdade esculpido no art. 5º de nossa Carta Magna. Tal ofensa

se perfaz diante do fato de que carros movidos a GNV podem utilizar gasolina em seus tanques e mesmo assim são incentivados. Já os automóveis bi-combustíveis, que são movidos à gasolina e a álcool, não gozam do mesmo benefício.

Posição dos tribunais

Diante de toda essa discussão e das inúmeras ações propostas na varas e tribunais regionais, inclusive utilizando-se da via mandamental, os tribunais de SP e RJ têm se posicionado de maneira pacífica em torno da tese de que existe uma alíquota genérica prevista em lei e, diante disso, não poderia o Poder Judiciário criar uma alíquota intermediária ou estender benefícios.

Tal entendimento fica claro nas seguintes ementas do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo colacionadas a seguir:

APELAÇÃO CÍVEL – MANDADO DE SEGURANÇA – IPVA – Alíquota de 3% para veículo bi-combustível. Sentença denegatória da ordem. Manutenção. Alíquota prevista no inciso III, do artigo 7º, da Lei nº 6.606/89, excepcional, e abrange apenas veículos movidos a álcool, gás e eletricidade. Aplicação do inciso II, do mesmo dispositivo legal que traz a regra geral. Recurso improvido. (TJ-SP – AC nº 717.687.5/5-00 – Rel. Des. Osni de Souza – 01/10/2008)

MANDADO DE SEGURANÇA – IPVA – Alíquota aplicável aos veículos equipados com o propulsor “flexfuel”, movidos a gasolina e a álcool – 4,0% (quatro por cento) – Redação dada pela Lei Estadual 7.644 de 23/12/91 – Art. 7º, inciso II (TJ-SP – AC nº 413.354.5/0-00, Rel. Des. Alves Bevilacqua, J. 27/02/2007)

Nesta mesma seara se pronunciou o Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro:

1. Mandado de Segurança. 2. IPVA. 3. Alíquota incentivada para veículos movidos a álcool, com percentual inferior ao normal. 4. Impossibilidade de ampliação do benefício, pelo Judiciário, para contemplar os veículos que utilizam álcool ou gasolina, os chamados bi-combustíveis. 5. Ausência de Direito líquido e certo. 6. Segurança denegada. (TJ-RJ – MS 2006.004.00114 – 4ª Câmara Cível – Rel. Des. Mário dos Santos Paulo – DJ 11/07/2006)

Entretanto, ressaltam os desembargadores em algumas de suas decisões que a alíquota que pagam os veículos “flex”, conforme prevê a lei, não seria a mais justa, defendendo a criação de uma alíquota intermediária para tais veículos. Contudo, deixam claro que essa iniciativa deve partir do Poder Legislativo, sob pena do ativismo judicial estar usurpando competência de outra função da República.

Outrossim, no Estado do Rio de Janeiro, o Ministério Público do Estado propôs uma Ação Civil Pública em 16/11/2006, na 11ª Vara da Fazenda Pública requerendo a aplicação da alíquota do álcool para o carro flex, inclusive com pedido liminar. Todavia, o órgão ministerial teve seu pedido liminar indeferido em 1ª instância e 2ª instância pelos juízes Luiz Amorim Franco e Flávia de Almeida Viveiros Castro, respectivamente, sob a alegação de que não estariam presentes os requisitos ensejadores de uma medida de urgência e que não haveria prejuízo com a espera do julgamento do mérito, posto que, em último caso, poderá haver restituição de indébito, se houver imposto pago a maior.

Alterações legislativas como solução

Em virtude de tal problemática e da posição já indicada pelos tribunais, as Assembléias Legislativas dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro já lançaram projetos para solucionar o litígio.

Tais projetos apresentam soluções distintas e conseqüências que merecem uma análise mais detalhada.

Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP)

O deputado Fausto Figueira, do Partido dos Trabalhadores, apresentou o Projeto-lei nº 87/2006 com a seguinte ementa: “Acrescenta inciso ao art. 7º da Lei nº 6.066, de 20 de dezembro de 1989, que dispõe a respeito das alíquotas do Imposto sobre Veículos Automotores – IPVA”.

