

IPVA sobre Veículos Disponíveis para Locação: O Impacto nas Receitas Públicas do Estado do Rio De Janeiro com a Alteração do Fato Gerador do Imposto

Marcello Sartore de Oliveira – Mestrado em Ciências Contábeis
Professor Assistente – UFRRJ
msartoliveira@gmail.com

Lincoln Rodrigues Nascimento – Graduando em Ciências Contábeis
Aluno Curso de Ciências Contábeis – UFRRJ
lrn_irc@hotmail.com

RESUMO

Tendo em vista a lamentável realidade financeira fluminense, decorrente não apenas da atual conjuntura econômica deste país, mas especialmente pela crise de Gestão que o Rio de Janeiro foi submetido nos últimos anos, - gestão essa, normalmente estampada em noticiários envolvendo corrupção, propina e prisões – o Estado do Rio de Janeiro se vê, mais do que nunca, compelido a buscar alternativas que visem melhorar a gestão sobre sua receita pública, e, assim, sanear sua economia. Entretanto, deve buscar alternativas que permitam o aumento da arrecadação de tributos, sem a risível alternativa de simplesmente aumentar a carga tributária. A presente pesquisa, voltada para a gestão da receita pública, teve por objetivo evidenciar a perda de arrecadação do IPVA pelo Estado e municípios do Rio de Janeiro, em operações de locação de automóveis nesse Estado, decorrente da prática utilizada pelas principais empresas locadoras de automóveis de licenciarem seus veículos em outras unidades da Federação, mesmo prestando esse serviço em território fluminense. A metodologia utilizada foi uma pesquisa quantitativa envolvendo a análise dos dados fornecidos pelas empresas de locação de veículos, especialmente, através da ABLA, da STN e do DENATRAN, e pesquisa de campo. Os dados analisados demonstram que o Estado do Rio de Janeiro, caso seguisse o exemplo de São Paulo (como já fizeram outras unidades federativas, como MA, SC, BA e SE) e incluísse como fato gerador do IPVA a atividade de locação de automóveis em seu território, teria tido um incremento, em 2016, de cerca de R\$ 65 milhões na arrecadação desse imposto. Em linhas gerais, existe a necessidade de mais estudos, tendo em vista que alguns fatores regionais, como o turismo, e relevância no cenário econômico nacional, podem impactar de forma ainda mais significativa o resultado deste estudo.

Palavras-chave: IPVA. Locadora de veículos. Fato Gerador. Receitas Públicas.

1 Introdução

O Brasil está passando por um momento bastante conturbado, onde especialistas afirmam que o período atual representa a pior crise econômica financeira de sua história. Em 2016, a economia brasileira encolheu 3,6%. No acumulado dos três últimos anos, a queda no PIB per capita atingiu 9,1%.

Não obstante, a situação econômica do Estado do Rio de Janeiro não se limita a ser a pior de sua trajetória, uma vez que chega a ser falimentar, onde os governantes afirmam não ter dinheiro sequer para pagar o salário de seus servidores públicos, para a distribuição de remédios na rede pública de saúde e até mesmo para o abastecimento de viaturas da polícia.

Tendo em vista essa lamentável realidade fluminense, decorrente não apenas da atual conjuntura econômica deste país, mas especialmente pela crise de Gestão que o Rio de Janeiro

foi submetido nos últimos anos, - gestão essa, normalmente estampada em noticiários envolvendo corrupção, propina e prisões – o Estado do Rio de Janeiro se vê, mais do que nunca, compelido a buscar alternativas que visem melhorar a gestão sobre sua receita pública e, assim, sanear sua economia.

Entretanto, até mesmo como medida de tentar recuperar credibilidade, seria de bom alvitre que Gestores do Rio de Janeiro adotassem medidas de recuperação econômica que não se limitassem a aumento da carga tributária, pois, dessa maneira, os únicos de fato convidados a salvar as finanças desse Estado seriam os contribuintes, já combalidos com os efeitos da crise; financeira, política e moral!

Dessa maneira, cabe aos Gestores fluminenses vislumbrarem, e aplicarem, alternativas à gestão da receita pública que permitam o aumento da arrecadação tributária, sem se recorrerem à risível alternativa de aumentar a carga tributária. Restringir-se a aumentar tributos, significa, tão somente, transferir à sociedade a responsabilidade de salvar esse Estado da situação caquética que se encontra, ocasionada pela má gestão de suas próprias autoridades.

Nesse mesmo íterim, onde se vislumbra cenário de recessão e grave crise financeira do País, especialmente no Rio de Janeiro, o ramo de aluguel de veículos está crescendo de forma rápida e a cada dia fica mais comum, conforme informação da Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis (ABLA), encontrar alguma nova locadora pelas cidades.

Percebe-se, ainda, que as maiores locadoras do país, mesmo realizando atividades em território fluminense, possuem seus veículos licenciados em outros Estados, como Minas Gerais- onde estão licenciados 51,25% de todos os veículos do Brasil, utilizados na atividade de locação -, e Paraná, com 13,69% da frota nacional.

Portanto, são empresas que realizam atividades de aluguel de automóveis no Estado do Rio de Janeiro, mas licenciam seus veículos em outras unidades da federação, deixando, assim, de recolher o Imposto de Propriedade de Veículo Automotor (IPVA) para os cofres fluminenses.

Nesse diapasão, o Estado de São Paulo, visando melhor gerenciar suas receitas públicas, em 2008, alterou sua legislação referente ao IPVA, quando passou a considerar, também, como fato gerador desse imposto, veículo de propriedade de empresa locadora que vier a ser locado ou colocado à disposição para locação em território paulista.

Portanto, caso alguma empresa de locação de automóveis, mesmo que tenha toda sua frota licenciada em algum outro Estado, passe a utilizar veículos na atividade de locação em território paulista, passa a ser obrigado a recolher IPVA para o governo de São Paulo.

