

EXTRAFISCALIDADE DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS: ESTUDO DE CASO DO PROGRAMA MOBILIDADE VERDE E INOVAÇÃO – MOVER

Felipe Kern Moreira¹

Universidade Federal do Rio Grande (FURG)

Beatriz Gregório²

Universidade Federal do Rio Grande (FURG)

Fabio Santos Brunetto³

Instituto Justiça Fiscal

Artigo recebido em: 27/02/2025

Artigo aceito em: 10/03/2026

Os autores declaram não haver conflito de interesse.

Resumo

Este artigo analisa o atual Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), voltado ao incentivo do desenvolvimento da indústria automobilística nacional, bem como seus antecessores, Inovar-Auto e Rota 2030. Com isso, pretende-se comparar a progressão dos objetivos de cada

iniciativa: o Inovar-Auto, inicialmente orientado à expansão do setor; o Rota 2030, com ênfase no fortalecimento da e desenvolvimento; e, por fim, o Programa Mover, cujo foco recai sobre a descarbonização. Examina-se, ainda, de que modo essa mudança de orientação foi acompanhada por mecanismos

1 Pós-Doutorado pela Dalhousie University (DU), Halifax, Canadá. Doutor e Mestre em Relações Internacionais pela Universidade de Brasília (UnB), Brasília/DF, Brasil. Especialista em Direito e Processo Tributário pela Faculdade CERS, Recife/PE, Brasil. Graduado em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande/RS, Brasil. Professor associado no curso de Direito e professor permanente do Programa de Pós-Graduação em Direito e Justiça Social (PPGDJS) da FURG. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3025850062681859> / ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5084-4987> / e-mail: felipe.kern@gmail.com

2 Pós-graduanda em Advocacia Tributária pela Escola Brasileira de Direito (EBRADI), São Paulo/SP, Brasil. Graduada em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG), Rio Grande/RS, Brasil. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1718261947645702> / ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-6206-3084/> e-mail: biagregox@gmail.com

3 Mestre em Direito Público pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), São Leopoldo/RS, Brasil. Especialista em Direito Tributário pelo Instituto Brasileiro de Estudos Tributários (IBET), São Paulo/SP, Brasil. Graduado em Direito pelo Centro Universitário Ritter dos Reis (UniRitter), Porto Alegre/RS, Brasil. Professor convidado da Pós-Graduação Lato Sensu em Direito Financeiro e Tributário da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro/RJ, Brasil. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1509841338422293> / ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8307-8000> / e-mail: fabio Brunetto@gmail.com

tributários relacionados à função extrafiscal do IPI. Assim, examinar-se-á a função da extrafiscalidade, destacando como essa ferramenta atua de forma a induzir comportamentos. Para além disso, verificar-se-á como a seletividade para fins extrafiscais possibilita o redirecionamento de condutas. Para tanto, empregou-se a metodologia analítica. Os resultados da pesquisa indicam que o Programa Mover é promissor, no sentido de que ancora o desenvolvimento automobilístico à proteção ao meio ambiente, ao passo

que disponibiliza incentivos tributários, a fim de que as empresas possam, de fato, investir em sustentabilidade. A extrafiscalidade do IPI, por seu turno, demonstra-se capaz de ser utilizada de modo a reorientar as condutas das empresas, a fim de que sejam alcançados preceitos fundamentais como a preservação do meio ambiente. **Palavras-chave:** extrafiscalidade; Imposto sobre Produtos Industrializados; indústria automobilística; sustentabilidade.

THE NON-REVENUE OBJECTIVES OF THE TAX ON INDUSTRIALIZED PRODUCTS: A CASE STUDY OF THE BRAZILIAN GREEN MOBILITY AND INNOVATION PROGRAM

Abstract

This article examines the current Green Mobility and Innovation Program (Mover), designed to promote the development of the national automotive industry, as well as its predecessors, Inovar-Auto and Rota 2030. The analysis compares the progression of each program's objectives: Inovar-Auto, initially focused on expanding the sector; Rota 2030, centered on strengthening research and development; and, more recently, the Mover Program, which prioritizes decarbonization. The study also explores how this shift in orientation has been accompanied by tax mechanisms linked to the extrafiscal function of the IPI. Thus, the function of the non-revenue objectives of the tax will

be examined, highlighting how this tool induces behavior. Furthermore, it will be verified how the selectivity of the tax on industrialized products enables non-revenue goals. To this end, analytical methodology was used. The research results indicate that the Brazilian Mover Program anchors automobile development to environmental protection providing sustainability. The non-revenue objectives of the tax on industrialized products can be used to induct companies' behavior toward achieving crucial state goals like Environmental preservation.

Keywords: *automotive industry; Brazil; sustainability; tax incentives.*

Introdução

Atualmente, além do desenvolvimento econômico e social, busca-se o progresso alinhado à preservação do meio ambiente. Nesse sentido, o crescimento econômico não é mais entendido como um fenômeno que se realiza de modo independente e unilateral. Essa compreensão, todavia, passou a ser socializada apenas com o advento das convenções internacionais ambientais que tinham como objetivo expandir a necessidade de promover políticas públicas pautadas na preservação do meio ambiente. Nesse contexto, a Conferência de Estocolmo e a Rio+20 introduziram princípios que tinham como escopo a sustentabilidade.

É nesse cenário que os Estados, com destaque para o Brasil, passaram a desenvolver políticas públicas voltadas a realizar a conciliação entre o crescimento econômico e a preservação ambiental. A utilização de fontes de energia é assunto crucial para o desenvolvimento e para a sustentabilidade ambiental. Um dos principais desafios do desenvolvimento sustentável é a substituição das fontes de energia não renováveis (esgotáveis) pelas fontes de energia renováveis não esgotáveis.

Os combustíveis fósseis, em razão de sua utilização em grande escala, são um dos grandes responsáveis pelo esgotamento de valiosos recursos não renováveis, por exemplo, o petróleo. Além de ser considerado uma fonte de energia não renovável, o petróleo provoca diversos impactos ambientais negativos em razão de seu uso e forma de exploração.

O diesel fóssil, derivado do petróleo, causa impactos intensos ao meio ambiente, uma vez que seu processo de combustão libera poluentes na atmosfera (gases do efeito estufa e demais substâncias tóxicas). Desse modo, a utilização de diesel fóssil como combustível é um dos grandes fatores contributivos ao aquecimento global. Por isso, há uma séria preocupação ambiental e social em relação à substituição de combustíveis fósseis derivados do petróleo por combustíveis que utilizem fontes renováveis e menos poluentes.

Nesse sentido, a indústria automobilística tem sido estimulada a reduzir a dependência dos combustíveis fósseis, seja pela produção de veículos mais receptivos aos biocombustíveis, seja por meio dos automóveis híbridos e elétricos. Assim, em âmbito nacional, surgem importantes estratégias intervencionistas do Poder Público como o Inovar-Auto, Rota 2030 e, recentemente, o Programa Mover. Esses instrumentos buscam conciliar objetivos fundamentais do Estado – desenvolvimento econômico e sustentabilidade –, outrora entendidos como propósitos antagônicos. Cabe destacar que, para possibilitar esses preceitos, a extrafiscalidade, aplicada por meio da seletividade do IPI, é uma ferramenta tributária eficiente. Isso decorre do fato de que sua principal finalidade consiste na indução de comportamentos. Essa característica, por sua vez, pode ser graduada conforme os

interesses do Poder Público. Desse modo, a fim de que um preceito constitucional seja possibilitado, utiliza-se da extrafiscalidade como forma de obter determinado resultado.

Com relação à metodologia, far-se-á uma análise do Programa Mover, a qual será desenvolvida a partir do estudo dos instrumentos jurídicos de sua implementação, tais como o aspecto extrafiscal do Imposto Sobre Produtos Industrializados com previsão no art. 153, IV, §1º da Constituição Federal; o Projeto de Lei n. 68/2024, que gerou a Lei Complementar n. 214/2025; o Projeto de Lei n. 914/2024, que deu origem à Lei n. 14.902/2024, a qual institui o Programa Mover. Por fim, será realizada uma análise comparativa entre os programas que precederam o Mover, ou seja, Inovar-Auto e Rota 2030.

1 Abordagem introdutória sobre extrafiscalidade ambiental

1.1 Mudança de paradigma: as questões ambientais na agenda global

“O homem é ao mesmo tempo criatura e criador do meio ambiente” (ONU, 1972, p. 1). Essa perspectiva fundamenta o início de uma era marcada por singulares interpretações acerca da realidade em que os seres humanos se encontravam. A segunda metade do século XX ficou reconhecida pela ocorrência de calorosos debates, em âmbito internacional, relacionados às questões ambientais. Trata-se da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, reunida em Estocolmo em 1972, e a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro em 1992. Esses eventos resultam da crescente inquietação global em relação à rápida industrialização, que impulsionou o desenvolvimento econômico e tecnológico dos países; ao mesmo tempo, gerou um aumento substancial dos impactos ambientais.

Sobre esse paradigma, o filósofo polonês Hans Jonas, no livro *O princípio responsabilidade: Ensaio de uma ética para a civilização tecnológica*, declara que a tecnologia modificou a relação do homem com a natureza, colocando a existência dela em risco (Jonas, 2006). De fato, a tecnologia modificou o modo como o ser humano se relaciona com seus pares, mas, sobretudo com o meio em que vive. Há, desse modo, um constante movimento de subordinação da natureza aos interesses e às necessidades dos cidadãos.

Essa conjuntura evidenciou a necessidade de que os entes políticos, a fim de cumprir com os direitos constitucionais de terceira dimensão⁴, como o direito ao

⁴ O Direito de terceira geração (ou dimensão) surge ao fim do século XX; tem como pressuposto a promoção da fraternidade e, portanto, visa resguardar e garantir os interesses da espécie humana, “[...] num momento expressivo

meio ambiente equilibrado, adotassem medidas de modo a frear a degradação ambiental, e assim, também, preservar a própria espécie humana (Carvalho, 2018). Isso tudo porque o modo como os cidadãos tratam os recursos naturais tem provocado modificações na maneira como a ciência política tem enfrentado os assuntos relacionados ao meio ambiente (Jonas, 2006).

Nesse sentido, a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano, realizada em Estocolmo, expandiu o entendimento, por meio do Relatório de Brundtland, de que o progresso humano não pode ser associado, tão somente, ao desenvolvimento econômico e social. Nesse sentido, ficou reconhecido que “a longa e difícil evolução da raça humana no planeta levou-a a um estágio em que, com o rápido progresso da Ciência e da Tecnologia, conquistou o poder de transformar de inúmeras maneiras e em escala sem precedentes o meio ambiente” (ONU, 1972, p. 1). Em vista disso, surge a necessidade de promover o que se definiu pela referida Conferência como o desenvolvimento sustentável. Diante disso, verifica-se que o desenvolvimento econômico e social não pode ser visto de forma unilateral, ou seja, desagregada da preservação dos recursos naturais. Atualmente, busca-se a inter-relação entre o desenvolvimento econômico e social, mas sobretudo com vistas à sustentabilidade. Assim, importa mencionar o Princípio n. 13 oriundo dos estudos da Conferência de Estocolmo.

