



UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

**ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS
EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.**

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA

**ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS
EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.**

Artigo apresentado como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em
Direito pela Universidade Católica do
Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

**ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS
EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.**

**ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS
A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.**

Jeferson Santos da Silva¹

Darlã Conceição Santos²

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito –DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia –PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas *blitzen*, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo, deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obediências aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito –DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian

¹ Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

² Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado

Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous *blitzen*, in a vexatious and humiliating way, hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intended to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

1.INTRODUÇÃO

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, *a priori*, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes

tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas *Blitzen* utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações

tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: “E é a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico”³.

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

³ Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público⁴.

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à

⁴ Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. – 10. ed. – São Paulo : Saraiva Educação, 2019

espécie tributária a que realmente pertença. Continua: “Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional”.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada “teoria bipartida”, separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de “taxas”) e não vinculados (impostos)⁵. Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: “art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria”. Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF)⁶.

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) **impostos** ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) **taxas** pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) **contribuições de melhoria (art. 145, III)**; d) **contribuições** sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art. 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de

⁵ Nogueira; Sabbag, 2018

⁶ SABBAG, 2018

iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) **empréstimos compulsórios** extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II).

O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação. De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.

Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal – que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei

como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização"⁷.

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também, garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente"⁸. Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional"⁹. Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF/1988,

⁷ Alexandre, 2017, p.68

⁸ MAZZA, 2020, p.540.

⁹ BERTINI, 2020

determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislarem sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF".

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal¹⁰.

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária. Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato". Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que – por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal – dá nascimento à obrigação tributária". E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos 'fato imponível' (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

¹⁰ MAZZA, 2020, p.541.

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)", e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exhaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos:" (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfourir Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação *in concreto* do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a "alíquota" corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como "fato imponível", por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidiu sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir

Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF/88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF/88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]“competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988”. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu **aspecto material**, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu **aspecto espacial**, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu **aspecto temporal**, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado “exercício financeiro”; em seu **aspecto pessoal**, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o

Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu **aspecto quantitativo**, é considerado um imposto *ad valorem* - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art. 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas *blitzen* dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "*blitzen* do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas *blitzen*, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de *blitzen*, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal – popularmente chamado de "baculejo" – sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento *in loco*, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal – situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade – seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da polícia. Terceiros transeuntes prejulgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regrados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma *non grata* em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e

cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de *blitz* e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de *blitz* e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas *blitzen* do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado

Santini -PL n° 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um *hard-case* (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores", princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito.

Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu

papel mais precípua de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legisla sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados-Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, *caput* e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o

que é devido, as famigeradas *blitzen*, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, “manobra que objetiva criar receita sem a propositura da ação executiva própria”. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes//>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021

DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISbN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN 978-85-309-8075-7]



Relatório do Software Anti-plágio CopySpider

Para mais detalhes sobre o CopySpider, acesse: <https://copyspider.com.br>

Instruções

Este relatório apresenta na próxima página uma tabela na qual cada linha associa o conteúdo do arquivo de entrada com um documento encontrado na internet (para "Busca em arquivos da internet") ou do arquivo de entrada com outro arquivo em seu computador (para "Pesquisa em arquivos locais"). A quantidade de termos comuns representa um fator utilizado no cálculo de Similaridade dos arquivos sendo comparados. Quanto maior a quantidade de termos comuns, maior a similaridade entre os arquivos. É importante destacar que o limite de 3% representa uma estatística de semelhança e não um "índice de plágio". Por exemplo, documentos que citam de forma direta (transcrição) outros documentos, podem ter uma similaridade maior do que 3% e ainda assim não podem ser caracterizados como plágio. Há sempre a necessidade do avaliador fazer uma análise para decidir se as semelhanças encontradas caracterizam ou não o problema de plágio ou mesmo de erro de formatação ou adequação às normas de referências bibliográficas. Para cada par de arquivos, apresenta-se uma comparação dos termos semelhantes, os quais aparecem em vermelho.

Veja também:

[Analisando o resultado do CopySpider](#)

[Qual o percentual aceitável para ser considerado plágio?](#)



Versão do CopySpider: 2.0.1

Relatório gerado por: jeferson060@gmail.com

Modo: web / normal

Arquivos	Termos comuns	Similaridade
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/303/edicao-1/instituicao-de-tributo	324	2,20
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://conube.com.br/blog/tributos-impostos-e-taxas	96	1,13
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://www.aurum.com.br/blog/lancamento-tributario	51	0,55
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X http://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_04.02.2010/art_150_.asp	20	0,24
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:rede.virtual.bibliotecas:livro:2011;000893108	13	0,16
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://www.amazon.com.br/Curso-Direito-Tribut%C3%A1rio-Completo-edi%C3%A7%C3%A3o/dp/8553613992	14	0,15
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://en.wikipedia.org/wiki/State_(polity)	6	0,03
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://www.academia.edu/42950431/Manual_de_Pr%C3%A1tica_Tribut%C3%A1ria_Caio_Bartine	3	0,03
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection	0	0,00
TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx X https://www.editorasaraiva.com.br	0	0,00



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/303/edicao-1/instituicao-de-tributo> (7444 termos)

Termos comuns: 324

Similaridade: 2,20%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/303/edicao-1/instituicao-de-tributo> (7444 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador
2021
JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar



pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da **União, por meio** do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem **a prerrogativa de** arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados **na Constituição Federal** de 1988. De logo, deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas **da Constituição Federal**, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria **a Constituição Federal** deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way, hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intend to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos



devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários **de veículos automotores**, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças **de impostos e** proposições de diversos tipos de ações. Embora **o direito de** propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, **nota-se que o** referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se **que o** atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso , também **o pagamento do** IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao **contraditório e da ampla defesa**. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo , a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais



penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a



repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do **sistema tributário nacional**, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o **Sistema Tributário Nacional** e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à **União, Estados** e Municípios. Assim, o **Código Tributário Nacional**, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º **Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.**

(...)

Art. 5º **Os tributos são** impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal **da Constituição Federal**, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de **prestação** em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de **recursos para o** financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro **Curso de direito** tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há **a necessidade de** recursos para manter as atividades a cargo **do poder público**, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. **O tributo é** compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, **da Constituição Federal**, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. **Os tributos não** constituem sanções, portanto, **não podem ter** qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, **não se confunde** tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter **recursos para o** cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais **todos os tributos** devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata **da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo** irrelevante **a denominação e demais características formais adotadas pela lei** e a destinação legal **do produto da** sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar **o tributo e** submetê-lo ao regime jurídico correspondente à **espécie tributária a** que realmente pertença. Continua: ?Haverá **hipóteses em que** restarão evidenciadas



características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada "teoria bipartida", separou os tributos em apenas duas espécies: **vinculados a uma atuação estatal** (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de "taxas") e **não vinculados** (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário **por meio da** emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: "art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?". Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico **os empréstimos compulsórios** e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento **do Supremo Tribunal Federal**, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou **a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública** (CIP ou **COSIP**; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo **o tributo não** mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a **classificação dos tributos**, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas **na Constituição Federal**, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, **sob pena de** invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo **exercício do poder de polícia** (art. 145, II, primeira parte) ou pela **prestação de serviços públicos específicos e divisíveis** (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), **de intervenção no domínio econômico** (art. 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do **interesse das categorias profissionais ou econômicas** (art. 149, terceira parte) ou **de iluminação pública** municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II). O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto **a definição de** cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), **é um tributo, que** nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente **ao surgimento de** riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos **Impostos Estaduais** e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago **com a finalidade de** uma retribuição ou uma contraprestação. **De acordo com o** artigo 77 do CTN, as taxas **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, que pode ser** cobrado **pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições**, sendo proibido que a taxas tenham a mesma **base de cálculo própria** dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.

Por **poder de polícia** entendem-se as ações **da administração pública** - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; **disciplina da produção e do mercado**; **exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público**; tranquilidade pública e; o **respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos**. **O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato**, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, **o poder de polícia** também é entendido como poder de fiscalização **da administração pública**, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece **a taxa de serviço**, que poderá ser exigida em função **de um serviço público específico e divisível**, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente **ao contribuinte ou postos à sua disposição** - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como **de utilização compulsória**, assim, permitindo **a cobrança da** referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização **de serviços públicos**, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar **que pode ser** apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ **DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA**

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o **devido processo legal**, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o **devido processo legal** incide **na medida em que** existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, **capazes de assegurar** o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no **Código Tributário Nacional e** na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, **sob pena de** nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados **na Constituição Federal**, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação **em lei complementar** nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando **o disposto no art. 24, § 3.º, da CF**



/1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando **que não se trata de** sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso **a lei complementar** em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, **nos termos do art. 24, § 4º, da CF**". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao **devido processo legal**: 1º passo: **hipótese de incidência tributária**; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, **hipótese de incidência tributária**, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz **de incidência tributária**". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz **de incidência tributária**" é de **Paulo de Barros Carvalho**, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, **contempla uma hipótese** capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável **de acordo com a lei** que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A **hipótese de incidência** é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela **hipótese de incidência** legal "dá nascimento à obrigação tributária". E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua **como**: "**Hipótese de incidência** é a descrição legislativa **de uma situação que**, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa **o dever de pagar** tributo", sendo a diferença entre **hipótese de incidência** e fato gerador: "A **hipótese de incidência** é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (**hipótese de incidência** do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na **hipótese de incidência**, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras



de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso **ordenamento jurídico não** permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá **pelo Princípio da** Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado **ao Princípio da Legalidade**: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios **do fato gerador** ou da regra-matriz **de incidência tributária**. Podemos dividi-los em cinco aspectos :." (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular **em ter que** pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz **o dever de pagar** tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da **ocorrência do fato gerador** de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, **nos termos do art. 127, § 1º, do CTN**. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, **aos princípios da** anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (**art. 150, § 4º, do CTN**)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com **a obrigação tributária**)". Importante também é **a descrição de** Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos **do fato gerador**, divididos em **base de cálculo** e alíquota". Mazza descreve **a base de cálculo** como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: **a base de cálculo** do IPTU é o valor venal do imóvel (**art. 33 do CTN**)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente **da base de cálculo**.

