

A PROGRESSIVIDADE DO IPVA COMO FERRAMENTA DE JUSTIÇA FISCAL NO ESTADO DE GOIÁS

THE PROGRESSIVITY OF VEHICLE PROPERTY TAX AS A TOOL FOR FISCAL JUSTICE IN THE STATE OF GOIÁS

Endy Millana Paiva de Souza¹

Thiago Rodrigues Moreira²

RESUMO: O presente estudo busca analisar a viabilidade da progressividade do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) no estado de Goiás, partindo da premissa de que o atual modelo de tributação viola o princípio da capacidade contributiva, uma vez que onera de forma desproporcional as classes de menor poder aquisitivo. O objetivo é demonstrar que a adoção de alíquotas progressivas pode transformar o imposto em uma ferramenta de justiça fiscal, ao mesmo tempo em que o estado mantém a sua receita para financiar os serviços essenciais para a população. A implementação de um IPVA progressivo, portanto, alinha-se aos objetivos fundamentais previstos no art. 3º da Constituição Federal de 1988, tal como a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, contribuindo com a redução das desigualdades sociais. Para isso, a pesquisa baseia-se nos princípios tributários e constitucionais, bem como na Emenda Constitucional 132/2023, na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF), entre outros referenciais teóricos. A metodologia utilizada classifica-se como exploratória e descritiva, com abordagem qualitativa por meio de revisão bibliográfica e documental, com o intuito de comprovar que a progressividade do IPVA é a forma mais justa de tributação, sob um viés constitucionalista tributário.

1

Palavras-chave: IPVA. Progressividade. Justiça Fiscal.

¹Graduada em Ciências Contábeis pela Universidade Estadual de Goiás. Especialista em Controladoria e Finanças pela FASEM – Faculdade Serra da Mesa e em Carreira Trabalhista pela Faculdade Focus. Concluinte do Curso de Direito pela Universidade Estadual de Goiás. Universidade Estadual de Goiás - UEG, Câmpus Norte-Sede: Uruaçu.

²Mestre em Educação, Linguagem e Tecnologias, na Universidade Estadual de Goiás. Especialista em Direito para a Carreira da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro pela Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro. Graduado em Direito pela Universidade Estácio de Sá. Graduado em Letras pelo Centro Goiano de Ensino Pesquisa e Pós-Graduação. Graduado em Pedagogia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Boa Esperança. Experiência na área de Direito, com ênfase em Direito Público. Foi Procurador do Município de Armação dos Búzios - RJ. Laborou como instrutor no Senac em: processos administrativos, legislação aplicada à operações logísticas, atendimento à fiscalização, contabilidade pública e análise tributária. Foi coordenador de curso de Direito na Faculdade Lions. Professor da Universidade Estadual de Goiás em regime de dedicação exclusiva e Palestrante.

ABSTRACT: This study aims to analyze the feasibility of implementing a progressive Vehicle Property Tax (IPVA) in the state of Goiás, based on the premise that the current taxation model violates the principle of ability to pay, since it disproportionately burdens lower-income classes. The objective is to demonstrate that adopting progressive tax rates can transform the tax into a tool for fiscal justice, while simultaneously maintaining state revenue to finance essential services for the population. The implementation of a progressive IPVA, therefore, aligns with the fundamental objectives set forth in Article 3 of the 1988 Federal Constitution, such as the construction of a free, just, and supportive society, contributing to the reduction of social inequalities. To this end, the research is based on tax and constitutional principles, as well as Constitutional Amendment 132/2023, the jurisprudence of the Supreme Federal Court (STF), and other theoretical frameworks. The methodology used is classified as exploratory and descriptive, with a qualitative approach through bibliographic and documentary review, with the aim of proving that the progressivity of the IPVA (Vehicle Property Tax) is the fairest form of taxation, from a constitutional tax perspective.

Keywords: IPVA. Progressivity. Tax Justice.

I. INTRODUÇÃO

A fonte primária de arrecadação de receita do Estado é a tributação. Portanto, não há como falar em administração pública sem que esta tenha recursos para financiar as suas obras e desenvolver políticas públicas voltadas para a coletividade.

Nesse sentido, o tema torna-se extremamente relevante, pois analisa a viabilidade da progressividade da alíquota do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), como ferramenta eficaz de justiça fiscal. Essa modalidade de tributação sugerida demonstra-se como a mais justa, pois leva em consideração a capacidade contributiva do(a) proprietário(a) do veículo automotor.

A delimitação do espaço geográfico, Estado Federado de Goiás, justifica-se devido ao constante índice de crescimento percentual da frota de veículos entre os anos 2015 e 2021, totalizando um aumento de 20,6%, o que corresponde a 738.971 automóveis e motocicletas rodando a mais, na frota estadual, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran-GO, 2021).

A pesquisa justifica-se também em relação à relevância social e acadêmico-jurídica, pois do ponto de vista social, o atual modelo de tributação do IPVA, onera de forma desproporcional as classes de menor poder aquisitivo, que em suma, dependem de um único veículo para se locomover. A implementação de alíquotas progressivas, baseadas na capacidade contributiva, é uma medida mais justa para mitigar as desigualdades sociais e alinhar o sistema tributário aos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil.

Em âmbito acadêmico e jurídico, o presente estudo contribuiu para o aprofundamento do debate sobre a justiça fiscal com base nos objetivos fundamentais da República. A pesquisa foi baseada na análise de princípios constitucionais e na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal entre 2004 e 2025.

A relevância do tema é reforçada, ainda, pela recente aprovação da Emenda Constitucional 132/2023, que, ao prever a ampliação da cobrança do IPVA para embarcações e aeronaves, tornou o tema atual e fundamental para a análise da viabilidade de uma tributação mais equitativa no país, começando pelo estado de Goiás.

Por fim, a relevância do tema também se manifesta sob uma perspectiva pessoal, diante da observação das dificuldades econômicas enfrentadas pelas classes mais baixas da população goiana, que muitas vezes têm o seu único meio de locomoção apreendido pela falta de pagamento do imposto, e conseqüentemente, seus nomes inscritos na dívida ativa. Portanto, esse trabalho buscou contribuir com a comunidade local por meio de uma análise jurídica que viabilize uma solução para a injustiça fiscal sofrida por essas pessoas.

Nesse contexto, é preciso demonstrar como a falta de progressividade na cobrança do IPVA contribui para o aumento da injustiça fiscal e desigualdade social no estado de Goiás, analisando a viabilidade da progressividade do IPVA como uma ferramenta para promover a justiça fiscal e reduzir as desigualdades no estado de Goiás.