Princípio 13 – A fim de lograr um ordenamento mais racional dos recursos e, assim, melhorar as condições ambientais, os Estados deveriam adotar um enfoque integrado e coordenado da planificação de seu desenvolvimento, de modo a que fique assegurada a compatibilidade do desenvolvimento, com a necessidade de proteger e melhorar o meio ambiente humano, em benefício de sua população (ONU, 1972, p. 5).

Esse orientador de conduta revela que os Estados-nação devem tratar das questões relacionadas ao desenvolvimento econômico, social e ambiental de modo integrado, coadunando-os a uma única política de planejamento, de modo a garantir que todos esses eixos estejam protegidos. Posteriormente, a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), realizada no Rio de Janeiro em 1992, foi responsável pela produção de diversos documentos que visavam à promoção de condutas ambientalmente responsáveis. A Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (Brasil, 1992) se destaca ao estabelecer princípios a fim de promover o desenvolvimento pautado na sustentabilidade.

de sua afirmação como valor supremo em termos de existencialidade concreta” (Bonavides, 2004, p. 569). Esses direitos que, ao fim e ao cabo, levam à preservação da própria sobrevivência humana, para Vasak (1979 *apud* Bonavides, 2004, p. 569) podem ser entendidos como o direito ao desenvolvimento; o direito ao meio ambiente; o direito à paz; o direito de propriedade sobre o patrimônio comum da humanidade e o direito de comunicação.

Nesse cenário, a ordem jurídica brasileira também reflete a preocupação ambiental arguida na agenda global da segunda metade do século XX. A Constituição Federal de 1988, em seu art. 225, estabelece que “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações” (Brasil, 1988). A partir desse importante dispositivo, desenvolveu-se o campo jurídico do direito ambiental constitucional (Silva, 2019), o qual tem reconhecido o direito fundamental ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, a necessária efetiva tutela ambiental pelo poder público e a ampla observação ao princípio constitucional da sustentabilidade. Assim, alinhada ao movimento global de proteção ao meio ambiente, a ordem jurídica brasileira passou a exigir um modelo de Estado que, segundo Canotilho (1995, p. 22), “além de ser um Estado de Direito, um Estado Democrático e um Estado Social, deve também modelar-se como Estado Ambiental”.

A ordem constitucional também prevê a defesa do meio ambiente como um princípio a ser observado pela ordem econômica, nos termos do art. 170, VI, da CF/88⁵. Nesse contexto, consolida-se o princípio constitucional do desenvolvimento sustentável, o qual impõe que a atividade econômica seja regulada e orientada para conciliar crescimento, justiça social e proteção ambiental. Desse modo, exige-se dos Estados a adoção de medidas voltadas à redução e eliminação de padrões insustentáveis de produção e consumo, bem como o incentivo a políticas públicas adequadas, conforme dispõe o Princípio 8º da Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (Brasil, 1992).

Em observação à tutela constitucional ao meio ambiente e ao princípio constitucional do desenvolvimento sustentável, uma série de normas legislativas que foi introduzida na ordem jurídica brasileira. Exemplificativamente, a mitigação das emissões de gases causadores do efeito estufa e de poluentes é um dos objetivos da Política Energética Nacional (Lei n. 9.478/1997, art. 1º, XVIII), da Política Nacional sobre Mudança do Clima (Lei n. 12.187/2009, art. 4º, II) e da Política Nacional de Biocombustíveis (Lei n. 13.576/2017, art. 1º, II). E há diversos compromissos internacionais ambientais assumidos pelo Brasil, como é o caso do Acordo de Paris de 2015, internalizado na ordem jurídica nacional (Decreto n. 9.073/2017).

5 “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: [...] VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; [...]” (Brasil, 1988).

1.2 A extrafiscalidade como instrumento de proteção ambiental

Diante das crescentes preocupações ambientais, o Direito, definido como um sistema normativo que visa regular as atividades humanas (Kelsen, 1998), desempenha papel fundamental nesse contexto. Isso porque a norma orienta, por meio da coação, as condutas humanas (Kelsen, 1999). O Direito, por meio da produção de seu arcabouço legislativo, é um sistema regulamentador capaz de promover a proteção ambiental e o desenvolvimento sustentável. O Direito Tributário apresenta-se como um instrumento fiscal eficiente a fim de implementar as determinações constitucionais atinentes à preservação do meio ambiente para as presentes e futuras gerações, conforme o citado art. 225, CF/88. Isso porque a tributação pode ser utilizada de modo a estimular atividades e práticas ambientalmente responsáveis e, por outro lado, desestimular as que se revelam prejudiciais ao equilíbrio ecológico (Souza, 2020).

Uma das formas mais relevantes pelas quais o Direito Tributário passa a servir como instrumento para a construção de um ambiente equilibrado é por meio da função intervencionista do tributo, em que ele é utilizado de modo a estimular comportamentos, possibilitando que determinados produtos e serviços sejam consumidos em detrimento de outros, desviando-se da função meramente arrecadatória. Segundo Machado (2010), essa função do tributo é denominada extrafiscal. Permite-se que o Estado utilize a tributação como instrumento de intervenção, a fim de obter determinados efeitos na sociedade e concretizar suas diretrizes constitucionais, em vez de limitar-se à mera arrecadação de recursos para posterior aplicação (Buffon, 2009; Torres, 1999).

A extrafiscalidade ambiental é um mecanismo utilizado pelo poder público de modo a perfectibilizar a intenção constitucional da preservação do meio ambiente. Eis que a função extrafiscal do tributo vai além da simples arrecadação de receita tributária. É, na verdade, um instrumento pelo qual a administração pública, ao compreender como o tributo afeta a ordem de consumo, utiliza para influenciar as condutas dos contribuintes, por meio da imputação de tributo (Souza, 2020).

O poder público utiliza-se da extrafiscalidade para estimular ou desencorajar comportamentos, a depender do objetivo político estabelecido pela ordem jurídica. O Estado como ordenador do funcionamento da ordem econômica, na forma do art. 170⁶ da Constituição Federal de 1988, tem o condão de direcionar

6 “Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I – soberania nacional; II – propriedade privada; III – função social da propriedade; IV – livre concorrência; V – defesa

os padrões do mercado, no que se refere a estímulos ao consumo, de modo a aperfeiçoar o propósito constitucional de preservação do meio ambiente (Silva, 2015).

A tributação por meio da extrafiscalidade ambiental apresenta, ainda, uma natureza educativa, ao possibilitar que os contribuintes, efetivamente, em sua individualidade, optem em reproduzir comportamentos orientados a promover o equilíbrio ecológico, uma vez que, conforme art. 225 da CF/88, cabe também aos cidadãos o dever de zelar pela natureza. Caso contrário, estariam se submetendo a uma conduta antiambiental, com a consequência de suportar maior carga tributária (Souza, 2020).

A extrafiscalidade se materializa para além dos tributos com natureza propriamente de indução de comportamento. Ocorre que figuras jurídicas como incentivos, benefícios fiscais e isenções são também modalidades de materialização da extrafiscalidade (Carvalho, 2018). Todos esses mecanismos convergem no sentido de promover uma postura interventiva do Estado no âmbito econômico, sem desprezar os preceitos constitucionais – como o desenvolvimento sustentável –, que fundamentam a instituição da norma indutora (Carvalho, 2018).

De acordo com a doutrina de Hugo de Brito Machado (2010, p. 74), a extrafiscalidade ocorre “quando seu objetivo principal é a interferência no domínio econômico, buscando um efeito diverso da simples arrecadação de recursos financeiros”. Assim, no caso do tributo, este é empregado como instrumento para estimular ou desestimular determinados setores do mercado.

Por outro lado, para Böckli (1975 *apud* Schoueri, 2005, p. 17) os tributos extrafiscais são aqueles que podem ser adotados de modo a desincentivar o contribuinte em realizar comportamentos que são tributados. Desse modo, ao introduzir normas extrafiscais, o legislador busca orientar comportamentos e direcioná-los ao atendimento de fins sociais específicos.

Cabe, ainda, destacar que a extrafiscalidade é expressa tanto por meio da majoração da carga tributária sobre práticas e produtos a serem desestimulados quanto por meio da desoneração fiscal sobre o que se busca estimular. Nesse sentido, são razões extrafiscais que devem justificar a concessão de incentivos fiscais, quando o Estado busca tutelar interesses públicos relevantes superiores à própria arrecadação (Casalta Nabais, 2004).

do consumidor; VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; VII – redução das desigualdades regionais e sociais; VIII – busca do pleno emprego; IX – tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei” (Brasil, 1988).

2 A extrafiscalidade do Imposto Sobre Produtos Industrializados

A finalidade da tributação sempre esteve atrelada à obtenção de recursos para a manutenção das estruturas do Estado. Tal interesse do poder público corresponde ao que a doutrina do Direito Tributário atualmente define como a função fiscal do tributo, ou seja, servir como instrumento de arrecadação de recursos para os cofres públicos (Machado, 2010).

É importante ressaltar que essa função não se reduz apenas ao financiamento das atividades estatais. A tributação com a finalidade fiscal acaba por corrigir distorções econômicas, especialmente relacionadas à desigualdade. Muito embora esses efeitos não sejam o objetivo direto da tributação, são mera consequência de sua observância.

Além da função arrecadatória, a tributação é uma ferramenta utilizada, também, para fins não arrecadatórios, como demonstrado anteriormente. O ordenamento brasileiro atribui, na forma do art. 149 e do art. 153, I, II, IV e V da Constituição Federal, a extrafiscalidade às Contribuições sobre Intervenção no Domínio Econômico (CIDE); ao imposto sobre importação de produtos estrangeiros (II); ao imposto sobre exportação (IE); ao imposto sobre produtos industrializados (IPI); e ao imposto sobre operações financeiras (IOF). Todos esses apresentam uma natureza de tributo essencialmente indutor, conseqüentemente, carregam a prerrogativa de terem suas alíquotas alteradas por ato do Poder Executivo, como exceção ao princípio da legalidade.

Entre as classificações existentes na doutrina acerca da extrafiscalidade, observa-se que essa função se relaciona à extrafiscalidade alocativa que, nas palavras de Ribeiro (2013, p. 71):

[...] concerne à capacidade de o Estado intervir sobre o domínio econômico, por meio da indução tributária, com a finalidade de satisfazer necessidades coletivas por meio de bens e serviços. Trata-se da intervenção corretiva do mercado visando garantir e estimular a produção de bens e serviços e inibir o consumo de certas mercadorias.

Dessa forma, a depender do interesse da administração pública, determinados tributos podem ter suas alíquotas aumentadas em razão da intenção de evitar que uma conduta seja realizada. Nesse contexto, verifica-se que o interesse do poder público não consiste na arrecadação, mas tão somente no desencorajamento da conduta (Becho, 2015).

Esse desencorajamento pode ser realizado por meio dos tributos extrafiscais em espécie. Neste trabalho, examina-se o IPI, que foi introduzido no ordenamento jurídico brasileiro por meio da EC n. 18 de dezembro de 1965, tendo sido recepcionada pela atual Constituição Federal de 1988, com disposição no art. 153, IV; foi estipulada a natureza não cumulativa e a seletiva em função da essencialidade. Assim, quanto maior a essencialidade do produto, menor a alíquota e vice e versa (Xavier, 2008).

