

Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores: as Alterações Normativas Promovidas pela Emenda Constitucional n. 132/2023 e a Resistência dos Estados em implementá-las

Tax on Motor Vehicle Ownership: Normative Changes Promoted by Constitutional Amendment No. 132/2023 and the Resistance of the States to implement them

Marciano Seabra de Godoi

Doutor em Direito Financeiro e Tributário (Universidade Complutense de Madri) e Mestre em Direito Tributário (UFMG). Realizou estudos de pós-doutorado com bolsa Capes na Universidade Autónoma de Madrid. Professor da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Professor Visitante na Universidade Autónoma de Madri em 2022. Presidente do Instituto de Estudos Fiscais (Belo Horizonte). Advogado. *E-mail:* m.godoi@rolim.com.

Fernando Lima Gomes

Mestre em Direito e LL.M. em Direito Tributário (Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais). Conselheiro do Instituto de Estudos Fiscais (Belo Horizonte). Advogado. *E-mail:* fernandolimagomes@gmail.com.

Recebido em: 21-4-2026 – Aprovado em: 4-5-2026
<https://doi.org/10.46801/2595-6280.62.6.2026.3037>

Resumo

Numa investigação de natureza jurídica e socioeconômica, que se vale da análise do direito positivo e da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, da revisão da literatura especializada e de documentos e bases estatísticas oficiais sobre políticas públicas com o objetivo de realizar recomendações concretas para a edição de normas tributárias no âmbito nacional e estadual, o artigo analisa o comportamento arrecadatório, os aspectos regressivos e a evolução da legislação constitucional do imposto sobre propriedade de veículos automotores, com ênfase para a omissão do Congresso Nacional quanto ao estabelecimento das normas gerais do imposto e para a forte resistência atual dos Estados brasileiros em implementar em suas legislações as normas equitativas e socialmente avançadas contidas na Emenda Constitucional n. 132, de 2023.

Palavras-chave: Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores, Emenda Constitucional n. 132, progressividade, aeronaves e embarcações, legislações estaduais.

Abstract

In a legal and socioeconomic investigation that utilizes the analysis of positive law and the jurisprudence of the Supreme Federal Court, the review of spe-

cialized literature and official documents and statistical databases regarding public policies with the aim of making concrete recommendations for the enactment of tax regulations at the national and states level, the article analyzes the revenue collection behavior, the regressive aspects, and the evolution of the constitutional legislation on the tax on motor vehicle ownership, with emphasis on the omission of the National Congress regarding the establishment of general rules for the tax and the current strong resistance of Brazilian states to implementing in their legislation the equitable and socially advanced norms contained in Constitutional Amendment No. 132 of 2023.

Keywords: Tax on motor vehicle ownership, Constitutional Amendment No. 132, progressivity, aircraft and vessels, states' legislation.

1. Introdução

O imposto sobre propriedade de veículos automotores (IPVA) tem uma longa história no direito tributário brasileiro. Algumas características marcantes desse imposto e de sua história normativa permanecem em geral despercebidas ou pouco estudadas pela academia tributária. Uma dessas características é a extrema dificuldade de implementação concreta de alterações normativas promovidas por emendas constitucionais, especialmente por emendas constitucionais guiadas pelo princípio da capacidade econômica (art. 145, § 1º, da Constituição), da justiça tributária (art. 145, § 3º, da Constituição) e pela busca da atenuação dos efeitos regressivos da legislação (art. 145, § 4º, da Constituição).

O presente estudo, inserido nas investigações do Grupo de Pesquisa Finanças Públicas, Igualdade e Democracia e da Linha de Pesquisa Desenvolvimento e Políticas Públicas do Programa de Pós-graduação em Direito da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, objetiva submeter o IPVA a uma análise inovadora, investigando aspectos pouco explorados na academia jurídica relativamente ao seu comportamento arrecadatório, aos aspectos regressivos de sua incidência e à conturbada evolução de sua legislação constitucional, marcada por notáveis iniciativas, por ora frustradas, de tornar sua incidência mais previsível, segura e equitativa.

A pesquisa que resultou no artigo tem natureza jurídica e socioeconômica, adotando como metodologia a revisão bibliográfica, a análise do direito positivo e da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, bem como o recurso a bases estatísticas oficiais sobre políticas públicas de modo a alcançar uma interpretação mais substancial da incidência tributária, que inclua a análise de suas condicionantes e de seus efeitos sociais concretos.

O objetivo final do estudo é lançar luzes sobre aspectos pouco debatidos de um imposto pouco prestigiado pela academia tributária. Exemplo disso é que ainda não foram publicados estudos acadêmicos que respondam a duas perguntas muito relevantes: Quantos Estados cumpriram a norma da Emenda Constitu-

cional n. 132/2023 de que o IPVA “incidirá sobre a propriedade de veículos automotores terrestres, aquáticos e aéreos”? Quantos Estados diferenciam as alíquotas do IPVA em função do valor do veículo, conforme permitiu a Emenda Constitucional n. 132/2023?

O estudo também tem o propósito de sensibilizar e influenciar os atores institucionais do campo fiscal, recomendando medidas legislativas concretas que conduzam a política tributária no rumo dos princípios de justiça encartados na Constituição de 1988.

2. Duas realidades inexploradas pela academia tributária: o IPVA como o tributo previsto na Constituição de 1988 com maior aumento relativo de arrecadação e os aspectos regressivos de sua incidência

Em muitos eventos acadêmicos sobre assuntos tributários, costuma-se afirmar com segurança que, entre todas as figuras tributárias previstas na Constituição, as contribuições sociais sobre o faturamento tiveram o maior aumento de arrecadação desde 1988. Mas esse aumento expressivo das contribuições sociais ocorreu num período específico, entre a década de 90 do século passado e a primeira década dos anos 2000¹. Como se pode ver na tabela a seguir, quando se verifica o período contínuo entre o início da vigência do sistema tributário contido na Constituição de 1988 e o ano de 2025 o IPVA ocupa, com folga, o posto de tributo com maior aumento relativo de sua arrecadação.

| Tributo | Variação do valor da arrecadação do tributo em proporção do PIB entre 1990 e 2025 |
|------------|---|
| IPVA | + 278,94% |
| ISSQN | + 247,05% |
| IRenda | + 168,68% |
| PIS/Cofins | + 44,48% |

Tabela de elaboração própria. Fontes:

BRASIL. Secretaria do Tesouro Nacional. *Estimativa da carga tributária bruta do Governo Geral 2025*, Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional, 2026, p. 10. Disponível em: <https://thot-arquivos.tesouro.gov.br/publicacao/54334>. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal. *Carga fiscal no Brasil 1996*. Brasília: Secretaria da Receita Federal, 2006, Tabela-1. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos/carga-tributaria/carga-tributaria-no-brasil-1996/view>. Acesso em: 10 abr. 2026.

¹ GODOI, Marciano Seabra de. Contribuições Sociais e de Intervenção no Domínio Econômico: a paulatina desconstrução de sua identidade constitucional. *Revista de Direito Tributário da APET* v. 15. São Paulo, 2007, p. 81-110.

Em 1990, a arrecadação do IPVA era de 0,19% do PIB. Em 2004 já era de 0,57% do PIB e em 2025 atingiu 0,72% do PIB. Um aumento contínuo e vigoroso de 278,94%. O imposto que mais se aproxima desta notável performance de aumento de arrecadação é o ISSQN, que representava 0,34% do PIB em 1990 e chegou a 1,18% do PIB em 2025. No caso das contribuições PIS/Cofins, sua arrecadação em proporção do PIB deu um grande salto até 2008 (quando chegou a 4,8% do PIB²), mas depois disso sua arrecadação em proporção do PIB sofreu recuos (em 2025 foi de 4,06% do PIB), resultando num aumento discreto entre 1990 e 2025.

Analisando por outro aspecto o aumento da arrecadação do IPVA, Pedro Humberto Carvalho Jr. observa que as receitas do IPVA aumentaram de 3,8% para 4,7% das receitas correntes estaduais entre 2001 e 2016³. Essa proporção é maior nos Estados das regiões Sul e Sudeste, em que a frota de veículos e a taxa de motorização é bem maior do que nas outras regiões.

Em nossa pesquisa, comparamos desde 1998 a evolução da arrecadação nacional do IPVA em reais do ano de 2024 com duas variáveis: volume total da frota nacional de veículos (cujos dados oficiais disponibilizados pelo Ministério dos Transportes se iniciam no ano de 1998) e taxa de motorização nacional (cujos valores oficiais disponibilizados pelo Ministério das Cidades em âmbito nacional abrangem somente o período de 2010 a 2022). O resultado da comparação pode ser visto no gráfico abaixo, em que se nota claramente como o aumento da frota e da taxa de motorização tem uma clara correlação com o aumento da arrecadação do imposto:

² BRASIL. Ministério da Fazenda. *Carga tributária no Brasil 2016*. Brasília: Ministério da Fazenda, 2017, p. 18. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos/carga-tributaria/carga-tributaria-no-brasil-2016/view>. Acesso em: 10 abr. 2026.