Sinteticamente, a **alíquota** corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada **da base de cálculo**, normalmente expressa **por meio de** um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à **base de cálculo** sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. **Por sua vez**, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como **fato imponível**?, por transpor a **hipótese de incidência** e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a **gastos com o** sistema de transportes, tendo **o propósito de** financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade **aos estados e ao Distrito Federal**, para instituir Imposto Sobre a **Propriedade de Veículos Automotores**, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos **para custeio do** aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente **a necessidade de lei complementar** para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, **não previstos no artigo 153 CF/88**, estes, a CF /88 exige que sejam **instituídos por lei** complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos **em lei complementar** em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a **Propriedade de Veículos Automotores** (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo **do art. 24, § 3.º, da CF /88**, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no **exercício da competência** concorrente **prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?**. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz **de incidência tributária** tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da **ocorrência do fato gerador** do tributo: "O local da **ocorrência do fato gerador** será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos **no art. 120 da Lei 9.503/1997**", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou **do Distrito Federal**, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado "exercício financeiro"; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou **o Distrito Federal** onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, **é um tributo** baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para **base de cálculo**.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos



sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, **sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação** (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS **EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.**

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, **por meio da** força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal **por meio da** venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais **da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal**, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da



polícia. Terceiros transeuntes prejudgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regradados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez **que, como se** é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e **nem no** decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que **o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública**, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais **do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório**, da propriedade, **da razoabilidade e da proporcionalidade**, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM **no sentido de** obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo **em virtude de** ausência de pagamento do Imposto sobre **Propriedade de Veículos Automotores** (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, **como é o caso** da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se **o disposto no art. 270** caso o licenciamento não tenha



sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o



projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado **em lei**, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, **impostos e taxas** são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar **a Taxa de licenciamento**, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o **devido processo legal** e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter **os serviços públicos**.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por **Celso Antônio Bandeira de Mello** e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, **o princípio da** supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública **tem o dever de** atender aos anseios da coletividade. Contudo, **não é um** direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, **que não estivesse** em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim



como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz **de incidência tributária** e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme **a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e** as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, **o Supremo Tribunal Federal**, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, **em que o** mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião **da Constituição Federal**, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre **o Código Tributário**, no parágrafo único **do art. 154 da** referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação **Direta de Inconstitucionalidade**, alegou **que a Assembleia** Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, **por entender que** a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação **Direta de Inconstitucionalidade**, alegou **que a Assembleia** Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento **de veículos automotores**, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a **propriedade de veículos automotores** (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa **da União para** legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação **por entender que** os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação **direta de inconstitucionalidade**, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se **que a** manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, **o direito de** propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que **se trata de** coação política **com o propósito de** arrecadar **o que é** devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da



ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação **do Poder Judiciário** lesão ou ameaça a direito, **pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição**, deve o judiciário interpretar as leis de acordo **a Constituição Federal e o ordenamento jurídico** como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo **a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito**.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História **das Leis de** Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes> //>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021



DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://conube.com.br/blog/tributos-impostos-e-taxas> (933 termos)

Termos comuns: 96

Similaridade: 1,13%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://conube.com.br/blog/tributos-impostos-e-taxas> (933 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]

Resumo: **Os proprietários de veículos** automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar



pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar **Taxa de Licenciamento**. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo , deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obediências aos princípios e normas **da Constituição Federal**, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way , hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intended to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos

devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos **proprietários de veículos automotores**, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças **de impostos e** proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso , também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo , **a propriedade de** veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando **os proprietários de veículos** a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, **Taxa de licenciamento**, seguro obrigatório e quitação de eventuais

penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer **tipo de tributo**, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 **do Código Tributário Nacional**. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O **Poder de Polícia** administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a



repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o **Código Tributário Nacional**, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º **Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.**

(...)

Art. 5º **Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.**

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal **da Constituição Federal**, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao **conceito de tributo**, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, **da Constituição Federal**, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, **o artigo 3º do CTN** define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, **o CTN, em seu artigo 4º**, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas



características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada "teoria bipartida", separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (**taxas e contribuições de melhoria**, ambos aglutináveis na forma de "taxas") e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do **CTN em seu artigo 5º**: "art . 5º **Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria**". Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico **os empréstimos compulsórios e** as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício **do poder de polícia** (art. 145, II, primeira parte) ou pela **prestação de serviços** públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) **contribuições de melhoria** (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art . 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II).

O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), **é um tributo, que** nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação . **De acordo com o artigo 77 do CTN**, as taxas 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, que pode ser **cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições**, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.

Por **poder de polícia** entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O **poder de polícia** regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do **artigo 78 do CTN**, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o **poder de polícia** também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um **serviço público específico e divisível**, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do **artigo 79 do CTN** - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no **Código Tributário Nacional** e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF



/1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislarem sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável **de acordo com** a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal "dá nascimento à obrigação tributária". E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo **a diferença entre** hipótese de incidência e **fato gerador**: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras



de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a ?alíquota? corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como ?fato imponível?, por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir **Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores**, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o **Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores** (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no **art. 120 da Lei 9.503/1997**", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado ?exercício financeiro?; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, **é um tributo** baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos



sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da



polícia. Terceiros transeuntes prejudgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regradados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal **do poder de polícia** da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência **de pagamento do** Imposto sobre **Propriedade de Veículos Automotores** (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera **o artigo 230 do** CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha



sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à **taxa de licenciamento**.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da **taxa de licenciamento** ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do **Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores** (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção **de veículos automotores** por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta **de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores** (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o

projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a **Taxa de licenciamento**, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim

como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da



ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021



DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A **Taxa de Licenciamento** de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.aurum.com.br/blog/lancamento-tributario> (1644 termos)

Termos comuns: 51

Similaridade: 0,55%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.aurum.com.br/blog/lancamento-tributario> (1644 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de **Bacharel em Direito pela Universidade** Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando **em Direito pela Universidade** Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e **Direito Tributário Bacharel em Direito** e Relações Internacionais Advogado]

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar



pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, **por meio do** Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo, deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way, hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intend to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos



devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais



penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte **do lançamento tributário** conforme art. 142 do **Código Tributário Nacional**. Assim, constituído **o crédito tributário**, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme **art. 173 do CTN**. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda **as informações necessárias**, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se **que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos**, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a

repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas

características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada "teoria bipartida", separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de "taxas") e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: "art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?". Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o **tributo não** mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, **sob pena de** invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art. 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II).

O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação. **De acordo com o** artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma **base de cálculo** própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.



Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico **do Direito Tributário**, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado **por meio do qual o Fisco** cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir **o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco** entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no **Código Tributário Nacional** e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, **sob pena de** nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF



/1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislarem sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: **inscrição em dívida ativa**; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária. Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponible para a situação em concreto, atingindo o fato tributável **de acordo com** a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfour Jr., em sua obra "Curso **De Direito Tributário**", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponible "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal " dá nascimento à **obrigação tributária**?. E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponible" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo **a diferença entre** hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já **o fato gerador** é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras



de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios **do fato gerador** ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual **o fato gerador**, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da **ocorrência do fato gerador** de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos **do art. 127, § 1º, do CTN**. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre **o fato gerador** do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre **o fato gerador**. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao **lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)**".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da **obrigação tributária**) e sujeito passivo (quem deve cumprir com **a obrigação tributária**)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com **o fato gerador** do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha **obrigação de recolher** tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos **do fato gerador**, divididos em **base de cálculo** e alíquota". Mazza descreve **a base de cálculo** como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: **a base de cálculo** do IPTU é o valor venal do imóvel (**art. 33 do CTN**)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da **base de cálculo**.

Sinteticamente, a **alíquota** corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da **base de cálculo**, normalmente expressa **por meio de** um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à **base de cálculo** sofrer uma fração **do tributo devido**, surgindo uma alíquota da tributação. **Por sua vez, o fato gerador** é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como **fato imponível**?, por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir **Imposto Sobre a Propriedade** de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o **Imposto sobre a Propriedade** de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine **que é o local da ocorrência do fato gerador** do tributo: "O local da **ocorrência do fato gerador** será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado ?exercício financeiro?; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para **base de cálculo**.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos



sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, **sob pena de** afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 **de setembro de** 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da



polícia. Terceiros transeuntes prejudgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regradados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, **por meio do** procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei **a fim de** modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha



sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do **Imposto sobre a Propriedade** de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do **Imposto sobre a Propriedade** de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o

projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim



como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, **a fim de** facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, **o Código Tributário Nacional**, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre **o Código Tributário**, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o **imposto sobre a propriedade** de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar **o que é** devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da



ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021



DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Arquivo 2: http://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_04.02.2010/art_150_.asp (637 termos)

Termos comuns: 20

Similaridade: 0,24%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

http://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_04.02.2010/art_150_.asp (637 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]



Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo , deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way , hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intended to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:



art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que



corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao **poder de tributar** e a repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais **do sistema tributário nacional**, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando **a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965**, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o **Sistema Tributário Nacional** e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie



tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada ?teoria bipartida?, separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de ?taxas?) e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma **do sistema tributário** por meio da **emenda constitucional n° 18, de 1° de dezembro de 1965**, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5°: ?art . 5° Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?. Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da **Emenda Constitucional n.º 39/2002** que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício **do poder de polícia** (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art . 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II). O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação . De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma **base de cálculo** própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das

empresas.

Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja **Federal, Estadual ou Municipal** ? **que** limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício **de atividades econômicas** dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei



complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o **disposto no art. 24, § 3.º**, da CF /1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de ?passo a passo? para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina , também, como ?regra matriz de incidência tributária. Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação ?hipótese de incidência? é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação ?regra matriz de incidência tributária? é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se ?hipótese de incidência?, para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com **a lei que** estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra ?Curso De Direito Tributário?, parafraseia Geraldo Ataliba:

?A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível ?é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que ? por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal ? dá nascimento à obrigação tributária?. E conclui apresentando a distinção: ?A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos ?fato imponível? (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: ?A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação , integrando o mundo normativo. Exemplo: ?ser proprietário de veículo automotor? (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já **o fato gerador** é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao



ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o **fato gerador**, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfoury Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o **fato gerador** do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o **fato gerador**. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o **fato gerador** do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a **condição de** contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em **base de cálculo** e alíquota". Mazza descreve a **base de cálculo** como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a **base de cálculo** do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente **da base de cálculo**.