Quanto à contribuição acadêmica, este estudo justifica-se pela necessidade de os gestores públicos, em especial os do Rio de Janeiro, de melhor gerenciarem a arrecadação de suas receitas públicas, mais precisamente sobre o IPVA, tendo em vista que normalmente empresas de locação de automóveis utilizam veículos em suas atividades neste Estado, mas arrecadam esse imposto para os cofres públicos de outras unidades federativas.

Com esta pesquisa pretende-se fornecer respostas para o seguinte problema de pesquisa: O Estado do Rio de Janeiro e seus municípios vêm perdendo receita tributária referente ao IPVA, em decorrência da prática utilizada pelas empresas de locação de veículos de licenciarem seus automóveis em outras unidades da Federação, mesmo prestando esse serviço no território fluminense?

2 Referencial Teórico

Este capítulo serve para apresentar os principais conceitos teóricos necessários ao desenvolvimento deste trabalho. Dispõem-se abaixo os conceitos básicos de tributos e suas espécies, entre outros assuntos determinantes para a realização desta pesquisa.

2.1 Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA)

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) não possui qualquer menção no o Código Tributário Nacional (CTN), uma vez que este conjunto de regras fiscais foi criado em 1964, enquanto que o IPVA, somente dois anos após; em 1966. Entretanto, a não inclusão desse imposto na Lei Complementar Federal (CTN) que trata dos tributos, não significa impedimento para sua instituição, fiscalização e cobrança por parte do Ente Público. Essa permissão de tributar veículos automotores repousa na Emenda Constitucional (EC) 1/1969, bem como a Constituição Federal de 1988 (CF/88), que incluíram o IPVA no ordenamento jurídico tributário brasileiro.

O surgimento do IPVA no ordenamento jurídico nacional teve por finalidade substituir aperfeiçoar a Taxa Rodoviária Única – TRU, que era de competência da União e cobrada a cada ano na época do licenciamento dos veículos automotores.

A Taxa Rodoviária Única (TRU) fora criada pela União e cobrada de todos os proprietários de veículos terrestres, com o propósito de financiar os custos do governo federal decorrentes da construção e conservação das rodovias federais, as quais, naquela época, significavam a possibilidade de as pessoas se deslocarem por todo território nacional.

Entretanto, com as rodovias federais construídas, a TRU passou a perder sentido, fazendo que com em 1985, através da EC27/85, essa taxa fosse extinta, surgindo em seu lugar um novo tributo, mais precisamente um Imposto, no caso o IPVA, e não mais uma taxa, sendo cobrado dos mesmos proprietários de veículos automotores terrestres.

Explica Diniz (2010) que o novo tributo se desvinculou da forma de tributação anterior, não sendo mais exigido como uma contrapartida pelo uso de bens públicos (taxa rodoviária), e sim como imposto, ou seja, sem vinculação com a atividade estatal específica. Continua esse autor afirmando que as receitas angariadas pelo IPVA passam a ser aplicáveis a quaisquer destinações das funções públicas.

Características essenciais dos impostos, conforme posição pacífica da doutrina, é que independem de manifestação estatal e que derivam da manifestação de riqueza, de poder econômico, de capacidade contributiva do contribuinte.

Nesse sentido, Alexandre (2014) relata que os impostos se sustentam sobre a ideia da solidariedade social, uma vez que incidem sobre manifestações de riqueza do devedor. Aqueles que manifestam riqueza ficam obrigados a contribuir com o Estado, fornecendo-lhe recursos de que este precisa para buscar a consecução do bem comum. Por fim, esse autor afirma ainda que a receita dos impostos presta-se ao financiamento das atividades gerais do Estado, e não precisamente a alguma despesa.

Outra alteração, que acompanhou a substituição da TRU pelo IPVA, se refere ao ente público que passou a ter a competência sobre esse tributo. Antes, cabia à União, e, com a mudança, os Estados e Distrito Federal passaram a ter a competência tributária desse imposto.

2.2 Participação dos Municípios na Arrecadação do IPVA

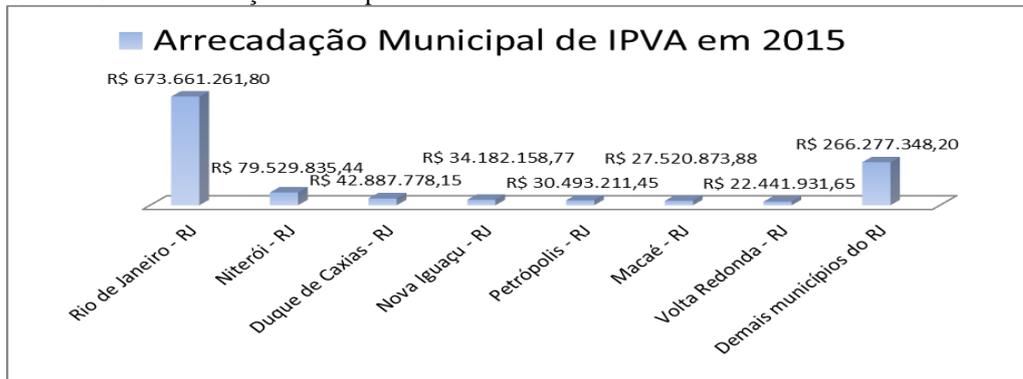
Dando continuidade às características pertinentes do IPVA, ao se examinar o artigo 155, inciso III da CF/88, de forma superficial, parece que os entes municipais não foram contemplados quanto à arrecadação desse imposto.

Não obstante, a própria Constituição Federal (CF/88) determina que no caso de alguns tributos, o ente público competente pela sua instituição, fiscalização e cobrança fica obrigado a repassar uma determinada porcentagem a outros entes da Federação. Esse mecanismo passou a ser conhecido como “Repartição das Receitas Tributárias”.