³ CARVALHO JR., Pedro Humberto Bruno de. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. In: FAGNANI, Eduardo (org.). *A Reforma Tributária necessária: diagnóstico e premissas*. Brasília-São Paulo: ANFIP/FENAFISCO/Plataforma Política Social, 2018, p. 428. Disponível em: <https://www.anfip.org.br/publicacoes/a-reforma-tributaria-necessaria-diagnostico-e-premissas/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

Correlação entre Frota, Motorização e Arrecadação IPVA

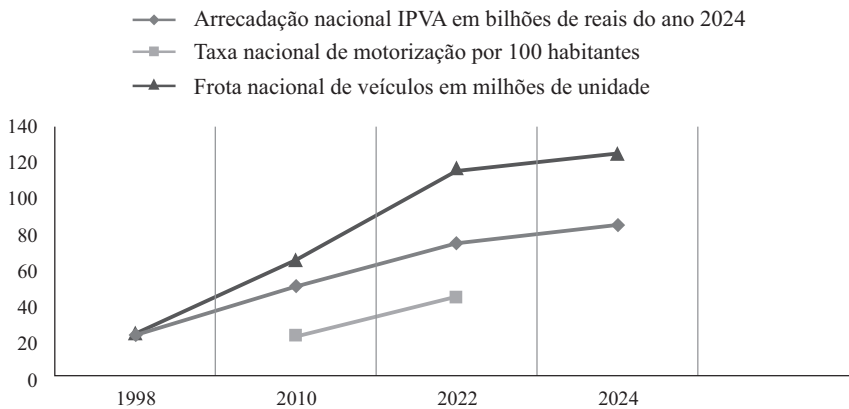


Gráfico de elaboração própria. Fontes:

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Estatísticas de frota de veículos Senatran*. Brasília, 2026. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/estatisticas-frota-de-veiculos-senatran>. Acesso em: 11 abr. 2026.

BRASIL. Ministério das Cidades. SIMU: Infraestrutura de Mobilidade Urbana. Brasília, 2026. Disponível em <https://simu.cidades.gov.br/monitoramento-indicador-infraestrutura-de-mobilidade-urbana-municipal/>. Acesso em: 11 abr. 2026.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Estudos sobre a carga tributária no Brasil, Brasília, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederale/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos/carga-tributaria>. Acesso em: 11 abr. 2026.

Essa grande correlação do forte aumento da frota nacional de veículos e da taxa de motorização com o aumento da arrecadação do IPVA nas últimas décadas também explica um fenômeno muito pouco reconhecido na academia tributária: os aspectos regressivos da incidência do IPVA.

Com efeito, pesquisas de orçamento familiar do IBGE detectaram que, apesar de a incidência de propriedade de veículos automotores aumentar à medida que se avança na pirâmide de distribuição de rendimentos entre as famílias, o peso do pagamento do IPVA no orçamento das famílias do topo da pirâmide de distribuição de renda é menor do que o peso do pagamento do IPVA no orçamento das demais famílias da pirâmide de distribuição de renda. Levando em conta as pesquisas do IBGE dos anos de 2008 e 2009, Pedro Humberto Bruno de Carvalho Jr. apurou que o peso relativo do pagamento do IPVA cresce até o percentil 55-65 da distribuição de rendimentos e depois passa a cair. No percentil 99-100, o peso é menor do que o peso médio suportado pelas famílias do percentil 0-40. Esse fenômeno está ligado ao aumento da propriedade de veículos entre os mais pobres. Em 2009, 7% dos 40% mais pobres declararam ao IBGE possuir automó-

vel, indicador que aumentou para 16% em 2012. Como observa Pedro Humberto Bruno de Carvalho Jr.⁴,

“Em 2009, considerando-se somente os contribuintes do IPVA, o imposto representou em média 3% da renda das 40% famílias mais pobres, indicador que foi menor que 1% para as 20% famílias mais ricas. Isso revela que o IPVA é muito regressivo entre os contribuintes, problema que tem sido acentuado com o aumento crescente da propriedade automotiva entre os mais pobres.”

Os efeitos regressivos do IPVA entre os seus contribuintes também foram constatados no estudo de Bruno Lazzarotti Diniz Costa e Lucas Augusto de Lima Brandão, que examinaram as pesquisas de orçamento familiar do IBGE de 2017-2018 e concluíram que

“O IPVA apresentou um perfil muito mais proporcional [do que o ICMS], quando avaliado todo o universo de famílias, resultado que pode ser atribuído ao fato de que a propriedade de veículos – base do imposto – está muito ligada ao nível de renda das famílias, apesar de não apresentar progressividade nas alíquotas. Já quando avaliada a proporção do IPVA apenas nas famílias pagantes do imposto, o IPVA se mostrou intensamente regressivo com relação à renda.”

3. Síntese sobre o que mudou na legislação constitucional do IPVA desde a Emenda n. 27/1985

3.1. Surgimento do IPVA em substituição à Taxa Rodoviária Única (TRU)

Nos últimos anos da ditadura civil-militar instaurada no Brasil em 1964, ocorreu uma lenta abertura política e uma tentativa de reduzir em alguma medida a forte concentração de receitas e competências tributárias atribuídas à União Federal. As Emendas Constitucionais n. 23/1983 (conhecida como Emenda Passos Porto) e n. 27/1985 são dois exemplos significativos desse processo de descentralização federativa de recursos e competências tributárias.

Uma das medidas da Emenda Constitucional n. 27, promulgada em 28 de novembro de 1985, foi conferir aos Estados e ao Distrito Federal competência para instituição de um novo imposto: o imposto sobre “propriedade de veículos automotores, vedada a cobrança de impostos ou taxas sobre a utilização de veículos” (art. 23, III, da Emenda Constitucional n. 1/1969, introduzido pela Emenda Constitucional n. 27/1985). Essa cláusula final da norma (“vedada a cobrança de impostos ou taxas sobre a utilização de veículos”) revelava que o Imposto sobre

⁴ CARVALHO JR., Pedro Humberto Bruno de. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. In: FAGNANI, Eduardo (org.). *A Reforma Tributária necessária: diagnóstico e premissas*. Brasília-São Paulo: ANFIP/FENAFISCO/Plataforma Política Social, 2018, p. 434. Disponível em: <https://www.anfip.org.br/publicacoes/a-reforma-tributaria-necessaria-diagnostico-e-premissas/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) vinha substituir a Taxa Rodoviária Única (TRU) que a União instituiu em 1969 e era cobrada dos “proprietários de veículos automotores registrados e licenciados em todo território nacional”, tendo como fato gerador o “registro do veículo” ou a “renovação anual da licença para circular” (art. 1º do Decreto-lei n. 999, de 21 de outubro de 1969).

Desde o início da cobrança da TRU, a legislação determinava que sua arrecadação devia ser dividida entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios e aplicada em gastos de conservação, melhoramentos e sinalização das vias públicas. A Emenda Constitucional n. 27, ao inserir o IPVA na competência tributária estadual, determinou que 50% de sua arrecadação caberia ao Estado e 50% aos Municípios onde estivessem licenciados os veículos (art. 23, § 13, da Emenda Constitucional n. 1/1969, introduzido pela Emenda Constitucional n. 27/1985).

O impacto jurídico e econômico da substituição da TRU pelo IPVA foi significativo: saiu de cena uma taxa de competência federal (com arrecadação vinculada a gastos de conservação de vias públicas) cujo fato gerador era o registro do veículo e a renovação anual da licença para sua circulação, e entrou em cena um imposto de competência estadual cujo fato gerador é a “propriedade de veículos automotores”, sem que sua arrecadação esteja vinculada à conservação das vias públicas⁵.

Tão logo promulgada a EC n. 27/1985, os Estados elaboraram suas leis de instituição do IPVA, como se deu em Minas Gerais com a Lei n. 9.119, de 27 de dezembro de 1985. Segundo essa lei, a base de cálculo do imposto (que teve sua cobrança iniciada já em 1986) era o “valor venal do veículo automotor, que será fixado em tabela publicada no órgão oficial pela Secretaria de Estado da Fazenda”, sobre a qual incidiam alíquotas de 3% (aplicável aos veículos de passeio, por exemplo), 2% (aplicável aos veículos com permissão para transporte público de passageiros, por exemplo) e 1% (aplicável às motocicletas, por exemplo).

3.2. Previsão do IPVA no texto original da Constituição de 1988 e persistente omissão do Congresso Nacional quanto à edição de lei complementar que estabeleça suas normas gerais

A Constituição de 1988 não trouxe inovações quanto à competência dos Estados e do Distrito Federal para instituírem o IPVA. Essa competência foi prevista

⁵ Para um histórico do IPVA e seus principais aspectos jurídicos, cf. MAMEDE, Gladston. *IPVA: Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores*. São Paulo: RT, 2002; SILVA, Paulo Roberto Coimbra. *IPVA: imposto sobre a propriedade de veículos automotores*. Belo Horizonte: D'Plácido, 2019; COSTA, Daniel Gonçalves Mendes da. *De taxa ao imposto incidente sobre a propriedade de veículos: uma análise do federalismo fiscal brasileiro*. Dissertação de mestrado apresentada ao Centro Universitário de Brasília/UniCEUB. Brasília, 2019. Disponível em: <https://repositorio.uni-ceub.br/jspui/bitstream/prefix/15086/1/61750022.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2026.

no art. 155, III, da Constituição de 1988, prevendo o art. 158, III, que 50% da arrecadação do IPVA pertence aos Municípios em que forem licenciados os veículos automotores (mesma regra prevista na Emenda Constitucional n. 27/1985).

