

A POSSIBILIDADE JURÍDICA DA BENESSE PECUNIÁRIA AO CONDUTOR NÃO INFRATOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA.

Gerson Siqueira¹
Eduardo Erivelton Campos.²

SUMÁRIO

Introdução; 1.CNH com faixa dourada; 2.Princípios gerais do sistema tributário da Constituição; 3.1.Princípio da Legalidade formal e material; 3.2.Princípio da Isonomia tributária; 3.3.Princípio da Capacidade econômica e da Pessoalidade dos impostos; 4.IPVA; 4.1.Fato gerador; 4.2.Alíquota; 4.3.Da destinação do produto arrecadado; 5.Adoção de medida pelo estado de Goiás; 6.Adoção de medida pelo estado do Pará; 7.Década de Ações para a Segurança Viária, redução de acidentes de trânsito da Organização das Nações Unidas; 8.Propostas semelhantes; 9.Constitucionalidade; 10.Jurisprudência; Considerações finais; Bibliografia.

RESUMO

A pesquisa tem o presente objetivo de explanar a possibilidade jurídica da implantação da benesse pecuniária para o motorista não infrator do Estado de Santa Catarina através de um desconto no IPVA, como forma de incentivo e premiação, levará em consideração a adoção no mesmo sentido por outros Estados membros federativos brasileiros como Goiás, Pará e o Rio Grande do Sul como exemplos que já adotaram a benesse pecuniária para os motoristas não infratores, e pela apresentação de projetos similares pela Bahia, Paraná e Alagoas. Analisará os princípios norteadores que regem o Direito Tributário previstos na Carta Magna brasileira de 1988, bem como a forma de alteração na lei estadual através de Lei Complementar. Abordará o Plano Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU), que pretende reduzir pela metade o número de mortes no trânsito até 2020, sendo o Brasil signatário, se comprometendo a criar medidas que visem essa redução. Verificar-se-á se com a adoção de Lei complementar, poderá resultar em uma redução nos acidentes de trânsito no Estado de Santa Catarina. Analisará também que se com a adoção da medida o Estado de Santa Catarina e os seus municípios irão ter perdas no que se refere a diminuição na arrecadação com o imposto do IPVA e que poderão ser compensadas com a diminuição nos gastos oriundos com os acidentes de trânsito e as suas consequências.

Palavras chave: Constitucionalidade, IPVA, Infração de trânsito.

¹ Acadêmico do 9º período de Direito da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. E-mail gersonfla_05@univali.br

² Professor Especialista no curso de Direito na Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI). Advogado (OAB/SC). E-mail: ducampos08@gmail.com; ducampos@univali.br.

INTRODUÇÃO

A cada dia que passa através das mídias se tem conhecimento do aumento dos acidentes de trânsito quer seja nas grandes metrópoles, rodovias e até mesmo nas pequenas localidades. Motivos não faltam para tal ocorrência: Falta de manutenção dos veículos, irresponsabilidade dos motoristas, consumo de álcool e substâncias ilícitas, excesso de velocidade, falta de sinalização e as más condições das pistas de rolamento.

Os resultados dos fatores mencionados anteriormente podem ser resumidos em acidentes com vítimas fatais ou não, invalidez e prejuízos materiais. Face à esses dados alarmantes, estão sendo criadas estratégias coibidoras como o aumento do valor das multas, aumento das fiscalizações, conscientização através de campanhas educativas principalmente nas escolas e utilização de radares fixos e móveis.

Os estados do Goiás, Pará e Rio Grande do Sul, vêm adotando uma política inovadora em premiar os motoristas que não cometem infrações de trânsito em determinado período de tempo através de um desconto no IPVA que varia de 5% a 50% conforme o decorrer do tempo.

À medida que dá esse desconto vem a valorizar o bom motorista, ao contrário de punir através de multas o mau motorista, demonstra que valorizar o comportamento positivo prova-se ser mais eficaz, trazendo resultados melhores do que a punição de forma simples.

Baseado nisso o motorista que tiver a possibilidade de ganhar um desconto no IPVA face à não ocorrência de multas em um determinado lapso temporal, isso com certeza será um incentivo a mais para que dirija de forma defensiva e, assim sendo de forma ainda que inconsciente irá contribuir para a redução dos acidentes de trânsito e as mazelas provenientes deles e também diminuindo os gastos aos cofres públicos no que tange as despesas hospitalares, de atendimento, pensões por morte ou invalidez suprimindo as receitas deixadas de arrecadar com a benesse do desconto do IPVA.