A presente pesquisa adotou uma abordagem qualitativa, ou seja, tem por objetivo a compreensão particular do objeto investigado, em consonância com o que afirmam Marconi e Lakatos (2022, p. 299). Tal estudo foi conduzido por meio da pesquisa bibliográfica e documental, utilizada como referencial teórico, por meio da análise de livros, artigos científicos, dentre outros tipos de trabalhos acadêmicos publicados, pertinentes ao tema.

Já a pesquisa documental foi utilizada para analisar o contexto sob a ótica da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988), a Emenda Constitucional 132/2023 (Brasil, 2023) e a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) entre os anos 2004 e 2025, com o intuito de verificar a validade jurídica da proposta de progressividade do IPVA como ferramenta de justiça fiscal no estado de Goiás.

Em relação aos objetivos, a pesquisa é exploratória e descritiva, conforme a classificação de Gil (2017 apud Marconi e Lakatos, 2022). Inicialmente, a pesquisa tem caráter exploratório, uma vez que busca maior familiaridade com o problema da regressividade do IPVA no estado

de Goiás, e descritiva ao descrever e caracterizar o modelo de tributação atual, bem como o seu impacto social.

Em suma, a escolha das metodologias aplicadas no presente estudo, demonstrou ser a ferramenta ideal para atingir o objetivo da pesquisa, uma vez que a análise vai além da teoria, verificando a sua aplicação prática como ferramenta de justiça fiscal no estado de Goiás.

Para melhor compreensão da proposta, o trabalho encontra-se dividido em quatro capítulos, além da introdução e considerações finais. Assim, o primeiro capítulo aborda a competência tributária do IPVA e a sua natureza jurídica à luz do Sistema Tributário Nacional, além de conceituar o que é justiça em subtópico específico. Já o segundo capítulo trata sobre conceito de princípios fazendo um paralelo entre o princípio da igualdade x o princípio da capacidade contributiva. O terceiro capítulo apresenta o histórico do IPVA, desde à sua origem à EC 132/2023 (Brasil, 2023), enquanto o quarto e último capítulo mostra a evolução do entendimento jurisprudencial do STF, passando de uma análise rígida baseada estritamente na natureza real do tributo ao entendimento de que todos os tributos estão sujeitos à capacidade contributiva.

2 A COMPETÊNCIA TRIBUTÁRIA DO IPVA E A SUA NATUREZA JURÍDICA À LUZ DO SISTEMA TRIBUTÁRIO NACIONAL

4

Antes de analisarmos a progressividade do IPVA como uma ferramenta de justiça fiscal, primeiramente é preciso trazer à baila o sistema tributário nacional, para compreendermos a competência tributária do imposto.

Nos termos do artigo 146, inciso III, alínea “a” da Constituição da República (Brasil, 1988), cabe à Lei Complementar estabelecer normas gerais em matéria de legislação tributária, especialmente sobre definição de tributos e suas espécies, bem como os respectivos fatos geradores e a sua base de cálculo.

No entanto, o Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores previsto no art. 155, III, da CRFB/88 (Brasil, 1988), de competência dos estados e do Distrito Federal, não é disciplinado por lei complementar, tendo os estados, competência legislativa plena, para atender as suas peculiaridades, conforme reza o § 3º do artigo 24 da Constituição Federal (Brasil, 1988).

Nesse sentido, cabe ao Estado de Goiás estabelecer as alíquotas para os contribuintes do imposto, podendo adotar a progressividade com base na capacidade contributiva do proprietário do veículo, gerando justiça fiscal.

Em relação à natureza jurídica do tributo, Paulsen (2026, p. 453), destaca que: “Trata-se de um imposto real, que considera isoladamente a riqueza correspondente à propriedade do veículo, normalmente, sem nenhuma subjetivação.”

Paulsen (2026, p. 451) observa que no Brasil o imposto não recai sobre o patrimônio líquido, conforme ocorre na Noruega, o que acaba sendo questionável sob o viés da capacidade contributiva, bem como da isonomia, uma vez que o fato gerador do imposto é a propriedade do veículo, enquanto outros ativos permanecem desonerados, tais como disponibilidades e investimentos financeiros, dentre outros direitos em geral.

Nesse sentido, o Autor (2026), reforça que esse tipo de tributação, “viola a igualdade e inverte a lógica da capacidade contributiva, tendo caráter marcadamente regressivo.”

Entretanto, com o advento da EC 132/2023 (Brasil, 2023), Paulsen (2026, p. 453), observa que foi autorizado alíquotas diferenciadas com base no tipo, valor, utilização e impacto ambiental, o que acaba admitindo a seletividade e a progressividade do tributo.

2.1 CONCEITO DE JUSTIÇA

Para John Rawls (2000, p. 3), a justiça é a primeira virtude das instituições sociais. O autor (2000) explica que, embora a sociedade seja um empreendimento cooperativo, existe um conflito de interesses em relação a distribuição dos benefícios produzidos pela colaboração mútua, visto que cada um tende a preferir uma participação maior desses benefícios. Para determinar a forma dessa divisão de vantagens exige-se um conjunto de princípios. Tais princípios referem-se aos princípios da justiça social, que fornecem um modo de atribuir direitos e deveres nas instituições básicas da sociedade (Rawls, 2000, p. 4-5).

Rawls reforça ainda que, para que uma sociedade seja bem-ordenada precisa estar efetivamente regulada e não apenas planejada para promover o bem de seus membros. Nesse sentido, o autor (2000, p. 5) aduz que “pode-se imaginar uma concepção de justiça como construindo a carta fundamental de uma associação humana bem-ordenada.”

Sobre o conceito de justiça, Rawls explica que é, em essência, a ausência de distinções arbitrárias.

Parece natural pensar no conceito de justiça como distinto das várias concepções de justiça e como sendo especificado pelo papel que esses diferentes conjuntos de princípios, essas diferentes concepções, têm em comum. [...] as instituições são justas quando não fazem distinções arbitrárias entre pessoas na atribuição de direitos e deveres básicos (RAWLS, 2000, p.6).

Dessa forma, para compreender a aplicação prática desses princípios, Rawls (2000, p. 7-8) define que o objeto primário da justiça é a estrutura básica da sociedade, ou mais exatamente, “a maneira pela qual as instituições sociais mais importantes distribuem direitos e deveres fundamentais e determinam a divisão de vantagens decorrentes da cooperação social”.

