

---

# ASPECTOS RELEVANTES SOBRE O IMPACTO GERADO PELA REDUÇÃO DAS ALÍQUOTAS DO IPI PARA VEÍCULOS NA ARRECADAÇÃO DO IPVA PELOS ESTADOS

## RELEVANT ASPECTS ON THE IMPACT GENERATED BY IPI RATES REDUCTION FOR VEHICLE IN THE STATES IPVA

*Bruna Mozini Godoy*

*Nicolle Crivellaro Loreti*

*Priscila Possidente Monteiro<sup>1</sup>*

**RESUMO:** O escopo do presente artigo é delinear o conceito e as principais características atinentes aos impostos IPI e IPVA e, a partir de então, analisar a relação entre ambos, principalmente no que tange ao impacto que a redução do IPI sobre automóveis provoca na arrecadação do IPVA e por consequência, na economia brasileira. Neste ínterim, também se vislumbrará o impacto de tais medidas, bem como uma análise de como o governo federal e os estados da federação encaram tal situação atualmente.

**Palavras-chaves:** IPI; IPVA; Redução; Automóveis; Impacto; Arrecadação; Economia.

**ABSTRACT:** The target of the present article is to delineate the concept and the main atinentes characteristics to taxes IPI and IPVA and, from now on, to analyze the relation between both, mainly in what it refers to the impact that the reduction of the IPI on automobiles provokes in the collection of the IPVA and for consequence, in the Brazilian economy. In this meantime, also the impact of such measures will be glimpsed, as well as an analysis of as the federal government and the states of the federacy face such situation currently.

**Palavra-Chave:** IPI; IPVA; Reduction; Automobiles; Impact; Collection; Economy.

### INTRODUÇÃO

O presente artigo tem por escopo delinear aspectos importantes acerca dos impostos IPI e IPVA, trazendo o conceito e as principais características de ambos, para, posteriormente, analisá-los sob o mesmo enfoque, ou seja, demonstrar como a redução do IPI sobre automóveis acarreta um impacto direto da redução da arrecadação do IPVA pelos estados membros da federação.

Com a recente crise econômica mundial, o Brasil, dentre outros países, viu-se obrigado a tomar decisões pontuais para que sua economia não sofresse tão fortemente os impactos

---

<sup>1</sup> Acadêmicas de Direito da Universidade Estadual de Londrina.

gerados pela mesma. Atemorizados com o impacto que tal crise poderia causar, consumidores de todas as classes deixaram de comprar produtos considerados bens duráveis, como por exemplo, os automóveis, dando prioridade apenas para produtos de primeira necessidade, fato que desacelerou a produção pelas indústrias automobilísticas, desencadeando um “efeito dominó” que resultou na suspensão das atividades industriais e no desemprego em massa de diversos trabalhadores.

A fim de reverter tal quadro, o governo federal decidiu incentivar a produção industrial, bem como o consumo pela população. Uma das formas encontradas para tanto, foi a redução da alíquota de impostos como o IPI para vários produtos, fato que realmente aqueceu a economia e auxiliou na recuperação do país perante a crise econômica ora instalada.

Não obstante a redução da alíquota do IPI para automóveis tenha acelerado a compra dos mesmos pelos consumidores, tal medida fez com que o valor final de outro imposto, o IPVA, também diminuísse, uma vez que o preço menor para veículos acarreta a diminuição do IPVA a ser pago pelo contribuinte. Sob a óptica do consumidor, não poderia ter sido melhor, considerando as vantagens geradas pela redução de tais espécies tributárias. Contudo, sob o enfoque constitucional-tributário, a redução da alíquota do IPI e conseqüentemente do valor final do IPVA, acarreta um prejuízo financeiro aos estados membros da federação, afetando o equilíbrio federativo.

Tais medidas serão analisadas pelo presente trabalho, o qual pretende focar tanto a área jurídica quanto a econômica, demonstrando os principais aspectos acerca de referido tema.

## **CONTORNOS DO IPI**

O imposto sobre produtos industrializados (IPI) é de competência da União e está previsto nos artigos 150 à 153 da CF/88; além dos artigos 46 à 51 do Código Tributário Nacional. No que concerne à cobrança do aduzido imposto, há disposições na Lei n.º 4.502/64, regulamentada pelo Decreto n.º 4.544/02.