O IPI apresenta a função extrafiscal na medida em que suas alíquotas são seletivas (Mazza, 2024). A seletividade, portanto, é um dos instrumentos que viabiliza a ocorrência da extrafiscalidade. De acordo com Paulsen (2022, p. 268), entende-se que “[...] para fins extrafiscais se pode fazer uso da seletividade, estimulando o consumo pela redução da carga tributária para determinados produtos e inibindo para outros mediante elevação de alíquota a eles aplicável”. Nesse sentido, a gradação das alíquotas é utilizada de modo a cumprir uma política pública intervencionista.

A técnica da seletividade é prevista no art. 153, §3º, I, da Constituição Federal, e dispõe que “o imposto será seletivo, conforme a essencialidade do produto” (Brasil, 1988). Conforme exposto, verifica-se que esse mecanismo se relaciona com uma técnica de tributação que visa à progressividade do sistema tributário, ou seja, tributa-se com alíquota alta produtos não essenciais, e com alíquotas reduzidas produtos essenciais. Isso porque a seletividade, em função da essencialidade, exterioriza-se pelo interesse do poder público em produzir, por meio da tributação, a justiça fiscal (Silva, 2015). Nesse contexto, as alíquotas de determinado produto podem ser reduzidas ou aumentadas, a fim de propiciar a progressividade da tributação. Isso permite que indivíduos detentores de menor capacidade contributiva não sejam tão afetados pela incidência de impostos indiretos sobre os itens de primeira necessidade. Tal anseio nada tem a ver com a extrafiscalidade entendida como instrumento de indução de comportamentos.

A técnica da seletividade aplicada para fins extrafiscais acaba por mitigar a lógica da essencialidade daquilo que se está tributando, a fim de atender outros preceitos constitucionais; ou mesmo de orientação político-econômica. Assim, segundo Bottallo (2009 *apud* Paulsen, 2022, p. 268):

[...] a extrafiscalidade manifesta-se no IPI através do princípio da seletividade, que enseja a utilização deste imposto como instrumento de ordenação político-social, tanto favorecendo a realização de operações havidas por necessárias, úteis ou convenientes à sociedade, como dificultando a prática de outras, que não se mostrem capazes de ir ao encontro do interesse político.

Nesse viés, é importante pontuar que, segundo Silva, 2015) a capacidade outorgada pelo texto Constitucional ao Legislador em conferir alíquotas com índices variáveis, conforme os limites estabelecidos em lei, para fins de propiciar a extrafiscalidade da tributação, pode ocorrer sem levar em conta a essencialidade daquilo que está sendo tributado. Nas palavras de Canazaro (2015, p. 138): “[...] quando os impostos sobre o consumo assumem o papel de instrumento de intervenção estatal no meio social e na economia privada, dirigindo-se imediatamente à orientação de condutas do cidadão, o critério de comparação poderá não ser a essencialidade”.

Do mesmo modo, Paulsen (2022, p. 268) entende que “será possível, assim, excepcionalmente, atribuir-se alíquotas que desbordem da simples graduação segundo a essencialidade dos produtos ou serviços”. Nesse sentido, em casos específicos, em que o Estado tende a exercer a função regulatória de mercado, o legislador pode estabelecer alíquotas que não necessariamente seguem o princípio da essencialidade, mas que visam regular outras atividades sociais e econômicas, como singela expressão da extrafiscalidade. Logo, o entendimento de que as alíquotas devem ser graduadas conforme a essencialidade é relativizado.

Ademais, sabe-se que a essencialidade configura um princípio e como tal pode ser ponderado frente a outros princípios do texto constitucional (Canazaro, 2015), a fim de possibilitar que algum preceito constitucional se perfectibilize. Sendo assim, muito embora a Constituição Federal traga a disposição de que o IPI é seletivo em função da essencialidade, o próprio texto constitucional permite que essa essencialidade seja orientada de modo a atender outros interesses constitucionais, como a própria política econômica e social brasileira. Desse modo, nas palavras de Rafael Vega Possebon da Silva (2015, p. 140-141):

[...] a função alocativa visará à indução de comportamentos, empregando outros critérios de diferenciação, com vistas ao atingimento de outros valores constitucionais – e, em regra, utilizando-se igualmente da seletividade como técnica de aplicação do critério escolhido.

No caso da tributação dos veículos automotores, verifica-se que a seletividade pode ser empregada para fins extrafiscais. Assim, conforme entendimento de Cunha (2017), a instituição de alíquotas com índices menores para os veículos que se demonstram mais eficientes pode estar em confronto do princípio da essencialidade do produto. Todavia, conforme Toledo (2013 *apud* Cunha, 2017, 102):

É possível utilizar-se o IPI para o fomento de políticas públicas, como destaca o fomento às vendas de produtos da linha branca. No caso dos veículos elétricos

e híbridos, pode-se validar a seletividade pelas políticas públicas que visam maior economia de energia e redução das emissões e poluição, como incentivo ao desenvolvimento tecnológico e em prol do bem-estar da população.

Nesse caso, como exemplo da extrafiscalidade do IPI como instrumento de política econômica e social, pode-se considerar o período de 2008 a 2010, em que houve “redução da alíquota do IPI para veículos de até mil (1.0) cilindradas, de fabricação nacional e com motorização a álcool, gasolina ou bicombustível, que passou, nesse período, de 7% para 0%” (Carvalho, 2018, p. 132).

Nesse contexto, com o interesse de alinhar a tributação às demandas contemporâneas globais, associadas à necessidade de promover a preservação de um desenvolvimento sustentável e assim oportunizar um meio ambiente equilibrado e controlar as externalidades negativas, o legislador brasileiro inovou no campo do Direito Tributário. Nesse sentido, a EC n. 132/2023 (Brasil, 2023) introduziu o Imposto Seletivo, o qual vem a ser regulamentado pela Lei Complementar n. 214/2025 (Brasil, 2025), que, ao prever a substituição paulatina do IPI, visa tributar conforme a externalidade negativa gerada pelo processo produtivo. Logo, tem-se que:

Art. 153. Compete à União instituir impostos sobre:

[...]

VIII – produção, extração, comercialização ou importação de bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, nos termos de lei complementar (Brasil, 2025).

Essencialmente, o Imposto Seletivo tem uma função extrafiscal. Nas palavras de Schoueri (2024, p. 450), “o Imposto Seletivo tem como fito desestimular determinados comportamentos, como o consumo de açúcares e gorduras”⁷. Dessa forma, compreende-se que a finalidade arrecadatória desse tributo é tão somente em consequência da realização do fato jurídico tributário⁸.

A extrafiscalidade do Imposto Seletivo coloca o consumidor, que possivelmente realizará o fato jurídico tributário, como responsável diretamente pelo ônus tributário. Isso ocorre porque a extrafiscalidade do Imposto Seletivo visa tornar aqueles produtos/bens poluentes mais agravados pelo encargo tributário, de modo

7 Por essa razão, tem sido apontado como um “sugar tax” brasileiro. De todo modo, o imposto seletivo apresenta uma ampla hipótese de incidência sobre bens e serviços prejudiciais à saúde e ao meio ambiente, não se limitando de modo algum aos referidos produtos, meramente exemplificativos.

8 Conforme Garrido (2012, p. 5) “O fato jurídico tributário é o previsto em lei (tipo legal), de necessário conteúdo econômico e cuja ocorrência é suficiente para o nascimento da obrigação *ex lege* de pagar o tributo, sendo irrelevante a manifestação de vontade do sujeito que praticou o (f)ato para a produção dessa eficácia jurídica”.

a desestimular a compra desses itens. Cabe destacar que a finalidade extrafiscal do Imposto Seletivo está vinculada à indução de comportamentos mais sustentáveis. Não se trata, portanto, de aplicar o critério da seletividade em função da essencialidade do bem tributado (Schoueri, 2024). Assim como ocorre com o IPI, a essencialidade é mitigada e, desse modo, abre espaço para que outros “critérios constitucionais” (Schoueri, 2024, p. 450) sejam adotados, de maneira a satisfazer outros direitos fundamentais, como a proteção ao meio ambiente.

2.1 Breve análise da Lei Complementar n. 214/2025⁹

Esta parte do trabalho se destina a realizar uma breve análise da Lei Complementar n. 214, a qual visa regular o Imposto Seletivo e seu alinhamento a uma tributação do tipo “Verde”. De forma geral, a Lei Complementar n. 214, de 16 de janeiro de 2025, institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS), e cria o Comitê Gestor do IBS. Com relação ao IS, há previsão de tributação de diversos itens considerados como maléficos à saúde do ser humano e ao meio ambiente. No que se refere aos produtos causadores de degradação ao meio ambiente, o art. 409, § 1º, I, da Lei Complementar n. 214 estipula que para fins de incidência do IS, consideram-se prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente os bens classificados nos códigos da NCM/SH e o carvão mineral, além dos serviços listados no Anexo XVII da Lei, referentes, entre outros, a veículos.

A justificativa para tanto está alinhada com a finalidade da extrafiscalidade em induzir os comportamentos, de modo a satisfazer um objetivo fundamental previsto na Constituição Federal. As alíquotas desse imposto serão ajustadas a depender do grau de poluição gerado por esses veículos. Nesse sentido, de acordo com a Lei Complementar n. 214, art. 419, parágrafo único, há previsão de que as alíquotas do IS aplicáveis aos veículos serão graduadas segundo os seguintes critérios:

I – potência do veículo; II – eficiência energética; III – desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção; IV – reciclabilidade de materiais; V – pegada de carbono; VI – densidade tecnológica; VII – emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental), considerado o ciclo do poço à roda; VIII – reciclabilidade veicular; IX – realização de etapas fabris no País; e X – categoria do veículo (Brasil, 2025)

⁹ No período em que esta pesquisa estava sendo desenvolvida, o projeto de Lei Complementar n. 68/2024 gerou a Lei Complementar n. 214, de 16 de janeiro de 2025.

Ademais, a justificativa do então Projeto de Lei Complementar n. 68/2024 trazia a previsão de quais requisitos os automóveis deveriam atender a fim de que fossem considerados sustentáveis. Caso essas condições fossem atendidas, esses bens estariam elegíveis à isenção tributária (Projeto de Lei Complementar n. 68/2024, p. 350). Contudo, na Lei Complementar n. 214 houve algumas mudanças significativas em relação à isenção tributária para veículos. A principal alteração é que apenas veículos adquiridos por motoristas profissionais e por pessoas com deficiência poderão receber as isenções de impostos, na forma do art. 420¹⁰ combinado com o art. 149¹¹ da Lei Complementar n. 214/2025.

Nesse cenário, verifica-se que o IS, especialmente em sua finalidade extrafiscal, apresenta características que o aproximam do IPI. Nesse ponto, a criação desse novo tributo, dotado de forte função extrafiscal, e a consequente substituição do IPI por ele, buscam concretizar os objetivos centrais da reforma tributária, notadamente a simplificação do sistema e o aumento da transparência¹². No entanto, há uma importante distinção entre o imposto seletivo e o IPI para fins de extrafiscalidade. Enquanto as alíquotas do IPI podem ser alteradas pelo próprio Poder Executivo via Decreto, como referido anteriormente, as alíquotas do IS para veículos são estabelecidas pelo art. 419 da Lei Complementar n. 214/2025 (Brasil, 2025). Desse modo, a intervenção na economia por meio desse tributo deixa de estar à disposição do Poder Executivo, o que pode amenizar a função extrafiscal em determinadas situações econômicas.