O presente artigo teve como problema e a respectiva hipótese, conforme segue:

Problema nº 1: Como diminuir os acidentes de trânsito?

Hipótese: A benesse pecuniária ao condutor não infrator.

Problema nº 2: Se com a concessão da benesse pecuniária, o Estado de Santa Catarina e os municípios sofreriam perdas significativas com relação ao IPVA?

Hipótese: Sofreriam perdas, mas seriam compensadas com as despesas hospitalares, de atendimento e as pensões por morte ou invalidez que deixariam de ser empregadas.

O presente trabalho foi baseado na pesquisa bibliográfica e o método utilizado foi o dedutivo.

2 CNH COM FAIXA DOURADA.

O Código de Trânsito Brasileiro – LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. quando foi lançado, havia a previsão para que o condutor que ficasse 3 (três) anos consecutivos sem cometer qualquer espécie de infração de trânsito e que não estivesse respondendo a inquérito policial ou ação judicial por delito de trânsito faria jus a obtenção de uma Carteira Nacional de Trânsito (CNH) com uma faixa dourada como forma de estimular o cumprimento das normas relativas ao trânsito, ficando como forma de comprovar que o condutor que a possuísse era um condutor exemplar, sem mais vantagens práticas como a obtenção de um benefício pecuniário.³

Com o passar do tempo, verificou-se que na prática a lei que concedia tal vantagem anteriormente descrita não dava ao condutor uma eficácia maior, veio então a Resolução nº 133 de Abril de 2002 revogando o direito do condutor que ficasse 3 (três) anos consecutivos sem cometer qualquer espécie de infração de trânsito e que não estivesse respondendo a inquérito policial ou ação judicial por

³ Diário Oficial da União, Pg. 15. Seção 1. de 06/04/2001.

delito de trânsito faria jus a obtenção de uma Carteira Nacional de Trânsito (CNH) com uma faixa dourada.⁴

3 PRINCÍPIOS GERAIS DO SISTEMA TRIBUTÁRIO DA CONSTITUIÇÃO.

Princípios são parâmetros que visam fundamentar as normas jurídicas, dando base para os legisladores aperfeiçoarem as leis já existentes ou suprir as lacunas que porventura ocorram. São fundamentais para ajudar na interpretação, servindo de critérios orientativos para os operadores do direito. São garantidores como forma de proteção oferecida aos contribuintes, evitado assim a efetiva proteção contra os abusos do poder.

Com relação aos Princípios define Carraza que:

Princípio jurídico é um enunciado lógico, implícito ou explícito que, por sua grande generalidade, ocupa posição de preeminência nos vastos quadrantes do direito e, por isso mesmo, vincula, de modo inexorável, o entendimento e a aplicação das normas jurídicas que com ela sem conectar.⁵

Consoante, Sacha também assim define:

Os princípios traduzem no imo e em suas expansões projeções de direitos fundamentais, ou melhor, no miolo, são garantias de direitos fundamentais, notadamente *capacidade, liberdade, dignidade humana, propriedade e igualdade*. Os princípios constitucionais tributários e as imunidades (vedações ao poder de tributar) traduzem reafirmações, expansões e garantias dos direitos fundamentais e do regime federal. São, portanto, cláusulas constitucionais perenes, pétreas, insuprimíveis (art. 60, § 4º, da CF).⁶

Temos elencados na Constituição da República, no tocante ao aspecto tributário com relação direta com as garantias e os direitos fundamentais os princípios:

⁴ <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acessado em 30 Maio 2013.

⁵ CARRAZZA. Roque Antonio. Curso de direito constitucional tributário. 23. São Paulo: Malheiros, 2007. p. 39.

⁶ COELHO, Sacha Calmon Navarro, Curso de direito tributário brasileiro /— Rio de Janeiro: Forense, 2006 ps.198 e 199.

3.1 Princípio da legalidade formal e material.

Art. 5º, II, e 150, I. Prevê que ninguém será obrigado a vir a cumprir uma obrigação que não tenha previsão em lei e por pessoa política com competência para tal, ou seja, disposto por ato legislativo com a função de criar ou majorar tributos.