Um fato que chama a atenção e merece críticas é a omissão do Congresso Nacional, que chega até os dias atuais, quanto ao exercício, por lei complementar, da atribuição de estabelecer normas gerais sobre o fato gerador, a base de cálculo e os contribuintes do IPVA, como determina o art. 146, III, *a*, da Constituição. O Congresso Nacional tem uma enorme resistência a regular os impostos sobre o patrimônio, tendo se omitido por quase 40 anos quanto a seu dever de definir por lei complementar as normas gerais do imposto sobre transmissão *causa mortis* e doação de quaisquer bens ou direitos – ITCMD (art. 155, I, da Constituição) e as normas gerais do imposto sobre transmissão *inter vivos* por ato oneroso sobre bens imóveis e direitos a eles relativos – ITBI (art. 156, II, da Constituição), tarefa realizada somente em 2026 com a edição da Lei Complementar n. 227.

Em 2025, a senadora Augusta Brito apresentou o projeto de lei complementar n. 138/2025, que estabelece as normas gerais do IPVA⁶. O texto do projeto foi elaborado pelo Comsefaz – Comitê Nacional de Secretários de Fazenda, Finanças, Receita ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal e tramita lentamente na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania.

A omissão do Congresso Nacional nunca impediu os Estados de instituírem e cobrarem o IPVA, pois o Supremo Tribunal Federal decidiu por unanimidade, na Segunda Turma em 1997⁷ e na Primeira Turma em 1999⁸, que o art. 24, § 3º, da Constituição de 1988⁹ e o art. 34, § 3º, do ADCT¹⁰ permitem que os Estados instituíam e cobrem o IPVA mesmo na ausência da lei complementar que discipline as normas gerais do imposto. O problema é que, na ausência de lei complementar

⁶ BRASIL. Senado Federal. *Projeto de Lei Complementar n. 138, de 2025*. Estabelece as normas gerais do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) de competência dos Estados e do Distrito Federal. Disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=9984281&ts=1773837499861&rendition_principal=S&disposition=inline. Acesso em: 10 abr. 2026.

⁷ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo de Instrumento n. 167.777-5/SP*, Relator Ministro Marco Aurélio, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 9 maio 1997. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=279206>. Acesso em: 9 abr. 2026.

⁸ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 236.931/SP*. Relator Ministro Ilmar Galvão, Primeira Turma, Unânime, *DJ* 29 out. 1999. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=255772>. Acesso em: 9 abr. 2026.

⁹ O art. 24, I, da Constituição de 1988 estabelece que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal “legislar concorrentemente sobre direito tributário”, enquanto o § 3º determina que “inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender a suas peculiaridades”.

¹⁰ O art. 34, § 3º, do ADCT estabelece que “promulgada a Constituição, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão editar as leis necessárias à aplicação do sistema tributário nacional nela previsto”.

que estabeleça normas gerais do IPVA vinculantes para todos os Estados, abre-se espaço para que as legislações estaduais definam normas conflitantes quanto a vários aspectos da norma de incidência do imposto, como por exemplo os elementos de conexão espacial do fato gerador com o território de cada Estado¹¹.

Esse conflito é um dos temas a serem resolvidos pelo STF na ADI n. 4.376, proposta pela Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo – CNC em 2010 e ainda não julgada. Nesta ADI n. 4.376, uma das normas impugnadas consiste na previsão, por lei do Estado de São Paulo do ano de 2008, de que o fato gerador do IPVA no caso de “veículo de propriedade de empresa locadora” ocorre “na data em que vier a ser locado ou colocado à disposição para locação no território deste Estado, em se tratando de veículo usado registrado anteriormente em outro Estado”.

3.3. A frustrada tentativa da Emenda Constitucional n. 42/2003 de minimizar os efeitos da guerra fiscal do IPVA e a pacífica jurisprudência do STF permitindo a diferenciação de alíquotas do IPVA em função de critérios “que não levem em conta a capacidade contributiva do sujeito passivo”

A norma da legislação paulista mencionada na seção anterior¹² e impugnada na ADI n. 4.376 é uma reação à chamada “guerra fiscal do IPVA”, pela qual os Estados disputam qual deles reduz em maior medida as alíquotas do IPVA em benefício das empresas de locação de veículos, na busca de atrair para seu território a sede dessas empresas e em consequência o licenciamento de centenas de milhares de veículos de sua frota colocada à disposição de seus clientes para locação em todo o país¹³.

Mas referida guerra fiscal já deveria há muito ter sido solucionada ou pelo menos minimizada. É que em 2003 a Constituição foi alterada pela Emenda

¹¹ Sobre o tema, cf. JESUS, Laisa Silva de; COELHO, Leandro Alves. O conceito de IPVA no sistema tributário nacional: limites legais e jurisprudenciais. *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação* v. 11, n. 11. São Paulo, nov. 2025, p. 6.359-6.382. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/22449>. Acesso em: 10 abr. 2026.

¹² Sobre o tema, cf. BERNARDI, Renato. *O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores paulista. Um estudo sobre o domicílio tributário*. Tese de doutorado apresentada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2009. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/8547>. Acesso em: 11 abr. 2026.

¹³ Em Minas Gerais, a alíquota do IPVA para locadoras de veículos era tradicionalmente de 2%. Em 2008 o governo decidiu entrar na referida guerra fiscal e reduziu a alíquota para apenas 1% (art. 10, III, da Lei n. 14.937/2003, na redação dada pela Lei n. 17.957/2008). Atualmente, o governador enche-se de orgulho quando afirma que “67% dos veículos de locadoras do país estão emplacados em Minas Gerais” (ZUBA, Fernando. Zema sanciona lei que muda cobrança do IPVA de locadoras em caso de revenda de veículos; oposição alega perda de R\$ 1 bi. *GI*. Belo Horizonte, 15 jul. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/minas-gerais/noticia/2023/07/15/zema-sanciona-lei-que-autoriza-o-governo-a-fazer-convencios-com-as-prefeituras-para-fiscalizar-e-cobrar-o-ipva-em-minas-gerais.ghtml>. Acesso em: 9 abr. 2026).

Constitucional n. 42 e determinou que o IPVA “terá alíquotas mínimas fixadas pelo Senado Federal” (art. 155, § 3º, I, da Constituição). Assim como o Congresso Nacional decidiu descumprir o previsto no art. 146, III, *a*, da Constituição e nunca estabeleceu as normas gerais do IPVA, o Senado também decidiu descumprir o art. 155, § 3º, I, da Constituição e nunca definiu as alíquotas mínimas do IPVA. Portanto, tanto as distorções econômicas da guerra fiscal do IPVA quanto a insegurança jurídica causada pelo conflito das normas estaduais sobre diversos aspectos da norma de incidência do tributo são fruto da omissão do Poder Legislativo federal.

A Emenda n. 42/2003 também incluiu na Constituição a norma segundo a qual o IPVA “poderá ter alíquotas diferenciadas em função do tipo e da utilização” (art. 155, § 6º, II). Trata-se de norma meramente explicitadora, visto que nada na Constituição ou na jurisprudência do STF indicava que as alíquotas do IPVA não pudessem sofrer diferenciação em razão de tais critérios. Diversos acórdãos do STF decidiram que a diferenciação de alíquotas com base no tipo e na utilização do veículo era possível mesmo antes da EC n. 42/2003. Nestes acórdãos, os ministros afirmaram sempre por unanimidade que a diferenciação de alíquotas do IPVA é válida “quando as alíquotas são diferenciadas segundo critérios que não levam em consideração a capacidade contributiva” (AgRg no RE n. 466.480)¹⁴ ou quando são utilizados “critérios que não levem em conta a capacidade contributiva do sujeito passivo, por não ensejar a progressividade do tributo” (AgRg no RE n. 601.247)¹⁵.

Na ADI n. 5.654¹⁶, ajuizada pela Procuradoria Geral da República em 2017 contra uma lei do Ceará de 1992, o STF decidiu recentemente que é constitucional a diferenciação de alíquotas do IPVA “conforme a potência e a cilindrada dos motores de veículos terrestres”. Segundo o STF, a variação das alíquotas segundo tais critérios pode ser considerada como uma diferenciação em razão do “tipo do veículo”, não configurando “progressividade tributária”¹⁷. Como se verá na seção

¹⁴ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 466.480/MG*, Relator Ministro Eros Grau, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 15 ago. 2008. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=541759>. Acesso em 9 abr. 2026.

¹⁵ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 601.247/MG*, Relator Ministro Ricardo Lewandowski, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 13 jun. 2012. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=2174192>. Acesso em: 9 abr. 2026.

¹⁶ Sobre o tema, cf. PACOBAHYBA, Fernanda Mara Macedo; TOMÉ, Fabiana del Padre. O IPVA e as polêmicas em torno da abrangência da expressão “veículos automotores” e da diferenciação de alíquotas em função dos “tipos” de veículos – reflexões acerca da ADI n. 5.654. *Revista Jurídica da EA7* v. 14, n. 2. São Paulo, 2017, p. 81-99. Disponível em: <https://www.ibet.com.br/wp-content/uploads/2018/02/Fabiana-Del-Primeiro-Tome-e-Fernanda-Mara-Macedo-Pacobahyba.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2026.