3 Análise do Programa Mobilidade Verde e Inovação

3.1 Antecedentes históricos: Inovar-Auto e Rota 2030

O Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) foi instituído por meio da Lei n. 12.715/2012 (Brasil, 2012a), e regulamentado pelo Decreto n. 7.819/2012

¹⁰ Art. 420. A alíquota do Imposto Seletivo fica reduzida a zero para veículos que sejam destinados a adquirentes cujo direito ao benefício do regime diferenciado de que trata o art. 149 desta Lei Complementar haja sido reconhecido pela RFB, nos termos do art. 153” (Brasil, 2025).

¹¹ Art. 149. Ficam reduzidas a zero as alíquotas do IBS e da CBS incidentes sobre a venda de automóveis de passageiros de fabricação nacional de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, quando adquiridos por: I – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em automóvel de sua propriedade, atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de titular de autorização, permissão ou concessão do poder público, e que destinem o automóvel à utilização na categoria de aluguel (táxi); II – pessoas com: a) deficiência física, visual ou auditiva; b) deficiência mental severa ou profunda; ou c) transtorno do espectro autista, com prejuízos na comunicação social e em padrões restritos ou repetitivos de comportamento de nível moderado ou grave, nos termos da legislação relativa à matéria” (Brasil, 2025).

¹² A Emenda Constitucional n. 132/2023 introduziu ao texto constitucional a seguinte previsão ao art. 145, §3: “O Sistema Tributário Nacional deve observar os princípios da simplicidade, da transparência, da justiça tributária, da cooperação e da defesa do meio ambiente” (Brasil, 2023a).

(Brasil, 2012b), bem como por diversas Portarias do Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC). Seu intuito era propulsionar o “desenvolvimento tecnológico, a inovação, a segurança, a proteção ao meio ambiente, a eficiência energética e a qualidade dos automóveis, caminhões, ônibus e autopeças” (Brasil, 2012b).

O Inovar-Auto repetiu o modo como historicamente se desenvolve a indústria automobilística brasileira, ou seja, pautada em forte protecionismo do setor industrial nacional. Nesse sentido, restou evidenciado que os instrumentos extrafiscais tributários foram utilizados de modo a gerar o impedimento de importação de produtos estrangeiros. Assim, o programa previa “cobrança de 30 pontos percentuais extras de IPI para montadoras que não possuem fábricas no país e que não aderiram ao programa ou ultrapassarem a cota de importação limitada de 4,8 mil unidades/ano [...]” (Fonseca, 2018, p. 13).

Da análise da Lei do Inovar-Auto, especificamente dos §2^o¹³ e §5^o¹⁴, art. 40, observa-se que o interesse primordial da referida estratégia era modernizar a tecnologia envolvida na produção de veículos automotores. Nesse sentido, o art. 7^o¹⁵ do Decreto n. 7.819/2012 (Brasil, 2012b) estabelece os requisitos mínimos para que os interessados pudessem se habilitar ao Inovar-Auto. São beneficiários desse programa os fabricantes que produzem veículos no país, aqueles que, embora

13 “§ 2º Poderão habilitar-se ao INOVAR-AUTO: I – as empresas que produzam, no País, os produtos classificados nas posições 87.01 a 87.06 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados – TIPI, aprovada pelo Decreto n. 7.660, de 23 de dezembro de 2011; II – as empresas que comercializem, no País, os produtos referidos no inciso I; ou III – as empresas que tenham projeto aprovado para instalação, no País, de fábrica ou, no caso das empresas já instaladas, de novas plantas ou projetos industriais para produção de novos modelos desses produtos” (Brasil, 2012b).

14 “§ 5º A habilitação fica condicionada à: I – realização pela empresa, no País, de atividades fabris e de infraestrutura de engenharia, diretamente ou por terceiros; II – realização pela empresa, no País, de investimentos em pesquisa, desenvolvimento e inovação, diretamente ou por terceiros; III – realização pela empresa, no País, de dispêndio em engenharia, tecnologia industrial básica e de capacitação de fornecedores, diretamente ou por terceiros; e IV – adesão da empresa a programa de etiquetagem veicular de âmbito nacional, nos termos de regulamento, exceto quanto aos veículos com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel)” (Brasil, 2012b).

15 Art. 7º No caso de que trata o inciso I do caput do art. 2º, a habilitação ao INOVAR-AUTO fica condicionada ao compromisso da empresa de atender ao inciso I e, no mínimo, a dois dos requisitos estabelecidos nos incisos II a IV seguintes: I – realizar, no País, diretamente ou por intermédio de terceiros, a quantidade mínima de atividades fabris e de atividades de infraestrutura de engenharia relacionadas no Anexo III, em pelo menos oitenta por cento dos veículos fabricados, conforme cronograma a seguir: [...]; II – realizar, no País, dispêndios em pesquisa e desenvolvimento correspondentes, no mínimo, aos percentuais, a seguir indicados, incidentes sobre a receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda: [...]; III – realizar, no País, dispêndios em engenharia, tecnologia industrial básica e capacitação de fornecedores correspondentes, no mínimo, aos percentuais, a seguir indicados, incidentes sobre a receita bruta total de venda de bens e serviços, excluídos os impostos e contribuições incidentes sobre a venda:[...]; I V – aderir ao Programa de Etiquetagem Veicular definido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e estabelecido pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia-INMETRO, com eventual participação de outras entidades públicas, com os seguintes percentuais mínimos dos modelos, conforme definido no Programa de Etiquetagem Veicular do INMETRO, de produtos classificados nos códigos TIPI relacionados no Anexo I, comercializados pela empresa, a serem etiquetados no âmbito do referido Programa (Brasil, 2012b).

não produzam, comercializam veículos no mercado interno, bem como empresas que apresentem projeto de investimento em pesquisa. Com relação ao incentivo tributário referente à participação no programa Inovar-Auto, verifica-se que compreende em créditos presumidos de IPI¹⁶ durante a produção ou importação dos veículos automotores, bem como de minoração da alíquota de IPI para veículos que atingissem o nível de eficiência energética previamente estabelecido pelo programa. Para tanto, era necessário que os beneficiários desse programa estivessem devidamente habilitados no MDIC (Silva, 2016).

Em linhas gerais, observa-se que o benefício de redução de tributação, por meio da incidência menor de IPI sobre as indústrias habilitadas ao Inovar-Auto, era oriundo de quanto a indústria investe na instalação de fábricas automobilísticas, de tecnologia e informação no país. Assim, “os incentivos tributários do Programa estão direcionados a novos investimentos, à elevação do padrão tecnológico dos veículos e de suas peças e componentes e à segurança e eficiência energética veicular” (Brasil, 2020). Logo, não havia instrumentos expressivos que condicionavam a industrialização à descarbonização. A bem da verdade, em relação à observância de um desenvolvimento sustentável, foi estabelecido tão somente “o requisito de consumo energético médio, ponderado pelos diferentes modelos de veículos que comercializa” (Cunha, 2017, p. 74). Assim, àquelas indústrias que produzissem automóveis com maior eficiência energética veicular¹⁷ “como incentivo adicional, o programa previa redução de até dois pontos percentuais na alíquota de IPI às empresas que superassem as metas de eficiência energética” (O que foi..., 2018). Importa mencionar que “27 fabricantes e 15 importadoras aderiram ao programa” (O que foi..., 2018). E, desse modo, foram agraciadas pelos benefícios extrafiscais do IPI:

16 “[...] a Lei n. 9.363/1996 instituiu em nosso ordenamento jurídico o direito dos contribuintes a apuração de crédito presumido do IPI, o qual incide sobre as aquisições no mercado interno de insumos empregados na fabricação de produtos a serem exportados, como forma de ressarcimento das contribuições para o PIS/Pasep e para a Cofins, apurado mensalmente pelo estabelecimento matriz da pessoa jurídica produtora e exportadora” (Costa; Ribeiro, 2022).

17 Conforme Anexo II, Decreto n. 7.819/2012, eficiência energética deve ser compreendida como “os níveis de autonomia expressos em quilômetros por litro de combustível (km/L) ou níveis de consumo energético expressos em megajoules por quilômetro (MJ/km), medidos segundo o ciclo de condução combinado descrito na Norma ABNT NBR 7024:2010 e segundo as instruções normativas complementares do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (IBAMA) para veículos híbridos e elétricos” (Brasil, 2012b).

Quadro 1. Montadoras que se enquadram nos requisitos do Programa Inovar-Auto

Não qualifica (não obteve eficiência mínima de 12,08%)	Qualifica (obteve eficiência mínima de 12,08%)	Desconto potencial de 1pp no IPI (superou em 15,46% a meta mínima)	Desconto potencial de 2pp no IPI (superou em 18,84% a meta mínima)
Chery	BMW	Audi	PSA (Peugeot Citroen)
Chrysler	FCA (Fiat e JEEP)	CAOA (Hyundai)	GM
Dodge	Hyundai	Ford	KIA
JAC		Honda	Volvo
Mitsubishi		Jaguar Land Rover	
Subaru		Mercedes-Benz	
Suzuki		Nissan	
		Renault	
		Toyota	
		Volkswagen	

Fonte: adaptado de Fonseca (2018, p. 19).

De modo a dar continuidade aos programas governamentais de estímulo à indústria automobilística, foi editada, 10 de julho de 2018, a Medida Provisória n. 843, posteriormente convertida na Lei n. 13.755, de 10 de dezembro de 2018, que instituiu o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística. Esse programa foi instituído de forma a atuar durante 15 (quinze) anos, sendo estruturado em três fases quinquenais (Claro Junior; Santos, 2020). Assim, verifica-se que o primeiro período ocorreu de 2018 a 2023 e tinha como principais interesses “ampliar a inserção global da indústria automotiva brasileira, por meio da exportação de veículos e autopeças” (Brasil, 2020). Sistemáticamente,

Entre as metas, estão: recuperação da base fornecedora, especificamente o de autopeças, após a queda do mercado de automóveis; inserção do Brasil na rota das principais tecnologias automotivas; relações trabalhistas, de modo que a ANFAVEA apoia as reformas trabalhistas em curso no país; Investimentos em P&D e aumento da segurança nos veículos, duas metas de sucesso no Inovar-Auto; Inspeção Veicular para diminuir a emissão de poluentes e acidentes; Simplificação do sistema tributário, e não uma redução de impostos (Fonseca, 2018, p. 14).

Com a implementação do Rota 2030, o programa também passou a ter como diretriz o aprimoramento dos veículos automobilísticos no que se refere à

redução de seus impactos ambientais, especialmente com relação à eficiência energética. Contudo, por se tratar de uma iniciativa relativamente recente, ainda não há dados consolidados que permitam verificar, de forma conclusiva, se as metas de eficiência energética estabelecidas pelo programa foram efetivamente alcançadas.

