

# RETRIBUTIVIDADE TRIBUTÁRIA – A (DES)VINCULAÇÃO DA RECEITA DO IPVA A INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE

Tauan Galiano FREITAS<sup>1</sup>

**RESUMO:** Existe um mito enraizado na sociedade brasileira através do qual exige-se do administrador público correspondência da receita do IPVA a investimentos em infraestrutura e transporte. Conquanto seja louvável a exigência de investimentos no setor, esta jamais poderá ser vinculada direta e imediatamente à receita do imposto, em razão do modelo econômico-tributária adotado pelo país. Comprova-se que a realidade tem demonstrado destinações de recursos públicos a investimentos no setor equitativas e até mesmo superiores à receita do IPVA.

**Palavras-chave:** Imposto sobre a propriedade de veículo automotor (IPVA). Orçamento Público. Imposto. Taxa.

## 1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho teve por objetivo desmistificar um tema amplamente difundido na sociedade como preceito de justiça e transparência fiscal, mas que, em verdade, encontra-se em descompasso com o ordenamento jurídico vigente.

O debate social reside na ausência de correspondência direta e imediata do pagamento do imposto sobre a propriedade de veículo automotor (IPVA) aos investimentos em infraestrutura e transporte.

Com isso, o presente trabalho científico objetivou demonstrar que a ausência de correspondência é proposital e encontra guarida no modelo econômico-tributário nacional, e que, conquanto inexista vinculação da receita deste imposto a obras de melhoria no setor, a prática tem viabilizado destinação orçamentária equivalente e, por vezes, até superior à arrecadação do IPVA.

Assim sendo, este ensaio científico foi dividido em três importantes capítulos. No primeiro capítulo foi abordada a evolução da tributação sobre o veículo automotor e as espécies tributárias que foram utilizadas no Brasil. Em seguida, e baseando nesta primeira análise, permitiu-se classifica-las dentro do contexto

---

<sup>1</sup> Graduado pelo Centro Universitário “Antônio Eufrásio de Toledo” de Presidente Prudente - SP. Pós-graduado em Direito Tributário pela rede de ensino Anhanguera/Uniderp. Pós-graduado em Advocacia Tributária pela Universidade Candido Mendes – RJ. Pós-graduado em Direito Processual Civil pela Universidade Mackenzie - SP. Advogado. E-mail: tauan\_gf@hotmail.com.

tributário e realizar uma distinção bem precisa entre as espécies adotadas no ordenamento jurídico, justificando a ausência absoluta de vinculação entre a receita dos impostos à órgãos, fundos ou despesas, consoante mandamento constitucional.

Delineados os fundamentos técnicos que permeiam o tema, será contextualizada a arrecadação do IPVA à destinação de recursos orçamentários para realização de investimentos em infraestrutura e transporte, dando enfoque ao Estado de São Paulo, maior arrecadador nacional, e ao Município de São Paulo (Capital), cuja frota de veículos é a maior em todo o estado.

Por fim, o trabalho buscou evidenciar que a receita do imposto sobre a propriedade de veículo automotor (IPVA) jamais poderá ser vinculada às despesas relacionadas, em observância ao mandamento constitucional, demonstrando-se uma evidente preocupação dos entes federativos na manutenção em obras de infraestrutura e transporte, diante do montante orçamentária destinado ao setor que, por vezes, mostra-se maior que a própria arrecadação do IPVA.

## 2 ORIGEM E EVOLUÇÃO

O Imposto sobre a Propriedade de Veículo Automotor, comumente conhecido pela sigla IPVA, surgiu com a Emenda Constitucional nº 27, de 28 de novembro de 1985, ainda na vigência da Constituição Federal de 1967 (com nova redação em 1969), que expressamente consignou em seu texto (artigo 23, inciso III<sup>2</sup>) a competência dos Estados para sua criação, vedando a cobrança de qualquer outra taxa ou imposto sobre a utilização dos veículos.