Sinteticamente, a "alíquota" corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada **da base de cálculo**, normalmente expressa **por meio de** um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à **base de cálculo** sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o **fato gerador** é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como "fato imponível", por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo

fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidiu sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com **a emenda constitucional 27** (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e **ao Distrito Federal**, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE.

[...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado **?exercício financeiro?**; **em** seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para **base de cálculo**.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como:



marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por

atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da polícia. Terceiros transeuntes prejulgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regrados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)



§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº



3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados-Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o



Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc>

27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021

DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardí; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Dcreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Arquivo 2: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:redes.virtual.bibliotecas:livro:2011;000893108> (205 termos)

Termos comuns: 13

Similaridade: 0,16%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:redes.virtual.bibliotecas:livro:2011;000893108> (205 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]



Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo , deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas da **Constituição Federal**, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way , hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intend to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:



art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª **Constituição da República** de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que



corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. **O Processo Administrativo** Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie



tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada ?teoria bipartida?, separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de ?taxas?) e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional n^o 18, de 1^o de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5^o: ?art . 5^o Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?. Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art . 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II). O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação . De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das



empresas.

Por poder de polícia entendem-se as ações **da administração pública** - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização **da administração pública**, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei

complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF /1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível ?é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que ? por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal ? dá nascimento à obrigação tributária?. E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao



ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfoury Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a alíquota corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como fato imponível, por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo

fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF/88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF/88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE.

[...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entender diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado ?exercício financeiro?; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como:



marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por

atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da polícia. Terceiros transeuntes prejulgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regrados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causas de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento de ofício nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)



§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.



Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorradeiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº

3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião **da Constituição Federal**, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o



Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc>



27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021

DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Arquivo 2: <https://www.amazon.com.br/Curso-Direito-Tribut%C3%A1rio-Completo-edi%C3%A7%C3%A3o/dp/8553613992> (1318 termos)

Termos comuns: 14

Similaridade: 0,15%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://www.amazon.com.br/Curso-Direito-Tribut%C3%A1rio-Completo-edi%C3%A7%C3%A3o/dp/8553613992> (1318 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]



Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo , deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way , hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intended to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:



art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que



corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, **Curso de Direito Constitucional**, 6ª edição, 2012, pág.227]



A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro [Curso de direito tributário completo](#) / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie



tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada ?teoria bipartida?, separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de ?taxas?) e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: ?art . 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?. Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art . 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II). O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação . De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das

empresas.

Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do **Direito Tributário**, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei



complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF /1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível ?é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que ? por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal ? dá nascimento à obrigação tributária?. E conclui apresentando a distinção: ?A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos ?fato imponível? (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: ?A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: ?ser proprietário de veículo automotor? (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao



ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz **de incidência tributária**. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfoury Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a ?alíquota? corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como ?fato imponível?, por transpor a **hipótese de incidência** e alcançar o mundo

fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidu sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE.

[...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado ?exercício financeiro?; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como:

marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por



atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da polícia. Terceiros transeuntes prejulgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regrados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)



§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorradeiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº



3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz **de incidência tributária** e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o



Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc>



27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021

DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 **DE OUTUBRO DE** 1969. Planalto. 21 **de outubro de** 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardí; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 **DE DEZEMBRO** 1991. 31 **de Dezembro de** 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. **Manual de direito tributário**. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. **Manual de direito administrativo**. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. **Curso de direito tributário**. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Arquivo 2: [https://en.wikipedia.org/wiki/State_\(polity\)](https://en.wikipedia.org/wiki/State_(polity)) (9272 termos)

Termos comuns: 6

Similaridade: 0,03%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx](#) (7590 termos)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento [https://en.wikipedia.org/wiki/State_\(polity\)](https://en.wikipedia.org/wiki/State_(polity)) (9272 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar



pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo, deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees **to the State, the** circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way, hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intend to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos



devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso , também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo , a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais



penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a



repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas



características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada "teoria bipartida", separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de "taxas") e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: "art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?". Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art. 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II).

O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação. De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.



Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF



/1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislarem sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal " dá nascimento à obrigação tributária?. E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras

de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a ?alíquota? corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como ?fato imponível?, por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado ?exercício financeiro?; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos



sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da



polícia. Terceiros transeuntes prejudgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regradados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha



sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o

projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim

como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da



ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021



DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Arquivo 2:

https://www.academia.edu/42950431/Manual_de_Pr%C3%A1tica_Tribut%C3%A1ria_Caio_Bartine (228 termos)

Termos comuns: 3

Similaridade: 0,03%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

https://www.academia.edu/42950431/Manual_de_Pr%C3%A1tica_Tribut%C3%A1ria_Caio_Bartine (228 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações



Internacionais Advogado]

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo, deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obedecer aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way, hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intend to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de



1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso , também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo , a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De



Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do **Código Tributário Nacional**. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que

confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico?.

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o **Código Tributário Nacional**, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que



pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada ?teoria bipartida?, separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de ?taxas?) e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: ?art . 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?. Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art . 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II). O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação . De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito

Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.

Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no **Código Tributário Nacional** e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual. [8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura



jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF /1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF".

[9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal.

[10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal "dá nascimento à obrigação tributária". E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano

é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos ." (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a alíquota corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao



artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como "fato imponível", por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidiu sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE.

[...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado "exercício financeiro"; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.



Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio

fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da polícia. Terceiros transeuntes prejulgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regradados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:



Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que

antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação,

expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o **Código Tributário Nacional**, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação



desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021



EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021

DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. **Manual de prática tributária**. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====
Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Arquivo 2: [https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection \(2910 termos\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

[https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection \(2910 termos\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Vehicle_inspection)

=====
UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar



pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo , deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obediências aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way , hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intended to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos



devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais

penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a



repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas

características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada "teoria bipartida", separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de "taxas") e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: "art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?". Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art. 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II).

O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação. De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.



Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF



/1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislarem sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal "dá nascimento à obrigação tributária". E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras

de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a ?alíquota? corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido , surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como ?fato imponível?, por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado "exercício financeiro"; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos



sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da

polícia. Terceiros transeuntes prejudgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regrados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causas de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento ídica nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto da nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha



sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o



projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim

como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da



ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021



DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN



=====

Arquivo 1: [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.editorasaraiva.com.br> (17 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [TCC Jeferson Santos da Silva 914304.docx \(7590 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <https://www.editorasaraiva.com.br> (17 termos)

=====

UNIVERSIDADE CATÓLICA DO SALVADOR GRADUAÇÃO EM DIREITO

JEFERSON SANTOS DA SILVA

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Salvador

2021

JEFERSON SANTOS DA SILVA



ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

Artigo apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Universidade Católica do Salvador.

Orientador: Prof. Darlã Conceição Santos.

Salvador-BA

2021

ANÁLISE DA CONSTITUCIONALIDADE DA RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

ANALYSIS OF THE CONSTITUTIONALITY OF VEHICLE RETENTION AS A RESULT OF THE NON-PAYMENT OF IPVA IN THE STATE OF BAHIA.

Jeferson Santos da Silva

[1: Graduando em Direito pela Universidade Católica do Salvador.]

Darlã Conceição Santos

[2: Mestre Pós-graduado em Direito Empresarial e Direito Tributário Bacharel em Direito e Relações Internacionais Advogado]

Resumo: Os proprietários de veículos automotivos terrestres, por força de lei, necessitam de realizar



pagamento anual que garante, perante, o Estado a circulabilidade destes veículos. O Estado Confederativo da União, por meio do Departamento Estadual de Transito ?DETRAN para, em tese, garantir um transito seguro, tem a prerrogativa de arrecadar Taxa de Licenciamento. Desta forma, o Código de Transito Brasileiro, unificou essa taxa a outro imposto (IPVA), Seguro Obrigatório e recolhimento de multas de Transito. Contudo, o DETRAN-BA, e a Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, em conjunto com a Policia Militar da Bahia ?PM-BA, abusam das prerrogativas concedidas aos órgãos fiscalizadores do trânsito, ao realizar as famigeradas blitzes, de forma vexatória e humilhante, ferindo caros direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. De logo , deve ser sinalizado que o ordenamento jurídico Brasileiro deve obediências aos princípios e normas da Constituição Federal, rechaçando o procedimento ora narrado. Desta forma, qualquer procedimento ou norma que contraria a Constituição Federal deve ser extirpada do ordenamento jurídico Brasileiro. O presente trabalho não se presta a questionar a legalidade dos tributos, mas, sim, o procedimento adotado para a arrecadação destes.

Palavras-chave: Abusos. Constrangimento. Ilegalidades. Inconstitucionalidade.

Abstract: Owners of land automotive vehicles, by force of law, need to make an annual payment that guarantees to the State, the circulation of these vehicles. The Confederative State of the Union, through the Departamento Estadual de Transito ?DETRAN, in theory, to guarantee safe traffic, has the prerogative to collect a Licensing Fee. Thus, the Brazilian Traffic Code, unified this rate to another tax (IPVA), Mandatory Insurance and payment of traffic fines. However, DETRAN-BA, and the Superintendência de Transito do Salvador - TRANSALVADOR, together with the Military Police of Bahia -PM-BA, abuse the prerogatives granted to traffic inspection bodies, by carrying out the infamous blitzes, in a vexatious and humiliating way , hurting important rights enshrined in the Federal Constitution of 1988. Therefore, it should be pointed out that the Brazilian legal system must obey the principles and norms of the Federal Constitution, rejecting the pointed procedure. Thus, any procedure or norm that contravenes the Federal Constitution must be removed from the Brazilian legal system. The present work does not intended to question the legality of such taxes, but rather the procedure adopted for their collection.

Keywords: palavras-chave em inglês.