Ainda referindo-se ao conceito de justiça a partir de um recuo histórico, Febbrajo *et al.* (2020, p. 7) aduzem que para Luis Martinez Roldán e Jesús A. Fernández Suárez, esse conceito fundamentalmente se expressou em duas dimensões distintas: subjetiva e objetiva. Na primeira delas, seria considerada uma virtude pessoal, e teria preponderado na Antiguidade e na Idade Média. Já em relação à segunda dimensão, a justiça seria tomada como critério de valoração da conduta humana. Reforçam os autores que nessa segunda acepção, já percebida por Aristóteles, o tema passaria a implicar alteridade, proporcionalidade, igualdade, entre outros, de modo a poder definir-se como aquilo que exprimiria o *suum cuique tribuere*, o que significa: “dar a cada um o que é seu”.

3 CONCEITO DE PRINCÍPIO

Para que possamos tratar dos princípios tributários constitucionais, primeiramente, faz-se necessário conceituar o que é princípio.

6

Nessa senda, Ávila (2005) observa que, para alguns autores os princípios apenas indicam o fundamento a ser utilizado pelo aplicador, para, futuramente, encontrar a regra aplicável ao caso concreto. Todavia, o autor traz em sua obra “Teoria dos Princípios” a seguinte definição:

Os princípios são normas imediatamente finalísticas, primariamente prospectivas e com pretensão de complementaridade e de parcialidade, para cuja aplicação se demanda uma avaliação da correlação entre o estado de coisas a ser promovido e os efeitos decorrentes da conduta havida como necessária à sua promoção (ÁVILA, 2005, p.70).

Em outras palavras, Ávila (2005) explica que os princípios são normas imediatamente finalísticas, que estabelecem um fim a ser atingido, diferenciando-se das regras, que, para ele, são normas imediatamente descritivas de comportamentos devidos.

Para além disso, o Autor (2005) ressalta que, embora relacionados a valores, os princípios se situam no plano deontológico, ou seja, servem para nortear o que deve ser feito, enquanto os valores se situam no plano axiológico, e em razão disso, apenas atribuem uma qualidade positiva a determinado elemento.

Sob essa ótica, conclui-se que a regra não pode ser interpretada de forma isolada. Isso significa que, no contexto abordado, a alíquota do IPVA deve estar em consonância com o princípio da capacidade contributiva cujo objetivo é promover a justiça fiscal através da

equidade, visto que os princípios se complementam para atingir a finalidade normativa, conforme explica Ávila (2005).

3.1 PRINCÍPIO DA IGUALDADE X PRINCÍPIO DA CAPACIDADE CONTRIBUTIVA

Humberto Ávila (2012, p. 431), explica que o princípio da igualdade abrange o dever de tratar os iguais da mesma forma, sendo a desigualdade arbitrária, ou seja, sem justificação constitucional, inconstitucional.

Nesse viés, o Autor elucida que o princípio da igualdade ainda possui uma faceta concretizadora do princípio federativo, uma vez que o artigo 151 da Constituição da República (Brasil, 1988) dispõe sobre o princípio da uniformidade da tributação, que tem por finalidade garantir a unidade de federação por meio de uma tributação uniforme. Assim, o artigo supracitado diz que: “é vedado à União instituir tributo que não seja uniforme em todo território nacional ou que implique distinção ou preferência em relação ao Estado, ao Distrito Federal ou a Município, em detrimento de outro.”

Contudo, Humberto Ávila (2012, p. 432), esclarece que alguns casos já estão afastados do âmbito de aplicação do princípio da universalidade, como forma de garantir o mesmo fim, é o que ocorre quando há incentivos fiscais destinados a promover o equilíbrio e o desenvolvimento socioeconômico entre diferentes regiões do país, conforme reza o artigo 151, inciso I, da CRFB/88 (Brasil, 1988). Ademais, os impostos devem ser graduados segundo a capacidade econômica dos contribuintes, cabendo ao Poder Legislativo adotar decisões valorativas respeitando os bens e os direitos dos contribuintes. São dois lados da mesma medalha, explica o Autor.

Segundo Luciano Amaro (2025, p. 149-150), “a capacidade econômica aproxima-se, ainda, de outros postulados, que, sob ângulos diferentes, perseguem objetivos análogos e em parte coincidentes: a personalização, a proporcionalidade, a progressividade, a seletividade.” O Autor explica que a expressão “sempre que possível”, equivale às condições pessoais de cada contribuinte. Reitera ainda, que não se busca definir na legislação o imposto individualizado de cada contribuinte, mas sim de estruturar a forma como a tributação irá incidir na aplicação concreta, de acordo com as características dos indivíduos.

Amaro (2025, p. 150), acrescenta que: “os impostos reais (que consideram, objetivamente a situação material, sem levar em conta as condições do indivíduo que se liga a essa situação)

também devem ser informados pelo princípio da capacidade contributiva, que é postulado universal de justiça fiscal.”

Por fim, Mascitto (2026, p. 45), explica que, para Ricardo Lobo Torres, a capacidade contributiva está subordinada à ideia de justiça distributiva, o que significa que cada um deve contribuir de forma proporcional à sua renda e haveres, independente da disponibilidade financeira.

4 EVOLUÇÃO HISTÓRICA E PROGRESSIVIDADE DO IPVA: DA ORIGEM À EC Nº 132/2023

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores previsto em nosso ordenamento jurídico desde 1985, ainda sob a vigência da Constituição de 1967 (Brasil, 1967), instituído através da EC nº 27/85 (Brasil, 1985), ainda não possui legislação própria (Paulsen, p. 453).

Dessa forma, Paulsen (2026) reforça que, conforme entendimento do STF, cabe aos Estados editar as leis necessárias à aplicação do tributo, em consonância com o que dispõe o art. 24 §3º, da Carta e art. 34, §3º, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias – ADCT (Brasil, 1988), uma vez que exercem competência legislativa plena.

A fim de evitar guerra fiscal, a doutrina de Coêlho (2022) destaca que o §6º do art. 155 da CRFB/88 (Brasil, 1988), foi inserido por meio da EC nº 42/2003 (Brasil, 2003), onde dispõe que as alíquotas mínimas do IPVA serão fixadas pelo Senado Federal e poderão ser diferenciadas em função do tipo e da utilização.