Em que pese ter sido erigido pela Emenda Constitucional como um imposto inédito incidente sobre a propriedade de veículo automotor, o recolhimento tributário fundado no mesmo preceito existia desde 1969, com a vigência da Taxa Rodoviária Federal (TRF), e a partir de 1970, com a vigência da Taxa Rodoviária Única (TRU), que perdurou até a entrada em vigor do imposto.

A Taxa Rodoviária Federal (TRF), instituída pelo Decreto-Lei nº 397, de 30 de dezembro de 1968, era devida por todo proprietário<sup>3</sup> de veículo motorizado que

---

<sup>2</sup> Art. 23. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre: [...] III - propriedade de veículos automotores, vedada a cobrança de impostos ou taxas incidentes sobre a utilização de veículos.

<sup>3</sup> O texto normativo original não continha a palavra “proprietário”, limitando-se a constar que “a taxa rodoviária federal será devida por **todo veículo motorizado** que transitar no território nacional [...]”.

transitasse no território nacional e o seu recolhimento de 0,5% (meio por cento) sobre o valor do veículo era realizado junto com o pagamento do licenciamento na repartição estadual de trânsito.

Com pouco tempo de vigência, a Taxa Rodoviária Federal (TRF) fora substituída pela Taxa Rodoviária Única (TRU), instituída pelo Decreto-Lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, e passou a ter vigência em 1º de janeiro de 1970. A TRU era devida pelos proprietários de veículos automotores registrados e licenciados em todo território nacional previamente ao registro do veículo ou à renovação anual da licença para circular.

Um aspecto relevante e que nos chama atenção é o fato do texto normativo expressamente consignar ser este o “**único** tributo incidente sobre tal fato gerador”. Isto pois, antes da vigência da TRU existiam inúmeros tributos espalhados pelo território nacional incidente sobre a propriedade de veículos automotores para viabilizar o registro anual e licenciamento, o que causava instabilidade ao sistema tributário e descontentamento dos contribuintes.

Diante disso, a intenção legislativa foi de pacificar e concentrar a incidência tributária em somente uma espécie tributária classificada como *taxa*.

Estes precedentes normativos, ambos classificados pelo Estado como taxa, foram importantes para dar origem ao que hoje é classificado como *imposto*, que ocorreu somente com a Emenda Constitucional nº 27/1985, e posteriormente incorporado à atual Constituição Federal (artigo 155, inciso III).

A distinção da classificação (taxa ou imposto) não é meramente literal; possui uma ampla consequência e importantes distinções ao escopo do trabalho, razão pela qual dedicaremos um tópico específico.

### **3 CLASSIFICAÇÃO TRIBUTÁRIA E A (DES)VINCULAÇÃO A INVESTIMENTOS RELACIONADOS À ESTRUTURA E TRANSPORTE**

Bem delineado a origem e evolução do tributo incidente sobre a propriedade de veículo automotor, passemos a uma análise mais detida ao escopo

---

Contudo, parece-nos sensato concluir que a TRF será devida pelo proprietário, e não por todo veículo. Em que pese a fato gerador residir na ação de transitar o veículo motorizado em território nacional, o recolhimento deveria ser realizado pela pessoa interessada, normalmente o proprietário, quando do licenciamento do veículo, daí a razão de termos incluído a expressão “proprietário”.

central deste ensaio científico com a finalidade de identificar as importantes distinções das espécies tributárias e as respectivas consequências jurídicas.

Ponto nevrálgico à compreensão do tema reside na importância das receitas decorrentes da atividade privada para a manutenção das atividades Estatais. Sem a obtenção de recursos público, efetivada grande parte através do pagamento de tributos pela população, restaria fadado ao insucesso a manutenção e sobrevivência do Estado.

Como ensina Luís Eduardo Schoueri (2018, p. 36):

A paulatina diminuição da atuação direta do Estado sobre a economia, inicialmente por conta do liberalismo e mais recentemente na modelagem do Estado do século XXI, aponta para a necessidade de que o Estado se aproprie de riquezas que não foram por ele geradas. Daí a tributação, em sua função arrecadadora.

Ora, se o Estado concebe à iniciativa privada a exploração do capital e do trabalho, garantindo a liberdade de seus exercícios e a da propriedade, renuncia, em consequência, a atuação empresarial, necessitando de esforços comuns para o seu financiamento, através da imposição tributária.