Para COELHO (2001), a maior parte da arrecadação dos municípios advém da repartição tributária, o que gera uma dependência desses entes à União e aos Estados. Ainda segundo ele, a única forma de garantir a independência político-administrativa às entidades da Federação é reformular a discriminação constitucional de rendas para conferir-lhes autonomia financeira.

Em relação ao IPVA, o artigo 158, em seu inciso III, da CF/88, determina que 50% (cinquenta por cento) do que o Estado arrecada com esse imposto, deve ser repartido com o município onde está licenciado o veículo.

Gráfico 01 – Arrecadação municipal de IPVA

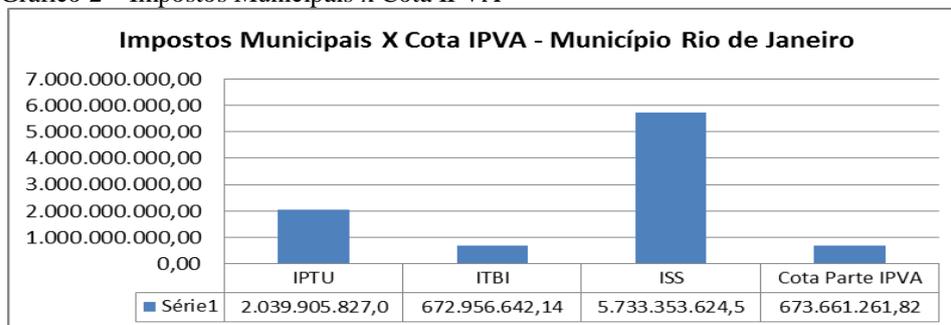


Fonte: FINBRA

Adaptado pelos Autores

Analisando o gráfico acima, onde aparecem os setes municípios do Rio de Janeiro que mais receberam recursos oriundos da repartição tributária do IPVA, percebe-se que o município do Rio de Janeiro, no ano de 2015, arrecadou R\$673,66 milhões, sendo seguido, em critério de maior arrecadação, pelo município de Niterói, que angariou para seus cofres públicos a quantia de R\$ 79,5 milhões.

Gráfico 2 – Impostos Municipais x Cota IPVA



Fonte: FINBRA

Adaptado pelos Autores

Examinando o caso específico do município do Rio de Janeiro no ano de 2015, a Cota Parte do IPVA contribuiu para os cofres públicos daquela cidade com valores superiores ao ITBI, que, por força da Constituição Federal, é um imposto tipicamente municipal. Portanto, a arrecadação desse imposto estadual, no caso o IPVA, trouxe um impacto positivo para a arrecadação tributária municipal maior que um imposto de sua própria competência.

Por fim, cabe uma análise, embasado pelo FINBRA, sobre a contribuição do IPVA aos cofres públicos do Estado do Rio de Janeiro. Depreende-se que esse imposto, desde 2014, onde atingiu R\$ 2.09 bilhões, vem apresentando aumento em sua arrecadação e, no ano de 2016, foi responsável pelo incremento na receita pública desse Estado de R\$2,8 bilhões, representando um incremento de 33,97%.

2.3 Características Referentes às Legislações do IPVA de Alguns Estados para a Atividade de Locação de Veículos

Tendo em vista a certa liberdade de que os Estados possuem em legislar sobre o IPVA, em decorrência inexistência de Lei Complementar federal que crie normas gerais referente a esse tributo, o presente trabalho irá comparar algumas legislações estaduais, visando analisar algum tratamento específico para a atividade de locação de veículos, no que se refere à aplicação de alíquotas.

2.3.1 Estado do Rio de Janeiro

No que se refere às medidas adotadas pelo Estado do Rio de Janeiro, quanto a automóveis utilizados para locação em seu território, é possível perceber um comportamento desse Estado no sentido de tentar atrair essas sociedades empresariais a registrarem seus veículos em território fluminense, recorrendo à técnica de reduzir a alíquota de seu IPVA. Esse comportamento torna-se mais visível quando se observa as alterações ocorridas na legislação desse imposto.

Na legislação original - Lei 2877/97, de 22 de dezembro de 1997 – não havia alguma menção específica a automóveis destinados à locação. Seu artigo 10 determinava o seguinte:

Art. 10 - A alíquota do imposto é de:

I - 1 % (um por cento) para ônibus, caminhões, motocicletas, ciclomotores e triciclos;

II - 2 % (dois por cento) para veículos terrestres movidos a álcool;

III - 3% (três por cento) para automóveis, embarcações, aeronaves, ultraleves, e demais veículos não alcançados pelos incisos anteriores.

IV - 1% (um por cento) para veículos que utilizem gás natural ou energia elétrica.

Portanto, por não haver algum tratamento específico, a alíquota vigente seria a de 3% (três por cento).

No ano de 1999, com a publicação da Lei 3335/99, as alíquotas do IPVA no Estado do Rio de Janeiro sofreram alterações, mas, mesmo com a nova legislação, persistiu-se ausência de tratamento diferenciado às empresas de locação de veículos, tendo em vista que não há alguma menção a essa atividade empresarial no texto da lei.

Percebe-se ainda que, com as alterações trazidas pela Lei 3335/99, a legislação de IPVA do Rio de Janeiro modificou, de forma indireta, a alíquota de automóveis destinados à locação de 3%, para 4% (quatro por cento), já que essa atividade, por não haver previsão legal, se enquadrava no inciso VIII, que se referia aos veículos não alcançados pelos incisos anteriores.

Somente no ano de 2005, com a Lei nº 4.690/2005, a legislação fluminense passou a dar um tratamento específico às empresas de locação de automóveis, que, até então, era tributada com alíquota geral de 4% de IPVA. Com a nova lei em vigor, essa atividade passou a usufruir de uma alíquota específica de apenas 0,5% (meio por cento).