Além das hipóteses de diferenciação de alíquotas em função do tipo e da utilização, Paulsen (2026) reforça que, com a reforma tributária implementada pela EC nº 132/2023 (Brasil, 2023), esse rol foi ampliado, passando a autorizar alíquotas diferenciadas em função do tipo, do valor, da utilização e do impacto ambiental. Ademais, passou-se a admitir a incidência do IPVA sobre veículos aquáticos e aéreos, o que antes não era permitido, em virtude da própria origem do tributo, que outrora, existiu sob o nome de *taxa rodoviária única* (Coêlho, 2022, p. 265).

Entretanto, embora a EC nº 132/2023 (Brasil, 2023) tenha ampliado a competência tributária para alcançar aeronaves e embarcações, a cobrança efetiva desses novos fatos geradores depende da edição de lei estadual, em observância ao princípio da legalidade, explícito no art. 150, I, da Constituição da República (Brasil, 1988). Portanto, enquanto o Estado de Goiás não editar ou nova lei, o IPVA continuará incidindo apenas sobre veículos automotores

terrestres, uma vez que em nosso ordenamento jurídico uma lei que nasce inconstitucional não se convalida.

Apesar dessa possibilidade de tributação, Paulsen (2026) esclarece que há algumas imunidades excetuadas do IPVA:

Aeronaves agrícolas e de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros”, “embarcações de pessoa jurídica que detenha outorga para prestar serviços de transporte aquaviário ou de pessoa física ou jurídica que pratique pesca industrial, artesanal, científica ou de subsistência”, “plataformas suscetíveis de se locomoverem na água por meios próprios, inclusive aquelas cuja finalidade principal seja a exploração de atividades econômicas em águas territoriais e na zona econômica exclusiva e embarcações que tenham essa mesma finalidade principal”, “tratores e máquinas agrícolas” e, por força da EC n. 137/2025, também os “veículos terrestres de passageiros, caminhonetes e mistos com 20 (vinte) anos ou mais de fabricação, excetuados os micro-ônibus, ônibus, reboques e semirreboques.

Além das imunidades pontuadas por Paulsen (2026), Cardoso (2021), em sua pesquisa acadêmica intitulada “O CONSTANTE AUMENTO DAS ALÍQUOTAS DE IMPOSTOS E A LIMITAÇÃO AO PODER DE TRIBUTAR: uma análise dos últimos 5 anos no estado de Goiás”, cita que as isenções do tributo no estado de Goiás estão previstas no rol do art. 94 *in verbis*, da lei 13.772/2000 (Goiás, 2000).

Art. 94. É isenta do IPVA a propriedade dos seguintes veículos:

I - máquina e trator agrícolas e de terraplenagem;

II - Aéreo de exclusivo uso agrícola;

III - destinado exclusivamente ao socorro e transporte de ferido ou doente;

IV - Fabricado especialmente para uso de deficiente físico ou para tal finalidade adaptado, limitada a isenção a 1 (um) veículo por proprietário;

V - O ônibus ou micro ônibus de transporte coletivo urbano, que tenha rampa ou outro equipamento especial de ascenso e descenso para deficiente físico;

VI - De aluguel (táxi), dotado ou não de taxímetro, destinado ao transporte de pessoa, limitada a isenção a 1 (um) veículo por proprietário;

VII - de combate a incêndio;

VIII - locomotiva e vagão ou vagonete automovidos, de uso ferroviário; IX - Embarcação de pescador profissional, pessoa natural, por ele utilizada na atividade pesqueira com capacidade de carga até 3 (três) toneladas, limitada a isenção a 1 (uma) embarcação por proprietário;

X - Os veículos com 15 (quinze) anos ou mais de uso. § 1º Cessado o motivo ou a condição que lhe der causa, cessa a isenção. § 2º A isenção deve ser previamente reconhecida pela administração tributária, conforme dispuser o regulamento.

Com base no artigo supracitado, é possível verificar que a legislação goiana por meio da lei 13.772/2000 (Goiás, 2000), já prevê hipóteses de isenções para certos tipos de veículos, o que de certa forma, trata-se de justiça fiscal, dando margem para uma nova lei que institua alíquotas

progressivas de IPVA considerando a capacidade contributiva dos proprietários de veículos automotor

Em relação à desigualdade social, Colares (2022) explica em sua tese de doutorado que, para John Rawls, os tributos são um instrumento para evitar que as desigualdades de riqueza excedam determinado limite, fazendo com que a liberdade política perca o valor e o governo representativo passe a existir apenas de aparências.

Nessa perspectiva, esclarece que o pensamento de Rawls poderia ser interpretado como se fosse favorável à progressividade em contexto de exceção. Contudo, na realidade uma sociedade justa e ideal é aquela que reconhece a igualdade humana fundamental e que o contexto brasileiro se enquadraria perfeitamente nessa exceção. Reforça ainda que no atual contexto, verifica-se um afastamento cada vez maior desse ideal, sobretudo, em virtude do aumento da desigualdade.

Assim, a Autora elucida que para alcançar a progressividade, é preciso eliminar alguns privilégios que distorcem o sistema. Ressalta ainda que, “não há como obter equidade sem complexidade.” Seguindo essa lógica, Colares (2022) entende que para construir um Sistema Tributário é preciso a criação de um número considerável de faixas de tributação de acordo com a capacidade contributiva.

10

Dessa forma, fica evidente que, embora a EC 132/2023 (Brasil, 2023) tenha autorizado a tributação de veículos aquáticos e aéreos, não é o suficiente para mitigar as desigualdades em relação às alíquotas do IPVA, carecendo, portanto, de lei complementar que regulamente a exação desses tipos de veículos, bem como de lei estadual que considere a capacidade contributiva como critério de diferenciação de alíquotas, promovendo justiça fiscal.

5 A EVOLUÇÃO DA JURISPRUDÊNCIA DO STF SOBRE O IPVA

Para chegarmos à compreensão do atual entendimento do STF sobre as alíquotas do IPVA, primeiramente, é preciso fazer um estudo sobre a jurisprudência do Tribunal envolvendo o tema.

Para tanto, foram selecionados 5 (cinco) julgados entre os anos 2004 e 2025, que demonstram a evolução do entendimento da Suprema Corte, passando de uma análise estritamente rigorosa que não admitia a aplicação do princípio da capacidade contributiva aos impostos reais até o entendimento atual de que todos os tributos estão sujeitos à capacidade contributiva, independentemente de sua natureza jurídica.

5.1 ANÁLISE SOBRE A PERSPECTIVA DA NATUREZA REAL DO TRIBUTO

Entre os anos 2004 e 2005, o entendimento do STF sobre o IPVA consolidava-se no sentido de que o caráter do tributo não podia ser progressivo, em virtude de sua natureza real.