Historicamente, observa-se o descontrolado desejo dos governantes brasileiros em angariar receitas públicas, com a famigerada cobrança do licenciamento de veículos automotivos, destacando-se, a priori, o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivessem em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. Assim, disciplinava em seu artigo 83 a legitimidade na apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento e, em seu artigo 84, autorizava a venda do veículo do cidadão inadimplente com os tributos e multas. No artigo 87, disciplinava penalidade de multa e apreensão do veículo até o adimplemento das obrigações fiscais e administrativas dos veículos. Desta forma, surgiu no ordenamento jurídico do Brasil o primeiro Código Nacional De Trânsito, Decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928. Destaca-se no decreto de 1941 o capítulo XIV, da apreensão do veículo, arts. 132 e 135:

art. 132. Far-se-á apreensão do veículo: (...) 3, para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos



devidos pelo proprietário ou condutor.

(...)

art. 135. Os veículos apreendidos para garantia de pagamento de multas ou impostos serão levados a depósito. Parágrafo único. Passados 10 dias, não sendo satisfeita a importância devida e mais a despesa de depósito, serão os veículos vendidos em praça, observadas as formalidades legais.

Em uma análise histórica, observa-se que os sucessores códigos nacionais de trânsito, seguiram os mesmos instantâneos e implacáveis meios coercitivos para cobrança destes tributos e obrigações imputadas aos proprietários de veículos automotores, inclusive o atual Código de Trânsito Brasileiro, de 1997. Partindo do pressuposto que as normas cogentes do Decreto de 1928, suso descrito, serviram como guia para as atuais regras de licenciamento de veículos automotivos, deve-se observar o momento histórico deste decreto, ao lume constitucional. Idos 1928, vigorava a 1ª Constituição da República de 1891, elaborada pelo Congresso Constituinte, época de transição da monarquia para nova república baseada no federalismo, a qual descentralizou o poder, antes monárquico, surgindo disputas nas cobranças de impostos e proposições de diversos tipos de ações. Embora o direito de propriedade, "formalmente" tenha sido declarado nesta constituição, nota-se que o referido decreto de 1928 suplantou qualquer norma, inclusive a constitucional.

Feito o necessário recorte histórico do tema, observa-se que o atual Código de Trânsito Brasileiro traz fortes resquícios do decreto de 1928, não mais de forma expressa, como na época, quando se declarava abertamente em seus artigos o direito do Estado em apreender animais e veículos para a garantia de pagamento de multas ou impostos. Já o novo CTB preceitua que os veículos em débito com o Estado devem ser removidos para o pátio, após aplicação das penalidades de multa e apreensão do veículo, em tese, para garantir a proteção à vida e à incolumidade física das pessoas, somente restituindo o bem do particular após o pagamento das multas impostas, taxas e despesas com remoção e estada, se for o caso, também o pagamento do IPVA.

Clarifica-se, todavia, que o Estado Brasileiro contemporâneo, estabelecido na Constituição de 1988 e firmado na ideia de um Estado Democrático de Direito, não mais comporta resquícios de um período autoritário, no qual não respeitavam as garantias individuais dos cidadãos, quando o interesse público estatal estava acima do interesse coletivo e das garantias individuais.

Desta forma, desarmonicamente à ordem jurídica em vigência, perpetuaram-se no tempo normas de trânsito infringentes às garantias do direito pleno da propriedade, da dignidade da pessoa humana, no direito ao contraditório e da ampla defesa. Tais normas tratam-se, em realidade, de uma forma estabelecida de garantir vultosos valores arrecadados para as receitas dos estados, municípios e União, auferidas o ano todo, vez que há um escalonamento anual para licenciamento de veículo. Por muito tempo, a propriedade de veículo automotor era condição para poucos, luxos da elite, contudo, hoje um veículo automotivo é uma necessidade, não só para se locomover, mas para a produção de riquezas, servindo e sendo a própria ferramenta de trabalho.

As normas, supradescritas no decreto de 1928 e no primeiro Código Nacional De Trânsito, de maneira clara, afirmavam que as apreensões de veículos se davam para garantir o pagamento das multas, taxas e impostos devidos pelo proprietário ou condutor. Observa-se que estas normas nunca deixaram de fato o ordenamento jurídico brasileiro, antes, sofreram leves mudanças e foram mascaradas no novo Código De Trânsito, precisamente no parágrafo 2º do artigo 131, sobre o argumento da necessidade de um trânsito seguro e obrigações tributárias, obrigando os proprietários de veículos a um licenciamento anual, que corresponde ao pagamento do IPVA, Taxa de licenciamento, seguro obrigatório e quitação de eventuais

penalidades (multas).

Conforme a redação dos arts. 1º e 2º da Lei n. 6.830/1980, Lei de Execuções Fiscais (LEF), quando o contribuinte se exime de pagar qualquer tipo de tributo, deve ser inscrito na Dívida Ativa. O Processo Administrativo Tributário deve ser o primeiro passo do Estado, que se inicia com a fazenda pública notificando o contribuinte do lançamento tributário conforme art. 142 do Código Tributário Nacional. Assim, constituído o crédito tributário, a Fazenda Pública tem o prazo de cinco anos para cobrar o crédito, conforme art. 173 do CTN. Após Notificar o contribuinte, abre-se prazo para pagamento, conforme art. 160 do mesmo Código.

O lançamento do IPVA é feito de ofício. A repartição competente para cobrar o licenciamento do veículo remete à Secretaria da Fazenda as informações necessárias, momento em que esta emite o documento e o proprietário do veículo é notificado para fazer o pagamento. Sendo assim, constata-se que o Estado tem ferramentas próprias para fazer valer a supremacia dos interesses públicos, com a intenção de garantir os direitos de cada um e de exigir o cumprimento de seus deveres dentro da sociedade. Neste diapasão, o Estado fiscaliza os atos individuais, para que não venha a prejudicar os interesses coletivos. O Poder de Polícia administrativa tem liberdade de intervir nas ações e omissões dos indivíduos perante a sociedade, visando o benefício da coletividade e possibilitando a limitação estatal entre direitos e garantias individuais de cada um.

O Estado tem obrigação de fiscalizar seus contribuintes e veículos que trafegam pelas vias públicas. Contudo, quando abusam de sua autoridade para desapropriar o cidadão de seus bens, não se trata mais do poder legítimo de polícia administrativa, vez que nesses casos não há nenhum delito ocorrido, mas um mero abuso de poder. As famosas Blitzen utilizam da força armada da polícia militar, que tem competência precípua, constitucional, para manter a ordem pública. Entretanto, após convênios com o órgão executivo, passaram a realizar cobranças de IPVA. O cidadão, de forma pública e humilhante, é cobrado de suas obrigações tributárias, por vezes sofre sanções e tem sua propriedade sumariamente expropriada por inadimplência tributária e administrativa com o Estado.

Neste contexto, o presente trabalho abordará a inconstitucionalidade quanto à retenção de veículos em decorrência do não pagamento do IPVA no Estado da Bahia. Sem o desiderato de questionar as obrigações tributárias e o cumprimento de penalidades através das multas impostas, apenas objetiva apontar as patentes ilegalidades quanto à cobrança sumária perpetrada e permitida pelos órgãos citados em supra, por meio da aplicação de penalidades que extrapolam a razoabilidade, como o recolhimento do veículo do cidadão em plena via pública, ferindo seus direitos da personalidade de maneira vexatória e com o intuito de, por meio da força e da humilhação, obrigá-lo a pagar os tributos, assim como era feito em 1928.

2. TRIBUTO

Para uma melhor compreensão, mister se faz uma análise conceitual de tributo, capaz de descortinar e dirimir dúvidas intrínsecas ao presente trabalho. Contudo, qualquer preceito normativo, para que tenha validade e eficácia no ordenamento jurídico, deve ter estrita observância a atual Constituição Federal do nosso país, como preleciona o jurista e doutrinador Dirley da Cunha Junior: "É a Constituição, como fonte máxima de produção de todo o Direito e último fundamento de validade das normas jurídicas, que confere unidade e caráter sistemático ao ordenamento jurídico".

[3: Júnior, Dirley da Cunha, Curso de Direito Constitucional, 6ª edição, 2012, pág.227]

A Constituição Federal de 1988 estabelece as competências tributárias, limitações ao poder de tributar e a



repartição de receitas tributárias, disciplinadas nos princípios gerais do sistema tributário nacional, permitindo que se extraia do seu próprio texto qual o conceito de tributo por ela considerado. Observando a Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965, que ensejou a Lei Federal nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, que dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Assim, o Código Tributário Nacional, no artigo terceiro, conceitua Tributo e o artigo quinto do mesmo preceito normativo descreve os tipos de tributos. Vejamos:

Art. 3º Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada.

(...)

Art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria.

Desta forma, entende Leandro Paulsen, ao interpretar conforme o preceito legal da Constituição Federal, assim como as normas infraconstitucionais. Quanto ao conceito de tributo, entende que cuida-se de prestação em dinheiro exigida compulsoriamente, pelos entes políticos ou por outras pessoas jurídicas de direito público, de pessoas físicas ou jurídicas, com ou sem promessa de devolução, forte na ocorrência de situação estabelecida por lei que revele sua capacidade contributiva ou que consubstancie atividade estatal a elas diretamente relacionada, com vista à obtenção de recursos para o financiamento geral do Estado, para o financiamento de fins específicos realizados e promovidos pelo próprio Estado ou por terceiros em prol do interesse público.

[4: Paulsen, Leandro Curso de direito tributário completo / Leandro Paulsen. ? 10. ed. ? São Paulo : Saraiva Educação, 2019]

Tributa-se porque há a necessidade de recursos para manter as atividades a cargo do poder público, ou, ao menos, atividades que são do interesse público, ainda que desenvolvidas por outros entes. O tributo é compulsório, ou seja, independe da concordância do sujeito passivo quanto à constituição da relação jurídica. Contudo, deve ser previamente definido ou majorado por lei, conforme o art. 150, inciso I, da Constituição Federal, o que limita o poder estatal de tributar indiscriminadamente. Os tributos não constituem sanções, portanto, não podem ter qualquer relação com cometimento de ilícitos por parte dos contribuintes. Logo, não se confunde tributo com a receita, a qual também é derivada e compulsória, mas que decorrem de multas por prática de atos ilícitos, fundadas no poder de punir, e não no poder fiscal. Por fim, o artigo 3º do CTN define a finalidade do tributo, qual seja: obter recursos para o cumprimento de seus fins.