Alterações posteriores surgiram na lei original do IPVA do Rio de Janeiro, como a Lei 7068/2015, que modificou o inciso VIII do artigo 10. E, já no ano seguinte de 2016, o inciso VIII, por força da Lei 7215/2016, atualmente em vigor, manteve a alíquota de 0,5% (meio por cento) para automóveis com até 3 (três) anos de fabricação de propriedade de pessoa jurídica constituída sob a forma de sociedade empresarial que desempenhem a atividade de locação e que sejam destinados exclusivamente para a referida atividade.

Portanto, pela legislação vigente, a alíquota de IPVA para automóveis que desempenhem atividade de locação e que sejam destinados exclusivamente para a referida atividade, é de 0,5% (meio por cento).

2.3.1.1 Vistorias Anuais

Outro fator interessante, quanto à legislação de IPVA fluminense, se dá no que se refere à obrigatoriedade de vistoria veicular anual.

De acordo com o Deputado Estadual João Pedro, do Rio de Janeiro, em matéria publicada¹ no Jornal Extra, o Rio é o único estado da federação que obriga os donos de veículos a comparecer, anualmente, a um dos 44 postos de vistoria do DETRAN, para realizarem vistoria veicular.

Desse modo, diferente do restante do país, proprietários de automóveis no Rio de Janeiro são obrigados a comparecer a algum posto do DETRAN e realizar a vistoria de seu veículo.

É de se observar que automóveis com até três anos da data de aquisição, não precisarão realizar a vistoria anual, de acordo com informação veiculada no site² do DETRAN/RJ.

No que pese essa isenção, ainda de acordo com informação veiculada pelo DETRAN/RJ, a vistoria permanecerá obrigatória para os veículos que pertencem à frota de uso intensivo, tais como ônibus, micro-ônibus, caminhões, veículos do ciclo diesel e automóveis, caminhonetes, camionetas, motos e utilitários cuja categoria seja aluguel.

Conclui-se, portanto, que empresas locadoras de veículos continuam, independente da idade de suas frotas, obrigadas a realizarem vistorias anuais de seus veículos no Estado do Rio de Janeiro.

Não há como negar que essa exigência de se realizar vistoria anual de veículos, qualquer que seja a idade da frota, configura em um expressivo custo operacional para empresas que realizam atividade de locação de automóveis e que licenciem seus veículos no Estado do Rio de Janeiro.

2.3.2 Minas Gerais

Pela legislação de Minas Gerais que trata do IPVA, Lei nº 14.937/2003, atualizada pela Lei 21.781/2015, a alíquota desse imposto para automóveis destinados à locação é de 1% (um por cento).

Quando se examina a legislação mineira, pode-se deduzir que a alíquota do IPVA, para a atividade de locação de automóveis, que é de 1%, representa o dobro do que o Estado do Rio de Janeiro se utiliza para tributar essa atividade em seu território.

Não obstante, para poder usufruir dessa alíquota menor, o governo de Minas Gerais obriga que as empresas de locação tenham, no mínimo, dois mil veículos registrados em seu Estado.

2.3.3 Paraná

O Estado do Paraná, através de sua Lei nº 14.260/2003, atualizada até a Lei n. 18.371, de 15.12.2014, estabelece que a alíquota de IPVA, para a atividade de locação de automóveis será, da mesma forma que o Estado de Minas Gerais, de 1 % (um por cento).

Desse modo, a alíquota paranaense para a atividade de locação de veículos automotores, desde a publicação da lei em 2003, é de 1%.

Neste Estado, diferente de Minas Gerais, e da mesma forma que no Rio de Janeiro, não existe requisito quanto à quantidade mínima de veículos registrados para que as empresas locadoras possam usufruir da alíquota de 1%.

2.3.4 São Paulo

A legislação paulista, Lei nº 13.296/2008, atualizada até a Lei nº 16.029, de 03 de dezembro de 2015, estabelece o que se segue:

Artigo 9º - A alíquota do imposto, aplicada sobre a base de cálculo atribuída ao veículo, será de:

IV - 4% (quatro por cento) para qualquer veículo automotor não incluído nos incisos I a III deste artigo.

*§ 1º - A alíquota dos veículos automotores a que se refere o inciso IV deste artigo, destinados à locação, de propriedade de empresas locadoras, ou cuja posse estas detenham em decorrência de contrato de arrendamento mercantil, desde que registrados neste Estado, será **reduzida em 50% (cinquenta por cento)**. (grifo nosso)*

²< http://www.detran.rj.gov.br/_monta_aplicacoes.asp?doc=9002&cod=14&tipo=exibe_noticias>. Acesso em: 10 julho 2017.

§ 2º - Considera-se empresa locadora de veículos, para os efeitos do § 1º, a pessoa jurídica cuja atividade de locação de veículos represente no mínimo 50% (cinquenta por cento) de sua receita bruta, mediante reconhecimento, segundo disciplina estabelecida pela Secretaria da Fazenda.

Desse modo, percebe-se que, em caso de automóvel “*flex fuel*”, aquele movido a gasolina e a álcool, a alíquota do IPVA em território paulista será de 4% (quatro por cento). Vislumbra-se ainda que, no caso desses automóveis destinados a locação, a alíquota de IPVA será reduzida em 50% (cinquenta por cento), passando a ser de 2% (dois por cento).

Vale mencionar que, conforme Szwarc (2013), em 2012 a participação dos veículos *flex fuel* no mercado atingiu o recorde de 87%. Se for desconsiderar a participação de veículos com motor diesel nesse segmento, o percentual dos veículos *flex* no mercado de veículos leves ultrapassa 90%.

Portanto, levando em consideração que desde 2012 a participação de automóveis *flex* representa mais de 90% do mercado de veículos, constata-se que a alíquota comum na atividade de locação de veículos no Estado de São Paulo é de 4% (quatro por cento). Entretanto, caso essas empresas registrem seus veículos no Estado paulista, a alíquota será de 2%.

2.4 Lei 13.296/2008 de São Paulo – Fato Gerador Atividade Locação

O Estado de São Paulo inovou ao inserir na Lei 13.296/08, através de seu artigo 3º, inciso X, a atividade de locação de veículos em seu território como fato gerador do IPVA.