Seguindo essa lógica, no julgamento do Agravo Regimental no Recurso Extraordinário (RE AgR) 413239-7, São Paulo, a Segunda Turma do STF, sob a Presidência do Ministro Carlos Velloso, negou provimento ao recurso interposto pelo Agravante Antônio Marcos Alberini Garcia Sanches e outros (A/S), no qual se questionava a constitucionalidade das leis do Estado de São Paulo que disciplinavam o IPVA.

Nesse contexto, a competência legislativa plena dos Estados foi reafirmada pela Suprema Corte, que à época do julgamento, entendeu que as alíquotas do IPVA não podiam ser progressivas com base na capacidade contributiva, uma vez que a natureza do imposto era real e não pessoal.

EMENTA: Tributário. Estado de São Paulo. IPVA. Lei Estadual nº 6.606/89 com as alterações das Leis nºs 7.002/90 e 7.644/91. Constitucionalidade. Caráter não progressivo. Orientação do STF. Regimental não provido

(RE 413239 AgR, Relator(a): NELSON JOBIM, Segunda Turma, julgado em 20-04-2004, DJ 21-05-2004 PP-00038 EMENT VOL-02152-05 PP-01041)

Posteriormente, no julgamento dos Embargos de Declaração no Agravo de Instrumento 487.906-4 São Paulo, convertidos em Agravo Regimental, no qual foi novamente questionada a constitucionalidade das leis do Estado de São Paulo (Leis nº 6.606/89, 7.002/90 e 7.644/91), em razão da suposta progressividade do tributo, a Segunda Turma do STF, Relatoria do Ministro Carlos Velloso, negou provimento ao recurso por unanimidade, sob o fundamento de que as leis em questão não possuíam caráter progressivo, mas sim alíquotas diferenciadas em função do tipo de combustível, o que era permitido.

EMENTA: PROCESSUAL CIVIL. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO OPOSTOS DE DECISÃO DO RELATOR: CONVERSÃO EM AGRAVO REGIMENTAL. CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. IPVA. ESTADO DE SÃO PAULO: Leis 6.606/89, 7.002/90 e 7.644/91. CONSTITUCIONALIDADE. CARÁTER NÃO PROGRESSIVO. I. - Embargos de declaração opostos à decisão singular do Relator. Conversão dos embargos em agravo regimental. II. - Constitucionalidade da Lei estadual 6.606/89, alterada pelas Leis 7.002/90 e 7.644/91, que trata da cobrança do IPVA. Precedentes. III. - Embargos de declaração convertidos em agravo regimental. Não-provimento desse.

(AI 487906 ED, Relator(a): CARLOS VELLOSO, Segunda Turma, julgado em 02-08-2005, DJ 02-09-2005 PP-00046 EMENT VOL-02203-05 PP-01054 LEXSTF v. 27, n. 322, 2005, p. 106-110)

Conforme análise dos respectivos julgados, fica evidente que Supremo Tribunal Federal até meados de 2005, não admitia a progressividade das alíquotas do IPVA, o que

consequentemente, significa que o princípio da capacidade contributiva não era aplicado ao caso concreto, uma vez que a interpretação do Tribunal baseava-se estritamente na natureza real do tributo.

5.2 MUDANÇA DE INTERPRETAÇÃO COM BASE NO PRINCÍPIO DA CAPACIDADE CONTRIBUTIVA

A partir de 2011, a Suprema Corte passou a admitir a possibilidade de fixação de alíquotas progressivas aplicáveis à base de cálculo do IPVA, uma vez que havia precedentes no sentido de que todos os tributos estariam submetidos ao princípio da capacidade contributiva, em relação a pelo menos um de seus três aspectos: objetivo, subjetivo ou proporcional.

Nessa concepção, no julgamento do Agravo Regimental no Recurso Extraordinário 406.995 – MG, a Segunda Turma do STF, sob a relatoria do Ministro Joaquim Barbosa, negou provimento ao recurso interposto pelo contribuinte Fábio Couto de Araújo Cançado e Outros (A/S), ratificando a legalidade e constitucionalidade da lei estadual de Minas Gerais nº 12.735/1997 (Minas Gerais, 1997), que havia sido considerada inconstitucional pelo TJMG, sob a alegação de que o princípio da capacidade contributiva não se aplicava aos impostos reais.

Os Agravantes sustentaram violação ao princípio da capacidade contributiva (art. 145 § 1º), da legalidade (150, I), e da competência tributária (155, III), todos os artigos da CRFB/88 (Brasil, 1988). Contudo, a Segunda Turma do STF declarou legítima e constitucional a diferenciação da alíquota do IPVA, uma vez que, para o Ministro Joaquim Barbosa, os Agravantes não conseguiram demonstrar a quebra da isonomia e o desajuste entre a intensidade econômica e o valor cobrado. O Relator enfatizou, ainda, que os veículos que desejavam ser desonerados do imposto eram modelos de maior valor econômico como M. Benz A160, Tempra HLX 16V, enquanto a comparação seria em relação a modelos mais populares, como Pálio ED/EX e Fiesta.

Ementa: AGRAVO REGIMENTAL. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. IPVA. PROGRESSIVIDADE. 1. Todos os tributos submetem-se ao princípio da capacidade contributiva (precedentes), ao menos em relação a um de seus três aspectos (objetivo, subjetivo e proporcional), independentemente de classificação extraída de critérios puramente econômicos. 2. Porém, as razões não deixam entrever a má utilização de critérios como essencialidade, frivolidade, utilidade, adequação ambiental etc. Considerado este processo, de alcance subjetivo, a alegação de incompatibilidade constitucional não pode ser genérica. 3. Em relação à fixação da base de cálculo, aplicam-se os mesmos fundamentos, dado que o agravante não demonstrou a tempo e modo próprio a inadequação dos critérios legais adotados. Agravo regimental ao qual se nega provimento.

(RE 406955 AgR, Relator(a): JOAQUIM BARBOSA, Segunda Turma, julgado em 04-10-2011, DJe-203 DIVULG 20-10-2011 PUBLIC 21-10-2011 EMENT VOL-02612-01 PP-00043 RDDT n. 196, 2012, p. 208-210 RTFP v. 19, n. 101, 2011, p. 413-417 REVJMG v. 62, n. 199, 2011, 331-332)

Consoante análise do Ag. Reg. no Recurso Extraordinário 406955-MG, fica explícita a superação do entendimento restritivo do STF quanto à aplicação do princípio da capacidade contributiva apenas aos tributos de natureza pessoal, abrindo precedentes para diferenciação de alíquotas do IPVA de forma mais justa para os contribuintes, via de regra, com menor poder aquisitivo, o que antes, era considerado inconstitucional pelo próprio Tribunal.