Tal tributo possui função regulatória concretizada em razão de sua seletividade obrigatória e de seu caráter extrafiscal, estimulando ou não o consumo de determinados produtos essenciais ou supérfluos em razão de maior ou menor tributação sobre o mesmo.

Em consonância com os preceitos da regra matriz, podemos delinear o imposto em comento com os seus antecedentes, quer sejam os critérios: material, espacial e temporal. O critério material do IPI se evidencia com a união do verbo mais o complemento “industrializar

produto”. Já o critério espacial se aperfeiçoa dentro do território nacional, e finalmente o critério temporal se perfaz com a saída do produto do estabelecimento industrial.

No conseqüente da formação da norma jurídica tributária temos o critério pessoal e o critério quantitativo. Com o critério pessoal temos como sujeito ativo quer seja a União e, como sujeito passivo o importador, o industrial, o comerciante de produtos sujeitos ao imposto e o arrematante de produtos apreendidos ou abandonados e levados a leilão, entre outros. No critério quantitativo temos a alíquota que pode ser definida por decreto, porém sempre atenta ao princípio da legalidade em razão dos limites de 0 à 300%; a base de cálculo está disposta nos artigos 46 a 51 do CTN e difere entre os produtos nacionais e importados.

As previsões legislativas contemplam isenções, imunidades e até mesmo alíquota zero.

As infrações cometidas podem ser punidas com multa, perdimento da mercadoria, e cassação de regimes especiais (exemplo: isenção obtida por meio fraudulento).

Analisados os principais contornos acerca de tal espécie de tributo, passa-se a vislumbrar suas principais características, quais sejam, a seletividade e a extrafiscalidade.

### **Principais características do IPI: seletividade e extrafiscalidade**

A Carta Magna dispõe em seu art. 153, § 3º, I, que o IPI “será seletivo em função da essencialidade do produto”.

Conforme vaticina André Elali há uma nítida relação entre seletividade e extrafiscalidade (ELALI, 2005). A seletividade do imposto significa que ele onerará mais os produtos menos essenciais.

Segundo Ricardo Lobo Torres “a seletividade em função da essencialidade é o único critério para a incidência do IPI e significa que o tributo recai sobre bens na razão inversa de sua necessidade para o consumo popular e na razão direta de sua superfluidade” (TORRES, 1997).

A grandeza da valoração da essencialidade ou necessidade em correspondência com a alíquota do IPI apresenta-se em proporções antagônicas, vez que quanto maior for o grau de essencialidade do produto, menor deverá ser a alíquota do produto tributado.

Já conforme Aires Barreto, o termo seletividade identifica a aplicação prática do princípio constitucional da capacidade contributiva através da progressão de alíquotas (BARRETO, 1998).

Hugo de Brito Machado afirma que seletivo é aquele que seleciona, ou discrimina, onerando diferentemente os objetos sobre os quais incide (MACHADO, 2001). Um imposto é seletivo quando incide de forma diferente sobre os objetos tributados. A razão dessa incidência diferenciada é o que denominamos critério da seletividade.

A inconstitucionalidade é decorrente da não observância do critério de seleção admitido constitucionalmente para o tributo federal, pois nos termos estabelecidos pelo Princípio da Seletividade, apenas poder-se-á ser admitida quando o motivo de discriminação entre produtos for a diferença de essencialidade, quer para fins extrafiscais, quer para objetivos fiscais, quando o Governo Federal implementa política com fins arrecadatários.

Em suma, a seletividade corresponde à tributação maior de produtos considerados supérfluos, na medida da sua relação com a economia. Assim, tributam-se mais cigarros do que produtos considerados essenciais.

Portanto, os elementos temporais e espaciais devem ser utilizados na interpretação normativa para avaliar-se o que é considerado essencial pelo legislador ordinário, pelo Estado juiz ou mesmo pela administração federal.

Os elementos temporal e espacial são importantes para avaliar a concepção semântica da essencialidade. Durante certo período, a população consumidora de determinado país ou local, que está em constante evolução passa a necessitar de outros bens, anteriormente não tão imprescindíveis. Daí a necessidade de uma análise periódica das alíquotas, no sentido de verificar se ainda atendem ao princípio constitucional.

A seletividade do IPI é critério (para alguns autores é princípio) de observância obrigatória pelo legislador ordinário que, caso não o observe na tentativa de inovar, resvala para o campo da inconstitucionalidade. Difere assim, neste ponto, do ICMS, imposto em que a seletividade é facultativa.