Afirma Tavares quanto a esse princípio:

Em nível infraconstitucional, recebeu dimensionamento específico, sendo que o art. 97 do Código Tributário Nacional, enfaticamente, dispõe que é matéria privativa de lei, dentre outras: a) instituir e extinguir tributos; b) majorar e reduzir tributos, com ressalvas hoje reguladas pela Constituição; c) definir o fato gerador da obrigação tributária principal e seu sujeito passivo; d) fixar a alíquota do tributo e sua base de cálculo.⁷

Anterioridade da lei tributária em relação ao fato tributário, podendo ser a anual ou a nonagesimal (noventa dias) em relação ao exercício de sua aplicação: Art. 150, III, “b” e “c”, e 195, § 6º;

3.2 Princípio da isonomia tributária.

Art. 5º, I, e 150, II Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza (CFRB/88, art. 5º, *caput*), portanto, de acordo com o primado, todos os contribuintes serão submetidos de forma equivalente, sendo vedado o tratamento desigual em razão de função exercida ou distinção em razão de ocupação profissional por exemplo.

Assim entende Tavares que:

O conteúdo político-ideológico, encampado por esse princípio, é claro: a lei não pode servir de fonte de privilégios ou perseguições fiscais. Pela via do postulado da isonomia o sistema inviabiliza o patrocínio de desequipações fortuitas ou injustificadas. Pevela-se inadmissível, portanto, à luz do princípio da isonomia fiscal, a

⁷ TAVARES, Alexandre Macedo. Fundamentos de direito tributário / Alexandre Macedo Tavares. / 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 16.

tributação discriminada de contribuintes que se encontrem em situação equivalente.⁸

3.3 Princípio da capacidade econômica e da pessoalidade dos impostos.

Art. 145, § 1º da CRFB/88.

Sempre que possível, os impostos terão caráter pessoal e serão, graduados segundo a capacidade econômica do contribuinte, facultado à administração tributária, especialmente para conferir efetivamente a esses objetivos, identificar, respeitados os direitos individuais e nos termos da lei, o patrimônio, os rendimentos e as atividades econômicas do contribuinte.⁹

A pessoalidade dos impostos implica que não estão sujeitas as hipóteses da transferência, da terceirização das incumbências de efetuar os pagamentos inerentes a tais atribuições sendo, devidas à ele como pessoa devedora o ônus de arcar com elas como contribuinte titular.

4 IPVA

O IPVA é um imposto estadual, com disciplinamento na Constituição Federal, no comando inserto no inciso III do art. 155. Não há previsão de tal tributo no Código Tributário Nacional – CTN, uma vez que o mesmo surgiu em 1985 com a promulgação da Emenda nº 27/85 à Constituição Federal de 1967, vindo substituir a antiga “TRU” – Taxa Rodoviária Única.¹⁰

Art. 155 - Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre:
(...)

III – Propriedade de veículos automotores.

O imposto poderá ser exigido em 1º de Janeiro de cada exercício, sendo devido no local em que o veículo deva ser registrado e licenciado, inscrito ou

⁸ TAVARES, Alexandre Macedo. Fundamentos de direito tributário / Alexandre Macedo Tavares. / 4ª ed. São Paulo: Saraiva, 2009. P. 28.

⁹ http://www.dji.com.br/constituicao_federal/cf145a149.htm. Acessado em 29 Junho 2013.

¹⁰ <http://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=2101>. Acessado em 28/Junho/2013.

matriculado, perante as autoridades de trânsito (automóveis), independente do local de domicílio do proprietário.

Para a instituição desse imposto, as normas gerais pertinentes ao fato gerador, base de cálculo e contribuintes hão de ser definidas por Lei Complementar (art. 146, III, “a”, da CF). Contudo, não existem normas gerais relativas ao IPVA, podendo os Estados e o Distrito Federal exercerem a competência legislativa plena (art. 24, § 3º, da CF). Inexistindo lei federal sobre normas gerais, os Estados exercerão a competência legislativa plena, para atender as suas peculiaridades.

Sendo assim o Estado de Santa Catarina poderia criar um dispositivo legal que proporcionasse uma benesse pecuniária efetiva como forma de incentivar ao condutor uma direção mais cautelosa face á possibilidade de obtê-la se não infringir as leis previstas no Código de Trânsito Nacional durante um tempo determinado em lei.