2.1 ESPÉCIES TRIBUTÁRIAS

Existem as regras gerais às quais todos os tributos devem ser submetidos. Contudo, existem, também, regras próprias para cada espécie de tributo, com regimes jurídicos próprios. Por conseguinte, o CTN, em seu artigo 4º, trata da natureza jurídica específica do tributo, determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação, sendo irrelevante a denominação e demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto da sua arrecadação para qualificá-los. Desta forma, entende Paulsen que pouco importa a manobra ou equívocos do legislador, ao nome dado a certos tributos, devendo o intérprete renomear ou requalificar o tributo e submetê-lo ao regime jurídico correspondente à espécie tributária a que realmente pertença. Continua: ?Haverá hipóteses em que restarão evidenciadas



características incompatíveis com todas as espécies tributárias, impondo-se, então, a conclusão por uma tributação sem suporte constitucional?.

Quanto ao número de espécies tributárias, muito se foi discutido, surgindo ao longo do tempo várias correntes doutrinárias. Geraldo Ataliba, adotando a chamada "teoria bipartida", separou os tributos em apenas duas espécies: vinculados a uma atuação estatal (taxas e contribuições de melhoria, ambos aglutináveis na forma de "taxas") e não vinculados (impostos). Nada obstante, desde a reforma do sistema tributário por meio da emenda constitucional nº 18, de 1º de dezembro de 1965, que instituiu o CTN, compreendeu-se uma nova teoria, a tripartite, conforme o próprio texto do CTN em seu artigo 5º: "art. 5º Os tributos são impostos, taxas e contribuições de melhoria?". Nas décadas seguintes surgiram em nosso ordenamento jurídico os empréstimos compulsórios e as contribuições, formando a teoria pentapartida, que hoje predomina na doutrina e no entendimento do Supremo Tribunal Federal, prestigiando os tributos finalísticos. Uma corrente doutrinária atual defende a teoria hexapartida, com o advento da Emenda Constitucional n.º 39/2002 que criou a Contribuição para o Serviço de Custeio de Iluminação Pública (CIP ou COSIP; art. 149-A da CF).

[5: Nogueira; Sabbag, 2018][6: SABBAG, 2018]

Conforme Leandro Paulsen, a Carta Cidadã trouxe um amadurecimento quanto às espécies tributárias, reconhecendo o tributo não mais em função do seu fato gerador, mas da sua finalidade e da promessa de restituição. Em sua obra, ilustrou o autor a classificação dos tributos, com suas espécies e subespécies, exaustivamente definidas na Constituição Federal, devendo qualquer tributo enquadrar-se em um destes tipos, sob pena de invalidade: a) impostos ordinários (arts. 145, I, 153, 155 e 156), residuais (art. 154, I) ou extraordinários de guerra (art. 154, II); b) taxas pelo exercício do poder de polícia (art. 145, II, primeira parte) ou pela prestação de serviços públicos específicos e divisíveis (art. 145, II, segunda parte); c) contribuições de melhoria (art. 145, III); d) contribuições sociais gerais (art. 149, primeira parte e §§ 2o, 3o e 4o), de seguridade social, ordinárias (art. 149, primeira parte e §§ 2o a 4o, c/c art. 195, I a IV), residuais (art. 149, primeira parte c/c art. 195, § 4o), provisória (arts. 74 a 90 do ADCT), de previdência do funcionalismo público estadual, distrital e municipal (149, § 1o), de intervenção no domínio econômico (art. 149, segunda parte e §§ 2o a 4o, e art. 177, § 4o), do interesse das categorias profissionais ou econômicas (art. 149, terceira parte) ou de iluminação pública municipal e distrital (art. 149-A); e) empréstimos compulsórios extraordinários de calamidade ou guerra ou de investimento (art. 148, II).

O presente trabalho, todavia, não tem como finalidade esgotar este tema, seguindo com uma abordagem sucinta quanto a definição de cada tributo suso descrito, abordando tão somente os tributos com estrita relação com o trabalho ora apresentado, isto é: os impostos e as taxas. Imposto, de acordo ao entendimento de Sabbag (2018), é um tributo, que nasce independentemente de uma atividade específica do estado, intrínseco à vida do contribuinte, estritamente ligado à sua atividade ou patrimônio, relacionado diretamente ao surgimento de riquezas patrimoniais dos indivíduos. É previsto na CRFB/88 de forma taxativa, não permitindo interpretações extensivas. O art. 153 trata dos Impostos Federais; o 155, dos Impostos Estaduais e; o 156, dos Impostos Municipais. Já a taxa, depreende-se da obra de Alexandre (2017), consiste em tributo compulsório, pago com a finalidade de uma retribuição ou uma contraprestação. De acordo com o artigo 77 do CTN, as taxas 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, que pode ser cobrado pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, sendo proibido que a taxas tenham a mesma base de cálculo própria dos impostos e ou que seja realizada em função do capital das empresas.

Por poder de polícia entendem-se as ações da administração pública - seja Federal, Estadual ou Municipal ? que limitam ou disciplinam direitos, interesses ou liberdades ligados à: segurança; higiene; ordem; costumes; disciplina da produção e do mercado; exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público; tranquilidade pública e; o respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. O poder de polícia regula a prática de ato ou abstenção de fato, conforme entendimento do artigo 78 do CTN, cujo parágrafo único tem o condão de delimitar toda liberdade concedida. Ao contrariar essa limitação, a ação será irregular e, conseqüentemente, ilegal. Assim, o poder de polícia também é entendido como poder de fiscalização da administração pública, limitando direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade.

Destaque merece a taxa de serviço, que poderá ser exigida em função de um serviço público específico e divisível, conforme os incisos II e III do artigo 79 CTN. Definem-se pelas alíneas a e b do inciso I pela utilização dos serviços públicos prestados diretamente ao contribuinte ou postos à sua disposição - utilização em potencial da alínea b do inciso I do artigo 79 do CTN - ou seja: não precisa ser efetivamente utilizado para que o contribuinte se vincule ao pagamento da referida taxa, contudo, deve previamente ser estabelecido em lei como de utilização compulsória, assim, permitindo a cobrança da referida utilização potencial. Ademais, a disposição não deve ser confundida com disponibilização de serviços públicos, conforme doutrina de Ricardo Alexandre, que diz; "Há de se realçar que pode ser apenas potencial a utilização do serviço, jamais sua disponibilização?".

[7: Alexandre, 2017, p.68]

3. A REGRA MATRIZ DE INCIDÊNCIA TRIBUTÁRIA

Salutar é rememorar as garantias processuais, estabelecidas na nossa constituição cidadã, imprescindíveis para a sociedade democrática. Desta forma, o constituinte originário, estabeleceu, também , garantias aos bens e a propriedade dos cidadãos. Assim, qualquer do povo, somente poderá ter seus bens expropriados ou sofrer qualquer turbação, mediante o devido processo legal, conforme o inciso LIV do artigo 5º da nossa Constituição Federal, regra apta a orientar qualquer ramo do direito. Alexandre Mazza preceitua que: "No campo específico do Direito Tributário, o devido processo legal incide na medida em que existe um rito determinado por meio do qual o Fisco cobra o contribuinte inadimplente". Desta forma, o Fisco deve seguir regras constitucionais e infraconstitucionais, capazes de moderar seu poder de império. O mesmo autor enfatiza as principais regras impostas ao Fisco, capazes de assegurar o mínimo de segurança para o contribuinte, didaticamente apresentadas como: vedação à utilização de meios indiretos ou sanções políticas para coagir o contribuinte ao pagamento do tributo que o fisco entender devido e; procedimento previamente estabelecido em Lei, hodiernamente previsto no Código Tributário Nacional e na Lei de Execuções Fiscais (Lei n. 6.830/80). Assim, o contribuinte pode exigir um procedimento legal, assegurando-lhe o contraditório e a ampla defesa, sob pena de nulidade processual.

[8: MAZZA, 2020, p.540.]

Consoante as normas estruturais do tributo, Caio Bertini descreve: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF /1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos numa lei complementar em âmbito nacional". Continua demonstrando que, boa parte dos Tributos disciplinados na Constituição Federal, tem sua estrutura jurídica disciplinada no CTN. Contudo, há tributos disciplinados em Leis complementares nacionais, quais sejam: ICMS e o ISS. Tocante ao IPVA, afirma Bertini que não possui qualquer determinação em lei complementar nacional, aduzindo que, "por esta razão, o STF, aplicando o disposto no art. 24, § 3.º, da CF



/1988, determinou a competência legislativa plena dos Estados para legislarem sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional". Aponta que o mesmo ocorre com o ITCMD, pois o CTN não traz sua estrutura jurídica. Alguns utilizam a estrutura jurídica dos arts. 35 a 42 do CTN, alertando que não se trata de sua estrutura própria, permitindo que os Estados, conforme art. 24, § 3º, da CF/88 possam editar lei ordinária estadual estabelecendo seu regramento de incidência. Conclui Bertini, "Caso a lei complementar em âmbito nacional seja editada e as normas estaduais relativamente ao IPVA e ao ITCMD forem a ela contrárias, haverá suspensão da eficácia dos dispositivos, nos termos do art. 24, § 4º, da CF". [9: BERTINI, 2020]

Nesta senda procedimental, Alexandre Mazza ilustra com clareza o que denominou de "passo a passo" para uma melhor compreensão do procedimento a ser seguido pelo Fisco, em respeito ao devido processo legal: 1º passo: hipótese de incidência tributária; 2º passo: fato gerador; 3º passo: obrigação tributária; 4º passo: lançamento tributário; 5º passo: crédito tributário; 6º passo: inscrição em dívida ativa; 7º passo: expedição da certidão da dívida ativa (CDA); 8º passo: propositura da execução fiscal. [10: MAZZA, 2020, p.541.]

Quanto ao primeiro passo supradescrito, hipótese de incidência tributária, a doutrina Brasileira a denomina, também, como "regra matriz de incidência tributária". Nesse entendimento, Mazza destaca que a denominação "hipótese de incidência" é mais tradicional e foi difundida pela obra de Geraldo Ataliba. Já a denominação "regra matriz de incidência tributária" é de Paulo de Barros Carvalho, considerada a mais moderna.