Artigo 2º - O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA, devido anualmente, tem como fato gerador a propriedade de veículo automotor.

Artigo 3º - Considera-se ocorrido o fato gerador do imposto:

X - relativamente a veículo de propriedade de empresa locadora:

a) no dia 1º de janeiro de cada ano, em se tratando de veículo usado já inscrito no Cadastro de Contribuintes do IPVA deste Estado;

b) na data em que vier a ser locado ou colocado à disposição para locação no território deste Estado, em se tratando de veículo usado registrado anteriormente em outro Estado;

c) na data de sua aquisição para integrar a frota destinada à locação neste Estado, em se tratando de veículo novo.

Parágrafo único - O disposto no inciso X deste artigo aplica-se às empresas locadoras de veículos qualquer que seja o seu domicílio, sem prejuízo da aplicação das disposições dos incisos II a IX, no que couber. (grifo nosso)

Tal medida adotada pelo estado de São Paulo, que teve por intuito incipiente afastar os efeitos da guerra fiscal entre os Estados, relativo ao IPVA, nas atividades de locação de veículos, fez com que a Confederação Nacional de Comércio de Bens e Serviços (CNC) ingressasse no Supremo Tribunal Federal (STF) com uma Ação Declaratória de Inconstitucionalidade (ADIN), que recebeu a numeração 4376. Tal ação tem por objetivo suspender a eficácia e declarar a inconstitucionalidade da Lei 13.296/08, no que se refere ao inciso X do artigo 3º.

Entende a CNC que a nova legislação paulista, relativa ao fato gerador do IPVA sobre os veículos locados, fere o inciso I do artigo 22 da Constituição Federal, uma vez que essa legislação tributária acabou por tratar de domicílio e responsabilidade solidária, que são temas ordinariamente de Direito Civil, cuja competência é privativa da União.

Por sua vez, o Estado de São Paulo, em sua resposta a ADIN, em 30 de abril de 2010, se manifestou no sentido de que não é vedado à legislação tributária tratar de domicílio tributário, tanto que tem norma expressa a esse respeito, esculpida no artigo 127 do CTN.

Continua o estado de São Paulo afirmando que seria mais justa a regra sobre a definição do local do fato gerador, recaindo ao Estado em que mais circula determinado

veículo que terá que arcar com os custos proporcionados pelo tráfego constante deste veículo, o que gerará, decerto, gastos com pavimentação, sinalização, remuneração dos oficiais de trânsito, etc.

Outro detalhe pertinente, constante na resposta da ADIN, refere-se à informação de que em 2010 estimava-se que existiam cerca de 180.000 veículos colocados à disposição para a atividade de locação no estado de São Paulo. Desse total, encontrava-se cadastrados no sistema da Secretaria de Fazenda pouco mais de 50.000 (cinquenta mil) veículos vinculados a empresas de locação. Portanto, existiam cerca de 130.000 (cento e trinta mil) veículos não cadastrados, que seriam veículos circulando no Estado de São Paulo com placa de outro estado.

Ainda de acordo com a resposta, o governo de São Paulo afirmou que as empresas de locação trabalham com veículos novos ou com um ano de uso. Sendo que esses veículos apresentavam valor médio de R\$26.000,00 (vinte e seis mil reais). Considerando a alíquota de IPVA de 4%, o Estado de São Paulo arrecadará, em 2010, R\$135.200.000,00 (cento e trinta e cinco milhões, e duzentos mil reais).

Discussões a parte, a referida ADIN 4376 encontra-se no gabinete do Ministro Gilmar Mendes desde o dia 27/02/2015, portanto, sem definição acerca da inconstitucionalidade ou não da lei paulista de número 13.296/2008.

Nesse ínterim, alguns Estados da Federação, como Bahia, Maranhão, Sergipe e Santa Catarina seguiram o exemplo de São Paulo e passaram a tributar IPVA das empresas de locação que utilizam veículos em seus territórios, mesmo estando os veículos registrados em outros Estados.

Tabela 01: Leis Estaduais que seguiram o exemplo de São Paulo

Bahia	Santa Catarina	Sergipe	Maranhão
Lei Nº 12.605/2012	Lei nº 15.242/10	Lei nº 7.655/2013	Lei nº 10.488/2016

Elaborado pelos Autores

2.5 Atividade de Locação de Veículos no Brasil

De acordo com a Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA), o segmento de locação de veículos continua sendo o maior cliente das montadoras no Brasil, sendo responsável pela compra de 10,95% do total de automóveis e comerciais leves emplacados no país em 2016. Nesse ano, foram 217.848 automóveis e comerciais leves emplacados destinados ao setor de locação.

Ainda de acordo com a ABLA, no ano de 2016 havia 11.199 empresas de locação de veículos ativas junto à Receita Federal, sendo que o faturamento nacional com a locação de automóveis e comerciais leves atingiu R\$ 12,1 bilhões no ano passado.

Outras considerações relevantes, também embasados pela ABLA, se referem à arrecadação tributária desse setor, que atingiu R\$ 4,1 bilhões em 2016, e em relação a empregos, uma vez que no mesmo período, 410.378 pessoas trabalham na atividade de locação de veículos.

Levantamento feito por essa associação, que utilizou dados estatísticos do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), aponta que existem 842 empresas na atividade de locação de veículos que atuam no estado do Rio de Janeiro, o que representa 16,3% das locadoras ativas no Sudeste do país. Juntas, possuem uma frota de mais de 14 mil veículos emplacados no Rio de Janeiro.

O estudo da ABLA menciona que existem mais de 14 mil veículos emplacados no Rio de Janeiro, mas não aponta quantos veículos de locadoras domiciliadas em outros Estados, e que por conseguinte não licenciados em território fluminense, são utilizados no Rio.