Além do desconto pecuniário que seria de bom alvitre ao bom condutor, o próprio Estado de Santa Catarina seria beneficiado ainda que de forma indireta, no tocante a redução da incidência de acidentes de trânsito com uma direção mais cuidadosa por parte dos motoristas, no que tange as despesas de atendimento , as despesas hospitalares, pensões por morte ou invalidez que deixarão de serem consumidas com as vítimas dos mesmos e os hospitais teriam mais vagas para os outros atendimentos. Ou seja, o valor que o estado catarinense deixaria de arrecadar com a benesse quantitativa do IPVA, seria compensado com outra forma na redução significativa quer seja nas despesas hospitalares ou nas concessões de benefícios resultantes as vítimas do nosso trânsito cada vez mais perigoso, face á imprudência dos condutores, a falta de manutenção dos veículos, más condições das estradas de rodagem e aliados ao número crescente da frota nacional que a cada dia tornam o trânsito mais caótico e perigoso.

4.1 Fato gerador.

De acordo com o art. 2º da Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, da Lei Ordinária de Santa Catarina, informa-se:

Art. 2º O imposto sobre a propriedade de veículos automotores tem como fato gerador a propriedade, plena ou não, de veículos automotores de qualquer espécie.

§ 1º Considera-se ocorrido o fato gerador:

I - na data da aquisição, em relação a veículos nacionais novos;

II - na data do desembaraço aduaneiro, em relação a veículos importados;

III - no dia 1º de janeiro de cada ano, em relação a veículos adquiridos ou desembaraçados em anos anteriores.

IV - relativamente a veículo de propriedade de empresa locadora na data em que vier a ser locado ou colocado à disposição para locação no território deste Estado, em se tratando de veículo registrado anteriormente em outro Estado.¹¹

Para MARTINS:

Com relação às aeronaves e as embarcações, existe uma divergência em tributá-las ou não. Nem mesmo o Supremo Tribunal Federal convergem para um mesmo entendimento, sendo assim apesar do STF entender que esse imposto não é cabível, muitos estados vem adotando a cobrança no tocante aos mesmos.¹²

Complementando MARTINS assinala que:

Também sob esse prisma se conclui que é necessária a edição de lei complementar que discipline essa questão, pois, no ordenamento atual, podem ocorrer situações em que uma mesma aeronave seja tributada por mais de um Estado-Membro.¹³

A necessidade de lei complementar nesse caso é um corolário da própria Constituição Federal, que em seu art. 146, I, determina que:

“Art. 146. Cabe à lei complementar:

I – dispor sobre conflitos de competência, em matéria tributária, entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios”

É sabido que os julgamentos do STF são no sentido de não incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações. Todavia, não se trata de entendimento unânime entre os ministros. Votos dos ministros, Marco Aurélio, no RE 134.509-8/AM, e Joaquim Barbosa, no RE 379.572-4/RJ, discordam dessa posição,

¹¹Santa Catarina Disponível em: http://200.19.215.13/legtrib_internet/Cabecalhos/..%5Chtml%5CLeis%5C1988%5CLei_88_7543.htm. Acesso em 29 Junho 2013.

¹² MARTINS, Ives Gandra da Silva. Curso de direito tributário, coordenador, - 13. Ed – São Paulo: Saraiva, 2011, pg. 872.

¹³ MARTINS, Ives Gandra da Silva. Curso de direito tributário, coordenador, - 13. Ed – São Paulo: Saraiva, 2011, pg. 872.

entendendo perfeitamente possível a incidência do IPVA sobre aeronaves e embarcações.

O Estado de Santa Catarina como exposto acima adota essa cobrança. As aeronaves, por exemplo, possuem registro na esfera da União não podendo caber aos estados fazer a tributação sobre as mesmas.

Em virtude de cada estado instituir valores, é fato que grandes frotistas, busquem emplacar os veículos noutros estados buscando dessa forma conseguir uma significativa parcela de economia, tendo em vista alguns estados terem alíquotas menores. Sacha Calmon Navarro Coelho entende que os estados devam equalizar a cobrança desse imposto sobre o patrimônio através de convênios.¹⁴

4.2 Alíquota

A alíquota será estabelecida na lei ordinária, que normalmente fixa percentuais distintos, tendo em vista a diversidade dos veículos (de esporte e corrida, uso misto, motocicletas).