¹⁷ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.654/CE*, Relator Mi-

a seguir, a EC n. 132, promulgada em 2023, autorizou, dentre outras condutas do legislador estadual, a adoção dessa progressividade tributária (no sentido de diferenciação de alíquotas do IPVA em razão do valor do veículo).

3.4. As normas da Emenda Constitucional n. 132/2023 em prol de uma incidência equitativa do IPVA

Além de realizar uma profunda reforma da tributação sobre o consumo (novos arts. 156-A e 156-B da Constituição) e prever cinco novos princípios a serem observados pelo Sistema Tributário Nacional (art. 145, § 3º, da Constituição), a Emenda Constitucional n. 132/2023 introduziu na legislação do ITCMD e do IPVA normas com o claro objetivo de tornar sua incidência mais equitativa e socialmente avançada¹⁸.

No caso do IPVA, as alterações constitucionais foram as seguintes: autorização para que as alíquotas do imposto sejam diferenciadas em função do “valor” dos veículos e de seu “impacto ambiental” (nova redação do art. 155, § 6º, II, da Constituição); determinação de que o imposto incida “sobre a propriedade de veículos automotores terrestres, aquáticos e aéreos”, com a previsão de algumas exceções à incidência sobre veículos aquáticos e aéreos (novo art. 155, § 6º, III, *a a c*, da Constituição).

3.4.1. Autorização constitucional da progressividade de alíquotas do IPVA (ou diferenciação de suas alíquotas em função do valor do veículo). Resistência dos Estados

Como visto na seção 2.3 acima, a jurisprudência do STF se consolidou no sentido de que o legislador estadual pode diferenciar as alíquotas do IPVA em função do tipo e da utilização do veículo, mas não pode estabelecer critérios que diferenciem as alíquotas levando em consideração “a capacidade contributiva” (AgRg no RE n. 466.480)¹⁹ visto que isso ensejaria “a progressividade do tributo” (AgRg no RE n. 601.247)²⁰.

nistro Nunes Marques, Unânime, *DJ* 26 jan. 2026. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15383623970&ext=.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2026.

¹⁸ GODOI, Marciano Seabra de. Comentários sobre a norma da Emenda Constitucional 132/2023 segundo a qual o Sistema Tributário Nacional deve observar o Princípio da Justiça Tributária. In: MARTINS, Ives Gandra da Silva et al (org.). *A dignidade da pessoa e o direito fiscal*. Coimbra: Almedina, 2025, p. 59-84.

¹⁹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 466.480/MG*, Relator Ministro Eros Grau, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 15 ago. 2008. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=541759>. Acesso em: 9 abr. 2026.

²⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 601.247/MG*, Relator Ministro Ricardo Lewandowski, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 13 jun. 2012. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=2174192>. Acesso em: 9 abr. 2026.

Essa orientação do STF sobre as alíquotas do IPVA não é coerente com o entendimento fixado pelo tribunal no acórdão do RE n. 562.045²¹, em que se considerou constitucional a progressividade de alíquotas do ITCMD em função do valor das transmissões. No julgamento deste caso, finalizado em 2013, o Relator Ricardo Lewandowski defendeu o entendimento (fixado pelo STF em 1997 no julgamento do RE n. 153.771²²) de que nos impostos ditos reais não se aplica a capacidade contributiva e a progressividade somente pode ser efetivada pelo legislador ordinário caso autorizada expressamente pela Constituição. Mas o Ministro Lewandowski ficou vencido, tendo prevalecido por 9 votos a 2 a divergência levantada pelo Ministro Eros Grau, no sentido de que todos os impostos estão sujeitos ao princípio da capacidade contributiva e não há óbice constitucional à progressividade de alíquotas nos impostos ditos reais.

A nosso ver, a coerência com o decidido no RE n. 562.045 em 2013 impunha que o STF revisse seu entendimento sobre as alíquotas do IPVA e também revogasse a Súmula 656, editada em 2011 e que permanece em vigor, cujo enunciado afirma que “é inconstitucional a lei que estabelece alíquotas progressivas para o imposto de transmissão *inter vivos* de bens imóveis – ITBI com base no valor venal do imóvel”²³.

Exatamente porque o STF (a nosso ver de modo incoerente) continuou decidindo mesmo após o julgamento do RE n. 562.045 que as alíquotas de impostos ditos reais como o IPVA e o ITBI somente podem ser progressivas caso exista previsão expressa da Constituição, o constituinte derivado por meio da EC n. 132/2023 deu nova redação ao art. 155, § 6º, II, da Constituição para incluir autorização expressa de que as alíquotas do IPVA sejam diferenciadas “em função do valor” dos veículos. Trata-se de um movimento muito parecido ao que ocorreu com a Emenda Constitucional n. 29/2000, a qual, levando em conta o decidido pelo STF no julgamento do RE n. 153.771, autorizou expressamente a progressividade de alíquotas do IPTU “em razão do valor do imóvel” (art. 156, § 1º, I, da Constituição).

E o que fizeram os legisladores estaduais diante da expressa autorização constitucional de alíquotas progressivas do IPVA surgida em 2023? Até o momento, nada. Somente três Estados (Sergipe, Maranhão e Piauí) adotam alguma diferenciação de alíquotas em razão do valor venal dos veículos, mas por meio de leis

²¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 562.045/RS*, Redatora do acórdão Ministra Cármen Lúcia, Pleno, *DJ* 27 nov. 2013. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginador-pub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=630039>. Acesso em: 9 abr. 2026.

²² BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 153.771/MG*, Redator do acórdão Ministro Moreira Alves, Pleno, *DJ* 5 set. 1997. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginador-pub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=211634>. Acesso em: 9 abr. 2026.

²³ Sobre o tema, cf. GODOI, Marciano Seabra de. *Crítica à jurisprudência atual do STF em matéria tributária*. São Paulo: Dialética, 2011, p. 96-115.

editadas anteriormente à Emenda Constitucional n. 132. Após a Emenda Constitucional n. 132, nenhum Estado brasileiro alterou sua legislação do IPVA para passar a prever alíquotas diferenciadas em função do valor dos veículos.

Essa omissão é mais uma das manifestações da extrema resistência dos legisladores brasileiros (nacional, estaduais e municipais) a inserir no direito tributário normas concretas de progressividade, que possam de fato reduzir a carga tributária dos contribuintes com menor capacidade econômica e aumentar a carga tributária dos contribuintes com maior capacidade econômica. O caso da Emenda Constitucional e suas normas sobre o ITCMD e o IPVA demonstra que, ainda quando a Constituição abre espaço, ou mesmo impõe a adoção de medidas de progressividade, os legisladores ordinários resistem, descumprem a Constituição e mantêm a estrutura iníqua do sistema²⁴.

No caso do IPVA, conforme comentado na seção 2 acima, as pesquisas de orçamento familiar do IBGE já detectaram que o peso do pagamento do imposto no orçamento das famílias do topo da pirâmide de distribuição de renda é menor do que o peso do pagamento do IPVA no orçamento das demais famílias da pirâmide de distribuição de renda.

Portanto, ao resistirem politicamente à implementação da progressividade de alíquotas do IPVA, os legisladores estaduais beneficiam os estratos mais abastados da população e penalizam as famílias de menores rendimentos. Essa regressividade da carga tributária do IPVA certamente seria minimizada por uma lei estadual que, mantendo a arrecadação total do IPVA, aumentasse a alíquota do imposto para veículos de passeio com valor acima de, digamos, R\$ 200 mil e diminuísse a alíquota do imposto para veículos de passeio com valor abaixo desse patamar. Como afirma Pedro Humberto Bruno de Carvalho Jr, “devido à crescente propriedade de carros e motos entre domicílios mais pobres, as alíquotas progressivas [do IPVA] dariam alívio fiscal a esta classe”²⁵.

3.4.2. Possibilidade de diferenciação de alíquotas em função do impacto ambiental.

Norma meramente explicadora

Antes da Emenda Constitucional n. 132, o art. 155, § 6º, II, da Constituição (inserido pela Emenda Constitucional n. 42/2003) somente incluía o “tipo” e a

²⁴ Sobre essa característica da política tributária brasileira, cf. GODOI, Marciano Seabra de. Nosso sistema tributário é ótimo. Ótimo para os interesses daqueles contribuintes que têm poder suficiente para definir as regras concretas de nosso sistema tributário. In: XAVIER, Bianca Ramos et al (org.). *Estado, igualdade e justiça* – estudos em homenagem ao Professor Ricardo Lodi. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2022, p. 261-270.