Dentre as razões apresentadas na justificativa de seu projeto está o trecho abaixo colacionado:

Ora, o artigo 7º da Lei nº 6.606/1989, em seus incisos II e III, prevê alíquotas diferenciadas para gasolina (4%) e álcool (3%), como forma de estimular o uso do álcool para, dentre outros aspectos, minimizar os efeitos da emissão de gás carbônico. Dessa forma, há necessidade de regulamentar a questão.

Este Projeto de Lei pretende, ao incluir o inciso VII, definir uma alíquota para esse tipo de veículo, observando uma flexibilização entre as alíquotas dos automóveis movidos à gasolina e aqueles movidos à álcool ou à gás.

Não se trata, portanto, de se reduzir alíquota e sim criar uma nova alíquota, adequada à atual realidade da indústria automobilística.

Assim sendo, a intenção desse projeto é criar uma alíquota intermediária, reduzindo

a alíquota atualmente paga em 0,75%, fazendo com que a alíquota específica ao carro “flex” se situe entre a alíquota paga pelo carro movido exclusivamente a álcool (3%) e pelo veículo movido a gasolina (4%).

Reza a proposta de nova redação para o art. 7º da Lei do IPVA paulista:

Art. 7º - A alíquota do imposto, calculada sobre o valor venal é:
(...) VIII – 3,25% (...) para automóveis de passeio e camionetas de uso misto movidos, simultaneamente, a gasolina e álcool, os chamados bi-combustíveis, ou tri-combustíveis.

A situação atual desse projeto, conforme informações retiradas do sítio eletrônico da ALESP, é de que o mesmo está pronto para a ordem do dia e, se aprovado, irá a sanção do governador do Estado.

Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ)

Ao contrário do projeto apresentado na Assembléia Legislativa de São Paulo, que tem tido um encaminhamento tranquilo, o projeto apresentado pelo Deputado Gilberto Palmares, do PMDB, sob o nº 2411/2005, na Assembléia Legislativa carioca tem causado uma disputa política entre Poder Executivo e Legislativo, ainda sem solução.

Isso se deve ao fato de que a solução encontrada pelo ilustre deputado, em detrimento da criação de uma nova alíquota para veículos bi-combustíveis, foi a de modificar o registro dos mesmos no DETRAN, fazendo constar em seu registro que eles seriam carros movidos a álcool, e não mais a álcool e gasolina como ocorre atualmente. Vejamos a ementa do projeto: “Altera o registro de característica de automóveis junto ao DETRAN-RJ na forma que menciona”.

Todavia, o governador Sérgio Cabral vetou o mesmo sob o argumento de que tal proposta é inconstitucional já que a competência para esse tipo de proposição é exclusiva do Poder Executivo. Entretanto, esse veto tem, acima de tudo, razões políticas e financeiras, inclusive admitidas pelo seu Secretário da Fazenda quando declarou para a imprensa carioca que com a aprovação desse projeto o Estado do Rio de Janeiro perderia R\$ 250 milhões em arrecadação de IPVA no ano de 2009 e, em três anos, a perda chegaria a R\$ 500 milhões com o aumento da frota de veículos.

Sendo o IPVA e o ICMS as maiores fontes de arrecadação tributárias dos Estados,

surge o argumento político para a não redução das alíquotas para os carros “flex”. Fica, por enquanto, indefinida a situação dos carros flex no Estado do Rio de Janeiro, posto que o veto do governador ainda não foi distribuído na comissão de vetos para sua apreciação em plenário.

Conclusão

É cediço que o IPVA é um imposto de grande importância para arrecadação dos Estados brasileiros e, como não poderia de ser quando se trata de pagar quantia em dinheiro, é fruto de inúmeros litígios entre o Fisco e os Contribuintes.

A par dessa questão, os tributos de maneira geral não podem ser pensados apenas como uma maneira de arrecadar tributos, ou seja, exercerem a sua função fiscal. Estes também devem se preocupar com fatores extrafiscais e com a seletividade de suas alíquotas visando atender finalidades outras do Estado Democrático de Direito Brasileiro, como a preservação ao meio ambiente, prevista em nossa Carta Magna.