Neste contexto, tem-se a natureza extrafiscal do IPI, pois além de servir para arrecadação tributária federal, serve de instrumento para o controle e intervenção de setores da economia social.

Dentre a esses parâmetros, para ser realizada a seletividade a que se refere o texto constitucional, os produtos deverão ser classificados em função de sua essencialidade, tendo a doutrina instituído graus de essencialidade na escala da utilidade e indispensabilidade de consumo do bem (GONÇALVES, 2003).

A divisão mencionada baseia-se: a) necessários à subsistência, artigos de primeira necessidade (alíquotas); b) úteis mas não necessários (alíquotas moderadas) e c) produtos de luxo (alíquotas significativas).

Há ainda uma outra divisão apontada pela doutrina que aponta uma subdivisão entre artigos de semi-luxo e artigos de luxo.

### **A seletividade do IPI e a alíquota zero**

A maneira mais comum de se aplicar a seletividade do IPI é a modificação das alíquotas do tributo.

A alíquota zero é uma das formas encontradas para atender à desoneração tributária quanto ao IPI sobre produtos essenciais. Entendemos que não se trata de uma isenção, pois não advém de regra de estrutura que investe contra um ou mais critérios da regra matriz de incidência tributária, mutilando-o parcialmente.

A alíquota zero encontra-se alojada no critério quantitativo da regra de comportamento, não advém de uma regra de estrutura.

Não há mutilação da alíquota no critério quantitativo da regra matriz, pois ela se encontra lá, embora tenha um número que não implique quantidade para pagamento.

É claro que a alíquota zero frustra a quantificação aritmética da incidência e nada vem à tona para ser excluído. Isso não quer dizer que a norma não tenha incidência, ela incide sim, só que não há tributo a recolher, haja vista ter em seu critério quantitativo a alíquota zero.

### **CONTORNOS DO IPVA**

O imposto sobre veículos automotores (IPVA) é de competência dos Estados e do Distrito Federal, com previsão constitucional. No que tange à cobrança deste, cada Estado membro do país possui previsões específicas. A guisa de ilustração, citamos a Lei estadual n.º 14.260/03, do Paraná.

Ainda sobre sua previsão legislativa e seu histórico, válidos os compilamentos abaixo:

O IPVA é imposto estadual, com disciplinamento na Constituição Federal, no comando inserto no inciso III do art. 155. Por outro lado, não há menção a tal tributo no CTN, uma vez que seu nascimento data de 1985, com a promulgação da Emenda n. 27/85 à Constituição Federal de 1967, vindo a lume substituir a antiga “TRU” – Taxa Rodoviária Única (SABBAG, 2009).

A regra matriz do IPVA se perfaz com o critério material que é “a propriedade de veículo automotor”. Com efeito, apenas a propriedade gera incidência de IPVA, e não a mera detenção do veículo, o próprio uso ou mesmo a posse (SABBAG, 2009).

O critério espacial se aperfeiçoa no local (Estado) onde está registrado o veículo, e segundo o art. 127 do CTN o veículo deve ser registrado na ambiência do domicílio do contribuinte.

Já no critério temporal, a título de ilustração citamos o referente ao estado paranaense, o qual é dividido em dois: para veículos novos, a data da aquisição, e para os usados a partir de 1º de janeiro de cada ano, ou ainda quando há transferência do veículo de outro Estado para o Paraná, no momento da transferência.

No que concerne ao critério pessoal temos como sujeito ativo os Estado e o Distrito Federal (de acordo com o local de registro do veículo), e como sujeito passivo e contribuinte o proprietário do veículo automotor.

Ainda no conseqüente da norma jurídica tributária, o critério quantitativo é balizado pela base de cálculo evidenciada em razão do valor venal do veículo; e pela alíquota que diverge de Estado para Estado.

A legislação Paranaense vislumbrada (Lei 14.260/03) contempla apenas hipóteses de isenção em seus artigos 13 e 14.

As antijuridicidades são punidas com a restrição à venda, a apreensão do veículo e a multa.

Abaixo serão discriminadas as informações hodiernas atinentes aos impactos da indústria automobilística no Brasil e suas conseqüências para o nosso Estado, imprescindíveis para o entendimento do escopo do trabalho em tela.

## **O PAPEL DO ESTADO BRASILEIRO NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA**

Segundo pesquisas da OCDE (Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico), entidade cujo principal escopo é reunir os países comprometidos com os princípios da democracia representativa e da economia do livre mercado (ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, 2009), o Brasil figura como um dos países que mais incentivam a indústria automobilística, superando até mesmo Estados de tradição automotiva, como os Estados Unidos (FAGUNDES, 2009).