3.2 Do Programa Mover

Trata-se de uma política pública que abrange não apenas indústrias automobilísticas, mas também montadoras e fabricantes de autopeças, desenvolvedores de novas tecnologias para a indústria de mobilidade e logística, além de trabalhadores de todo esse setor. Vale destacar que o Programa Mobilidade Verde e Inovação dá continuidade aos anseios de outros instrumentos políticos, como o Inovar-Auto e o Rota 2030, ambos destinados ao desenvolvimento de tecnologia e inovação dos veículos automotores. No caso específico, o Programa Mover faz parte do segundo ciclo do Rota 2030, portanto, trata-se de uma nova estratégia cujo intuito é ampliar as atuações dos programas anteriores voltados à promoção da sustentabilidade e da modernização dos veículos automotores.

Entre as metas dessa política pública, verifica-se o incentivo ao desenvolvimento tecnológico das indústrias automobilísticas, bem como o fomento aos interesses e valores, em âmbito internacional, relacionados à “descarbonização, o alinhamento a uma economia de baixo carbono no ecossistema produtivo e inovativo de automóveis, de caminhões e seus implementos rodoviários, de ônibus, de chassis com motor, de máquinas autopropulsadas, e de autopeças” (Brasil, 2023d). A Lei n. 14.902/2024, que institui o Programa Mover, estabelece os meios pelos quais desenvolver-se-ão tais metas. Entre eles, o art. 12, combinado com o art. 13 da mesma lei, estabelece que os fabricantes que produzam ou desenvolvam projetos relacionados à industrialização do setor automobilístico em âmbito nacional terão direito “a receber créditos financeiros como contrapartida de investimentos em inovação na indústria automotiva” (Brasil, 2024e), de modo a fomentar esse progresso. Conforme a legislação tributária aplicável (IN RFB n. 2.055/2021, art. 1º, III), tais créditos podem ser utilizados para compensar débitos relativos a tributos administrados pela Receita Federal, como PIS, Cofins e IPI (Brasil, 2021). Essa medida possibilita que as empresas possam compensar um maior número de tributos, fato este que se demonstra extremamente atrativo; ao passo que simplifica o planejamento tributário das empresas e oportuniza aos industriais a possibilidade de retornar investimentos, com mais agilidade, no desenvolvimento automobilístico.

Ademais, o mesmo dispositivo legal prevê, no art. 18, que as empresas

habilitadas conforme art. 13, *caput*, I, e receptoras dos incentivos constantes dos termos do art. 16, IV, “a” e “b” poderão, cumulativamente, receber um acréscimo de incentivo financeiro, observados os requisitos do desenvolvimento industrial em consonância à sustentabilidade. Nesse sentido:

Art. 18. Para as empresas habilitadas nos termos do inciso I do caput do art. 13, o crédito financeiro de que trata o art. 16 desta Lei poderá ser acrescido cumulativamente pelos seguintes indicadores, conforme previsto em ato do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços:

[...]

III – produção no País de:

- a) tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis, inclusive seus sistemas auxiliares;
 - b) veículos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis ou equipamentos de abastecimento ou recarga dessas tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis; [...]
- (Brasil, 1988).

Até 10 de maio de 2024, havia 69 empresas habilitadas a participar do Programa Mover e a receber “os créditos proporcionais aos investimentos – que variam de R\$ 0,50 a R\$ 3,20 por real investido acima de um patamar mínimo” (Brasil, 2024e). Ademais, “independentemente de se habilitarem ou não para usufruir dos créditos financeiros, todas as empresas deverão cumprir os requisitos obrigatórios do programa” (Brasil, 2024e). Dessa forma, observa-se que o Programa Mover detém instrumentos que incentivam a industrialização do setor automobilístico e suas diversas frentes de trabalho em solo nacional, sem deixar de lado o compromisso com o desenvolvimento sustentável.

Essa estratégia do Estado visa não apenas gerar benefícios que vão além do aumento da arrecadação financeira do ente público, mas que contribuam para a melhora na qualidade de vida de toda sociedade. Isso decorre, conforme justificativa do Projeto de Lei n. 914/2024 (Brasil, 2024a), que originou a Lei do Programa Mover, da capacidade em que esse instrumento é utilizado de modo a reorientar as condutas dos polos industriais. O programa em questão visa ao desenvolvimento sustentável:

[...] especialmente através do aumento da eficiência energética, da reciclabilidade de materiais, da segurança dos veículos comercializados no País e do aumento dos investimentos em pesquisa e desenvolvimento com geração de empregos altamente qualificados, proporcionando, entre outros: redução

de externalidades negativas com queda nas despesas médico-hospitalares resultantes de sinistros de trânsito e problemas respiratórios e cardiovasculares; economia no uso de combustíveis e maior uso de biocombustíveis; e investimentos em qualificação profissional (Brasil, 2024a, p. 21).

Essa estratégia aprofunda as exigências relacionadas à descarbonização ao vincular a produção e a comercialização de veículos automotores a critérios de sustentabilidade. Tal orientação se faz importante, uma vez que o Brasil apresenta o setor automobilístico como um forte polo de desenvolvimento econômico e social. Assim, no período entre 1960 e 2009 houve um aumento considerável dos empregos diretos, sendo que, no fim de 2009, havia 124.478 empregados registrados (Nascimento, 2016). Esse fato foi devidamente acompanhado pelo aumento da frota de veículos no Brasil, ao passo que de 2000 a 2009, o número de transportes circulando no País obteve um crescimento de 99% em relação aos períodos anteriores (Nascimento, 2016).

É evidente que esse contexto proporciona um aprimoramento do setor automotivo no Brasil, com impacto na geração de economia e produção de empregos. Porém, ao mesmo tempo, tem ocasionado impactos significativos em relação à poluição do meio ambiente. Nesse sentido, o Programa Mover busca a mitigar essa problemática socioambiental, com a promoção de incentivos a indústrias de transporte que comercializem ou desenvolvam veículos menos poluidores. Logo, o Programa Mover visa, na forma do §2º, V, art. 1º, da Lei n. 14.902/2024, à “promoção do uso de biocombustíveis, de outros combustíveis de baixo teor de carbono e de formas alternativas de propulsão e valorização da matriz energética brasileira” (Brasil, 2024b). Isso decorre do fato de que a Lei que instituiu esse instrumento político confere novos requisitos a fim de medir a quantidade de carbono que é dispersada no meio ambiente, em virtude da utilização desses bens. Nesse sentido, o art. 2º, I, da Lei n. 14.902/2024, estabelece:

Art. 2º O Poder Executivo federal estabelecerá requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos produzidos no País e para a importação de veículos novos classificados sob os códigos 87.01 a 87.05 da Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (Ipi), aprovada pelo Decreto n. 11.158, de 29 de julho de 2022, relativos a:

I – eficiência energética veicular no ciclo do tanque à roda e emissão de dióxido de carbono (eficiência energético-ambiental) no ciclo do poço à roda; [...] (Brasil, 2024b).

Assim, estabelece a técnica de “poço à roda”, em que a medição da poluição é feita considerando todas as etapas do ciclo da fonte utilizada. Em outros e melhores termos, o ciclo do “poço à roda” analisa as emissões e captura dos gases de efeito estufa, desde a etapa do “poço”, ou seja, da extração da matéria prima, o petróleo, por exemplo; do transporte da matéria prima aos centros de transformação de petróleo em gasolina e diesel; da distribuição e abastecimento das frotas automotivas; até o momento da real utilização e emissão de CO₂ do veículo – “a roda” (Brasil, 2024b). Essa forma de análise de emissão do carbono no meio ambiente permite uma abordagem mais completa acerca dos efetivos impactos ambientais ocasionados por esses insumos, o que possibilita um direcionamento a uma tributação pautada na sustentabilidade.

Do mesmo modo, o programa cria outros requisitos relacionados à quantidade de carbono disperso no ambiente, sob análise do ciclo do “berço ao túmulo”. Essa exigência, por sua vez, “valerá a partir de 2027 e vai abranger a pegada de carbono de todos os componentes e de todas as etapas de produção, uso e descarte do veículo” (Mover..., 2023). Por fim, deve-se considerar a reciclabilidade veicular, o que na forma do §5º, V, art. 2º, da mesma Lei, é definido como “percentual em massa de um veículo novo potencialmente passível de ser reutilizada, reciclada ou recuperada energeticamente, combinado com compensação antecipada dos materiais pela reciclagem dos veículos (Brasil, 2024b).

O Programa Mover estabelece que, quanto mais os veículos automotores se alinharem aos requisitos da sustentabilidade, menor será a carga tributária incidente sobre eles. Essa diretriz encontra fundamento no art. 9º, *caput*, e respectivos incisos da Lei n. 14.902/2024:

Art. 9º Com vistas a uma tributação destinada à sustentabilidade da mobilidade e logística do País, o Poder Executivo federal definirá as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de acordo com os atributos dos veículos de que trata o art. 2º desta Lei (Brasil, 2024b).

A Lei n. 14.902/2024, que institui o Programa Mover, não condiciona a redução tributária apenas ao preenchimento dos requisitos previstos no art. 2º da própria norma; exige, também, a observância de outros critérios, tais como:

Art. 9º [...]

§ 3º Além dos requisitos estabelecidos no art. 2º desta Lei, serão também considerados na tributação de que trata o *caput* deste artigo os seguintes atributos dos produtos:

I – fonte de energia e tecnologia de propulsão;

II – potência do veículo; e

III – pegada de carbono do produto, na forma do disposto no § 4º do art. 2º deste artigo (Brasil, 2024b).

Nesse sentido é que, na forma do Decreto n. 11.970/2024 (Brasil, 2024d), alterou-se a tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI), a fim de reduzir o IPI sobre determinados veículos “equipados com motor que utilize exclusivamente etanol, ou motor que utilize, alternativa ou simultaneamente, gasolina e etanol (*flexible fuel engine*)” (Brasil, 2024d). Portanto, considera-se que esse Programa pretende viabilizar a produção de veículos mais sustentáveis, utilizando-se, para tanto, do estímulo dado por uma tributação menos onerosa. Ademais, vale pontuar que esse Programa visa, também, aprofundar a transição automobilística do mercado interno por carros hídricos e elétricos, em consonância com as tendências globais de veículos modernos e mais sustentáveis. É nesse contexto que se evidencia a função extrafiscal do IPI, cuja modulação pode tornar a aquisição de veículos híbridos economicamente mais vantajosa para os consumidores.

3.3 Exame comparativo dos programas automotivos: aprimoramentos e inovações quanto às exigências de descarbonização

Perante a descrição das estratégias governamentais que precederam o atual Programa Mover, verifica-se que este apresenta de forma contundente o interesse em alinhar o desenvolvimento automobilístico à necessidade de produzir a descarbonização dos meios produtivos. Nesse sentido, o Programa Mover se mostra inovador ao vincular a produção e a comercialização de veículos no país ao cumprimento de metas de sustentabilidade. Esses parâmetros concentram-se, de forma sistematizada, na rotulagem veicular, na eficiência energética do poço à roda e na reciclabilidade dos veículos. O preenchimento desses requisitos confere ao fabricante o ato de registro do veículo habilitado a ser produzido ou comercializado em território nacional. Deve-se mencionar que, a partir de 2027, tornar-se-ão obrigatórios outros requisitos como o estabelecido no §4º¹⁸, art. 2º, da Lei n. 14.902/2024 (Brasil, 2024b).