Ao se analisar as frotas de veículos destinados à locação de outros estados, como MG, PR e SP, com o total do país, pode-se observar o seguinte:

Tabela 02: Participação por Estados de Veículos de Locadoras

Total País	MG		PR		SP		RJ	
Nº Veículos Locação	Nº Veículos Locação	%	Nº Veículos Locação	%	Nº Veículos Locação	%	Nº Veículos Locação	%
639.968	328.152	51,28%	87.632	13,69%	100.093	15,64%	14.012	2,19%

Adaptado pelos Autores

A frota de veículos de locação do Rio de Janeiro equivale a apenas 2,19% da frota nacional. Minas Gerais possui 51,28% de todos os veículos licenciados para fins de locação. Desse modo, percebe-se que em Minas Gerais estão licenciados mais da metade de todos os veículos destinados à locação no Brasil.

Se for levada em consideração a Frota de veículos por tipo e com placa, segundo as Grandes Regiões e Unidades da Federação em dezembro de 2016, conforme dados fornecidos pelo DENATRAN, e excluindo o somatório de veículos destinados à locação, tem-se a informação abaixo:

Tabela 03: Participação por Estados de Veículos não destinados à Locação

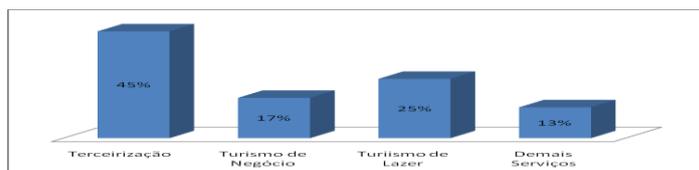
Estados	Total País	MG		PR		SP		RJ	
	Nº Veículos	Nº Veículos	%	Nº Veículos	%	Nº Veículos	%	Nº Veículos	%
	93.227.048	9.949.836	10,67%	7.052.807	7,57%	27.232.008	29,21%	6.363.472	6,83%

Fonte: ABLA – Anuário 2017 e Denatran

Adaptado pelos Autores

Por fim, quanto ao perfil do usuário e utilização, o mesmo estudo da ABLA assevera que em 2016 a terceirização, que é o aluguel de frotas inteiras para órgãos públicos e empresas da iniciativa privada, teve a maior participação nesse faturamento do setor, com 45%. O aluguel para turismo de lazer (25%) e a locação de veículos para profissionais em viagens de negócios (17%) completaram os nichos mais importantes para o para a locação.

Gráfico 03: Perfil dos Negócios



Fonte: ABLA

Adaptado pelos Autores

Quando se analisa o perfil dos negócios, é público e notório que o Rio de Janeiro se destaca na “Terceirização”, uma vez que possui, em decorrência de já ter sido a capital federal, quantidade expressiva de órgãos públicos, e por ser a segunda maior economia no país. Quanto ao “Turismo”, também não é novidade para qualquer desavisado que o Rio é o Estado que mais atrai turistas para este país.

Outro detalhe apontado pelo estudo de 2016 da ABLA, é o que se refere à composição de frota por modelo. Lidera a estatística os modelos econômicos, com 50%, seguindo pelos Compactos, com 23%, Caminhonete e Vans, com 9%, Premium, com 5%, Luxo, com 4% e outros, com 9%.

Ao se recorrer ao site da empresa Unidas, percebe-se indicar os seguintes modelos de veículos para as classificações apontadas pela ABLA:

Tabela 04: Modelos por Classificação

Econômicos	Compactos	Caminhonete e Vans	Luxo	Premium	Outros
Chevrolet Onix Renault / Uno	Ford Focus Hatch Prisma	Nissan Frontier Amarok Ranger	Audi A4 Audi A5 / BMW 320i	C4 Lounge 1.6 16V / Fusion 2.5	

Fonte: Unidas/Localiza

Adaptado pelos Autores

2.5.1 Principais Locadoras de Veículos no Brasil

Segundo matéria publicada na Revista Isto É Dinheiro, na edição 1023 de 15 de junho de 2017, as três maiores empresas do segmento rent a car do País são a Localiza, Movida e a Unidas.

A empresa Movida obteve, em 2016, conforme informação constante em seu site, Receita Bruta Consolidada de R\$ 1,9 bilhão, significando um aumento de 56,0% em relação a 2015.

Enquanto isso, a Unidas Rent a Car, no ano de 2016, a companhia registrou uma Receita Bruta de R\$1,338 bilhões, representando um aumento de 13,0% aos R\$1,18 bilhões auferidos no ano de 2015. Informações essas obtidas no “relacionamento com Investidores” constante no site da empresa.

Por sua vez, na Localiza as receitas líquidas em 2016 foram de R\$ 4,43 bilhões, o que representou um aumento de 13,0% em 2016 em função do crescimento de nas receitas de Aluguel de Carros e Gestão de Frotas, bem como das receitas de venda dos carros desativados para renovação da frota.

Tabela 05: Desempenho das três maiores Locadoras do Brasil

Setembro/2016	Localiza	Movida	Unidas
Receitas Brutas	R\$4,43 bilhões	R\$1,9 bilhões	R\$1,33 bilhões
Frota	136,2 mil	57,6 mil	47,5 mil

Fonte: Isto É Dinheiro, Localiza, Movida e Unidas

Adaptado pelos autores

Enquanto que o faturamento de todo o setor em 2016 alcançou cifras de R\$12,1 bilhões, as três maiores empresas do setor atingiram, no mesmo período, o valor de R\$7,66 bilhões. Portanto, 63,25% do faturamento de todas as empresas envolvidas nessa atividade.

Por fim, vale destacar que, ainda embasado pelo Anuário ABLA 2016, que as locadoras estão permanecendo com os veículos, em média, por 19,5 meses. Nesse sentido, as dificuldades de crédito para renovação dos veículos foram notáveis quando se analisa a idade média atual da frota das locadoras.