5.3 ANÁLISE DA PROGRESSIVIDADE E DA INCIDÊNCIA DO TRIBUTO PARA AERONAVES E EMBARCAÇÕES

Reafirmando o entendimento do STF nos julgados retromencionados, a Segunda Turma da Suprema Corte, sob a relatoria do Ministro Ricardo Lewandowski, negou provimento ao Agravo Regimental no recurso Extraordinário 601.247 – RS, ratificando o acórdão do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul (TJRS), que havia declarado constitucional a Lei Estadual nº 8.115/1985 (Rio Grande do Sul, 1985), questionada pela Agravante Dilma Lima Martins, que sustentou a ilegitimidade da cobrança de alíquotas diferenciadas do IPVA, que, em sua concepção, não se amoldava aos precedentes citados na decisão monocrática.

13

Embora a lei estadual do Rio Grande do Sul fosse anterior à Emenda Constitucional nº 42/2003 (Brasil, 2003), bem como à própria Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988), o Relator reforçou que mesmo antes da instituição do §6º, II, ao art. 155 da CRFB/88 (Brasil, 1988), a jurisprudência do STF já havia firmado orientação no sentido de que a diferenciação de alíquotas do IPVA em razão do tipo de veículo, era válida. Ademais, a competência legislativa plena dos estados também foi reafirmada, em consonância com a ementa abaixo.

Ementa: AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO. CONSTITUCIONAL. TRIBUTÁRIO. IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES. AUSÊNCIA DE LEI COMPLEMENTAR NACIONAL QUE DISPONHA SOBRE O TRIBUTO NOS TERMOS DO ART. 146, III, A, DA CONSTITUIÇÃO. EXERCÍCIO DA COMPETÊNCIA TRIBUTÁRIA PLENA PELOS ESTADOS MEMBROS COM AMPARO NO ART. 24, § 3º, DA CONSTITUIÇÃO. PRECEDENTES. PREVISÃO DE ALÍQUOTAS DIFERENCIADAS EM RAZÃO DO TIPO DE VEÍCULO. POSSIBILIDADE. AGRAVO IMPROVIDO. I – Ante a omissão do legislador federal em estabelecer as normas gerais pertinentes ao imposto sobre a doação de bens móveis, os Estados-membros podem fazer uso de sua competência legislativa plena com fulcro no art. 24, § 3º, da Constituição. II – A jurisprudência do STF firmou orientação no sentido de que, mesmo antes da EC 42/03 – que incluiu o § 6º, II, ao art. 155 da CF –, já era permitida a instituição de alíquotas de IPVA diferenciadas segundo critérios que não levem em conta a capacidade contributiva do sujeito passivo, por não ensejar a progressividade do tributo. É o que se observa no caso dos autos, em que as

alíquotas do imposto foram estabelecidas em razão do tipo e da utilização do veículo.
III – Agravo regimental improvido.

(RE 601247 AgR, Relator(a): RICARDO LEWANDOWSKI, Segunda Turma, julgado em 29-05-2012, ACÓRDÃO ELETRÔNICO DJe-114 DIVULG 12-06-2012 PUBLIC 13-06-2012 RTJ VOL-00226-01 PP-00648)

É importante salientar, a partir da análise do julgado em comento, bem como do histórico do IPVA abordado em capítulo anterior, que a referida lei 8.115/1985-RS (Rio Grande do Sul, 1985), já previa em seu art. 9º, a tributação de aeronaves e embarcações. Todavia, a exigência da exação para tais veículos, jamais ocorreu, em virtude do entendimento jurisprudencial restrito de que o IPVA somente poderia incidir sobre veículos terrestres. Outro ponto importante e que também foi questionado pela Agravante, foram as alíquotas do imposto, visto que os veículos de passeio, frequentemente utilizados para o labor, suportariam um ônus tributário maior do que as aeronaves e embarcações, de acordo com o que prevê a legislação estadual.

Ainda tratando da incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações, a Procuradoria Geral da República (PGR), questionou por meio da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5654, de relatoria do Ministro Nunes Marques, a legalidade da Lei Estadual do Ceará nº 12.023/1992 (Ceará, 1992), que assim como a lei estadual do RS nº 8.115/85 (Rio Grande do Sul, 1985), prevê a incidência do tributo para aeronaves e embarcações, além de novamente, questionar as alíquotas com base na potência dos veículos, de acordo com a ementa abaixo.

Ementa: DIREITO TRIBUTÁRIO. AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI ESTADUAL N. 12.023/1992 DO ESTADO DO CEARÁ. IPVA. INCIDÊNCIA SOBRE AERONAVES E EMBARCAÇÕES. IMPOSSIBILIDADE. ALÍQUOTAS DIFERENCIADAS PARA VEÍCULOS TERRESTRES CONFORME POTÊNCIA DO MOTOR. CONSTITUCIONALIDADE. PEDIDO JULGADO PARCIALMENTE PROCEDENTE. I. CASO EM EXAME 1. Ação direta de inconstitucionalidade proposta pelo Procurador-Geral da República contra dispositivos da Lei n. 12.023/1992 do Estado do Ceará, com redações posteriores das Leis n. 14.559/2009, 15.893/2015 e 17.352/2020, que previram a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações e fixaram alíquotas diferenciadas do tributo com base na potência e na cilindrada dos motores. 2. Sustenta-se ofensa aos arts. 155, III e § 6º, II, da Constituição Federal (redação anterior à EC n. 132/2023), por ampliarem indevidamente o campo de incidência do IPVA e por adotarem critérios de diferenciação não autorizados pela CF/1988. II. QUESTÃO EM DISCUSSÃO 3. Há duas questões em discussão a saber: (i) se é constitucional a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações; e (ii) se é legítima a adoção de critérios de potência e cilindrada dos motores para fixação de alíquotas diferenciadas do tributo sobre veículos terrestres. III. RAZÕES DE DECIDIR 4. A superveniência da EC n. 132/2023 não implica perda do objeto da ação direta, no que cabe aferir a constitucionalidade considerado o parâmetro de controle vigente à época da edição da norma impugnada, a teor do decidido na ADI 6.838. 5. De acordo com a jurisprudência consolidada do STF, firmada antes da EC n. 132/2023, o campo de incidência do IPVA restringe-se aos veículos automotores terrestres, não alcançando embarcações e aeronaves, sob pena de violação do art. 155, III, da CF/1988. 6. No tocante às alíquotas diferenciadas conforme a potência e a cilindrada dos motores