Salvo exceções<sup>4</sup>, é vedado ao Estado atuar na exploração direta de atividade econômica pelo Estado, e quando atua deve possuir os mesmos direitos e deveres que o particular.

Por esta razão que, no atual sistema de finanças públicas e exploração do capital e do trabalho, o Estado necessita ser parcialmente financiado pela população, por intermédio de uma participação no resultado da economia privada.

Descrita esta premissa inicial, adentramos especificamente na arrecadação fiscal através de receitas tributárias, no qual duas delas serão importantes: a taxa e o imposto.

A primeira é definida e classificada pela doutrina como tributo retributivo, cuja instituição deverá corresponder a uma atividade Estatal específica.

Bem leciona Paulo de Barros Carvalho (2009, p. 40) que “em qualquer das hipóteses previstas para a instituição de taxas — prestação de serviço público ou

---

<sup>4</sup> Nos termos do texto constitucional (art. 173), ao Estado somente será permitida a exploração da atividade econômica quando necessário aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo.

exercício do poder de polícia — o caráter sinalagmático deste tributo haverá de mostrar-se à evidência”.

A instituição de qualquer taxa está intimamente atrelada à existência de um serviço público.

Daí dizer que a destinação da arrecadação se mostra importante na classificação tributária – ocasionando superação do conceito estabelecido pelo CTN<sup>5</sup> - deixando evidente qual serviço será prestado pelo Estado especificamente em relação ao contribuinte.

Para assim demonstrar, a Taxa Rodoviária Federal (TRF), instituída pelo Decreto-Lei n° 397/1968, estabelecia em seu texto que o produto da arrecadação seria destinado ao custeio de projetos e obras de conservação e restauração de estrada de rodagem federais, demonstrando de forma precisa o serviço público que seria ofertado:

DECRETO-LEI 397, DE 30 DE DEZEMBRO DE 1968

Art. 1º A taxa rodoviária federal será devida por todo veículo motorizado que transitar no território nacional e o produto de sua arrecadação será integralmente aplicado no custeio de projetos e obras de conservação e restauração de estradas de rodagem federais;

Da mesma forma, a Taxa Rodoviária Única (TRU), instituída pelo Decreto-Lei n° 999/1969, destinava o produto da arrecadação para obras de conservação, melhoramentos e sinalização de vias públicas mediante distribuição de quotas-partes aos entes federados (artigos 6º Decreto-Lei n° 1.691, de 02 de agosto de 1979).

De se ver que a vinculação do montante da arrecadação evidencia-se elemento primordial da classificação tributária, consoante estabelece o próprio Código Tributário Nacional:

Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

---

<sup>5</sup> Embora o artigo 4, inciso II do CTN mencione ser irrelevante para a classificação tributária “a destinação legal do produto da arrecadação”, vimos que este fato é importantíssimo para distinção da Taxa e do Imposto.

Não sendo vinculada a qualquer atividade do Estatal, inviabiliza-se a classificação tributária de *taxa*.

Inversamente, o *imposto* não encontra qualquer correspondência a uma atividade estatal. Eis a grande distinção entre as espécies tributárias.

O Código Tributário Nacional consigna que o “imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte” (artigo 16).

Enquanto a *taxa* exige uma contraprestação Estatal específica relativa ao contribuinte, o *imposto* a proíbe. Aliás, não se trata de mera liberalidade do administrador, mas, sim, uma expressa vedação constitucional:

Art. 167. São vedados:

[...]

IV - a vinculação de receita de impostos a órgão, fundo ou despesa, ressalvadas a repartição do produto da arrecadação dos impostos a que se referem os arts. 158 e 159, a destinação de recursos para as ações e serviços públicos de saúde, para manutenção e desenvolvimento do ensino e para realização de atividades da administração tributária, como determinado, respectivamente, pelos arts. 198, § 2º, 212 e 37, XXII, e a prestação de garantias às operações de crédito por antecipação de receita, previstas no art. 165, § 8º, bem como o disposto no § 4º deste artigo

Portanto, ressalvadas as exceções constitucionais, a receita dos impostos não pode ser vinculada a qualquer órgão, fundo ou despesa, sob pena de flagrante inconstitucionalidade.