O § 6º do art. 155 da CRFB/88, dispõe que o IPVA terá alíquotas mínimas fixadas pelo Senado Federal e poderá ter alíquotas diferenciadas em função do tipo e da utilização.

De acordo com o art. 5º da Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988, assim prevê a Lei Ordinária de Santa Catarina:

- 2% (dois por cento) para veículos de passeio e utilitário, de fabricação nacional ou estrangeira;
- 1% (um por cento), para veículos de duas rodas, veículos de locadoras e os de transporte de carga e/ou passageiro (coletivo), nacionais e estrangeiros;
- 1% (um por cento), para embarcações de qualquer tipo;
- 0,5% (cinco décimos por cento), para aeronave de qualquer tipo.

¹⁴ COELHO, Sacha Calmon Navarro, Curso de direito tributário brasileiro / Sacha Calmon Navarro Coelho. – Rio de Janeiro: Forense, 2006 p.524.

- 1% (um por cento), para veículos terrestres destinados a locação, de propriedade de locadoras de veículos ou por elas arrendados mediante contrato de arrendamento mercantil.¹⁵

4.3 Da destinação do produto arrecadado

Do produto da arrecadação do imposto, incluídos os acréscimos correspondentes, cinquenta por cento constituirão receita o Estado e cinquenta por cento do Município onde estiver licenciado, inscrito ou matriculado o veículo. (Art. 158, III da CF).

Erroneamente muitas pessoas acreditam que o valor arrecadado do IPVA tem como destino a preservação e melhoria das estradas, por originar-se de uma taxa que previa essa destinação (TRU) como fim, sendo esse um ledô engano, pois, o valor arrecadado constitui fonte genérica de recursos para o financiamento das ações do Poder Público. O Estado, o Distrito Federal bem como os municípios poderão aplicá-lo nas áreas da saúde, educação e na utilização da própria administração tributária, conforme o ditame do art. 167, IV da CFRB/88.

- ações e serviços públicos de saúde;
- manutenção e desenvolvimento do ensino;
- realização de atividades da administração tributária;

Conclui-se que o imposto do IPVA não é vinculado a uma destinação específica.¹⁶

5 ADOÇÃO DE MEDIDA PELO ESTADO DE GOIÁS.

Conforme o site da Secretaria da Fazenda do Estado de Goiás, este ente federativo foi o precursor no Brasil em adotar o desconto do IPVA para os condutores que não sofreram sanções nos últimos 12 meses resultantes de transgressões a lei de trânsito, vindo desse modo a poder usufruir de uma benesse pecuniária através do projeto de lei nº 3.648 que alterou a Lei nº 11.651/91.

Desde o dia 1º de janeiro de 2012, o Governo do Estado oferece desconto de 50% sobre o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para os

¹⁵http://200.19.215.13/legtrib_internet/Cabecalhos/..%5Chtml%5CLeis%5C1988%5CLei_88_7543.htm. Acesso em 29 Junho 2013.

¹⁶<http://caf.sef.sc.gov.br/Views/Publico/BaseConhecimento/BuscarBaseConhecimento.aspx?assunto=13>. Acessado em 28 Junho 2013

donos de carros com motor 1.0 ou motos de até 125 cilindradas, desde que eles não estejam inadimplentes, não tenham recebido multas de trânsito ou se envolvido em acidentes nos últimos 12 meses, mesmo que em outro veículo.

Tal projeto visa beneficiar o bom condutor e incentivar todos os demais a praticarem a direção defensiva, melhorando a qualidade do trânsito. Além disso, a ação também contribui com o Plano Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU), que pretende reduzir pela metade o número de mortes no trânsito até 2020.¹⁷

6 ADOÇÃO DE MEDIDA PELO ESTADO DO PARÁ.

Conforme o site da Secretaria da Fazenda do Estado do Pará, este ente federativo também adotou o desconto do IPVA para os condutores não infratores e assim sendo são beneficiados com descontos nessa modalidade de imposto estadual.