de veículos terrestres, tem-se critério objetivo relacionado ao tipo do bem, não estando configurada progressividade tributária nem afronta ao art. 155, § 6º, II, da CF/1988. 7. É legítimo o exercício da competência legislativa plena dos Estados para disciplinar o IPVA, nos termos do art. 24, § 3º, da CF/1988, inclusive quanto à fixação de alíquotas diferenciadas segundo o tipo de veículo. IV. DISPOSITIVO 8. Pedido julgado parcialmente procedente para declarar a inconstitucionalidade: (i) do art. 6º, II e IV-A da Lei Estadual n. 12.023/1992, na redação dada pela Lei 15.893/2015, que instituiu a incidência de IPVA sobre embarcações e aeronaves; e, (ii) do art. 1º da Lei n. 14.559/2009, no que dera nova redação aos incisos II e IV, do art. 6º da Lei Estadual n. 12.023/1992, este último no que dispõe sobre embarcações.

(ADI 5654, Relator(a): NUNES MARQUES, Tribunal Pleno, julgado em 09-12-2025, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-s/n DIVULG 23-01-2026 PUBLIC 26-01-2026)

Conforme se extrai do julgado acima, o STF deu provimento parcial à ADI, em decisão fundamentada, declarando inconstitucional o art. 6º, II e IV-A, da Lei 12.023/1992 do Estado do Ceará (Ceará, 1992), que previa a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações, mesmo após a ampliação do campo de incidência do tributo, por meio da EC nº 132/2023 (Brasil, 2023), que inseriu no texto constitucional a previsão da exação destes.

Dessa forma, mais uma vez fica explícito que apenas a previsão constitucional da exação não é suficiente para a efetivação da cobrança. Ademais, nota-se que ainda em 2025, as decisões da Suprema Corte continuam reafirmando os critérios objetivos para a diferenciação de alíquotas, com base na potência e cilindrada dos veículos, o que já era admitido desde a EC 42/2003 (Brasil, 2003), mas que ainda não configura progressividade.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com o estudo apresentado, pode-se inferir que, embora o Supremo Tribunal Federal tenha evoluído em seu entendimento em relação à alíquota do IPVA, ao longo das últimas duas décadas, admitindo a diferenciação com base no tipo e utilização do veículo, critérios ampliados a partir da EC 132/2023 (Brasil, 2023), incluindo a diferenciação em função do valor e impacto ambiental causado pelos veículos automotores, percebe-se que os parâmetros ainda são predominantemente objetivos, uma vez que a capacidade contributiva não é objeto de diferenciação.

Nesse viés, a proposta de progressividade das alíquotas do IPVA embasada na real capacidade financeira do contribuinte, se apresenta como uma ferramenta eficaz de justiça fiscal para reduzir as desigualdades socioeconômicas observadas no Estado de Goiás. Tal proposta encontra amparo legal na competência legislativa plena assegurada aos Estados-membros da Federação, bem como ao Distrito Federal, aos quais cabem a prerrogativa de editar as suas próprias leis que disciplinam o IPVA.

No que concerne ao receio da perda de arrecadação de receita estadual e municipal, considerando que 50% do percentual arrecado é repassado aos municípios aos quais os veículos são licenciados, conforme dispõe o art. 158, inciso III da CRFB/88 (Brasil, 1988), e que há mais veículos populares circulando na frota estadual do que veículos de luxo, tendo em vista que o objetivo da presente pesquisa é exatamente propor a desoneração do tributo com base na capacidade contributiva do proprietário, eventual perda de arrecadação poderá ser subsidiada com a tributação das embarcações e aeronaves.

Para tanto, além da edição de lei estadual que prevê a diferenciação do imposto com base na real condição financeira do proprietário do veículo, seja através de alíquotas progressivas com base na renda do proprietário do veículo automotor, ou outro critério capaz de mensurar a capacidade contributiva, se faz necessário a previsão da tributação das aeronaves e embarcações em cumprimento à estrita legalidade, bem como é indispensável a edição de lei complementar para regulamentar a exação destes, sobretudo, em relação ao local de arrecadação, promovendo justiça distributiva e evitando guerra fiscal.

Por fim, o objetivo geral do trabalho demonstra ter sido atingido, tendo em vista que além da proposta de alíquotas progressivas do IPVA no intuito de desonerar as classes econômicas mais baixas, foi apresentada uma solução para que o Estado não perca receita e continue financiando serviços essenciais à população goiana, contribuindo com os objetivos fundamentais da República, especialmente no que se refere à erradicação da pobreza e à construção de uma sociedade mais justa.

REFERÊNCIAS

AMARO, Luciano. **Direito Tributário Brasileiro - 26ª Edição 2025**. 26. ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025. *E-book*. p.150. ISBN 9788553625635. Disponível em:

<https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788553625635/>. Acesso em: 24 mai. 2026.

ÁVILA, Humberto. **Teoria dos Princípios**: da definição à aplicação dos princípios jurídicos. 4. ed. 2. tir. São Paulo: Malheiros, 2005.

ÁVILA, Humberto B. **Sistema Constitucional Tributário, 5ª edição**. Rio de Janeiro: Saraiva, 2012. *E-book*. p.16. ISBN 9788502157361. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788502157361/>. Acesso em: 03 abr. 2026

BRASIL. Constituição (1967). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acesso em 03.mar.2026.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 03 mar. 2026.

BRASIL. **Emenda Constitucional n. 27, de 28 de novembro de 1985**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc_anterior1988/emc27-85.htm. Acesso em 20 abr. 2026.

BRASIL. **Emenda Constitucional n. 132, de 20 de dezembro de 2023**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc132.htm. Acesso em 03 mar. 2026.