Segundo a classificação proposta por Geraldo Ataliba denomina-se "hipótese de incidência", para as situações em abstrato, pois, contempla uma hipótese capaz de ocorrer ou não; e fato imponível para a situação em concreto, atingindo o fato tributável de acordo com a lei que estabeleceu a hipótese abstrata. Anis Kfourir Jr., em sua obra "Curso De Direito Tributário", parafraseia Geraldo Ataliba:

"A hipótese de incidência é primeiramente a descrição legal de um fato: é a formulação hipotética, prévia, genérica, contida na lei, de um fato. É, portanto, mero conceito, necessariamente abstrato?. Já o fato imponível "é o fato concreto, localizado no tempo e no espaço, acontecido efetivamente no universo fenomênico, que "por corresponder rigorosamente à descrição prévia, hipoteticamente formulada pela hipótese de incidência legal " dá nascimento à obrigação tributária?. E conclui apresentando a distinção: "A lei (h.i.) descreve hipoteticamente certos fatos, estabelecendo a consistência de sua materialidade. Ocorridos concretamente estes fatos hic et nunc, com a consistência prevista na lei e revestindo a forma prefigurada idealmente na imagem legislativa abstrata, reconhece-se que desses fatos nascem obrigações tributárias concretas. A esses fatos, a cada qual, designamos "fato imponível" (ou fato tributário). (ATALIBA; KFOURI JR., 2018, p.231-232).

Resumidamente, Mazza conceitua como: "Hipótese de incidência é a descrição legislativa de uma situação que, ocorrendo na prática, produz a quem lhe deu causa o dever de pagar tributo", sendo a diferença entre hipótese de incidência e fato gerador: "A hipótese de incidência é a descrição normativa da situação, integrando o mundo normativo. Exemplo: "ser proprietário de veículo automotor" (hipótese de incidência do IPVA)?, e a segunda ligada ao mundo fenomênico, ao descrever, "Já o fato gerador é a ocorrência concreta da situação descrita na hipótese de incidência, pertencente ao mundo concreto. Exemplo: Fulano é proprietário de veículo automotor".

Esse instituto é de grande relevância, pois se apresenta com dupla finalidade: primeiro, quanto ao ordenamento jurídico, surge como instrumento para delimitar a competência tributária, respeitando regras

de validade dos tributos instituídos pela entidade federativa; segundo, de importância doutrinária, pois facilita a compreensão didática dos cinco aspectos que envolvem a relação jurídico-tributária (temporal, territorial, material, pessoal e quantitativo).

Nosso ordenamento jurídico não permite tributação por analogia. Desta forma, como exaustivamente exposto neste trabalho, as condutas que desencadeiam em uma tributação, devem estar previamente descritas em lei. Segundo Caio Bartine, essa proteção se dá pelo Princípio da Tipicidade Cerrada ou Fechada, vinculado ao Princípio da Legalidade: "Tais condutas podem ser denominadas de aspectos ou critérios do fato gerador ou da regra-matriz de incidência tributária. Podemos dividi-los em cinco aspectos : " (BARTINE, 2020, documento eletrônico).

Aspecto material, para Bartine: "É a descrição do fato, sendo por si só suficiente para fazer nascer a obrigação do particular em ter que pagar tributo". Para Mazza: "O aspecto material determina qual o fato gerador, isto é, o evento ou situação que, ocorrendo, produz o dever de pagar tributo". E para Kfour Jr: "Consiste, em essência, no verbo ensejador da imposição tributária, sendo seu alicerce, uma vez que inexistente obrigação tributária, ainda que presentes todos os demais aspectos, mas ausente o aspecto material".

Aspecto espacial, para Bartine: "É o local da ocorrência do fato gerador de uma obrigação tributária. Esse aspecto está atrelado a saber identificar a competência tributária e a capacidade tributária passiva, bem como, em determinados casos, o domicílio tributário, nos termos do art. 127, § 1º, do CTN. Para Mazza: "No aspecto territorial ou espacial, a lei determina onde ocorre o fato gerador do tributo, isto é, trata-se da delimitação geográfica de sua ocorrência".

Aspecto temporal, entende Bartine, como sendo o exato momento em que ocorre o fato gerador. "É importante a sua descrição para se entender qual a norma aplicável ao evento concreto, aos princípios da anterioridade e irretroatividade e ao instituto da decadência tributária nos tributos sujeitos ao lançamento por homologação (art. 150, § 4º, do CTN)".

Aspecto pessoal, entende o mesmo autor: "São os sujeitos da obrigação tributária, divididos no sujeito ativo (quem pode exigir o cumprimento da obrigação tributária) e sujeito passivo (quem deve cumprir com a obrigação tributária)". Importante também é a descrição de Mazza, quanto a classificação do sujeito passivo, ao distinguir contribuinte e responsável tributário, descrevendo o contribuinte como sujeito passivo que tem relação direta e pessoal com o fato gerador do tributo, conforme o art. 121, parágrafo único, I, do CTN. Já o responsável tributário, Alexandre Mazza, descreve como "sujeito passivo que, não revestindo a condição de contribuinte, tenha obrigação de recolher tributos decorrentes de expressa disposição legal, como preleciona o art. 121, parágrafo único, II, do CTN.

Aspecto quantitativo é descrito por como: "Os critérios valorativos do fato gerador, divididos em base de cálculo e alíquota". Mazza descreve a base de cálculo como: "A grandeza econômica sobre a qual incide o tributo. Ex.: a base de cálculo do IPTU é o valor venal do imóvel (art. 33 do CTN)". Diferenciando-se, temos a base calculada, que é a quantificação in concreto do bem em análise, podendo alcançar valor diferente da base de cálculo.

Sinteticamente, a ?alíquota? corresponde a uma fração do valor devido ao fisco, essa fração é calculada da base de cálculo, normalmente expressa por meio de um percentual. Por ser vedada a utilização de tributo para confisco de bens privados, deve sempre à base de cálculo sofrer uma fração do tributo devido, surgindo uma alíquota da tributação. Por sua vez, o fato gerador é devidamente disciplinado no CTN, ao artigo Art. 114, sendo a situação definida em lei como necessária e suficiente à sua ocorrência. É conhecido, também, como ?fato imponível?, por transpor a hipótese de incidência e alcançar o mundo fenomênico.

4. O IPVA

Através do decreto-lei nº 999, de 21 de outubro de 1969, foi instituída a Taxa Rodoviária Única -TRU, a qual incidia sobre o registro e licenciamento de veículos e era vinculada a gastos com o sistema de transportes, tendo o propósito de financiar a expansão das rodovias brasileiras. Em 1985, com a emenda constitucional 27 (reforma tributária de emergência), passou-se a responsabilidade aos estados e ao Distrito Federal, para instituir Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores, surgindo, assim, o IPVA o qual extinguiu a TRU, em 1986.

Alexandre Mazza assim define: "O IPVA tem finalidade meramente arrecadatória, ou seja, é utilizado pelo Estado com função fiscal, tendo como único objetivo de sua cobrança a obtenção de recursos públicos para custeio do aparelho governamental?".

Conforme Bartine, inexistente a necessidade de lei complementar para instituir impostos, salvo os Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF) e dos Impostos Residuais, não previstos no artigo 153 CF/88, estes, a CF /88 exige que sejam instituídos por lei complementar: "No entanto, o art. 146, III, a, da CF/1988 determina que a estrutura jurídica dos impostos, qual seja, os seus fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes, devem estar dispostos em lei complementar em âmbito nacional". Sobre a competência, continua: "Já o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui nenhuma determinação das normas gerais mediante edição de uma lei complementar nacional.

O autor entende ser esta a razão do STF, em seus julgados, aplicar o dispositivo do art. 24, § 3.º, da CF /88, determinando a competência legislativa plena dos Estados para legislar sobre o IPVA, enquanto não sobrevier lei complementar nacional. vejamos um julgado colacionado por Caio Bertini nesta sua obra doutrinária, Eros Grau, ministro do STF na época, se manifestou em um Recurso Extraordinário -RE. [...]?competência dos Estados para edição de normas gerais referentes ao IPVA, no exercício da competência concorrente prevista no art. 24, § 3.º, da CF/1988?. (RE 414.259).

Necessária uma breve análise sobre os aspectos da regra-matriz de incidência tributária tocante ao IPVA: em seu aspecto material, consubstancia-se no fato de ser o contribuinte proprietário de veículo automotor, excluindo dessa obrigação aeronaves e embarcações, apesar de uma parte da doutrina entenda diversamente, o Superior Tribunal de Justiça pacificou o primeiro entendimento, sendo o aspecto material do IPVA tão somente os veículos automotivos terrestres; em seu aspecto espacial, entende Bertine que é o local da ocorrência do fato gerador do tributo: "O local da ocorrência do fato gerador será o local onde o veículo esteja licenciado, conforme vemos no art. 120 da Lei 9.503/1997", sendo que o registro e licenciamento ficaram a cargo dos DETRAN Estaduais ou do Distrito Federal, no Município de domicílio ou residência de seu proprietário; em seu aspecto temporal, considera o tempo da aquisição do bem, que se perdura no tempo, enquanto proprietário for. Assim o IPVA é considerado fato gerador continuado, ocorrendo sua reincidência todo dia 1º do ano, denominado ?exercício financeiro?; em seu aspecto pessoal, são os envolvidos na relação jurídica, divididos entre sujeito ativo e sujeito passivo, respectivamente, o Estado ou o Distrito Federal onde foi licenciado o veículo e o proprietário do veículo; em seu aspecto quantitativo, é considerado um imposto ad valorem - conforme o valor -, é um tributo baseado em um percentual sobre o valor de um bem móvel. Entendido como o valor venal do veículo que será usado como supedâneo para base de cálculo.

Se tratando de veículos novos, o valor presente na nota fiscal. Sendo usado o veículo, a legislação estadual expedirá uma tabela de valores venais, levando inúmeros fatores em consideração, tais como: marca, modelo, espécie, ano de fabricação, procedência e tipo de combustível; informações presente nos



sítios dos DETRAN de cada Estado responsável em arrecadar. Bartine sinaliza, quanto às alíquotas: "As alíquotas poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização do veículo, não podendo haver distinção entre veículos nacionais e importados, sob pena de afronta ao princípio da não diferenciação (art . 152 da CF/1988)". Os Estados detêm certa liberdade ao determinar as alíquotas, gerando, assim, diferenças Estaduais e agravando as chamadas guerras fiscais.