²⁵ CARVALHO JR., Pedro Humberto Bruno de. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. In: FAGNANI, Eduardo (org.). *A Reforma Tributária necessária: diagnóstico e premissas*. Brasília-São Paulo: ANFIP/FENAFISCO/Plataforma Política Social, 2018, p. 434. Disponível em: <https://www.anfip.org.br/publicacoes/a-reforma-tributaria-necessaria-diagnostico-e-premissas/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

“utilização” do veículo como critérios de diferenciação de alíquota do IPVA. A Emenda Constitucional n. 132 incluiu o “impacto ambiental” e o “valor” dos veículos entre esses critérios. A inclusão do critério do valor dos veículos, como se viu na seção anterior, se destinou a permitir algo que a jurisprudência do STF não permitia. Mas a diferenciação das alíquotas do IPVA tendo por critério o impacto ambiental nunca foi vedada pelo STF. No próprio acórdão que reconheceu em 1999 que os Estados podiam instituir o IPVA mesmo na ausência da lei complementar que discipline as normas gerais do imposto, houve manifestação do STF no sentido de ser válida a diferenciação de alíquotas do imposto para veículos movidos a álcool e a gasolina²⁶.

A grande maioria dos Estados brasileiros, por meio de legislação criada antes e depois da Emenda Constitucional n. 132, adota alguma forma de isenção ou desconto do IPVA para veículos com motor de propulsão movido por energia elétrica e/ou para veículos híbridos, com um motor movido por eletricidade e outro movido por combustão²⁷. Em alguns casos, como Minas Gerais, as normas de isenção somente alcançam veículos “fabricados no Estado” (art. 3º, XIX, da Lei n. 14.937/2003), o que levanta sérias suspeitas de desrespeito do art. 152 da Constituição, que veda aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios estabelecer diferença tributária entre bens e serviços “em razão de sua procedência ou destino”.

3.4.3. Incidência do IPVA sobre veículos automotores aquáticos e aéreos

Alguns Estados instituíram o IPVA em 1985 (logo após a promulgação da EC n. 27/1985) já prevendo a incidência do imposto sobre embarcações e aeronaves. Foi o caso do Rio de Janeiro, com sua Lei n. 948, de 26 de dezembro de 1985. Em outros Estados, a incidência sobre aeronaves e embarcações se deu posteriormente, já depois da Constituição de 1988. Em Minas Gerais, por exemplo, essa incidência foi instituída pela Lei n. 12.735, de 30 de dezembro de 1997.

²⁶ BRASIL. Supremo Tribunal Federal (STF). *Recurso Extraordinário n. 236.931/SP*, Relator Ministro Ilmar Galvão, Primeira Turma, Unânime, DJ 29 out. 1999. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docIP=AC&docID=255772>. Acesso em: 9 abr. 2026.

²⁷ Cf. HERSEN, Amarildo; LIMA, Fabrício Thimoteo Gomes de. A isenção de IPVA sobre veículos elétricos no Paraná: mensuração de impacto de política pública. *Economia & Região*, [S. l.], v. 12, n. 2, 2024, p. 356-374; CAETANO, Emerson Reginaldo; MOREIRA, Felipe Kern. O papel das isenções de tributos sobre a propriedade de veículos elétricos ou híbridos no cumprimento de acordos sobre mudanças climáticas firmados pelo Brasil. *Revista de Direito Tributário e Financeiro* v. 10, n. 2. Florianópolis, 2025. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/direitotributario/article/view/11007>. Acesso em: 12 abr. 2026; MENEZES, Guilherme. IPVA: quais estados oferecem desconto para carros elétricos e híbridos?, *UOL*. São Paulo, 10 mar. 2026. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2026/03/10/quais-estados-isentam-carros-eletricos-e-hibridos-do-ipva-e-por-que.htm?cmpid=copiaecola>. Acesso em: 12 abr. 2026.

Em 2002, no julgamento dos Recursos Extraordinários n. 134.509²⁸ e n. 255.111²⁹, o plenário do STF teve de decidir se a Constituição de 1988 (art. 155, III) permitia ou não a incidência do IPVA sobre embarcações (RE n. 134.509) e aeronaves (RE n. 255.111).

O julgamento do RE n. 134.509 se iniciou na Segunda Turma, em 1996. O Relator Ministro Marco Aurélio aplicou ao caso a interpretação literal ou gramatical, e propôs que se entendesse por “veículo automotor” (expressão utilizada na redação original do art. 155, III, da Constituição para conferir a competência tributária aos Estados) “todo e qualquer veículo terrestre, aéreo, aquático ou anfíbio dotado de autopropulsão motriz, destinado ao transporte de pessoas ou cargas” (RE n. 134.509, fl.366). O Ministro Francisco Rezek votou em seguida, em sentido diametralmente oposto. O Ministro Rezek afirmou que não se deveria adotar uma interpretação literal ou gramatical, mas sim uma interpretação histórica e sistemática da expressão constitucional “veículos automotores”. Com uma interpretação histórica, o Ministro Rezek lembrou que o IPVA sucedeu a Taxa Rodoviária Única, cobrada tão somente dos automóveis e demais veículos de trânsito terrestre, não havendo nada nos trabalhos preparatórios da EC n. 27/1985 que indicasse que o novo imposto se dirigia a um campo muito maior de incidência. Pela interpretação sistemática, o Ministro Rezek lembrou que embarcações e aeronaves não são vinculados aos Municípios ou aos Estados, e sim a órgãos de controle federais.

Levado o julgamento do RE n. 134.509 da Segunda Turma ao Plenário, e num julgamento conjunto com o RE n. 255.111, prevaleceu em 2002 o voto do Ministro Sepúlveda Pertence, que rejeitou a interpretação gramatical proposta pelo Ministro Marco Aurélio e aplicou à questão uma interpretação histórica, sistemática e teleológica, ponderando que a tributação de aeronaves e embarcações pelos Estados iria provocar graves conflitos federativos pois todos os registros de aeronaves e embarcações são feitos no âmbito federal, não tendo os Estados qualquer ingerência sobre a disciplina do tráfego aéreo ou marítimo³⁰.

²⁸ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 134.509/AM*, Redator para o acórdão Ministro Sepúlveda Pertence, Pleno, DJ 13 set. 2002. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=207766>. Acesso em: 9 abr. 2026.

²⁹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 255.111/SP*, Redator para o acórdão Ministro Sepúlveda Pertence, Pleno, DJ 13 dez. 2002. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=258436>. Acesso em: 9 abr. 2026.

³⁰ Esse julgamento é importante e interessante por diversas razões. Uma delas é que ficou bem caracterizado que a interpretação literal ou gramatical nem sempre é a mais *restritiva*, como parece supor o art. 111 do Código Tributário Nacional com sua regra de que se deve interpretar “literalmente” a legislação tributária que disponha sobre isenção ou exclusão do crédito tributário. Com efeito, em muitos casos a interpretação *literal* faz com que a norma abranja um universo muito maior de casos do que aquele que teríamos com a aplicação da interpretação histórica ou teleológica. Outro aspecto interessante do julgamento foi a afirmação do Ministro Rezek de que não se

A polêmica foi reconduzida ao plenário do STF em 2007, no julgamento do Recurso Extraordinário n. 379.572³¹. Mais uma vez prevaleceu a interpretação histórica e teleológica proposta pelo Ministro Sepúlveda Pertence, ficando vencidos os Ministros Marco Aurélio e Joaquim Barbosa.

Diante da pacífica jurisprudência do STF no sentido de que a norma de competência tributária contida no art. 155, III, da Constituição não alcança embarcações e aeronaves, a Emenda Constitucional n. 132 alterou a redação do dispositivo para mencionar expressamente que o IPVA “incidirá sobre a propriedade de veículos automotores terrestres, aquáticos e aéreos”, excluindo algumas exceções que serão analisadas mais à frente.

Segundo estimativa do Sindicato dos Auditores Fiscais da Receita Federal (Sindifisco Nacional), a cobrança de IPVA sobre aeronaves e embarcações de passeio pode render aos cofres públicos uma arrecadação superior a R\$ 10 bilhões por ano³². A nosso ver, a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações não deve ser vista como meio de aumentar a arrecadação total do imposto e sim como uma forma de dividir os seus ônus entre os contribuintes de um modo mais equitativo³³, combatendo a regressividade do imposto mencionada na seção 2.4.1 acima.

A norma da Emenda Constitucional n. 132/2023 dispõe que o IPVA “incidirá” também sobre veículos automotores aquáticos e aéreos. Não se afirma que o IPVA “poderá incidir” e sim que o IPVA “incidirá” sobre tais bens. E o que fizeram concretamente os Estados desde 2023 para cumprir essa norma constitucional?

Nossa pesquisa apurou que somente oito Estados determinaram, por leis publicadas a partir da EC n. 132/2023, a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações: Acre (Lei Complementar n. 483/2024), Amapá (Lei n. 3.152/2024), Bahia (Lei n. 14.802/2024), Goiás (Lei n. 23.173/2024), Paraíba (Lei n. 13.347/2024),

espera do tributarista que ele diga “aquilo que pensa sobre o significado das palavras” a partir do dicionário, mas sim que estude e explique “o histórico do tributo” e os dados sobre a realidade fática e normativa que cercam a figura tributária (RE n. 134.509, fl. 374-375).

³¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 379.572/RJ*, Relator Ministro Gilmar Mendes, DJ 1º fev. 2008. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=506713>. Acesso em: 9 abr. 2026.