Assim prevê a lei estadual nesse sentido:

DECRETO Nº 640, DE 26 DE DEZEMBRO DE 2012

Art. 1º O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA incidente sobre veículo automotor rodoviário usado, referente aos fatos geradores ocorridos em 1º de janeiro de 2013, poderá ser pago:

I - integralmente, até a data-limite para o pagamento da primeira parcela da antecipação do imposto, com desconto de 15% (quinze por cento), calculado sobre o seu valor, se o contribuinte não tiver sofrido multas de trânsito, nos últimos 02 (dois) anos;

II - integralmente, até a data-limite para o pagamento da primeira parcela da antecipação do imposto, com desconto de 10% (dez por cento), calculado sobre o seu valor, se o contribuinte não tiver multas de trânsito, no ano anterior;¹⁸

7 DÉCADA DE AÇÕES PARA A SEGURANÇA VIÁRIA, REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO DA ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS.

¹⁷ <http://www.detran.goias.gov.br/post/ver/133732/bons-motoristas-tem-desconto-de-50>. Acesso em 29 Junho 2013.

¹⁸ http://www.sefa.pa.gov.br/LEGISLA/leg/estadual/DeclInstNormPortarias/Decretos/dc00640_12.htm. Acesso em 30 Maio 2013.

A Assembleia Geral das Nações Unidas, através de Resolução A/64/L44, publicada no dia 02 de março de 2010, proclamou o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ações para a Segurança Viária”, considerando uma autêntica pandemia na sinistralidade pela OMS (Organização Mundial da Saúde).

Se nada for feito, as mortes no trânsito chegarão a 1,9 milhão, em 2020, saltando da atual 9ª para a 5ª causa de mortes no planeta até 2030. Esta projeção está diretamente relacionada ao aumento dos índices de motorização dos países pobres e emergentes, sem equivalente investimento na segurança viária.¹⁹

O Plano Nacional de Redução de Acidentes de Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU), que pretende reduzir pela metade o número de mortes no trânsito até 2020.²⁰

A resolução recomenda aos países membros a elaboração de um plano diretor para guiar as ações nessa área no decênio, tendo como meta de estabilizar e reduzir os acidentes de trânsito em todo o mundo e foi elaborada com base em estudos da Organização Mundial de Saúde que estimou, em 2009, cerca de 1,3 milhões de mortes por acidente de trânsito em 178 países. De acordo com os estudos da OMS o Brasil aparece em 5º lugar entre os países recordistas em acidentes de trânsito precedido pela Índia, China, EUA e Rússia.²¹

Tal medida foi tomada visando à redução das mortes no trânsito, tendo como escopo a preocupação com o aumento alarmante dos acidentes de trânsito com vítimas fatais.

8 PROPOSTAS SEMELHANTES.

Além dos Estados que já adotaram esse benefício, outros entes da federação também estão com propostas semelhantes até o momento, como por exemplo: Bahia, Alagoas e Paraná.

¹⁹ http://portal.saude.gov.br/portal/saude/profissional/visualizar_texto.cfm?idtxt=37121. Acesso em 20 Maio 2013.

²⁰ <http://www.detran.goias.gov.br/post/ver/133732/bons-motoristas-tem-desconto-de-50>

²¹ http://www.denatran.gov.br/decada_transito.htm

9 CONSTITUCIONALIDADE.

O art. 146, inciso III da CRFB/88 prevê que cabe através de Projeto de Lei Complementar a capacidade de legislar sobre os tributos, estabelecer normas gerais em matéria de legislação tributária, especialmente sobre a definição de tributos e de suas espécies, bem como, em relação aos impostos discriminados na Constituição, a dos respectivos fatos geradores, bases de cálculo e contribuintes.

De acordo com a lei 5.172 de 25/10/1966, denominada de Código Tributário Nacional (CTN), que foi criada para regulamentar as normas gerais de direito tributário, onde ficam estabelecidos os impostos, taxas inerentes a União, aos estados e aos municípios, evidenciando todo o trato pertinente a cada um deles, bem como a competência tributária e a administração tributária, servindo como um guia tendo como fulcro a CRFB/88.

A Lei Complementar poderá estabelecer critérios especiais de tributação, com o objetivo de prevenir desequilíbrios da concorrência, sem prejuízo da competência de a União, por lei, estabelecer normas de igual objetivo. Ou seja, é lícito aos Estados disporem com base no que é previsto na Carta Magna, no que tange editar normas gerais em relação aos impostos, inclusive ao IPVA, dispondo de mudanças nos percentuais a serem cobrados dos contribuintes, através de Lei Complementar. A lei superior Brasileira estabelece padrões mínimos no que se refere à normatização aos tributos.