Daí extraímos o escopo central do trabalho: a receita do IPVA não se vincula a qualquer despesa específica para conservação de ruas, estradas ou rodovias, tampouco poderá ser vinculado ao órgão de trânsito estadual ou federal ou às secretarias de logística e transportes, nem a qualquer fundo para investimento em infraestrutura, segurança ou gestão da malha rodoviária.

Ao contrário do que existia na vigência da TRF e da TRU, cuja receita era previamente vinculada e expressamente consignada na legislação, o IPVA jamais poderá ser utilizado especificamente para *custear projetos e obras de conservação e restauração de estradas de rodagem federais ou para conservação, melhoramentos e sinalização de vias públicas*.

Seja qual for a intenção do administrador público, a receita do IPVA deverá englobar o montante do orçamento público, servindo de contrapartida às despesas públicas respectivas.

De forma proficiente leciona Leandro Paulsen (2018, p. 695) que “não há qualquer vinculação do IPVA com a conservação de rodovias e nem poderia haver em face da sua natureza e da vedação constante do art. 167, IV, da CF”.

Existe um mito enraizado na sociedade no sentido de não se constatar uma retributividade do IPVA, pois, conquanto exista um rigoroso adimplemento pelos contribuintes, inexistem, em contrapartida, investimentos em infraestrutura e transporte.

Ainda que nobres os fundamentos, além de equivocados, não encontram guarida no atual sistema constitucional tributário.

O montante arrecadado com o IPVA, repisa-se, compõe o orçamento público Estadual e Municipal e é destinado às áreas prioritárias dos entes, como a saúde, a educação, a segurança pública e a infraestrutura.

Nas lições de Luís Eduardo Schoueri (2018, p. 207), somente uma causa pode justificar a cobrança de impostos, qual seja, “a necessidade financeira do Estado, cuja responsabilidade não pode ser imputada a um contribuinte, ou a um grupo de contribuintes. Daí, pois, toda a coletividade ser chamada a contribuir para aquelas despesas gerais”.

Não se imputa a um ou a outro proprietário de veículo automotor a responsabilidade pelo desgaste das vias, razão pela qual não há como imputar o financiamento exclusivo àquele, mas a toda sociedade através de recursos financeiros do ente público, incluindo aí a receita dos impostos.

Ao contribuinte resta apenas exigir do administrador público investimentos na seara do transporte *lato sensu* com o orçamento público, mas jamais vincular o pagamento do IPVA ao respectivo investimento.

#### **4 RESULTADO PRAGMÁTICO**

Ciente de que a atividade pública depende parcialmente de recursos privados, analisaremos de forma pragmática a receita tributária englobando o montante do orçamento público, o valor distribuído entre os entes federativos e o efetivamente aplicado nos projetos e obras de conservação e restauração de estradas de rodagem entre outros relacionados ao transporte.

Importante consignar que a receita do IPVA angariada pelos Estados é repartida com os Municípios na proporção de 50% (cinquenta por cento) dos veículos licenciados em seus territórios, conforme mandamento Constitucional (artigo 158,

inciso III). Além disso, 20% (vinte por cento) do montante é destinado ao FUNDEB (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação), cujo montante, por fim, acaba sendo revertido ao Estado e aos Municípios para que sejam aplicados na manutenção e no desenvolvimento da educação.

Assim, nem toda receita do IPVA permanece no Estado, sendo parte destinada aos cofres públicos municipais e parte ao FUNDEB, e nem toda receita é destinada às despesas com infraestrutura e transporte.

Traçado os pontos inaugurais, passemos à análise casuística do orçamento público angariado pelo Estado de São Paulo e pelo Município de São Paulo, nos anos de 2016, 2017 e 2018<sup>6</sup>, permitindo-se um paralelo entre a receita total arrecadada e o montante aplicado neste setor de transporte.

Pois bem.