Segundo cálculos da organização acima, que reúne 30 das maiores economias globais, o desconto no IPI de carros e caminhões, além da redução de impostos na produção e no finan-

ciamento de motos, teve um custo para o governo brasileiro de US\$ 3,3 bilhões (FAGUNDES, 2009).

Ainda em comparação com outros países, os Estados Unidos gastaram US\$ 3 bilhões no programa de troca de carros antigos por outros que consumissem menos combustível (FAGUNDES, 2009). Entretanto, tal montante não inclui os US\$ 57 bilhões conferidos às empresas americanas que mais sofreram com os efeitos da atual crise econômica, GM (General Motors) e Chrysler - o governo dos EUA é hoje importante acionista das duas montadoras (FAGUNDES, 2009).

Já a China investiu cerca de US\$ 1,3 bilhão no setor de veículos. Em termos nominais, os valores da ajuda brasileira só ficaram atrás dos programas dos governos da Austrália, do Japão e da Alemanha (o mais caro deles é o japonês, avaliado em US\$ 7,5 bilhões).

## **DESCONTO DO IPI PARA VEÍCULOS E INCENTIVO PARA O “CARRO VERDE”**

Com o intuito de estimular a venda de veículos biocombustíveis, o governo brasileiro instituiu novas alíquotas, mais baixas, de IPI para os carros flex. De acordo com a ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), que representa 24 fabricantes de veículos e máquinas agrícolas (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2009), até outubro do presente ano, 88,6% dos veículos vendidos no país eram biocombustíveis (RODRIGUES, 2009). As medidas foram feitas a exemplo do que ocorreu no setor de eletrodomésticos, em que a redução de IPI foi maior para equipamentos que consomem menos energia (RODRIGUES, 2009).

O incentivo ao setor automobilístico é de suma importância, pois tal área constitui-se em uma grande empregadora de mão-de-obra e realiza frequentemente investimentos de grande relevância no país. Destarte, a atual política fiscal do governo foi compensada pela venda de 350 veículos a mais neste período e pelo fato de várias demissões terem sido evitadas, o que levaria a um maior pagamento de parcelas do seguro desemprego (RODRIGUES, 2009).

Impulsionadas pelas alíquotas mais baixas do IPI, diversas montadoras estão investindo mais no Brasil. A empresa alemã Volkswagen declarou despendar cerca de R\$ 6,2 bilhões para o período de 2010 a 2014, o maior investimento já realizado em nosso país (RESENDE, 2009). Já a indústria americana Ford investirá cerca de R\$ 4 bilhões para o período de 2011 a 2015 no Brasil (RESENDE, 2009), outro valor de grande monta para o segundo setor nacional.

## **A INFLUÊNCIA DAS ALÍQUOTAS MAIS BAIXAS DO IPI NO VALOR A SER PAGO PELO CONTRIBUINTE NO IPVA**

O cálculo do valor final do IPVA para o próximo ano será baseado nos preços médios dos veículos em setembro de 2009 (RIOS, 2009). O desconto concedido pelas alíquotas reduzidas do IPI proporcionaram a queda dos valores dos carros novos e usados, induzindo para a diminuição do valor do IPVA a ser pago pelo contribuinte.

A alíquota do IPVA (4% para veículos a gasolina e bicombustíveis; 3% para carros movidos a álcool ou gás e 2% para motos) é calculada sobre o valor venal do veículo, determinado pela Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas) (RIOS, 2009). Segundo dados desta mesma entidade, a queda para automóveis deverá ser entre 12% a 13% em comparação com o IPVA 2009 (RIOS, 2009). Já para utilitários e comerciais leves, a redução deverá ficar em torno de 5% (RIOS, 2009).

Apenas a título de ilustração, tendo em vista que o IPVA, ressaltando o que já foi mencionado anteriormente, é um imposto estadual, válida a análise das diferentes alíquotas nas mais diversas regiões brasileiras:

Por ser um imposto estadual, a alíquota varia entre 1% e 5% do valor de venda do veículo, calculado com base na tabela da Fipe. Em Minas Gerais e no Rio de Janeiro, por exemplo, a alíquota do IPVA é de 4% sobre o valor médio do veículo. No Paraná e na Bahia é de 2,5 %, enquanto em Santa Catarina é de 2% (RIOS, 2009).