O Projeto de Lei Complementar que seria proposto por um representante do povo catarinense eleito por pleito popular, exercendo o cargo de Deputado estadual, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Procurador-Geral de Justiça e aos cidadãos, conforme previsto na Constituição estadual do estado de Santa Catarina no art. 50²² e não apresentaria vício de iniciativa ou inconstitucionalidade da proposição, pois, fica evidente na Constituição brasileira no art. 155 a permissão para os estados instruírem sobre os impostos atribuídos á eles, inclusive o do IPVA. Também com fulcro no art. 24 § 2º da CRFB/88, que a competência da União para legislar sobre normas gerais não exclui a competência suplementar dos Estados.

²² Constituição do Estado de Santa Catarina. Ed.atualizada com 49 Emendas Constitucionais – Florianópolis: Assembleia Legislativa, 2009.

10 JURISPRUDÊNCIA.

Assim vem tendo entendimento a jurisprudência no Estado do Rio Grande do Sul:

1. Número 70045356250: Tribunal de Justiça do RS Seção: CÍVEL

Tipo de Processo: Apelação Cível Órgão Julgador: Vigésima Primeira Câmara

Cível Decisão: Acórdão

Relator: Genaro José Baroni Borges Comarca de Origem: Comarca de Santo Ângelo

Ementa: APELAÇÃO. DIREITO TRIBUTÁRIO. IPVA. INFRAÇÃO NO TRÂNSITO. "DESCONTO DO BOM MOTORISTA." I- O cometimento de infração no trânsito entre 1º de novembro e 31 de outubro do ano, desde que regularmente notificado o contribuinte, por si só, exclui a concessão do benefício da Lei Estadual 11.400/99. 4º). II - A interposição de recursos administrativo ou judicial não importa de pronto na exclusão da infração, mas a lei resguarda o direito ao desconto e à repetição do que foi pago, monetariamente atualizada, se julgados procedentes (art. 4º, parágrafo 1º) E como assegura a pronta devolução, não viola os incisos, LIV e LV do artigo 5º da Carta da República. Não só por isso. Também, porque ao ente que tributa compete dispor das condições e requisitos a nortear a concessão de isenções. Apelo desprovido. Unânime. (Apelação Cível Nº 70045356250, Vigésima Primeira Câmara Cível, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Genaro José Baroni Borges, Julgado em 26/09/2012)

Data de Julgamento: 26/09/2012

Publicação: Diário da Justiça do dia 22/10/2012. ²³

Analisando a decisão dada pelos Excelentíssimos Senhores Desembargadores do Tribunal Regional do Rio Grande do Sul, ela foi lídima.

O apelante acreditou que pelo simples fato da apresentação do recurso da

²³http://www.tjrs.jus.br/busca/?q=APELA%C7%C3O.+DIREITO+TRIBUT%C1RIO.+IPVA.+INFRA%C7%C3O+NO+TR%C2NSITO.+%22DESCONTO+DO+BOM+MOTORISTA.%22+&tb=jurisnova&partialfields=tribunal%3ATribunal%2520de%2520Justi%25C3%25A7a%2520do%2520RS.%28TipoDecisao%3Aac%25C3%25B3rd%25C3%25A3o%7CTipoDecisao%3Amonocr%25C3%25A1tica%7CTipoDecisao%3Anull%29&requiredfields=&as_q=Acesso+em+20+Maio+2013

Apelação daria á ele a concessão do benefício previsto na Lei Estadual 11.400/99 no tocante ao desconto no IPVA por não ter cometido outras infrações de trânsito no período aquisitivo, portanto, ainda caberia á ele esse direito, mas não. A própria Lei acima citada prevê no art. 4º, § 1º que a interposição de recursos administrativos ou judiciais não importa de pronto na exclusão da infração cometida, somente serão desde que sejam julgadas procedentes. Devido o seu pedido ter sido negado por unanimidade, não logrou êxito no que pleiteava em juízo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo científico teve como objetivo analisar a possibilidade jurídica da benesse pecuniária ao condutor não infrator do estado de Santa Catarina, levando como escopo a análise de não ir de encontro aos princípios constitucionais inerentes ao Código Tributário Nacional e também abordar o trâmite legal necessário para a propositura do projeto de lei que alteraria a lei estadual que trata do tema do IPVA.