5. A RETENÇÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DO NÃO PAGAMENTO DO IPVA NO ESTADO DA BAHIA.

As famigeradas blitzes dos órgãos fiscalizadores do trânsito de veículos terrestres do Estado da Bahia, conhecidas trivialmente, como "blitzes do IPVA", vistas desta forma, pois manifesta interesse precípua na arrecadação de tributos. Que, por meio da força policial, comumente da Polícia Militar da Bahia e hodiernamente com a participação da Guarda Civil Municipal, portados de armas de fogo, constroem o condutor do veículo o obrigando a parar em uma destas blitzes, as quais traçam verdadeiras estratégias para execução de seus fins, por vezes, posicionando um número de pessoal (servidores públicos) nas Cercanias, para pesquisar as placas dos veículos em débito com o fisco, assim alertando e orientando quem deve ser parado no ponto de blitzes, maximizando assim seu desiderato.

Os condutores são tratados sem qualquer urbanidade e respeito, com armas direcionadas para seus corpos, sendo-lhes solicitado o desembarque do veículo e, comumente, realizado pela denominada vistoria pessoal ? popularmente chamado de "baculejo" ? sendo solicitado o documento de habilitação e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo -CRLV. Observando o agente que o veículo encontra-se em atraso com o fisco, mesmo que por um dia, o condutor será compelido a realizar o pagamento in loco, no exato momento da abordagem, feito, realizará o desejo do fisco, da cobrança de tributos, por via transversa.

Caso se negue ou não disponha dos meios para tal ? situação mais comum, já que a maioria dos contribuintes encontra-se insolvente com o Fisco não por vontade própria, mas por fatos alheios à sua vontade ? seu veículo será sumariamente expropriado, lavrado auto de infração e removido para o pátio credenciado pelo Estado, provocando um custo de deslocamento (reboque) e guarda do veículo (pátio), tudo às custas do próprio contribuinte, o qual possui apenas 60 dias para quitar todo o seu débito, inclusive as custas com o reboque de os dias do pátio que realizou a guarda compulsória.

Caso não realize os pagamentos nem faça qualquer requerimento dentro do prazo citado, contado da data do recolhimento, o veículo do contribuinte será avaliado e levado a leilão. Por fim, caso não seja solvida a dívida fiscal por meio da venda do veículo em hasta pública, somente após esta verdadeira aberração jurídica que desrespeita os princípios constitucionais da ampla defesa, do contraditório e do devido processo legal, e apenas para cobrar o valor remanescente, resolve o Estado seguir os meios Constitucionais e o rito legal previsto na lei de execução fiscal em face do ex-proprietário.

Toda essa inconstitucionalidade respaldada na lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, conhecida como "Código de Trânsito Brasileiro", causa sérios danos, patrimoniais e morais aos cidadãos, vez que os constrange; ferindo sua dignidade como pessoa digna de respeito, em contradição ao princípio fundamental da dignidade da pessoa humana (CRFB/88, artigo 1º, inciso III); proporcionando sensação de incapacidade frente ao poder de Império do Estado; difama o condutor em via pública, justamente por atacar sua honra objetiva, abalando sua reputação social, por ser expropriado seu bem na presença da



polícia. Terceiros transeuntes prejudgam repreensão por atos ilegais, o que fere a imagem dos abordados na retenção e apreensão; além da sensação de culpa e de aquele bem, adquirido com muito esforço, nunca foi seu.

Assim, esta prática, repete-se, afronta todos os princípios e garantias Constitucionais, indo de encontro às normas tributárias que preceituam os meios legais para cobrança de tributos. A esdrúxula desapropriação instantânea, confisco arbitrário regrados no CTB, viola todo o ordenamento jurídico democrático, é norma non grata em nossa sociedade, vez que, como se é de esperar, não tem amparo legal na CF/88; no CTN; na lei nº 3.956/81, no Código Tributário do Estado da Bahia - COTEB e nem no decreto nº 902 de 30 de dezembro 1991 que regula o IPVA no Estado da Bahia.

Desta forma, essa estrambótica forma de cobrança de tributos que conseqüentemente leva ao confisco arbitrário de bens móveis é constantemente combatida pelos órgãos e cidadãos imbuídos em defender uma sociedade justa e igualitária, assim como a ordem jurídica do Estado democrático de direito, os direitos humanos e a justiça social.

Assim, apresentam-se algumas das incontáveis manifestações que rechaçam essa arbitrariedade e defendem o estado democrático de direito. O recorte necessário se faz no Estado da Bahia, sendo pontuados os de maiores repercussões. Em 2014 a procuradoria da OAB da Bahia propôs então uma Ação Civil Pública (ACP), cujo pedido liminar de suspensão do ato de apreensão de automóveis que estejam em débito com o tributo IPVA, (no polo passivo o Estado da Bahia), foi deferido pela juíza da 11ª Vara da Fazenda Pública, Maria Verônica Moreira Ramiro.

Nesta ação civil pública nº nº 0548215-44.2014.805.0001, a OAB da Bahia afirma que o procedimento de blitz e apreensão do veículo inadimplente configura exercício ilegal do poder de polícia da Administração Pública, em flagrante desrespeito aos princípios constitucionais do devido processo legal, da ampla defesa, do contraditório, da propriedade, da razoabilidade e da proporcionalidade, com prejuízos de ordem moral e material aos cidadãos baianos. Afirma, ainda, que deve ser ofertado ao proprietário do veículo discutir a cobrança do imposto citado sem ser privado dos seus direitos de propriedade. Contudo, não foi suficiente para cessar o descontrolado anseio de ver os tributos quitados por meios diversos da Lei de Execução Fiscal. Em 2018 a procuradoria da OAB da Bahia propôs, novamente, uma Ação Civil Pública (ACP), sendo os réus (polo passivo) o Estado da Bahia, o Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN) e a Superintendência de Trânsito de Salvador (Transalvador), com as mesmas causa de pedir e pedido, qual seja, ilegalidade no procedimento de blitz e apreensão de veículos em caso de dívida do IPVA.

Em 2019, a Promotora de Justiça Célia Oliveira Boaventura, lotada no GEPAM, por meio do procedimento idea nº 003.9.148486/2019, (que culminou no Inquérito Civil nº 910004) formulou consulta ao CAOPAM no sentido de obter orientação doutrinária e jurisprudencial acerca de supostas irregularidades decorrentes de apreensão de veículo em virtude de ausência de pagamento do Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), concluindo que são ilícitas tais apreensões nas famosas blitzes do IPVA, e que devem ser apurados os responsáveis pela cobrança vexatória.

As ilegalidades destes artigos estapafúrdios do CTB também são apontadas na Câmara dos Deputados, na qual são apresentados vários projetos de lei a fim de modificar os textos do CTB que cuidam do licenciamento e das penalidades de expropriação dos veículos, uns com a intenção de piorar e tirar mais direitos do cidadão, como é o caso da proposta do Deputado Santini -PL nº 564/2021, que altera o artigo 230 do CTB, com o seguinte texto dá nova redação:

Art. 230

(...)

§3º Aos casos enquadrados no inciso V aplica-se o disposto no art. 270 caso o licenciamento não tenha



sido expedido por pendência financeira e os débitos incidentes sobre o veículo sejam quitados no momento da abordagem, com apresentação de comprovante de quitação.

Assim como, projetos de leis empenhados em coadunar o CTB com o ordenamento jurídico pátrio, como o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa -PSDB, com proposta para modificar o vergonhoso §2º do art. 131 do CTB, com a seguinte nova redação:

Art. 131

(...)

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos à taxa de licenciamento.

(...)

§4º. É vedada a subordinação do pagamento da taxa de licenciamento ao pagamento de quaisquer outras espécies tributárias ou penalidades decorrentes do veículo.

Contudo, todos os projetos de lei com esses mesmos temas, estão apensados (anexos, formando um só) ao PL 3498/2015, sendo 7 PL apensados a este, inclusive os citados acima, sendo: PL 3499/2015; PL 3767/2015; PL 5519/2016; PL 6851/2017; PL 7343/2017 (1), PL 7525/2017; PL 564/2021. O PL 3498/2015 que sucumbiu os demais, apresenta a seguinte modificação:

Art. 1º Esta Lei altera o Código de Trânsito Brasileiro para vedar a vinculação da emissão do licenciamento do automóvel ao pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e para vedar a apreensão e a remoção de veículos automotores por estarem em débito com o referido imposto, e dá outras providências.

Art. 2º A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art. 128. Não será expedido novo Certificado de Registro de Veículo enquanto houver débitos de multas de trânsito e ambientais, vinculadas ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas. (NR)

Art. 131

§ 2º O veículo somente será considerado licenciado estando quitados os débitos relativos a multas de trânsito e ambientais, vinculados ao veículo, independentemente da responsabilidade pelas infrações cometidas.

Artigo 3º do projeto de lei 3498/2015:

Art. 3º Ficam anistiadas as multas e as penalidades de remoção e apreensão aplicadas por falta de pagamento do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) nos três meses que antecederam a publicação desta Lei.

Infelizmente, percebe-se que os Deputados estão preocupados em dar um "jeitinho Brasileiro", pois o

projeto de lei só retirou do texto em vigor a palavra "fiscais", certamente por trazer os embaraços acima comentados e repercussão jurídica. Do referido parágrafo 2º do artigo 131 foram suprimidas também as palavras "tributos, encargos", mantendo todo texto anterior.

Notadamente, está o legislativo federal tentando se desvencilhar do grande rechaço, em crescente no mundo jurídico, quanto às arbitrariedades com o cidadão que sofre humilhações e tem seu bem sumariamente expropriado, conforme exaustivamente apresentado neste trabalho. Uma vez sancionado em lei, o projeto 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus - Republicanos, em nada beneficiará os cidadãos açoitados pelo Estado ganancioso, pois como apresentado aqui, impostos e taxas são tributos compulsórios (obrigatórios) e, para licenciar o veículo, deve-se pagar a Taxa de licenciamento, assim, procura legitimar o pagamento instantâneo, justamente uma das obrigações mais deletérias para o cidadão, vez que o inciso V do artigo 230 do CTB permanecerá inalterado.