Cabe destacar que a adequação a tais requisitos resulta em uma tributação diferenciada de IPI. Isso porque o art. 9º da Lei n. 14.902/2024 prevê uma menor incidência do imposto para os fabricantes que cumprirem os pressupostos

¹⁸ “§4º Adicionalmente ao disposto no caput deste artigo, a partir de 2027 serão estabelecidos requisitos obrigatórios relacionados à pegada de carbono do produto, no ciclo do berço ao túmulo, e serão definidas metas por escopo a partir de 1º de janeiro de 2032, na forma prevista em regulamento” (Brasil, 2024b).

legais. Além disso, com o objetivo de intensificar o incentivo à descarbonização, o Programa Mover instituiu um sistema de bônus e *malus*, destinado a “precificar as externalidades positivas e negativas”. Assim, observa-se que o Programa Mover aperfeiçoa e inova as estratégias governamentais anteriores, na medida em que se alinha aos ideais de desenvolvimento econômico e social, mas, sobretudo, com vistas à sustentabilidade.

De modo a esquematizar as diferenças apontadas ao longo deste trabalho acerca do interesse da descarbonização entre os diversos programas governamentais relacionados à frota automobilística, desenvolveu-se um quadro com os principais pontos relacionados a uma política voltada ao desenvolvimento sustentável.

Quadro 2. Análise comparativa dos programas automotivos brasileiros

Parâmetros analisados	Inovar-Auto	Rota 2030	Programa Mover
Período de vigência	2013 – 2017	2018 – 2030 (sendo o primeiro quinquênio do Programa desenvolvido entre 2018-2023)	2024 – presente.
Objetivo do Programa	Incentivo à produção de tecnologia do setor automobilístico instalado no país.	Promover a inovação tecnológica e eficiência energética na indústria automotiva. Incentivar a pesquisa e desenvolvimento automobilístico nacional. Ampliar a competitividade no mercado internacional ao exportar veículos e autopeças;	Estimular a mobilidade sustentável e reduzir a emissão de carbono.
Exigências de descarbonização	Não havia exigências diretas de descarbonização. Havia metas relativas à eficiência energética veicular.	Estabelece metas de eficiência energética e redução de emissões.	Estabelece exigências diretas relativas à descarbonização. Incentivo a veículos menos poluentes.

Benefícios fiscais	Redução de IPI para montadoras que cumprem metas de produção local. E que cumpram as metas de eficiência energética.	Benefícios fiscais vinculados à eficiência energética e aos investimentos em pesquisa e desenvolvimento.	Incentivos para projetos que visam à mobilidade sustentável. Os fabricantes de veículos menos poluentes são tributados com uma alíquota menor de IPI.
Metas de eficiência energética	Havia metas relativas à eficiência energética veicular.	Definição clara de metas de eficiência energética veicular medida conforme ciclo “do tanque à roda” e de emissões de CO ₂ . ¹⁹	Foco na redução de emissões de CO ₂ . Eficiência energética veicular do poço à roda; A partir de 2027 – eficiência veicular do berço ao túmulo.
Estímulo à eletrificação	Não contemplado.	Contemplado.	Contemplado.

Fonte: elaborado pelos autores com base em Brasil (2012a, 2012b, 2018, 2024b).

Diante do exposto, observa-se que o programa Inovar-Auto foi introduzido como forma de promover o incentivo da modernização da indústria automotiva nacional, e assim possibilitar que ela seja competitiva em relação ao mercado estrangeiro (Carvalho, 2018). Nesse sentido, os instrumentos constantes do programa são orientados no sentido de tornar esse propósito possível. No entanto, conforme dados²⁰ da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) para o período de 2012 a 2016, o volume de veículos vendidos no comércio nacional sofreu uma queda brusca, em face do contexto de crise internacional em que o mundo estava inserido. Destaca-se, nesse sentido, que os incentivos tributários governamentais, por si só, não foram suficientes para alavancar a expansão do setor automobilístico (Carvalho, 2018). Ademais, verifica-se que mecanismos relacionados ao desenvolvimento de uma frota automobilística sustentável não eram o foco desse programa. Ocorre que, muito embora o programa Inovar-Auto tivesse o requisito da eficiência energética como uma das condições para que os fabricantes recebessem benefícios tributários, não existia, de forma contundente, um encaminhamento quanto ao desenvolvimento de tecnologias voltadas especificamente à promoção da sustentabilidade. Assim, nas palavras de Carvalho (2018, p. 159):

19 O Rota 2030 estabeleceu que todos os veículos comercializados no país deveriam participar do Programa de Rotulagem Veicular, com requisitos de segurança e eficiência energética que levam em consideração as emissões “do tanque à roda”.

20 Esses dados estão presentes na dissertação *A extrafiscalidade e seus reflexos para a atividade empresarial e para o poder público na perspectiva do setor automotivo* (Carvalho, 2018).

As medidas estatais de incentivo de consumo de veículos automotores não vieram acompanhadas de políticas públicas eficientes que promovessem a proteção ao meio ambiente ou ao desenvolvimento das cidades, frente ao crescimento no número de veículos.

Conforme análise de Trigueiro (2013 *apud* Trevizani; Faria, 2014, p. 5), as políticas extrafiscais de redução de alíquota de IPI no setor automobilístico estão, em grande medida, relacionadas à intenção do Estado em melhorar as estimativas do PIB e reduzir as taxas de desemprego. Esse mesmo instrumento, por sua vez, desconsidera, substancialmente, as problemáticas modernas relacionadas ao excesso de veículos automotores circulando nos grandes centros, bem como os impactos ambientais decorrentes dessa nova realidade.

Diante disso, importa mencionar que o Inovar-Auto não previu redução de “alíquota de IPI para os veículos híbridos e elétricos” (Carvalho, 2018, p. 159). A falta desse incentivo tributário, sobretudo em relação ao veículo movido por eletricidade, pode ser explicada pelo investimento realizado pelo país na tecnologia dos biocombustíveis, especialmente o etanol.²¹ Assim, o incentivo ao veículo *flex fuel*²² pode ter mitigado os incentivos tributários a outras tecnologias do setor automobilístico. Como forma de resolver esse dilema, seria imprescindível que houvesse, em longo prazo, programas governamentais que incentivassem “[...] células de combustível. Os veículos puramente elétricos ainda dependem de baterias que são caras e enfrentam problemas de baixa autonomia. Sofrem, ainda, com a falta de infraestrutura para a recarga” (Cunha, 2017, p. 106).

A ausência de menção, no programa Inovar-Auto, à indústria de veículos elétricos, híbridos ou outras frotas de veículos mais sustentáveis, como as bicicletas, resultou em ajuizamento de ação. Assim, a empresa SHINERAY DO BRASIL S.A. impetrou Mandado de Segurança n. 22.624 – DF, no Superior Tribunal de Justiça (STJ), em razão da inexistência de previsão de benefícios fiscais aplicáveis a esses veículos, alegando tratar-se de norma inconstitucional por violação ao princípio da isonomia:

EMENTA: PROCESSUAL CIVIL. CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. ADMINISTRATIVO. INOVAR-AUTO. ADESAO AO PROGRAMA. PEDIDO DE DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DA RESTRIÇÃO.

21 “Segundo o Ministério de Minas e Energia, cerca de 20% do consumo do setor de transportes no País é de biocombustíveis” (Brasil, 2022).

22 Os carros com motores *flex fuel* são capazes de operar com álcool hidratado ou gasolina, ou com uma mistura desses dois combustíveis, independentemente de uma proporção. Importa mencionar que, hoje, no Brasil, cerca de 90% da frota automobilística nacional é composta de motores *flex fuel* (Lima, 2009).

PLEITO QUE NÃO GARANTE EXTENSÃO. PRECEDENTE DO STF. IMPOSSIBILIDADE DE EXTENSÃO POR ISONOMIA. PRECEDENTES DO STJ. AUSÊNCIA DE FUMUS BONI IURIS. NÃO DEMONSTRAÇÃO DOS DANOS POTENCIAIS. INEXISTÊNCIA DE PERICULUM IN MORA. LIMINAR INDEFERIDA (Brasil, 2016).

A decisão proferida monocraticamente pelo Ministro Relator Humberto Martins, em consonância com o entendimento jurisprudencial do Supremo Tribunal Federal (STF)²³, entende que a declaração incidental de inconstitucionalidade de uma norma que concede benefício apenas extingue sua fruição, sem permitir sua extensão aos que não foram previamente beneficiados. Diante disso, o pleito foi indeferido, reiterando o entendimento de que o princípio da isonomia não é capaz de, por si só, ampliar a subvenção fiscal.

Por outro lado, no âmbito do programa Rota 2030, verifica-se um estímulo mais robusto ao desenvolvimento de tecnologias veiculares sustentáveis, incluindo incentivos específicos para veículos movidos a biocombustíveis. Além disso, o programa prevê a redução do IPI – que anteriormente incidia na faixa de 25% – para percentuais entre 7% e 20%, a depender do nível de eficiência energética apresentado por veículos elétricos ou híbridos (Muniz, 2018). Esse benefício fiscal demonstra o esforço do poder público em alinhar a frota automobilística nacional às tendências internacionais de veículos mais sustentáveis. Ocorre que, mesmo que o programa Rota 2030 tenha instituído essa condição, observa-se que é um incentivo muito pequeno a fim de fomentar, em âmbito nacional, a indústria automobilística de veículos híbridos e elétricos. Assim, para o coordenador do Fórum Brasileiro de Mudança do Clima, Alfredo Sirkis, “passar de 25% para 20% não faz uma diferença tão grande. Está pouco claro o quanto haverá de melhoria em termos de redução de ônus fiscal para o carro elétrico” (Muniz, 2018). Importa mencionar que, mesmo com esse incentivo fiscal, a introdução de carros elétricos no Brasil enfrenta sérias dificuldades que têm a ver com o “alto custo de aquisição, a falta de incentivos fiscais, a baixa oferta de modelos e a escassez de pontos de recarga” (Mobilidade, 2023).

O Programa Mover, diferentemente de outras iniciativas que o precederam, fundamenta-se na política do desenvolvimento da indústria automobilística pautada na sustentabilidade. Nesse sentido, “o programa introduz o ‘IPI Verde’ como mecanismo de incentivar a produção de veículos com menor emissão de gases de efeito estufa (descarbonização)” (Abrosio; Machado, 2024). Nesse

23 Entendimento proferido na Recurso Extraordinário n. 405.579/PA, Relator Min. Joaquim Barbosa, em que foi afirmado que a declaração incidental de inconstitucionalidade de uma norma não pode estender o benefício, apenas suprimi-lo do ordenamento (Brasil, STF, 2010).

cenário, verifica-se que a extrafiscalidade do IPI é um instrumento viável, de modo que o Estado é capaz de orientar comportamentos do mercado industrial. Para Abrosio e Machado (2024):

Entre as políticas públicas intervencionistas, a extrafiscalidade dos tributos atua como instrumento de tutela ambiental, na medida em que esse mecanismo tem por finalidade impulsionar propósitos específicos, estimulando ou inibindo determinadas condutas no ordenamento e privilegiando valores constitucionais.