³² Projeto que define regras gerais para IPVA chega ao Senado e previne competição fiscal na aquisição de veículos automotores. *Comsefaz*. Brasília, 26 jun. 2025. Disponível em: <https://comsefaz.org.br/novo/projeto-que-define-regras-gerais-para-ipva-chega-ao-senado-e-pode-acabar-com-guerra-fiscal-na-compra-de-veiculos-automotores/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

³³ No mesmo sentido, CARVALHO JR., Pedro Humberto Bruno de. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. In: FAGNANI, Eduardo (org.). *A Reforma Tributária necessária: diagnóstico e premissas*. Brasília-São Paulo: ANFIP/FENAFISCO/Plataforma Política Social, 2018, p. 434. Disponível em: <https://www.anfip.org.br/publicacoes/a-reforma-tributaria-necessaria-diagnostico-e-premissas/>. Acesso em: 10 abr. 2026.

Piauí (Lei n. 8.558/2025) e Rondônia (Lei n. 5.706/2023). No caso de Goiás, a lei que instituiu a cobrança do IPVA sobre aeronaves e embarcações teve curta duração: foi publicada em dezembro de 2024 e revogada em março de 2025, por iniciativa do próprio Poder Executivo.

Portanto, atualmente, mais de dois anos após a promulgação da Emenda Constitucional n. 132, somente sete Estados (todos das regiões Norte e Nordeste) cumprem a norma segundo a qual o IPVA “incidirá” também sobre veículos automotores aquáticos e aéreos. Chama a atenção que nenhum Estado das Regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste haja implementado essa incidência. Aqui se observa um fenômeno semelhante ao verificado quanto às normas da EC n. 132 que determinaram a progressividade de alíquotas do ITCMD e sua incidência sobre transmissões com elementos de conexão com o exterior: o bloqueio contra a implementação dessas normas de caráter socialmente avançado é muito maior nos Estados das regiões Sul e Sudeste³⁴.

É preciso deixar claro que a EC n. 132, ao incluir na Constituição a norma de que o IPVA “incidirá” também sobre veículos automotores aquáticos e aéreos, não tem o condão de constitucionalizar as numerosas leis estaduais que, antes da EC n. 132, determinaram a incidência do imposto sobre tais bens. A impossibilidade dessa espécie de “constitucionalização superveniente” é pacífica na jurisprudência do STF, e foi mais uma vez confirmada no julgamento do Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 1.553.620/SP³⁵. Cabe aos Estados aprovarem leis posteriores à EC n. 132 prevendo a incidência do IPVA sobre veículos automotores aquáticos e aéreos, tal como fizeram os Estados do Acre, Amapá, Bahia, Goiás, Paraíba, Piauí e Rondônia.

³⁴ Cf. GODOI, Marciano Seabra de. A força da constituição e a força do poder econômico: estudo de caso sobre a tentativa do governo paranaense de implantar no ano de 2024 a progressividade do Imposto sobre Heranças e Doações. In: GASSEN, Francisco et al (org.). *Equidade e eficiência da matriz tributária brasileira*: diálogos sobre Estado, Constituição e tributação – Tomo II. Florianópolis: Habitus, 2025, p. 133-142; GODOI, Marciano Seabra de. O desinteresse dos estados brasileiros quanto à efetiva concretização da progressividade do imposto sobre heranças e doações exigida na Emenda Constitucional n. 132/2023. In: SCAFF, Fernando Facury et al (org.). *Tributação, desigualdade e desenvolvimento*. Belo Horizonte: Fórum, 2025, p. 249-266; GODOI, Marciano Seabra de; MOREIRA, Juliana da Silva; VOCURCA, André Godinho Delgado. As normas da EC 132 acerca do imposto sobre heranças e doações e seu (des)cumprimento pelos estados e o distrito federal. *V Congresso Brasileiro de Direito e Políticas Públicas*: Contribuições jurídicas para análises críticas de políticas públicas, 2025, Goiânia. *Anais do V Congresso Brasileiro de Direito e Políticas Públicas*: “Contribuições jurídicas para análises críticas de políticas públicas”, Goiânia: Faculdade de Direito UFG, 2025, v. 1, p. 1-10.

³⁵ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 1.553.620/SP, Relatora Ministra Cármen Lúcia. Brasília, DF, *DJe* 2 out. 2025. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=791175672>. Acesso em: 16 fev. 2026.

3.4.3.1. Exceções constitucionais à incidência do IPVA sobre veículos automotores aquáticos e aéreos

Examinaremos nesta seção duas exceções constitucionais à incidência do IPVA sobre embarcações e aeronaves. A alínea *a* do inciso III do § 6º do art. 155 da Constituição dispõe que o IPVA não incidirá quanto às “aeronaves agrícolas” e às que pertençam a “operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros”. Já a alínea *b* do mesmo dispositivo constitucional dispõe que o IPVA não incidirá quanto às “embarcações de pessoa jurídica que detenha outorga para prestar serviços de transporte aquaviário”, ou quanto às embarcações “de pessoa física ou jurídica que pratique pesca industrial, artesanal, científica ou de subsistência”.

Quanto a essas normas, o problema investigado por nossa pesquisa é: seria simples e fácil para os proprietários de aeronaves e embarcações que atualmente não se encaixam em tais exceções promoverem uma acomodação meramente formal e estratégica nessas situações, e desse modo se colocarem fora do espectro de incidência do IPVA? Não examinaremos a exceção à incidência do IPVA sobre embarcações mencionada na alínea *c* do inciso III do § 6º do art. 155 da Constituição (plataformas que se locomovem na água por meios próprios) tendo em vista que essa situação é muito mais específica do que as anteriormente citadas.

Com relação à primeira exceção aplicável às aeronaves, as empresas de exploração de aviação agrícola devem obrigatoriamente registrar-se perante o Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), órgão competente para propor a política para o emprego da aviação agrícola e realizar sua fiscalização. Pelas particularidades técnicas e fiscalização específica desse tipo de aviação, acomodar-se artificialmente a tal situação não parece provável.

Quanto à exceção aplicável às aeronaves de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros, seria algo simples para os proprietários de aeronaves que hoje não estariam abrangidos nessa situação alterarem seu comportamento somente para obter a certificação e desse medo se colocar fora da incidência do IPVA?

A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) organiza as operações aéreas civis por meio dos Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil (RBACs), que estabelecem requisitos mínimos distintos conforme a natureza de cada operação. Para os fins desta pesquisa, interessa especialmente a distinção entre o RBAC 91 (que disciplina a aviação geral privada e se aplica às aeronaves não comerciais) e o RBAC 135 (que regula o transporte aéreo não regular, o denominado táxi aéreo).

O RBAC 91 aplica-se a todas as aeronaves civis que não operem sob regimes especiais. Do ponto de vista regulatório, é o regime mais simples, visto que aplicável às aeronaves não comerciais: não exige a obtenção do Certificado de Operador Aéreo (COA), dispensa estrutura organizacional formal e permite que a aeronave seja operada por pessoa física detentora de licença de piloto privado ou

comercial. Exatamente por que não exige requisitos mínimos complexos, o RBAC 91 veda o transporte remunerado de passageiros, característica que o distingue essencialmente dos regimes comerciais.

O RBAC 135, por outro lado, é o regulamento que confere ao operador o direito de prestar serviços de transporte aéreo como táxi aéreo e transporte regional de pequeno porte (aeronaves menores). No caso das linhas aéreas regulares com horários e rotas fixas, os requisitos mínimos são muito mais rígidos, previstos no RBAC 121. No RBAC 135, exige-se a obtenção do Certificado de Operador Aéreo (COA), documento por meio do qual a ANAC atesta que a empresa satisfaz as condições técnico-operacionais mínimas para tal operação. O processo de certificação divide-se em cinco fases e impõe requisitos substanciais: estrutura organizacional com diretores designados para operações e manutenção, capital social mínimo, instalações físicas aprovadas, pilotos com quinhentas horas mínimas de experiência e sujeitos a exames de proficiência periódicos de até três vezes ao ano, além de manutenção obrigatória por empresas homologadas.

A análise da base de dados do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB/ANAC)³⁶, que em 17 de março de 2026 contava com 11.521 aeronaves ativas, revela que 87,1% das aeronaves (10.036) operavam sob o RBAC 91 – portanto sem o Certificado de Operador Aéreo exigido para a configuração da exceção constitucional à incidência do IPVA. As situações abrangidas pela exceção constitucional alcançam a certificação de táxi aéreo (RBAC 135) e a certificação do transporte regular (RBAC 121), que atualmente somam apenas 1.438 aeronaves (12,5% do total).

Portanto, a tributação das aeronaves prevista na EC n. 132 teve como escopo a aviação privada de uso particular, segmento historicamente associado aos indivíduos que acumulam grandes fortunas. A migração artificial e estratégica do RBAC 91 para o RBAC 135 não parece algo trivial, mas de todo modo deve ser fiscalizada pelas autoridades competentes para que não seja uma forma de planejamento abusivo utilizada por proprietários de aeronaves privadas para evitar a incidência do IPVA.

Quanto à primeira exceção aplicável às embarcações, o texto constitucional utilizou terminologia técnica que parece restringir substancialmente seu alcance. Em primeiro lugar, exige-se expressamente que o titular das embarcações seja pessoa jurídica. Em segundo lugar, o vocábulo “outorga” possui significado técnico-jurídico preciso, designando o ato administrativo pelo qual o Poder Público transfere a particulares o direito de explorar serviços públicos. No setor aquaviário, a outorga é gerida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – AN-

³⁶ Dados atualizados até 17 de março de 2026 e disponíveis em: <https://sistemas.anac.gov.br/dadosabertos/Aeronaves/RAB/>. Acesso em: 19 mar. 2026.