3 Metodologia

O desenvolvimento do presente estudo será apresentado neste capítulo, que tem por finalidade permitir, através da exposição detalhada dos passos seguidos quando da formulação e desenvolvimento do estudo em questão, fornecer aos interessados subsídios para a compreensão e entendimento desta pesquisa.

Quanto à lógica da pesquisa, Iudícibus (2007) comenta que se um pesquisador não tem resposta a uma determinada questão e decide buscar essa resposta, ele está engajado em uma pesquisa indutiva.

Examinando a forma de abordagem do problema de pesquisa, onde foram analisados dados fornecidos pelas empresas de locação de veículos, através, principalmente, da ABLA e do CONATRAN, a presente pesquisa é classificada como quantitativa.

Segundo Richardson (1999), a pesquisa quantitativa é caracterizada pelo emprego da quantificação, tanto nas modalidades de coleta de informações quanto no tratamento delas por meio de técnicas estatísticas.

Tendo em vista que o objetivo principal desta pesquisa é evidenciar a perda de arrecadação do IPVA pelo Estado e municípios do Rio de Janeiro, em operações de locação de automóveis nesse Estado, decorrente da prática utilizada pelas principais empresas locadoras de licenciarem seus veículos em outras unidades da Federação, o presente estudo também é classificado como pesquisa exploratória.

Conforme Zikmund (2000), os estudos exploratórios, geralmente, são úteis para diagnosticar situações, explorar alternativas ou descobrir novas ideias. São trabalhos

conduzidos durante o estágio inicial de uma pesquisa mais ampla, em que se procura esclarecer e definir a natureza de um problema e gerar mais informações que possam ser adquiridas para a realização de futuras pesquisas conclusivas.

Quanto aos procedimentos técnicos, Gil (2002) menciona que a pesquisa pode ser classificada entre bibliográfica, experimental, documental, histórica, levantamento, pesquisa de campo, estudo de caso, *expost-facto*, pesquisa-ação e observação não participante.

Os procedimentos técnicos utilizados, no presente estudo, foram as pesquisas bibliográfica, documental e pesquisa de campo.

A presente pesquisa expressou caráter bibliográfico, tendo em vista que recorreu a livros, de leitura corrente e de referência, publicações periódicas, revistas especializadas sobre o tema e sites de internet.

Para Gil (2002), pesquisa bibliográfica é elaborada a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e atualmente com material disponibilizado na Internet.

Ainda por ter recorrido a dados publicados pelo Departamento Nacional de Trânsito, e pelos Anuários da ABLA, bem como pela utilização dos dados financeiros de prefeituras municipais do Rio de Janeiro, constantes no FINBRA, o estudo externou natureza documental.

Por fim, e pelo fato de o presente estudo ter recaído sobre a análise se as empresas locadoras de automóveis, que exercem suas atividades no Rio de Janeiro, licenciam seus veículos neste Estado, outro procedimento utilizado por este estudo foi a pesquisa de campo, onde os autores procuraram dezesseis empresas de locação de automóveis e verificaram o licenciamento dos veículos.

4 Análise de Resultados

Com a intenção de analisar em que Estados empresas locadoras de veículos, que exercem atividades no Estado do Rio de Janeiro, licenciam seus veículos, o presente trabalho entrou em contato com dezesseis dessas empresas, entre elas as três maiores do país – que, conforme apontado neste estudo, representam 63,25% de todo o faturamento do país - , tendo, assim, obtido os seguintes dados:

Tabela 06: Locadoras de automóveis no Rio de Janeiro

Locadora	Endereço	Telefone	Licenciamento
Avis Rent a Car	R. Pedro Alves, 23688 - Santo Cristo, Rio de Janeiro - RJ	2223-1631	MG
Budget Aluguel de Carros	RIO galeão - Aeroporto Internacional Tom Jobim (GIG) - Av. Vinte de Janeiro, 570 - Ilha do Governador, Rio de Janeiro - RJ	0800 725 2000	RJ
Express Rent a Car	Av. Vicente de Carvalho, 1255 - Loja A - Penha Circular, Rio de Janeiro - RJ	3351-1828	RJ
Hertz - Aluguel de Carros	Av. Princesa Isabel, 500 - Copacabana, Rio de Janeiro - RJ	0800 701 7300	PR
Inter 3 Locadora de Veículos	Shopping Car - Av. das Américas, 4485 - Loja 110 - Barra da Tijuca, Rio de Janeiro – RJ	3325-4736	RJ
Locabarra Rent a Car	Shopping Midtown - Av. das Américas, 5001 - Lojas 101/102 - Barra da Tijuca, Rio de Janeiro - RJ, 22631-004	3257-3700	PR
Localiza Aluguel de Carros	R. Barão de Mesquita, 394 - Vila Isabel, Rio de Janeiro - RJ	2114-6250	MG
Motoriza Locação de Veículos	Av. Brg. Lima e Silva, 1843 - Jardim Vinte e Cinco de Agosto, Duque de Caxias – RJ.	2671-4900	RJ
Movida Aluguel de Carros	Av. Francisco Bicalho, 01 - Rio de Janeiro - RJ, 20220-310	0800 606 8686	MG

IX Congresso Brasileiro de Administração e Contabilidade - AdCont 2018
24 a 26 de outubro de 2018 - Rio de Janeiro, RJ

Rede Brasil Aluguel de Veículos	Travessa Marquês de Paraná, 189 - Loja 101 - Centro, Niterói - RJ,	2618-0810	RJ
Unidas	RIOgaleão - Aeroporto Internacional Tom Jobim (GIG), Aeroporto Do Galeão	3353-0609	MG e PR
NovaCar	Av. Embaixador Abelardo Bueno, 3500, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro - RJ, Condomínio Vision Offices.	3518-8280	MG e PR
Elve Empresa locadora de veículos especiais	Avenida Itaóca, 82, Bonsucesso, Rio de Janeiro – RJ	2560-0293	ES
Dhe Express Turismo Eventos e Traslados Ltda	Rua Dois 14, Cosmos, Rio de Janeiro - RJ, 23057-014	3409-4657	RJ
Anasa Locadora	Rua General Pereira da Silva, 254 - Icaraí, Niterói - Rio de Janeiro RJ.	2717-4565	PR
Foco Aluguel de Carros S/A	Rua Almirante Luís Belart, 100 - Jardim Guanabara, Rio de Janeiro -	3563-3238	MG e PR

Adaptado pelos Autores

Percebe-se que das dezesseis analisadas, 40% licenciam seus veículos no Estado do Rio de Janeiro, enquanto que outras 60%, em outros Estados da Federação, especialmente Minas Gerais e Paraná.