Tais fatores, aliados ao avanço tecnológico das indústrias automobilísticas tem provocado algumas mudanças nas legislações estaduais referente ao IPVA procurando exatamente adequá-las a esse caráter extrafiscal citado alhures.

O alcance desse objetivo tem sido através da criação de alíquotas incentivadas para alguns tipos de combustíveis, fomentando com isso setores da economia. Em meio a essas conquistas, surge o carro “flex” que tem por chamariz a possibilidade de utilização de mais de um combustível simultaneamente, o que atrai inúmeros compradores.

Desta feita, os proprietários desses veículos possuem a opção de utilizar o combustível mais barato em seu carro, porém, a recíproca não é verdadeira quando se trata do pagamento do IPVA, onde por não possuírem alíquota específica na lei, acabam pagando uma alíquota genérica, muito além daquela paga pelos veículos incentivados.

Essa briga, situada no critério quantitativo da regra matriz de incidência do IPVA, faz com que as alíquotas previstas pelas legislações estaduais não abarquem especificamente o veículo bi-combustível, levando inúmeros contribuintes a procurar o Poder Judiciário para fazer valer seus direitos.

Os tribunais, no entanto, tem se posicionado no sentido de que há previsão legal para cobrança do imposto naquela alíquota e que, eventuais alterações ou criação de uma

nova alíquota seria de competência do Poder Legislativo, sob pena do Judiciário estar usurpando competência de outra função da república.

Antenados a esse direcionamento, as Assembléias Legislativas dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro lançaram projetos como forma de solucionar a questão. São Paulo, a nosso ver, sai na frente, pois prevê a criação de uma alíquota intermediária, a qual, no momento só depende de aprovação do plenário para ir a sanção do governador. Já no Rio de Janeiro, a solução encontrada foi um projeto de lei que pretendia alterar o registro dos carros no DETRAN para que os veículos “flex” constasse, apenas como veículos movidos a álcool, projeto este que foi vetado pelo governador por vício formal.

Não há até o presente momento uma decisão definitiva sobre o tema, inclusive devido ao fato que as alterações de alíquotas ensejariam perdas enormes de arrecadação para esses Estados. Entretanto, não é possível que um argumento econômico prevaleça sobre o que, a nosso ver, seria o mais justo, que seria a aplicação de uma alíquota intermediária, nos moldes que pretende o projeto de São Paulo.

Por fim, é importante ressaltar que muitos dos problemas relativos a esse impostos situam-se no fato que não haver norma nacional tratando do assunto. Talvez, este e outros problemas poderiam ser mais facilmente solucionados caso houvesse a referida legislação, evitando assim, inclusive, a guerra fiscal entre estados.

Referências

ALMEIDA, Gilson Cesar Borges de. *A extrafiscalidade na tributação ambiental: um instrumento eficaz para a realização do desenvolvimento sustentável*. In: Uniersia, Disponível em http://tede.ucs.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=116 . Acesso em: 10 nov. 2008.

AMÁBILE, Regina. *Etanol feito com cana-de-açúcar não agride a natureza*. Portal do Governo do Estado de São Paulo, São Paulo, 07 mar. 2007. Disponível em: <<http://www.saopaulo.sp.gov.br/sis/lenoticia.php?id=82673&c=6>>. Acesso em: 10 nov. 2008.

BALEEIRO, Aliomar. *Limitações Constitucionais ao Poder de Tributar*. 7. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1997

CARVALHO, Paulo de Barros. *Curso de direito tributário*. 19. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

GRECO, Marco Aurélio. *Dinâmica da Tributação e procedimento*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1979.

MACHADO, Hugo de Brito. *Curso de Direito Tributário*. 26^a ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

MAMEDE, Gladston. *IPVA - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

PAULO, Vicente; ALEXANDRINO, Marcelo. *Direito Tributário na Constituição e no STF*. 12. ed. Niterói: Impetus, 2007.

SANT'ANNA, Tiago Lezan. TOLENTINO, Otávio Gomes. Qual a alíquota dos veículos flex?. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 52, 30/04/2008. Disponível em http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=2714. Acesso em 11/11/2008.