BRASIL. **Emenda Constitucional n. 137, de 9 de dezembro de 2025**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc137.htm. Acesso em: 20 abr. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 5.654/CE**. Direito Tributário. Lei Estadual nº 12.023/1992 do Estado do Ceará. IPVA. Incidência sobre aeronaves e embarcações. Impossibilidade. Alíquotas diferenciadas para veículos terrestres conforme potência do motor. Constitucionalidade. Relator: Min. Nunes Marques. Tribunal Pleno, julgado em 09 dez. 2025. *Diário da Justiça Eletrônico*, divulgado em 23 jan. 2026, publicado em 26 jan. 2026. Disponível em:

<https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur551989/false>. Acesso em: 11 maio 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Agravo Regimental no Recurso Extraordinário nº 406.995/MG**. Tributário. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. IPVA. Progressividade. Relator: Min. Joaquim Barbosa. Segunda Turma, julgado em 04 out. 2011. *Diário da Justiça Eletrônico*: DJe-203, divulgado em 20 out. 2011, publicado em 21 out. 2011. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br>. Acesso em: 11 maio 2026.

17

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Agravo Regimental no Recurso Extraordinário nº 413.239/SP**. Tributário. Estado de São Paulo. IPVA. Lei Estadual nº 6.606/89 com as alterações das Leis nºs 7.002/90 e 7.644/91. Constitucionalidade. Caráter não progressivo. Relator: Min. Nelson Jobim. Segunda Turma, julgado em 20 abr. 2004. *Diário da Justiça*: DJ, 21 maio 2004, p. 38. Ementário vol. 2152-05, p. 1041. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur10685/false>. Acesso em: 11 maio 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Agravo Regimental no Recurso Extraordinário nº 601.247/RS**. Constitucional. Tributário. Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. Ausência de Lei Complementar Nacional [...]. Relator: Min. Ricardo Lewandowski. Segunda Turma, julgado em 29 maio 2012. *Diário da Justiça Eletrônico*: DJe-114, divulgado em 12 jun. 2012, publicado em 13 jun. 2012. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur210508/false>. Acesso em 11 maio 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Embargos de Declaração no Agravo de Instrumento nº 487.906/SP**. Processual Civil. Constitucional. Tributário. IPVA. Estado de São Paulo: Leis 6.606/89, 7.002/90 e 7.644/91. Constitucionalidade. Caráter não progressivo. Relator: Min. Carlos Velloso. Segunda Turma, julgado em 02 ago. 2005. *Diário da Justiça*: DJ, 02 set. 2005, p.

46. Ementário vol. 2203-05, p. 1054. Revista LEXSTF, v. 27, n. 322, p. 106-110, 2005. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur10685/false>. Acesso em: 11 maio 2026.

CARDOSO, Lucas Emanuel Pinheiro. **O constante aumento da alíquota de impostos e limitação ao poder de tributar: uma análise dos últimos cinco anos no Estado de Goiás**. 2021. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Escola de Direito, Negócios e Comunicação, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2021. Disponível em: <https://repositorio.pucgoias.edu.br/jspui/handle/123456789/4025>. Acesso em: 20 abr. 2026.

CEARÁ (Estado). **Lei nº 12.023, de 20 de novembro de 1992**. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, e dá outras providências. Disponível em: <https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=121776>. Acesso em: 11 maio 2026.

COELHO, Sacha Calmon N. **Curso de Direito Tributário Brasileiro - 18ª Edição 2022**. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022. E-book. p.265. ISBN 9788530993900. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788530993900/>. Acesso em: 22 abr. 2026.

COLARES, Laís Gramacho. **Progressividade, redução da desigualdade e federação: caminhos para uma reforma tributária**. 2022. 220 f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: <https://www.bdt.d.uerj.br:8443/handle/1/19198>. Acesso em 24 maio 2026.

FILHO, Alberto Febbrajo, Fernando Rister de Sousa Lima, Orlando Villas B. **Justiça**. São Paulo: Almedina Brasil, 2020. E-book. p.7. ISBN 9786556270227. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786556270227/>. Acesso em: 24 maio 2026.

GOIÁS. **Departamento Estadual de Trânsito de Goiás (Detran-GO)**. Em seis anos, frota no Estado cresce 20%. In: Notícias. [S. l.]: Governo do Estado de Goiás, 3 jan. 2022. Disponível em: <https://goias.gov.br/detran/2338/#:~:text=Em%20seis%20anos%2C%20frota%20no,Estadual%20de%20Tr%C3%A2nsito%20de%20Goi%C3%A1s>. Acesso em: 03 mar. 2026.

GOIÁS. **Lei nº 13.772, de 28 de dezembro de 2000**. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. Goiânia: Assembleia Legislativa, [2000]. Disponível em: <https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/82101/pdf> Acesso em: 20 abr. 2026.

MARCONI, Marina de A.; LAKATOS, Eva M. **Metodologia Científica**. 8. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2022. E-book. ISBN 9786559770670. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786559770670/>. Acesso em: 03 mar. 2026.

MASCITTO, Andréa. **Coletânea tributária em homenagem à professora Elizabeth Nazar Carrazza**. São Paulo: Editora Blucher, [2022]. E-book. p.45. ISBN 9786555502367. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786555502367/>. Acesso em: 23 abr. 2026.

MINAS GERAIS. **Lei nº 12.735 de 30 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA - e dá outras providências. Belo Horizonte: Assembleia Legislativa, 1997. Disponível em:

https://www.fazenda.mg.gov.br/empresas/legislacao_tributaria/leis/l12735_1997.html. Acesso em 20 abr. 2026.

PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo - 17ª Edição 2026**. 17. ed. Rio de Janeiro: SRV, 2026. *E-book*. p.451. ISBN 9786551771507. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9786551771507/>. Acesso em: 20 abr. 2026.

RAWLS, John. **Uma Teoria da Justiça**. Tradução de Almiro Pisetta e Lenita M. R. Esteves. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

RIO GRANDE DO SUL (Estado). **Lei nº 8.115, de 30 de dezembro de 1985**. Institui o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e dá outras providências. Disponível em: <https://leis.org/estaduais/rs/rio-grande-do-sul/lei/lei-ordinaria/1985/8115/lei-ordinaria-n-8115-1985-rio-grande-do-sul-institui-o-imposto-sobre-a-propriedade-de-veiculos-automotor>. Acesso em: 11 maio 2026.

SÃO PAULO (Estado). **Lei nº 6.606, de 20 de dezembro de 1989**. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1989/lei-6606-20.12.1989.html>. Acesso em: 11 maio 2026.

SÃO PAULO (Estado). **Lei nº 7.002, de 27 de dezembro de 1990**. Altera as alíquotas do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), e dá outras providências. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1990/lei-7002-27.12.1990.html>. Acesso em 11 maio 2026.

SÃO PAULO (Estado). **Lei nº 7.644, de 23 de dezembro de 1991**. Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1991/lei-7644-23.12.1991.html>. Acesso em: 11 maio 2026.