Desta feita, é extremamente notável a influência das baixas alíquotas do IPI no valor a ser cobrado pelo IPVA. Os valores dos veículos, agora menores, resultarão em uma diminuição de arrecadação daquele imposto estadual. Por se tratar de uma alteração deste ano, extremamente recente, ainda não há dados coletados se ocorrerá muito prejuízo para os Estados membros no momento da arrecadação do IPVA. Apenas há a certeza de que o brasileiro possui, agora, maior acesso ao veículo automotor, e de que muitas indústrias automobilísticas aumentaram seus investimentos no Brasil com a redução das alíquotas.

## **A APLICAÇÃO DO PRINCÍPIO FEDERATIVO NA TRIBUTAÇÃO DO IPI E DO IPVA**

Após a leitura das informações supra, torna-se necessário sopesar se a influência das alíquotas mais baixas do IPI, imposto federal, no valor final do IPVA, tributo estadual, coaduna-



se com nosso modelo federativo, previsto na Constituição Federal de 1988. Para o início dos estudos nesta seara, de imenso realce as lições de Roque Antonio Carrazza:

Na Federação, os Estados que dela participam (Estados-membros) estão subordinados a uma Carta Magna, que lhes confere competências, tanto quanto ao Estado Central (União). Nela, a União e os Estados-membros são autônomos, mas não soberanos, já que encontram limites em seu agir na Constituição, que, encimando-os, dá validade aos atos jurídicos que praticam. Em rigor, soberano era o poder que deu à estampa e fez obedecida a Constituição (Poder Constituinte). Exercitada, a soberania acaba devolvida ao povo, seu único senhor, nos regimes democráticos (CARRAZZA, 2008).

Ainda neste âmbito jurídica, de grande valor as palavras de Geraldo Ataliba:

Federação implica igualdade jurídica entre a União e os Estados, traduzida num documento (constitucional) rígido, cuja principal função é discriminar competências de cada qual, de modo a não ensejar violação da autonomia recíproca por qualquer das partes (ATALIBA apud CARRAZZA, 2008).

Deste modo, esta influência das alíquotas do IPI, imposto federal, na arrecadação do IPVA, imposto estadual, não deveria ocorrer em uma federação na qual há autonomia entre os membros. Os Estados não podem ser prejudicados por decisões realizadas em âmbito federal, principalmente no que diz respeito aos valores a serem arrecadados, pois isto influencia diretamente no orçamento e gastos públicos destes entes.

Torna-se necessária, portanto, a criação de um mecanismo de compensação que evite as perdas dos Estados-membros. Estes não podem ser prejudicados por decisões de cunho federal, tendo em vista a autonomia de todos os membros, prevista em nossa Carta Magna e essencial para o bom funcionamento da nossa federação. Neste viés, os ensinamentos do Professor Carrazza:

Sendo autônomo, cada Estado deve, sem interferências federais ou estaduais, prover as necessidades de seu governo e administração. Para isto, a Lei Maior conferiu a todos o direito de regular suas despesas e, conseqüentemente, de instituir e arrecadar, em caráter privativo e exclusivo, os tributos que as atenderão (CARRAZZA, 2008).

Destarte, deve ser instituído um modo de compensar as eventuais perdas que os Estados sofrerão em conseqüência de atitudes federais na arrecadação de seus impostos. Somente desta maneira será possível concretizar uma efetiva Federação que complete os objetivos es-

tabelecidos no art. 3º da nossa Carta Magna e garanta melhores condições de vida para toda a população brasileira.

## CONCLUSÃO

No transcorrer do presente trabalho pudemos vislumbrar os principais aspectos referentes aos impostos IPI e IPVA, bem como a relação direta existente entre ambos no que tange ao aspecto tributário. Restou aparente que a redução das alíquotas do IPI quanto aos veículos automotores interfere diretamente na arrecadação do IPVA pelos estados membros da federação, uma vez que o preço menor a ser pago na compra de um automóvel, por exemplo, reduz também o preço a ser recolhido pelo contribuinte no que diz respeito ao imposto de competência estadual.

Dessa forma, pode-se exaltar o quanto a característica da extrafiscalidade influencia o caráter regulatório do IPI, tendo em vista que a crise na economia mundial foi uma das causas, se não a mais evidente, que levaram o governo federal a reduzir as alíquotas de referida espécie tributária a fim de estimular o consumo e por consequência aumentar a arrecadação pelos cofres públicos.