Como se trata de uma política recente, não há dados capazes de mensurar a efetividade do Programa Mover, principalmente no que se refere à capacidade da extrafiscalidade do IPI em promover reorientação de condutas do setor industrial automobilístico sustentável. Todavia, espera-se que com esse programa os fabricantes de automóveis persigam o ideal da sustentabilidade. Para tanto, é imprescindível que os incentivos fiscais decorrentes da extrafiscalidade do IPI sejam articulados com políticas públicas de cunho ambiental, de modo que ambos os instrumentos, atuando de forma integrada, permitam a concretização dos valores constitucionais relacionados à preservação do meio ambiente.

Considerações finais

O Brasil, na esteira das tendências globais de sustentabilidade e comprometido com o cumprimento dos propósitos estabelecidos na Rio+20, tem desenvolvido políticas públicas por meio das quais dialoga com interesses aparentemente conflituosos ou, por vezes, inconciliáveis. No entanto, diante de uma abordagem mais aprofundada do caso, observa-se que é completamente possível utilizar da extrafiscalidade do IPI de modo a harmonizar esses interesses e estimular um desenvolvimento econômico e social com vistas à sustentabilidade.

Nesse contexto, verifica-se que os programas governamentais referentes à indústria automobilística, isto é, o Inovar-Auto, o Rota 2030 e, mais recentemente, o Programa Mover buscam equilibrar os objetivos de desenvolvimento econômico e tecnológico de modo a reduzir as externalidades negativas geradas pelo setor sobre o meio ambiente. Nesse sentido, embora avancem em direção a uma maior eficiência produtiva, as metas e exigências relacionadas à descarbonização ainda aparecem de forma indireta, como efeitos decorrentes do aprimoramento tecnológico da indústria automotiva. Além disso, se por um lado os programas têm limitações ambientais e urbanísticas decorrentes da lógica de estímulo à utilização de carros individuais, sem apresentar estímulos específicos ao transporte coletivo, esses programas servem para que indústria automobilística reduza suas externalidades negativas.

O Programa Mover é inovador por demonstrar-se alinhado aos valores globais relacionados à preservação do meio ambiente. Isso porque a essência do programa se fundamenta na promoção de uma indústria automobilística orientada por condutas ambientais. Desse modo, evidenciou-se ao longo deste trabalho que o programa impõe às indústrias automotivas instaladas no Brasil a obrigatoriedade no cumprimento aos requisitos estabelecidos em lei, que condicionam o desenvolvimento industrial do setor à proteção do meio ambiente. Os créditos financeiros oriundos da habilitação das empresas no Programa, bem como a possibilidade de compensação dos tributos federais, acabam por permitir que essas organizações expandam e redirecionem os investimentos de forma mais ágil ao desenvolvimento de medidas inovadoras pautadas na sustentabilidade.

Para a consecução dessas medidas, verifica-se que a função extrafiscal do tributo, exacerbado por meio de incentivos fiscais, isenções e tributos extrafiscais em espécie, atua de modo a possibilitar que esses objetivos sejam realizados. Nesse contexto, a seletividade pode, em situações excepcionais, ser utilizada com finalidade extrafiscal; assim, para atender a determinados preceitos constitucionais materializados em políticas públicas, admite-se que a tributação seja aplicada independentemente da observância estrita ao critério da essencialidade do bem ou serviço tributado. Assim, nesses casos, é totalmente possível que a administração pública atribua alíquotas para o Imposto sobre Produtos Industrializados, buscando incentivar ou não determinados comportamentos, como práticas relacionadas ao desenvolvimento com vistas à sustentabilidade. É, nesse sentido, portanto, que a seletividade representa um instrumento da extrafiscalidade. Assim, a redução de alíquotas de IPI, possibilitada pelo Decreto n. 11.970/2024 (Brasil, 2024d) para veículos movidos com insumo derivado de gasolina e etanol, materializa o objetivo extrafiscal desse tributo, uma vez que incentiva que determinado produto seja consumido em detrimento de outro, em consonância aos objetivos da política pública.

Conclui-se, assim, que o Programa Mover configura uma política pública que se utiliza dos instrumentos tributários, sobretudo da função extrafiscal do IPI, para alcançar os objetivos relacionados à promoção de uma indústria automobilística pautada na descarbonização. Logo, busca estimular a modernização de seus processos produtivos e proporcionar veículos que produzam menos resíduos, estreitando laços com uma economia verde.

Referências

ABROSIO, C.; MACHADO, V. Programa Mover e a reforma tributária: estímulos fiscais ambientais. *Conjur*, 14 fev. 2024. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2024-fev-14/programa-mover-e-a-reforma-tributaria-a-busca-pela-efetividade-dos-estimulos-fiscais-ambientais/>. Acesso em: 2 set. 2024.

BECHO, R. L. *Lições de Direito Tributário*. 3. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2015.

BONAVIDES, P. *Curso de Direito Constitucional*. 15. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei Complementar n. 68, de 25 abr. 2024*. Institui o Imposto sobre Bens e Serviços – IBS, a Contribuição Social sobre Bens e Serviços – CBS e o Imposto Seletivo – IS e dá outras providências. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024c. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2430143>. Acesso em: 2 out. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 1.234, de 2 de outubro de 2023*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2023b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2351874&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. [Constituição de 1988]. Promulgada em 5 de outubro de 1988. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, ano 125, n. 192, p. 1-2, 5 out. 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 27 out. 2025.

BRASIL. Decreto n. 11.970, de 1º de abril de 2024. *Altera a Tabela de Incidência do Imposto sobre Produtos Industrializados (TIPI) aplicável a determinados veículos*. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 1º abr. 2024d. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/decreto/D11970.htm. Acesso em: 2 set. 2024.

BRASIL. Decreto n. 7.819, de 3 de outubro de 2012. Regulamenta os arts. 40 a 44 da Lei n. 12.715, de 17 de setembro de 2012, que dispõe sobre o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores – INOVAR-AUTO, e os arts. 5º e 6º da Lei n. 12.546, de 14 de dezembro de 2011, que dispõe sobre redução do Imposto sobre Produtos

Industrializados, na hipótese que especifica. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 1, edição extra, 3 out. 2012b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/decreto/d7819.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Decreto n. 9.073, de 5 de junho de 2017. Promulga o Acordo de Paris sob a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, celebrado em Paris, em 12 de dezembro de 2015, e firmado em Nova Iorque, em 22 de abril de 2016. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, p. 3, 6 jun. 2017a. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2017/decreto-9073-5-junho-2017-785013-norma-pe.html>. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Emenda Constitucional n. 132, de 20 de dezembro de 2023. Altera o Sistema Tributário Nacional. *Diário Oficial União*: seção 1, ano 161, n. 242, p. 1, 21 dez. 2023a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc132.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Emenda Constitucional n. 18, de 1º de dezembro de 1965. Reforma do Sistema Tributário. *Diário Oficial*, 6 dez. 1965. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc18-65.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. *Habilitações de empresas no Programa Mover chegam a 69*. Gov.br, 10 maio 2024e. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/noticias/2024/maio/habilitacoes-de-empresas-no-programa-mover-chegam-a-69>. Acesso em: 18 mar. 2026.

BRASIL. Lei Complementar n. 214, de 16 de janeiro de 2025. *Institui o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS) e o Imposto Seletivo (IS)*. *Diário Oficial da União*: edição extra, Brasília, DF, p. 1, 16 jan. 2025. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp214.htm. Acesso em: 27 fev. 2025.

BRASIL. Lei n. 12.187, de 29 de dezembro de 2009. Institui a Política Nacional sobre Mudança do Clima – PNMC e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, p. 109, 29 dez. 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12187.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. *Lei n. 12.715, de 17 de setembro de 2012. Altera a alíquota das contribuições previdenciárias sobre a folha de salários devidas pelas empresas que especifica; institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores, o Regime Especial de Tributação do Programa*

Nacional de Banda Larga para Implantação de Redes de Telecomunicações, o Regime Especial de Incentivo a Computadores para Uso Educacional, o Programa Nacional de Apoio à Atenção Oncológica e o Programa Nacional de Apoio à Atenção da Saúde da Pessoa com Deficiência; restabelece o Programa Um Computador por Aluno; altera o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores, instituído pela Lei n. 11.484, de 31 de maio de 2007; altera as Leis n. s 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.033, de 21 de dezembro de 2004, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.865, de 30 de abril de 2004, 11.774, de 17 de setembro de 2008, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 11.484, de 31 de maio de 2007, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 10.406, de 10 de janeiro de 2002, 9.532, de 10 de dezembro de 1997, 12.431, de 24 de junho de 2011, 12.414, de 9 de junho de 2011, 8.666, de 21 de junho de 1993, 10.925, de 23 de julho de 2004, os Decretos-Leis n. s 1.455, de 7 de abril de 1976, 1.593, de 21 de dezembro de 1977, e a Medida Provisória n. 2.199-14, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 18 set. 2012a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12715.htm. Acesso em: 1º out. 2024.

BRASIL. Lei n. 13.576, de 26 de dezembro de 2017. Dispõe sobre a Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, n. 247, p. 4, 27 dez. 2017b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13576.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Lei n. 13.755, de 10 de dezembro de 2018. Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa Rota 2030 – Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis n.º 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei n. 288, de 28 de fevereiro de 1967. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, n. 273, p. 21, 11 dez. 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13755.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Lei n. 14.902, de 27 de junho de 2024. Institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Programa Mover); altera o Decreto-Lei n. 1.804, de 3 de setembro de 1980; e revoga dispositivos da Lei n. 13.755, de 10 de dezembro de 2018. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, ano 163, n. 123, p. 1, 28 jun. 2024b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2024/lei/l14902.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Lei n. 9.478, de 6 de agosto de 1997. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, ano 135, n. 150, p. 16925, 7 ago. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19478.htm. Acesso em: 17 mar. 2026.

BRASIL. Ministério da Fazenda; Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação; Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. *Exposição de Motivos n. 00178/2023* – EMI n. 00178/2023 MF MCTI MDIC. Brasília, 30 dez. 2023d. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2023/Exm/Exm-1205-23.pdf. Acesso em: 18 mar. 2026.

BRASIL. Ministério de Minas e Energia. *Veja como funciona a análise do ciclo de vida “do poço à roda”*. Gov.br, 2 out. 2023c. Disponível em: <https://www.gov.br/mme/pt-br/assuntos/noticias/veja-como-funciona-a-analise-do-ciclo-de-vida-do-poco-a-roda>. Acesso em: 2 set. 2024.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. *Declaração do Rio sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento*. Brasília, DF: MMA, 1992. Disponível em: https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/declaracao_rio_ma.pdf. Acesso em: 23 set. 2024.

BRASIL. Presidência da República. *Rota 2030 – Mobilidade e Logística*. Brasília, DF: Governo Federal, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/sdic/setor-automotivo/rota-2030-mobilidade-e-logistica>. Acesso em: 2 set. 2024.

BRASIL. *Projeto de Lei n. 914, de 2024*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024a. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2398197&filename=PL%20914/2024. Acesso em: 2 set. 2024.