6. Conclusão

Certamente o tema abordado, pode ser entendido como um hard-case (caso difícil ou caso problemático), por tratar de um tema delicado, de um lado direitos pessoais, à dignidade da pessoa humana; honra objetiva; fere o contraditório e a ampla defesa, por expropriar bens sem o devido processo legal e pelo outro lado, consta a necessidade da arrecadação e o interesse público, capazes de manter os serviços públicos.

A administração pública deve observar o que a doutrina pátria denominou de princípio da supremacia do interesse público. Afirma Alexandre Mazza: "A noção de supremacia do interesse público sobre o privado foi difundida no Brasil por Celso Antônio Bandeira de Mello e sempre aceita pela quase totalidade dos autores?, princípio muito questionado na atualidade. Ademais, o princípio da supremacia do interesse público determina que, em tese, deve prevalecer o direito coletivo frente ao direito individual, pois, a Administração Pública tem o dever de atender aos anseios da coletividade. Contudo, não é um direito soberano, devendo a administração pública observar com obediência obsequiosa aos direitos fundamentais e aos valores constitucionais eleitos pelo constituinte originário.

Depreende-se deste trabalho, que o administrador público sempre teve dificuldades em controlar o desejo de obter recursos públicos, "receitas", de forma rápida, assim como são as necessidades das despesas. Tocante ao tema deste trabalho, tributos e multas ligados ao licenciamento de veículos automotivos terrestres, remonta a história, nos anais da Câmara dos Deputados, verificando-se o Decreto nº 18.323 de 1928, o qual proibia a circulação de veículos, que não estivesse em conformidade com o pagamento dos tributos, encargos e multas. De forma expressa, determinava a apreensão dos veículos, como meio coercitivo para o pagamento dos tributos e multas.

Surge o Primeiro Código Nacional de Trânsito, pelo decreto Lei 2.994 de 1941, com os mesmos resquícios autoritários do decreto de 1928, supramencionado. Contudo, com a evolução da sociedade, as Constituições Federais e o ordenamento jurídico, deram observância formal e material aos direitos humanos e individuais, surgindo, nesse ínterim, o atual Código de Trânsito Brasileiro, visto como evoluído e garantidor de normas de circulação e da vida nas estradas, contudo, ainda contendo resquícios do autoritarismo dos municípios, vez que, nos idos de 1928, eram aqueles os responsáveis pelo trânsito. Com a evolução dos Códigos de Trânsito, os artigos que vinculam tributos os tornaram uma só obrigação, expropriando sumariamente o bem, sofreram sorrateiras modificações para continuar com as mesmas exigências do decreto de 1928, assim como se está reconstruindo em 2021, por meio Projeto de Lei nº 3498/2015, de autoria do deputado Jhonatan de Jesus, contrariando todo o ordenamento jurídico, assim



como a Lei Maior.

O conceito de tributo, quais são os tributos existentes no ordenamento jurídico, as espécies tributárias, a regra matriz de incidência tributária e uma breve descrição sobre o IPVA, foram abordados neste trabalho com o intuito de se clarificar o entendimento quanto à matéria tributária, a fim de facilitar o entendimento quanto à arbitrariedade por parte do estado em angariar receitas, sejam elas tributos, sejam multas, por via transversa, proibida em todo ordenamento jurídico, existente somente nos esdrúxulos artigos do CTB, como se demonstrou aqui, maculados pelo decreto de 1928.

O judiciário deve enfrentar esses preceitos deletérios para nossa sociedade democrática de direito, e dar a devida interpretação, conforme a Constituição Federal, o Código Tributário Nacional, e as demais normas espelhadas na constituição cidadã.

Contudo, o Supremo Tribunal Federal, infelizmente, ao tratar de questões vultosamente rentáveis para o Estado, em que o mais prejudicado é o cidadão contribuinte, surpreendentemente ou não, termina chancelando toda arbitrariedade, se afastando do seu papel mais precípuo de guardião da Constituição Federal, dos princípios e garantias, conquistados com sangue no decorrer da história.

Em 1994, a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá instituiu a lei 194/94, legislando sobre o Código Tributário, no parágrafo único do art. 154 da referida lei, prescrevia: "é vedada a retenção ou apreensão do veículo pelo não recolhimento do imposto devido no prazo regulamentar, quando este for licenciado no Estado, mas o inadimplemento impede a renovação da licença sob qualquer hipótese". O Governador do Estado do Amapá, em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Amapá, Legislou sobre Transporte e Trânsito, ofensa à competência privativa da União. A ADI foi julgada improcedente por parte do STF, por entender que a matéria é afeta a competência dos Estados -Membros.

Entretanto em 2021, o Governador do Estado do Rio de Janeiro em Ação Direta de Inconstitucionalidade, alegou que a Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ao instituir a Lei 7.718/2017 e o artigo 2º da Lei 7.717/2017, normas estaduais que determinavam ao Departamento de Trânsito (DENTRAN) do Rio de Janeiro a dispensa da exigência de quitação do IPVA para o registro, vistoria, inspeção e licenciamento de veículos automotores, sem que o proprietário estivesse em dia com o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), determinando que fossem inseridos os débitos de IPVA no Certificado de Registro de Veículo Automotor (CRLV).

Entenderam por maioria os Ministros do STF que as leis usurparam a competência privativa da União para legislar sobre trânsito. Ficou vencido o Ministro Marco Aurélio, que votou pela improcedência da ação por entender que os dispositivos questionados não veiculam normas sobre trânsito e transporte, mas que versam as consequências do inadimplemento de tributo recolhido pelo Estado. O Ministro Edson Fachin acompanhou a divergência.

Fica-se registrada a contrariedade ao entendimento dos ministros da suprema corte quando o Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil ajuizou ação direta de inconstitucionalidade, com pedido de liminar, buscando a declaração de conflito, com a Carta Federal, dos artigos 124, inciso VIII, 128, 131, § 2º, 161, caput e parágrafo único, e 288, § 2º, da Lei nº 9.503/1997 ? Código de Trânsito Brasileiro, na ADIN 2.998 de 2019.

Entende-se que a manobra do Estado ao recolher os veículos em débitos com o licenciamento fere, sim, o direito de propriedade, mesmo quando restringe temporariamente o usufruto, pois a não quitação desencadeia na venda da propriedade sem qualquer processo para isso; desde 1928, é claro que se trata de coação política com o propósito de arrecadar o que é devido, as famigeradas blitzes, é uma forma de o Estado exigir a quitação de multas e tributos, ?manobra que objetiva criar receita sem a propositura da



ação executiva própria?. A obrigação, no caso, não teria propósito de fiscalização dos automóveis, e sim de arrecadar.

De todo exposto, verifica-se que os artigos 131 § 2º e 230 V, devem sofrer modificações legislativas, por não se adequarem ao atual ordenamento jurídico pátrio. A modificação legislativa adequada ou mais próxima do enquadramento jurídico atual é o PL 8.152, DE 2017 de autoria do Deputado Fábio Sousa, que deve contemplar modificação do art. 230, inciso V.

Contudo, a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito, pelo princípio da inafastabilidade da jurisdição, deve o judiciário interpretar as leis de acordo a Constituição Federal e o ordenamento jurídico como um todo. Existe ambiguidade entre normas do CTB e do CTN, sendo que o último observa preceitos obrigatórios da CF/88 e o primeiro contraria todo o ordenamento jurídico pátrio, desta forma, deve ser modificado pelo poder legislativo, enquanto não o faz, é obrigação do judiciário interpretar os textos normativos de acordo a Constituição Federal e os princípios basilares do nosso Estado Democrático de Direito.

Bibliografia:

BAZANI, Adamo. A História das Leis de Trânsito e o Transporte Público Auxiliando na Diminuição dos Acidentes. Diário do Transporte. 8 de maio de 2011. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2011/05/08/a-historia-das-leis-de-transito-e-o-transporte-publico-auxiliando-na-diminuicao-dos-acidentes>>. Último acesso: 14/06/2021

Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Proteção à Moralidade Administrativa. CONSULTA Nº 63/2019. PROCEDIMENTO IDEA Nº 003.9.148486/2019. Ministério Público do Estado da Bahia. 15 de outubro de 2019. Disponível em: <<https://infomail.mpba.mp.br/wp-content/uploads/2019/10/consulta-63-19-gepam-apreensao-de-veiculo-blitz-ipva.pdf>>. Último acesso: 14/06/2021

EMENDA CONSTITUCIONAL Nº 27, DE 28 DE NOVEMBRO DE 1985. Planalto. 28 de novembro de 1985. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc_27-85.htm>. Último acesso: 14/06/2021



DECRETO-LEI Nº 999, DE 21 DE OUTUBRO DE 1969. Planalto. 21 de outubro de 1969. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10999.htm>. Último acesso: 14/06/2021

ALEGRETTI, Cláudia Bocardi; BONFÁ Georgia Grimaldi de Souza. A Cobrança do IPVA nas Aeronaves. Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/Pecas%20e%20Julgados/IPVA%20NAS%20AERONAVES.htm>>. Último acesso: 14/06/2021

SPIRANDELLI, Gustavo. A Taxa de Licenciamento de Veículos. Conteúdo Jurídico. 28 maio 2012. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/coluna/1216/a-taxa-de-licenciamento-de-veiculos>>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. IPVA. Disponível em: <https://www.sefaz.ba.gov.br/default/perguntas_respostas/perguntas_inspetoria_ipva.htm>. Último acesso: 14/06/2021

Secretaria da Fazenda do Estado da Bahia. DECRETO Nº 902 DE 30 DE DEZEMBRO 1991. 31 de Dezembro de 1991. Disponível em: <http://www.sefaz.ba.gov.br/contribuente/tributacao/Regulamento_IPVA_Decreto.pdf>. Último acesso: 14/06/2021

BARTINE, Caio. Manual de prática tributária. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020. [ISBN 978-85-309-8782-4]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 6ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. [ISBN 978-85-536-1828-6]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito tributário. 7ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593204]

MAZZA, Alexandre. Manual de direito administrativo. 11ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021. [ISBN 9786555593266]

KFOURI Jr., Anis. Curso de direito tributário. 4ª edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. [ISBN 978-85-536-0025-0]

SABBAG, Eduardo Direito tributário essencial. 6ª edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018. [ISBN