No que tange à redução das alíquotas do IPI para automóveis, destacou-se a preocupação do governo federal em fomentar o consumo de carros flex (“IPI verde”), considerando que a redução do IPI para os mesmos foi maior do que para os automóveis comuns, o que também comprova a preocupação ambiental do ente federativo, uma vez que as medidas tomadas pelo mesmo estimulam o consumo de produtos que poluam menos o meio ambiente.

Por fim, o presente trabalho entendeu que a redução das alíquotas do IPI e consequente diminuição do valor a ser pago pelo contribuinte em relação ao IPVA é algo que interfere no equilíbrio federativo, tendo em vista que em uma federação onde os membros tem autonomia, os estados não podem ser prejudicados por decisões realizadas no âmbito federal, principalmente no que diz respeito à receita e orçamento tributários, pois isto influencia diretamente o controle dos gastos públicos realizados por estes entes.

Dessa forma, evidencia-se a necessidade da criação de um mecanismo de compensação com o intuito de evitar as perdas decorrentes da redução das alíquotas do IPI diretamente relacionadas com a diminuição arrecadação do IPVA pelos estados. As decisões tomadas pelo governo federal não podem afetar a autonomia dos estados membros prevista em nossa Constituição Federal, requisito essencial para o bom funcionamento do modelo federativo.

Assim, pugna-se pela criação de tal mecanismo, objetivando amenizar as eventuais perdas que os estados sofrerão em decorrência de atitudes estabelecidas no âmbito federal relacionadas à arrecadação de seus impostos. Apenas desse modo poderá ser concretizada uma federação que atinja aos objetivos estabelecidos no art. 3º da nossa Carta Magna e garanta melhores condições de vida para toda a população brasileira.

## **REFERÊNCIAS**

ASSOCIAÇÃO Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/ANFAVEA>. Acesso em: 3 dez. 2009

BARRETO, Aires. *Aplicação do princípio da progressividade, justiça tributária*. São Paulo: Max Limonad, 1998.

RRAZZA, Roque Antonio. *Curso de direito constitucional tributário*. 24. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

ELALI, André de Souza Dantas. *IPI: aspectos práticos e teóricos*. Curitiba: Juruá, 2005.

FAGUNDES, Álvaro. Brasil está entre os países que mais dão incentivo a montadoras. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 25 nov. 2009. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u657216.shtml>. Acesso em: 3 dez. 2009.

GONÇALVES, Fernando Dantas Casillo Gonçalves. Inconstitucionalidades das alíquotas diferenciadas para os produtos fabricados com material plástico – extrafiscalidade limitada – impacto ambiental não pode ser admitido como critério de seleção. In: PEIXOTO, Marcelo Magalhães. *IPI: Aspectos jurídicos relevantes*. São Paulo: Quartier Latin, 2003. p.

HILÚ NETO, Miguel. *Imposto sobre importações e imposto sobre exportações*. São Paulo: Quartier Latin, 2002.

MACHADO, Hugo de Brito. *Princípios jurídicos da tributação na constituição federal de 1988*, 4. ed. São Paulo: dialética, 2001.

ORGANIZAÇÃO para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico. Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/OCDE>. Acesso em: 3 dez. 2009.

RESENDE, Tatiana. Volks anuncia investimento recorde de R\$ 6,2 bi no Brasil. *Folha Online*, São Paulo, 26 nov. 2009. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u658047.shtml>. Acesso em: 3 dez. 2009.

RIOS, Milene. *IPVA 2010 vai ficar mais barato em São Paulo*. Disponível em <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1340710-9658,00.html>. Acesso em: 3 dez. 2009.

RODRIGUES, Lorena. Governo prorroga desconto do IPI para veículos e incentiva “carro verde”. *Folha Online*, São Paulo, 24 nov. 2009. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u656984.shtml>. Acesso em: 3 dez. 2009.

SABBAG, Eduardo. *Manual de direito tributário*. São Paulo: Saraiva, 2009.

TORRES, Ricardo Lobo. O IPI e o princípio da seletividade. *Revista Dialética de Direito Tributário*, São Paulo, n. 18. p. 94-102, 1997.

VEÍCULO Flex. Disponível em: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Veículo\\_flex](http://pt.wikipedia.org/wiki/Veículo_flex). Acesso em: 3 dez. 2009.