BRASIL. Rádio Senado. *Senado aprova incentivos fiscais por 20 anos para a produção de biocombustíveis*. Brasília, DF: Rádio Senado, 14 jun. 2022. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/radio/1/noticia/2022/06/14/senado-aprova-incentivos-fiscais-por-20-anos-para-a-producao-de-biocombustiveis>. Acesso em: 2 set. 2024.

BRASIL. Receita Federal do Brasil. *Instrução Normativa RFB n. 2.055, de 6 de dezembro de 2021*. Dispõe sobre restituição, compensação, ressarcimento e reembolso no âmbito da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. *Diário*

Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, n. 230, p. 57, 8 dez. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-rfb-n-2.055-de-6-de-dezembro-de-2021-365444911>. Acesso em: 25 mar. 2026.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. *Mandado de Segurança n. 22.624/DF*. PROCESSUAL CIVIL. CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. ADMINISTRATIVO. INOVAR-AUTO. ADESÃO AO PROGRAMA. PEDIDO DE DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DA RESTRIÇÃO. PLEITO QUE NÃO GARANTE EXTENSÃO. PRECEDENTE DO STE IMPOSSIBILIDADE DE EXTENSÃO POR ISONOMIA. PRECEDENTES DO STJ. AUSÊNCIA DE FUMUS BONI IURIS. NÃO DEMONSTRAÇÃO DOS DANOS POTENCIAIS. INEXISTÊNCIA DE PERICULUM IN MORA. LIMINAR INDEFERIDA. Impetrante: SHINERAY DO BRASIL S/A. Impetrado: MINISTRO DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. Relator: Min. Humberto Martins, 16 jun. 2016. Decisão monocrática. Brasília, DF, *Diário de Justiça Eletrônico*, 20 jun. 2016. Disponível em: https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=MON&sequencial=62333104&num_registro=201601471070&data=20160620. Acesso em: 18 mar. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). *Recurso Extraordinário n. 405579/PR*. CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO. PNEUS. BENEFÍCIO FISCAL. REDUÇÃO DE 40% DO VALOR DEVIDO NAS OPERAÇÕES REALIZADAS POR MONTADORAS. PEDIDO DE EXTENSÃO A EMPRESA DA ÁREA DE REPOSIÇÃO DE PNEUMÁTICOS POR QUEBRA DA ISONOMIA. IMPOSSIBILIDADE. LEI FEDERAL 10.182/2001. CONSTITUIÇÃO FEDERAL (ARTS. 37 E 150, II). CÓDIGO TRIBUTÁRIO NACIONAL (ART. 111). Recorrente: União. Recorrido: GINAP Grande Importadora Nacional de Pneus Ltda. Relator: Min. Joaquim Barbosa, 1º dez. 2010. *Diário de Justiça Eletrônico*, 3 ago. 2011. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur195206/false>. Acesso em: 18 mar. 2026.

BUFFON, M. *Tributação e dignidade humana: entre os direitos e deveres fundamentais*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009.

CANAZARO, F. *Essencialidade tributária: igualdade, capacidade contributiva e extrafiscalidade na tributação sobre o consumo*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

CANOTILHO, J. J. G. *Direito público do ambiente*. Coimbra: Faculdade de Direito de Coimbra, 1995.

CARVALHO, C. V. *A extrafiscalidade e seus reflexos para a atividade empresarial e para o Poder Público na perspectiva do setor automotivo*. 2018. Dissertação (Mestrado Profissional em Direito Tributário) – Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/7f7d-0785-dfe5-4398-8f53-657ad92a490d/content>. Acesso em: 24 set. 2024.

CASALTA NABAIS, J. *O dever fundamental de pagar impostos*. Coimbra: Almedina, 2004.

CLARO JUNIOR, J. A.; SANTOS, L. B. Estado e Indústria Automobilística no Brasil. *ENTRE-LUGAR*, Dourados, v. 11, n. 21, p. 101-127, 2020. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/entre-lugar/issue/view/412/169>. Acesso em: 3 set. 2024.

COSTA, M. R.; RIBEIRO, D. D. *Crédito Presumido de IPI das exportadoras: receita tributável ou renúncia fiscal?* *Conjur*, 27 jul. 2022. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2022-jul-27/direto-carf-credito-presumido-ipi-exportadoras-receita-tributavel/>. Acesso em: 2 set. 2024.

CUNHA, R. *Avaliação dos aspectos tributários do Inovar-Auto: programa de incentivos à indústria automotiva*. Trabalho de Conclusão de Curso (Mestrado em Direito Tributário) – Escola de Direito de São Paulo, Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 2017. Disponível em: <https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/cb796e78-9738-4847-8e19-4f2c19b28f9f/content>. Acesso em: 19 out. 2024

FONSECA, M. O. K. *O impacto do protecionismo no setor automobilístico brasileiro uma análise dos programas Inovar Auto e Rota 2030*. 2018. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) – Insper Instituto de Ensino e Pesquisa, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://repositorio.insper.edu.br/entities/publication/d5eca697-e0a2-4a83-9a78-493f98024d70>. Acesso em: 17 mar. 2026.

GARRIDO, J. A. F. *Fato gerador da obrigação tributária como ato-fato jurídico*. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/bitstream/ri/8314/1/JOS%C3%89%20ANT%C3%94NIO%20FERREIRA%20GARRIDO%20-%20Disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 19 out. 2024.

JONAS, H. *O princípio responsabilidade: ensaio de uma ética para a civilização tecnológica*. Rio de Janeiro: Contraponto; PUC-Rio, 2006.

- KELSEN, H. *Teoria pura do Direito*. 6. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- LIMA, P. C. R. *Os carros flex fuel no Brasil*. Brasília: Câmara dos Deputados, 2009. Disponível em: <https://bd-rest.camara.leg.br/server/api/core/bitstreams/1cb4e3b7-7a8cb-4d77-95ce48cf5d44fc75/content>. Acesso em: 19 out. 2024.
- MACHADO, H. B. *Curso de Direito Tributário*. 31. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.
- MACHADO, P. A. L. (org.). *Doutrinas essenciais Direito Ambiental*. v. 4. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011.
- MAZZA, A. *Curso de Direito Tributário*. 10. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. *E-book*.
- MOBILIDADE sustentável: o crescimento do mercado de carros elétricos no Brasil. *Exame*, 22 dez. 2023. Disponível em: <https://exame.com/brasil/mobilidade-sustentavel-o-crescimento-do-mercado-de-carros-eletricos-no-brasil/>. Acesso em: 2 set. 2024.
- MOVER: Governo Federal lança programa de Mobilidade Verde e Inovação. *Agência gov*, 30 dez. 2023. Disponível em: <https://agenciagov.etc.com.br/noticias/202312/mover-programa-de-mobilidade-verde-e-lancado>. Acesso em: 18 mar. 2026.
- MUNIZ, G. B. O Rota 2030 não resolve o problema dos carros elétricos no Brasil. *Autoesporte*, 12. jul. 2018. Disponível em: <https://autoesporte.globo.com/carros/noticia/2018/07/o-rota-2030-nao-resolve-o-problema-dos-carros-eletricos-no-brasil.gh.html>. Acesso em: 2 set. 2024.
- NASCIMENTO, M. S. Implantação e evolução da indústria automobilística no Brasil. *Revista Tocantinense de Geografia*, Araguaína, v. 5, n. 7, p. 67-79, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/geografia/article/view/1704>. Acesso em: 1 set. 2024.
- O QUE FOI o Inovar-Auto? *Anfavea*, 2018. Disponível em: <https://anfavea.com.br/site/innovar-auto/>. Acesso em: 2 set. 2024.
- ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. *Declaração de Estocolmo sobre o Meio Ambiente Humano*. Estocolmo: ONU, 1972. Disponível em: http://www.defensoria.ms.gov.br/images/repositoriopgms/conteudonucleos/nudedh/legislacaointernacional/sistemaonu/21declara%C3%A7%C3%A3o_de_estocolmo_sobre_o_meio_ambiente_humano_-_1972_-_OK-compactado.pdf. Acesso em: 24 jul. 2024.

PAULSEN, L. *Curso de Direito Tributário completo*. 13. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2022.

PROGRAMA MOVER. *Diário Oficial da União publica decreto que reduz o IPI sobre veículos híbridos*. [S. l.]: Programa Mover, [2024]. Disponível em: <https://www.programa-mover.com/diario-oficial-da-uniao-publica-decreto-que-reduz-o-ipi-sobre-veiculos-hibridos/>. Acesso em: 2 set. 2024.

RIBEIRO, R. L. *Direito Econômico da Tributação: uma análise da extrafiscalidade no sistema tributário brasileiro*. 2013. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013. Disponível em: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde14042014151916/publico/Ricardo_Leite_Ribeiro_Dissertacao_2013.pdf. Acesso em: 1º out. 2024.

ROSA, K. A. *Extrafiscalidade no IPI: fundamento, critérios e limitações*. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/36530?show=full>. Acesso em: 10 mar. 2026.

SABBAG, E. *Direito Tributário essencial*. 8. ed. Rio de Janeiro: Método, 2021. *E-book*.

SCHOUERI, L. E. *Direito Tributário*. 13. ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. *E-book*.

SCHOUERI, L. E. *Normas tributárias indutoras e intervenção econômica*. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

SILVA, E. M. C. Os benefícios tributários do Programa Inovar-Auto e os princípios da nação mais favorecida e do tratamento nacional: uma análise dos argumentos dos painéis atualmente em curso contra o Brasil no órgão de soluções de controvérsias da OMC. *Revista de Direito Internacional*, Brasília, v. 13, n. 3, 2016. Disponível em: <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r37016.pdf>. Acesso em: 17 mar. 2026.

SILVA, J. A. *Direito Ambiental Constitucional*. São Paulo: Malheiros, 2019.

SILVA, M. M. *Política pública, extrafiscalidade tributária e meio ambiente: possibilidades e limitações no âmbito municipal*. 2015. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Caxias do Sul, Caxias do Sul, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ucs.br/items/94c8ad72-51c8-41c3-9e68-83d3367f060d>. Acesso em: 10 mar. 2026.

SILVA, R. V. P. *A extrafiscalidade no ICMS: seletividade, essencialidade, neutralidade e efeito indutor das normas tributárias à luz da Constituição Federal de 1988*. 2015. Dissertação (Mestrado em Direito Tributário) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponível em: https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/PUC_SP-1_2bf3ecd6b40400406ba1f345e8e9c0dc. Acesso em: 1º out. 2024.

SOUZA, B. P. N. F. *Tributação como instrumento de proteção ambiental e promoção do desenvolvimento sustentável*. 2020. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2020. Disponível em: https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/31717/1/Tributacaoinstrumentoprotecao_Souza_2020.pdf. Acesso em: 28 jun. 2024.

TORRES, R. L. *Tratado de Direito Constitucional Financeiro e Tributário*, v. III. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

TREVIZANI, A. P. S. B.; FARIA, A. C. Impactos tributários do INOVAR-AUTO em uma montadora de veículos automotores na região do Grande ABC (SP) *In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE*, 3.; S2IS, 2., 2014, São Paulo. *Anais* [...]. São Paulo: SINGEP, 2014. Disponível em: <https://singep.org.br/3singep/resultado/175.pdf>. Acesso em: 19 out. 2024.

XAVIER, M. F. S. *IPI: Imposto sobre Produtos Industrializados*. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 2008.