O projeto de Lei Complementar poderá ter a iniciativa de qualquer membro ou comissão da Assembleia Legislativa, ao Governador do Estado, ao Tribunal de Justiça, ao Procurador-Geral de Justiça e aos cidadãos. E após votação, sendo exigida a aprovação do texto pela maioria absoluta dos parlamentares, passando assim á incumbência da sanção do Governador consoante a aprovação do mesmo.

Todo o projeto visando criar alternativas que almejam a redução dos acidentes de trânsito e em consequência as vítimas fatais ou não, e também a redução dos prejuízos materiais deve ser tratado com amplo respeito e ser apreciado de forma que venha á atender o seu objetivo primário, pois, talvez esteja aí a resposta para um problema seriíssimo que vem crescendo a passos largos e preocupando a todos na esfera mundial.

Conclui-se que á hipótese levantada na Introdução do presente artigo da benesse pecuniária no licenciamento de veículo automotor restou confirmada como uma provável forma de redução de acidentes de trânsito. E comprovou-se que com a concessão da benesse pecuniária, o Estado de Santa Catarina e os

municípios sofreriam perdas significativas com relação ao IPVA, mas elas seriam supridas com a redução nos gastos oriundos da diminuição dos acidentes de trânsito e suas consequências.

Também ficou caracterizada a relevância social da pesquisa, bem como sua contribuição à ciência jurídica.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARO, Luciano. **Direito tributário brasileiro** 17. Ed. – São Paulo: Saraiva, 2013.

BRASIL. **Constituição Federal**. In Vademecum. 3. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2010.

BRASIL. **Código Tributário nacional**. In Vademecum. 3. ed. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2010.

BRASIL. **Denatran.gov.br**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes>. Acesso em 13 Junho 2013.

BRASIL. **Detran.goias.gov.br**. Disponível em: <http://www.detran.goias.gov.br/post/ver/133732/bons-motoristas-tem-desconto-de-50>. Acesso em 13 Junho 2013.

BRASIL. **Portal.saude.gov.br**. Disponível em: http://portal.saude.gov.br/portal/saude/profissional/visualizar_texto.cfm?idtxt=37121. Acesso em 10 Junho 2013.

BRASIL. **sefa.pa.gov.br**. Disponível em: http://www.sefa.pa.gov.br/LEGISLA/leg/estadual/DeclInstNormPortarias/Decretos/dc00640_12.htm. Acesso em 12 Junho 2013.

BRASIL. **Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul**. Disponível em: http://www.tjrs.jus.br/busca/?q=APELA%C7%C3O.+DIREITO+TRIBUT%C1RIO.+IPVA.+INFRA%C7%C3O+NO+TR%C2NSITO.+%22DESCONTO+DO+BOM+MOTORISTA.%22+&tb=jurisnova&partialfields=tribunal%3ATribunal%2520de%2520Justi%25C3%25A7a%2520do%2520RS.%28TipoDecisao%3Aac%25C3%25B3rd%25C3%25A3o%7CTipoDecisao%3Amonocr%25C3%25A1tica%7CTipoDecisao%3Anull%29&requiredfields=&as_q=. Acesso em 20 Maio 2013.

COELHO, Sacha Calmon Navarro. **Curso de direito tributário brasileiro** / Sacha Calmon Navarro Coelho. – Rio de Janeiro: Forense, 2006.

HARADA, Kiyoshi. **Direito Financeiro e tributário** 15. Ed. – São Paulo: Atlas, 2006.

SIQUEIRA, Gerson; CAMPOS, Eduardo Erivelton. A possibilidade jurídica da Benesse pecuniária ao condutor não infrator do Estado de Santa Catarina. **Revista Eletrônica de Iniciação Científica**. Itajaí, Centro de Ciências Sociais e Jurídicas da UNIVALI. v. 4, n.4, p. 405-421, 4º Trimestre de 2013. Disponível em: www.univali.br/ricc - ISSN 2236-5044.

MARTINS, Ives Gandra da Silva. **Curso de direito tributário**. 13. Ed – São Paulo: Saraiva, 2011.

SABAGG, Eduardo de Moraes. **Manual de direito tributário** 3. Ed. – São Paulo: Saraiva, 2011.

SANTA CATARINA, **Constituição do Estado de Santa Catarina**. Ed.atualizada com 49 Emendas Constitucionais – Florianópolis: Assembleia Legislativa, 2009.

TAVARES, Alexandre Macedo. **Fundamentos de direito tributário**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2009.