Segundo dados divulgados pelo Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria da Fazenda - Coordenadoria da Administração Tributária, a arrecadação do IPVA totalizou os seguintes valores constantes da tabela:

<b>ARRECAÇÃO IPVA – ESTADO DE SÃO PAULO</b>	
<b>PERÍODO</b>	<b>VALOR TOTAL</b>
jan a dez/2016	R\$ 14.922.175.700
jan a dez/2017	R\$ 15.282.930.200
jan a set/2018	R\$ 14.363.890.600

Dos valores arrecadados, 20% (vinte por cento) do montante é destinado ao FUNDEB, cujo montante é reinvestido na manutenção e no desenvolvimento da educação no Estado e nos Municípios, e o restante é repartido de igual forma entre os municípios na proporção dos veículos licenciados em seus territórios.

Em termos pragmáticos teremos o seguinte:

<b>RATEIO DO IPVA – ESTADO E MUNICÍPIOS DE SÃO PAULO</b>				
<b>PERÍODO</b>	<b>VALOR TOTAL</b>	<b>FUNDEB (20%)</b>	<b>ESTADO DE SÃO PAULO (50%)</b>	<b>MUNICÍPIOS (50%)</b>

<sup>6</sup> Dados disponíveis somente no período de Janeiro a Setembro/2018.



jan a dez/2016	R\$ 14.922.175.700	R\$ 2.984.435.140	R\$ 5.968.870.280	R\$ 5.968.870.280
jan a dez/2017	R\$ 15.282.930.200	R\$ 3.056.586.040	R\$ 6.113.172.080	R\$ 6.113.172.080
jan a set/2018	R\$ 14.363.890.600	R\$ 2.872.778.120	R\$ 5.745.556.240	R\$ 5.745.556.240

O montante arrecadado pelo Estado de São Paulo com IPVA compôs o orçamento anual de cada ano, e a aplicação de seus recursos constou das respectivas leis orçamentárias.

Assim, segundo os dados constantes da Lei Orçamentária Anual (LOA)– Lei Estadual nº 16.646, de 11 de janeiro de 2018, e seus anexos, foram destinados os seguintes valores para a Secretaria de Logística e Transportes e para a Secretaria dos Transportes Metropolitanos:

<b>LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL (LOA) – ESTADO DE SÃO PAULO</b>			
<b>PODER/ÓRGÃO</b>	<b>REALIZADA</b>	<b>FIXADA</b>	
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES	R\$ 5.538.091.844	R\$ 6.595.192.983	R\$ 7.293.498.487
SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS	R\$ 7.808.345.942	R\$ 9.326.093.973	R\$ 9.628.589.824

Os valores destinados à Secretaria de Logística e Transportes têm vários objetivos, dentre os quais podemos destacar investimentos (programas) em planejamento de logística e transportes; gestão da logística hidroviária; gestão, operação e segurança de rodovias; adequação da malha rodoviária; modernização da infraestrutura aeroportuária e movimento paulista de segurança no trânsito

Já a Secretaria dos Transportes Metropolitanos é responsável por efetivar os seguintes programas de governo: Planejamento, Gestão Estratégica e Modernização do Transporte Metropolitano - Pitu Vivo; Expansão e Gestão do Transporte de Baixa e Média Capacidade - Pitu em Marcha; Expansão, Modernização

e Operação do Transporte sobre Trilhos - Pitu em Marcha; e Expansão, Modernização e Operação do Transporte Metroviário - Pitu em Marcha.

Diante deste panorama fica claro que, embora inexista vinculação da receita de IPVA aos planos governamentais relacionados à infraestrutura e transporte, a receita pública destinada pelo Estado de São Paulo para fazer frente aos investimentos nesta área são notáveis e, por vezes, ultrapassam o montante do arrecadado somente com imposto.

A exemplo disto destacamos o ano de 2016, cuja receita oriunda do IPVA somou a quantia de R\$ 5.968.870.280 (cinco bilhões, novecentos e sessenta e oito milhões, oitocentos e setenta mil e duzentos e oitenta reais), e contabilizou-se na Lei Orçamentária Anual (LOA) um investimento de R\$ 5.538.091.844 (cinco bilhões, quinhentos e trinta e oito milhões, noventa e um mil e oitocentos e quarenta e quatro reais), somente no setor de logística e transporte, sem contabilizar o montante destinado a investimentos no transporte metropolitano.