TAQ (Lei n. 10.233/2001, art. 27, V), por meio das Resoluções ANTAQ n. 133/2025 (navegação marítima) e n. 80/2022 (navegação interior), que convergem em exigir que o titular da outorga seja uma Empresa Brasileira de Navegação (EBN) – pessoa jurídica constituída no Brasil, com objeto social de transporte aquaviário e em operação regular.

A possibilidade de um proprietário de embarcação de lazer – como uma lancha ou iate, por exemplo – enquadrar-se artificialmente nessa exceção nos parece difícil, por três razões: (i) proprietários pessoas físicas estão excluídos da exceção; (ii) há uma barreira regulatória junto à ANTAQ, que deve conceder a outorga somente a pessoa jurídica com objeto social de transporte aquaviário; e (iii) as modalidades de navegação para as quais a ANTAQ outorga autorização pressupõem serviço regular com itinerários e tarifas definidos, incompatível com a operação recreativa e esporádica.

Quanto à exceção aplicável às embarcações de pessoa física ou jurídica que pratique pesca industrial, artesanal, científica ou de subsistência, a legislação atual relativa à prática de tais atividades exige sua inscrição no Registro Geral da Atividade Pesqueira (RGP), instituído pela Lei n. 11.959/2009 e regulamentado pelo Decreto n. 8.425/2015. O pedido de inscrição é realizado ao Ministério da Pesca e Aquicultura, sendo que para cada categoria de pescador há necessidade de preenchimento de requisitos próprios. Recentemente, o Decreto n. 12.527/2025 criou uma obrigação aos pescadores de envio anual ao Ministério da Pesca de Relatório de Exercício da Atividade Pesqueira, para sua manutenção do RGP.

Os Estados que já promoveram a alteração das suas leis para inclusão da tributação de embarcações não fixaram balizas em regulamentos para a comprovação da condição de pescador, o que leva a crer que a inscrição no RGP deverá ser o critério para a não incidência do IPVA sobre as embarcações.

Portanto, não nos parece que seja simples a acomodação artificial e estratégica do contribuinte nas exceções à incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações previstas na Emenda Constitucional n. 132, mas o risco de ocorrência de práticas abusivas deve ser considerado pelo legislador e pelo Poder Executivo, sendo necessário que a lei complementar de normas gerais sobre o IPVA regule os procedimentos para comprovação de que o contribuinte está inserido nas referidas exceções. O Projeto de Lei Complementar n. 138/2025, atualmente em tramitação no Senado Federal, regula tais procedimentos em seu art. 4.º, §§ 1º a 5º³⁷.

³⁷ BRASIL. Senado Federal. *Projeto de Lei Complementar n. 138, de 2025*. Estabelece as normas gerais do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) de competência dos Estados e do Distrito Federal. Disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=9984281&ts=1773837499861&rendition_principal=S&disposition=inline. Acesso em: 10 abr. 2026.

3.5. O efeito limitado da Emenda Constitucional n. 137/2025 e sua norma de não incidência do IPVA sobre veículos terrestres de passageiros, caminhonetes e mistos com 20 anos ou mais de fabricação

A recente Emenda Constitucional n. 137, promulgada em 9 de dezembro de 2025, ao inserir a alínea *e* ao art. 155, § 6º, III, da Constituição, vedou a incidência do IPVA sobre “veículos terrestres de passageiros, caminhonetes e mistos com 20 (vinte) anos ou mais de fabricação, excetuados os micro-ônibus, ônibus, reboques e semirreboques”.

Essa alteração constitucional terá impactos relevantes? Acreditamos que não, tendo em vista que a grande maioria dos Estados já prevê em sua legislação normas de isenção para veículos com 15 ou 20 anos de fabricação³⁸.

Minas Gerais é dos poucos Estados cuja legislação será impactada pela Emenda Constitucional n. 137/2025. Aliás, isso explica que referida emenda tenha sido proposta por um senador mineiro. Na legislação do IPVA de Minas Gerais não existe propriamente uma isenção cujo critério seja o número de anos de fabricação do veículo. Existe uma isenção em benefício de “veículo de valor histórico ou de coleção com no mínimo trinta anos de fabricação” (art. 3º, VII, da Lei n. 14.937/2003).

O impacto decorrente da Emenda Constitucional n. 137/2025 no Estado de Minas Gerais naturalmente será sentido majoritariamente pelos contribuintes de menor renda. Caso a perda de arrecadação com a EC n. 137/2025 fosse suprida com a instituição pelo Estado de Minas Gerais do IPVA sobre aeronaves e embarcações (e/ou com a diferenciação da alíquota de acordo com o valor do veículo), a arrecadação total do imposto poderia ser mantida e certamente seria minorada a regressividade do imposto antes mencionada neste estudo. Mas não há notícia de qualquer iniciativa do Executivo ou do Legislativo mineiro nesse sentido.

4. Conclusões e recomendações aos legisladores

O Congresso Nacional se omitiu por quase 40 anos (1988-2026) quanto a seu dever de prever em lei complementar as normas gerais do ITCMD e do ITBI³⁹. Recomendamos ao Congresso Nacional que cumpra imediatamente a tarefa constitucional (art. 146, III, *a*, da Constituição) de definir as normas gerais do

³⁸ Cf. FONTANA, Guilherme. IPVA 2025: carros a partir de 10 anos podem ser isentos do imposto no Brasil. *Quatro Rodas*. São Paulo, 14 jan. 2025. Disponível em: https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/ipva-2025-carros-a-partir-de-10-anos-podem-ser-isentos-veja-por-estados/#google_vignette. Acesso em: 11 abr. 2026; DREHMER, Vitória. Carros de só 5 estados serão beneficiados com isenção de 20 anos do IPVA. *Auto Esporte*. São Paulo, 9 dez. 2025. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/servicos/noticia/2025/12/5-estados-beneficiados-isencao-20-anos-ipva.ghtml>. Acesso em: 11 abr. 2026.

³⁹ Somente em 2026, com a Lei Complementar n. 227, foram estabelecidas as normas gerais dos impostos previstos nos arts. 155, I e 156, II, da Constituição de 1988.

IPVA (incluindo a normatização sobre os procedimentos para comprovação de que os contribuintes se encaixam nas exceções constitucionais à incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações), e ao Senado que defina sem demora as alíquotas mínimas do imposto conforme determinado pelo constituinte derivado em 2003 (Emenda Constitucional n. 42). A persistente omissão do Congresso Nacional quanto a essas duas tarefas provoca distorções econômicas (como a persistente guerra fiscal do IPVA) e grave insegurança jurídica (como demonstrado pelas intermináveis discussões na jurisprudência do STF a respeito da sujeição passiva e dos elementos válidos de conexão territorial do IPVA).

Durante os anos de 1988 a 2023, a jurisprudência do STF e sua interpretação sobre o alcance da expressão “veículos automotores” (art. 155, III, da Constituição) impediram que as legislações estaduais determinassem a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações. A Emenda Constitucional n. 132 determinou expressamente em 2023 que o IPVA “incidirá” sobre tais tipos de veículos, mas passados quase dois anos e meio somente oito Estados instituíram, por leis publicadas posteriormente à referida emenda, o IPVA sobre aeronaves e embarcações.

Recomendamos aos legisladores estaduais que, cumprindo a regra clara do art. 155, § 6º, III, da Constituição, e com o respaldo do princípio da capacidade econômica, da justiça tributária e da busca de atenuação dos efeitos regressivos da legislação (já detectados por estudos econômicos quanto ao IPVA), instituem sem demora o IPVA sobre aeronaves e embarcações, não como forma de aumentar a arrecadação total do imposto e sim como uma forma de distribuir seus ônus de um modo equânime e socialmente aceitável. Com efeito, como defender (de um ponto de vista jurídico, econômico ou mesmo ético) o comportamento dos legislativos estaduais que oneram o cidadão que possui um modesto automóvel de passeio e liberam de qualquer ônus (contra a letra expressa da Constituição desde 2023!) o cidadão que possui caríssimas aeronaves e embarcações?

Quanto à possibilidade de diferenciar a alíquota do IPVA conforme o valor dos veículos, somente três Estados (Sergipe, Maranhão e Piauí) preveem em suas legislações essa saudável regra de justiça tributária, mas o fazem por meio de leis editadas anteriormente à Emenda Constitucional n. 132 – período no qual a jurisprudência do STF considerava tal prática inconstitucional. Recomendamos aos legisladores estaduais que introduzam tal diferenciação de alíquotas na legislação do IPVA. Aqui também vale a advertência de que a progressividade de alíquotas objetiva não o aumento da arrecadação total do imposto e sim a distribuição de seus ônus de um modo equânime e socialmente aceitável. Com efeito, como defender (de um ponto de vista jurídico, econômico ou mesmo ético) o comportamento de legislativos estaduais – como o de Minas Gerais – que oneram com uma alíquota de 4% a propriedade de um modesto automóvel de passeio e aplicam

uma alíquota de apenas 2% sobre a propriedade de uma luxuosa motocicleta de mais de R\$ 200 mil (art. 10, I e V, da Lei n. 14.937/2003)?

As distintas realidades quanto à implementação concreta das normas sobre o IPVA da Emenda Constitucional n. 132 ilustram bem uma característica marcante da política tributária no Brasil. Quando se trata de implementar normas constitucionais (como a previsão de que a alíquota do IPVA pode ser diferenciada segundo o “impacto ambiental” dos veículos) para promover renúncias de receita tributária num sentido favorável aos interesses econômicos das grandes corporações (como nas numerosas isenções do IPVA para veículos elétricos e híbridos), o legislador ordinário age com muita presteza. Mas quando se trata de implementar normas constitucionais que aumentam o ônus tributário dos contribuintes com maior poder político e econômico como forma de atenuar a regressividade tributária (como a incidência do IPVA sobre aeronaves/embarcações e a diferenciação de suas alíquotas conforme o valor dos veículos), o legislador ordinário se mantém inerte e descumpre seus deveres constitucionais. Cabe à academia tributária retirar das sombras e apontar, explicar e criticar essa dualidade de critérios, que corrói a capacidade de o sistema tributário contribuir para alcançar o objetivo fundamental da República de reduzir as desigualdades sociais e regionais tão gritantes na sociedade brasileira.

5. Referências bibliográficas

BERNARDI, Renato. *O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores paulista.*

Um estudo sobre o domicílio tributário. Tese de doutorado apresentada à Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2009. Disponível em: <https://sapientia.pucsp.br/handle/handle/8547>. Acesso em: 11 abr. 2026.

BRASIL. Ministério da Fazenda. *Carga tributária no Brasil 2016.* Brasília: Ministério da Fazenda, 2017. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos/carga-tributaria/carga-tributaria-no-brasil-2016/view>. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria da Receita Federal. *Carga fiscal no Brasil 1996.* Brasília: Secretaria da Receita Federal, 2006. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos/carga-tributaria/carga-tributaria-no-brasil-1996/view>. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Secretaria do Tesouro Nacional. *Estimativa da carga tributária bruta do Governo geral 2025.* Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional, 2026. Disponível em: <https://thot-arquivos.tesouro.gov.br/publicacao/54334>. Acesso em: 10 abr. 2026.

BRASIL. Senado Federal. *Projeto de Lei Complementar n. 138, de 2025.* Estabelece as normas gerais do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) de competência dos Estados e do Distrito Federal. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=9984281&t->

- s=1773837499861&rendition_principal=S&disposition=inline. Acesso em: 10 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal (STF). *Recurso Extraordinário n. 236.931/SP*, Relator Ministro Ilmar Galvão, Primeira Turma, Unânime, *DJ* 29 out. 1999. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=255772>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 5.654-CE*, Relator Ministro Nunes Marques, Unânime, *DJ* 26 jan. 2026. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=15383623970&ext=.pdf>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo de Instrumento n. 167.777-5/SP*, Relator Ministro Marco Aurélio, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 9 maio 1997. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=279206>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 466.480/MG*, Relator Ministro Eros Grau, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 15 ago. 2008. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=541759>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Agravo Regimental no Recurso Extraordinário n. 601.247/MG*, Relator Ministro Ricardo Lewandowski, Segunda Turma, Unânime, *DJ* 13 jun. 2012. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=2174192>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 134.509/AM*, Redator para o acórdão Ministro Sepúlveda Pertence, Pleno, *DJ* 13 set. 2002. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=207766>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 153.771/MG*, Redator do acórdão Ministro Moreira Alves, Pleno, *DJ* 5 set. 1997. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=211634>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 255.111/SP*, Redator para o acórdão Ministro Sepúlveda Pertence, Pleno, *DJ* 13 dez. 2002. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=258436>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 379.572/RJ*, Relator Ministro Gilmar Mendes, *DJ* 1º fev. 2008. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=506713>. Acesso em: 9 abr. 2026.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 562.045/RS*, Redatora do acórdão Ministra Cármen Lúcia, Pleno, *DJ* 27 nov. 2013. Disponível

em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=630039>. Acesso em: 9 abr. 2026.

- CAETANO, Emerson Reginaldo; MOREIRA, Felipe Kern. O papel das isenções de tributos sobre a propriedade de veículos elétricos ou híbridos no cumprimento de acordos sobre mudanças climáticas firmados pelo Brasil. *Revista de Direito Tributário e Financeiro* v. 10, n. 2, 2025. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/direitotributario/article/view/11007>. Acesso em: 12 abr. 2026.
- CARVALHO JR., Pedro Humberto Bruno de. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. In: FAGNANI, Eduardo (org.). *A Reforma Tributária necessária: diagnóstico e premissas*. Brasília-São Paulo: ANFIP/FENAFISCO/Plataforma Política Social, 2018. Disponível em: <https://www.anfip.org.br/publicacoes/a-reforma-tributaria-necessaria-diagnostico-e-premissas/>. Acesso em: 10 abr. 2026.
- COSTA, Daniel Gonçalves Mendes da. *De taxa ao imposto incidente sobre a propriedade de veículos: uma análise do federalismo fiscal brasileiro*. Dissertação de mestrado apresentada ao Centro Universitário de Brasília/UniCEUB. Brasília, 2019. Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/prefix/15086/1/61750022.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2026.
- GODOI, Marciano Seabra de. A força da constituição e a força do poder econômico: estudo de caso sobre a tentativa do governo paranaense de implantar no ano de 2024 a progressividade do Imposto sobre Heranças e Doações. In: GASSEN, Francisco et al (org.). *Equidade e eficiência da matriz tributária brasileira: diálogos sobre Estado, Constituição e tributação – Tomo II*. Florianópolis: Habitus, 2025, 133-142.
- GODOI, Marciano Seabra de. Comentários sobre a norma da Emenda Constitucional 132/2023 segundo a qual o Sistema Tributário Nacional deve observar o Princípio da Justiça Tributária. In: MARTINS, Ives Gandra da Silva et al (org.). *A dignidade da pessoa e o direito fiscal*. Coimbra: Almedina, 2025, p. 59-84.
- GODOI, Marciano Seabra de. Contribuições Sociais e de Intervenção no Domínio Econômico: a paulatina desconstrução de sua identidade constitucional. *Revista de Direito Tributário da APET* v. 15, 2007. São Paulo, p. 81-110.
- GODOI, Marciano Seabra de. *Crítica à jurisprudência atual do STF em matéria tributária*. São Paulo: Dialética, 2011.
- GODOI, Marciano Seabra de. Nosso sistema tributário é ótimo. Ótimo para os interesses daqueles contribuintes que têm poder suficiente para definir as regras concretas de nosso sistema tributário. In: XAVIER, Bianca Ramos et al (org.). *Estado, igualdade e justiça – estudos em homenagem ao Professor Ricardo Lodi*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2022, p. 261-270.
- GODOI, Marciano Seabra de. O desinteresse dos estados brasileiros quanto à efetiva concretização da progressividade do imposto sobre heranças e doações

- exigida na Emenda Constitucional n. 132/2023. In: SCAFF, Fernando Facury et al (org.). *Tributação, desigualdade e desenvolvimento*. Belo Horizonte: Fórum, 2025, p. 249-266.
- GODOI, Marciano Seabra de; MOREIRA, Juliana da Silva; VOCURCA, André Godinho Delgado. As normas da EC 132 acerca do imposto sobre heranças e doações e seu (des)cumprimento pelos estados e o distrito federal. *V Congresso Brasileiro de Direito e Políticas Públicas: Contribuições jurídicas para análises críticas de políticas públicas*, 2025, Goiânia. *Anais do V Congresso Brasileiro de Direito e Políticas Públicas: “Contribuições jurídicas para análises críticas de políticas públicas”*, Goiânia: Faculdade de Direito UFG, 2025, v.1, p. 1-10.
- HERSEN, Amarildo; LIMA, Fabrício Thimoteo Gomes de. A isenção de IPVA sobre veículos elétricos no Paraná: mensuração de impacto de política pública. *Economia & Região*, [S. l.], v. 12, n. 2, 2024, p. 356-374.
- JESUS, Laisa Silva de; COELHO, Leandro Alves. O conceito de IPVA no sistema tributário nacional: limites legais e jurisprudenciais. *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação* v. 11, n. 11. São Paulo, nov. 2025, p. 6.359-6.382. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/22449>. Acesso em: 10 abr. 2026.
- MAMEDE, Gladston. *IPVA: Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores*. São Paulo: RT, 2002.
- PACOBAYHYBA, Fernanda Mara Macedo; TOMÉ, Fabiana del Padre. O IPVA e as polêmicas em torno da abrangência da expressão “veículos automotores” e da diferenciação de alíquotas em função dos “tipos” de veículos – reflexões acerca da ADI n. 5.654. *Revista Jurídica da FA7* v. 14, n. 2. São Paulo, 2017, p. 81-99. Disponível em: <https://www.ibet.com.br/wp-content/uploads/2018/02/Fabiana-Del-Primeiro-Tome-e-Fernanda-Mara-Macedo-Pacobahyba.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2026.
- SILVA, Paulo Roberto Coimbra. *IPVA: imposto sobre a propriedade de veículos automotores*. Belo Horizonte: D’Plácido, 2019.