Em 2017, o Estado de São Paulo angariou a quantia de R\$ 6.113.172.080 (seis bilhões, cento e treze milhões, cento e setenta e dois mil e oitenta reais) e, por fim, acabou destinando à Secretaria de Logística e Transportes a quantia de R\$ 6.595.192.983 (seis bilhões, quinhentos e noventa e cinco milhões, cento e noventa e dois mil e novecentos e oitenta e três reais) e mais R\$ 9.326.093.973 (nove bilhões, trezentos e vinte e seis milhões, noventa e três mil e novecentos e setenta e três reais).

Evidente que a destinação orçamentária é significativa para investimentos em infraestrutura do transporte estadual e local, visando cumprir os planos de governo.

Partindo especificamente para o orçamento municipal, analisaremos tão somente o município de São Paulo, cuja frota de veículos é a maior em todo o Estado e conta com uma importante destinação de recursos.

Segundo consta dos dados históricos da arrecadação mensal de IPVA por região/município (2018), presente nos dados divulgados pelo Estado de São Paulo, por intermédio da Secretaria da Fazenda - Coordenadoria da Administração Tributária, o montante arrecadado somente no município de São Paulo (Capital), levando em consideração a frota licenciada naquela localidade, totalizou os seguintes valores:

<b>RATEIO DO IPVA – ESTADO E MUNICÍPIO (CAPITAL) DE SÃO PAULO</b>				
<b>PERÍODO</b>	<b>VALOR TOTAL</b>	<b>FUNDEB (20%)</b>	<b>ESTADO DE SÃO PAULO</b>	<b>MUNICÍPIO DE SÃO PAULO (CAPITAL)</b>
jan a dez/2016	R\$ 4.788.696.800	R\$ 957.739.360	R\$ 1.915.478.720	R\$ 1.915.478.720
jan a dez/2017	R\$ 4.818.105.800	R\$ 963.621.160	R\$ 1.927.242.320	R\$ 1.927.242.320
jan a set/2018	R\$ 4.567.502.500	R\$ 913.500.500	R\$ 1.827.001.000	R\$ 1.827.001.000

Deste montante arrecadado e que compôs o orçamento público municipal anual, segundo as Leis Orçamentárias Anuais (LOAs) dos anos de 2016, 2017 e 2018, houve previsão dos seguintes montantes para os seguintes órgãos:

<b>LEI ORÇAMENTÁRIA ANUAL (LOA) – MUNICÍPIO DE SÃO PAULO</b>			
<b>PODER/ÓRGÃO</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>
SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES	-	-	R\$ 2.616.202.351
SECRETARIA MUNICIPAL DE SERVIÇOS E OBRAS	-	-	R\$ 775.777.849
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES	R\$ 2.248.510.385	R\$ 2.655.239.705	-
SECRETARIA MUNICIPAL DE INFRA-ESTRUTURA URBANA E OBRAS	R\$ 1.828.582.666	R\$ 1.132.027.357	-

Os órgãos mencionados acima são responsáveis por realizar programas como a duplicação e construção de pontes; pavimentação e recapeamento de vias; remodelação e sinalização do sistema viário; construção de pontilhão; construção de terminais e corredores de ônibus; intervenções na área de mobilidade urbana, entre outras destinações estabelecidas no Quadro de Detalhamento de Despesa de cada ano.

Identicamente ao que constatamos no orçamento do Estado de São Paulo, neste a receita advinda do IPVA totalizou em 2016, por exemplo, a quantia de R\$ 1.915.478.720 (um bilhão, novecentos e quinze milhões, quatrocentos e setenta e oito mil e setecentos e vinte reais), e o total investido em obras e infraestrutura do sistema de transporte totalizou R\$ 4.077.093.051 (quatro bilhões, setenta e sete

milhões, noventa e três mil e cinquenta e um reais), valor expressivamente maior que somente a receita do IPVA.

Em 2017, o Município de São Paulo (Capital) arrecadou a quantia de R\$ 1.927.242.320 (um bilhão, novecentos e vinte e sete milhões, duzentos e quarenta e dois mil e trezentos e vinte reais), e destinou para investimentos em infraestrutura do transporte municipal a quantia de R\$ 3.787.267.062 (três bilhões, setecentos e oitenta e sete milhões, duzentos e sessenta e sete mil e sessenta e dois reais), advindas do orçamento público.

E, apenas para que fique claro e reiterando os argumentos alhures expostos, a análise perfunctória e simplista aqui realizada tem por objetivo apenas constatar que existe previsão orçamentária para estas despesas, mesmo que não derivadas especificamente do IPVA

## **5 CONCLUSÃO**

A evolução da sociedade e o fortalecimento da democracia fez crescer um clamor popular por uma retributividade mais evidente advinda da alta carga tributária em nosso sistema jurídico, exigindo-se dos administradores o uso consciente e transparente do dinheiro público.

Ocorre que, muitas vezes, o sentimento de revolta popular acaba ocasionando distúrbios das bases científicas, que servem de pilar à administração pública, economia política, ciências políticas e direito tributário.

Neste tema específico, mostra-se prudente conhecer a ciência em pauta, para o fim de permitir uma adequada conclusão quanto a aplicação do orçamento público, evitando-se o argumento equivocado vinculando-se a receita do imposto às despesas específicas.

Pela natureza tributária que ocupa em nosso ordenamento jurídico e a sua classificação nas finanças públicas, a receita de IPVA jamais poderá ser vinculada à infraestrutura e ao sistema de transporte *lato sensu*, ressalvadas as exceções constitucionais.

A receita do imposto sobre a propriedade de veículo automotor deve compor o orçamento público do ente, o qual agregará às demais receitas públicas com a posterior destinação.

Conforme comprovamos neste trabalho, além de ser falacioso o argumento de vinculação da receita do imposto, a prática tem demonstrado que o orçamento público destinado a fazer frente a investimentos em infraestrutura e transporte é maior que o próprio montante arrecadado pelo imposto sobre a propriedade de veículo automotor.

Nota-se que a vinculação da receita do imposto a obras neste setor dificultaria a própria gestão orçamentária, impedindo uma destinação equitativa e justa em diversos setores da economia. No atual modelo, o ente federativo busca recursos financeiros em diversas origens orçamentárias, fazendo uma adequação baseada na realidade apresentada por cada setor individualmente e dentro de um aspecto temporal.

Admitir a vinculação das receitas tributárias de IPVA seria desvirtuar o sistema econômico-tributário nacional, retornando ao que antes era classificado como *taxa*, ocasionando retrocesso político e econômico.

Os impostos têm por escopo servir de subsídio às áreas prioritárias dos entes, como a saúde, a educação, a segurança pública e a infraestrutura, evidenciando-se absolutamente infactível exigir do ente público a implementação de políticas públicas de infraestrutura e trânsito vinculante de forma direta e imediata a arrecadação do IPVA.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

AMARO, Luciano. **Direito Tributário Brasileiro** - 21ª Ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de direito tributário**. 21. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

PAULSEN, Leandro. **Constituição e código tributário comentados à luz da doutrina e da jurisprudência**. 18 ed. São Paulo: Saraiva, 2018.

HARADA, Kiyoshi. **Direito financeiro e tributário** – 25. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2016.

SÃO PAULO. Governo do Estado de São Paulo. Secretaria da Fazenda. Relatório de Receita Tributária. Disponível em:

<<https://portal.fazenda.sp.gov.br/acessoinformacao/Paginas/Relat%C3%B3rios-da-Receita-Tribut%C3%A1ria.aspx>>. Acesso em 03 de janeiro de 2019.

\_\_\_\_\_. Governo do Estado de São Paulo. Lei Orçamentária Anual (LOA). Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2018/lei-16646-11.01.2018.pdf>>. Acesso em 03 de janeiro de 2019.