Observa-se, ainda, que as três maiores empresas do ramo (Unidas, Localiza e Movida), que juntas respondem por 63,25% do total do faturamento desse mercado no país, mesmo atuando no Estado do Rio de Janeiro, licenciam seus veículos nos Estados de Minas Gerais e Paraná. Portanto, utilizam esses veículos no Rio de Janeiro, mas recolhem o Imposto de propriedade de veículos automotores para o Estado de Minas e do Paraná.

Pelo presente estudo foi possível verificar ainda, que a frota total de veículos que estão licenciados em território fluminense, em 2016, representa 6,83% do total do país. Já Minas Gerais, que é responsável por mais de 51% da frota nacional de veículos para locação, quando se observa a sua participação em relação à frota nacional de veículos, percebe-se que seu desempenho corresponde a 10,67%.

Outro detalhe relevante é que quando se analisa a participação de cada estado, em relação ao total de veículos destinados à locação, para a totalidade de veículos licenciados no Brasil, os desempenhos do Rio de Janeiro e de São Paulo crescem.

Tabela 07: Total de Veículos no País X Total de Veículos para Locação no País

	RJ	SP	MG	PR
A	6,83%	29,21%	10,67%	7,57%
B	2,19%	15,64%	51,28%	13,69%
Varição	211,87%	86,76%	(-)79,19%	(-)44,70%

A - Participação total de Veículos por Estado em relação ao Brasil

B - Participação total de Veículos para locação por Estado em relação ao Brasil

Fonte: ABLA e Denatran

Adaptado pelos Autores

Enquanto que no Rio de Janeiro há uma variação positiva de 211,87%, e em SP de 86,76%, o que representa, em tese, que a quantidade de veículos destinados à locação deveria ser maior, em Minas Gerais e Paraná, Estados onde normalmente veículos de locação são licenciados e distribuídos pelo Brasil, essa relação sofre queda de 79,19% e de 44,70%.

Com o intuito de mensurar os valores que o Rio de Janeiro deixa de arrecadar de IPVA, devido a não tributação desse imposto em veículos que são utilizados neste Estado, para a atividade de locação, mas que se encontram licenciados em outras unidades federativas, o presente estudo, no que se refere a preço médio dos veículos por categoria, considerou dois modelos de veículos das empresas Localiza e Movida. Desse modo, foi possível realizar o seguinte cálculo:

Tabela 08: Cálculo de preço médio dos veículos.

Categoria	Modelo 1	Valor	Modelo 2	Valor	Média de valores		
Econômico	Novo Uno 1.0	R\$ 37.144,00	Novo HB20 1.0	R\$ 41.486,00	R\$ 39.315,00	50	R\$ 1.965.750,00
Compacto	Focus Hatch 1.6	R\$ 62.507,00	Sandero	R\$ 41.006,00	R\$ 51.756,50	23	R\$ 1.190.399,50
Caminhonetes/Vans	Ford Ranger 2.2	R\$ 89.100,00	Van	R\$ 91.784,00	R\$ 90.442,00	9	R\$ 813.978,00
Premium	Novo Fusion 2.5	R\$ 84.387,00	Audi A3	R\$ 105.478,00	R\$ 94.932,50	5	R\$ 474.662,50
Luxo	BMW 320i	R\$ 140.432,00	Mercedes C180	R\$ 120.479,00	R\$ 130.455,50	4	R\$ 521.822,00
Adaptado Autores					Preço médio veículos		R\$ 54.578,15

No intuito de melhor se expressar o valor médio dos estoques de veículos das locadoras, este trabalho recorreu aos modelos, da tabela FIPE, do ano de 2016, uma vez que, conforme apurado, essas empresas estão permanecendo com os veículos, em média, por 19,5 meses.

Nesse sentido, foi possível chegar a um valor médio de veículos de R\$ 54.578,15, mais do que o dobro do valor considerado por São Paulo (R\$26.000,00) no ano de 2010, em resposta apresentada à ADIN, conforme mencionado neste trabalho.

Considerando que existem no Rio de Janeiro cerca de 14.012 veículos destinados à locação, o que representa 2,19% do total dessa frota. Considerando, ainda, que em relação à totalidade de veículos licenciados no Brasil, o Rio de Janeiro passa a ter uma representatividade de 6,83%, pode-se, então, atribuir que no Estado fluminense, sem levar em consideração o perfil do usuário e utilização (onde se destaca a terceirização - que é o aluguel de frotas inteiras para órgãos públicos e empresas da iniciativa privada -, o aluguel para turismo de lazer e a locação de veículos para profissionais em viagens de negócios), a quantidade de veículos locados deveria ser, no mínimo, triplicada.

$$6,83 / 2,19 = 3,12 \quad 14.012 \times 3,12 = 43.717$$

$$\text{Veículos de locadoras não licenciados no RJ} = 43.717 (-) 14.012 = 29.705$$

Recorrendo a uma metodologia de cálculo similar a utilizada por São Paulo, na Resposta a ADIN, e tendo em vista que o quantitativo de veículos de locadoras utilizados no Rio de Janeiro, mas não licenciados nesse Estado, é em tese de 29.705, o presente estudo aponta o seguinte cálculo:

* Quantidade de Veículos Utilizados, mas não licenciados no RJ X Preço Médio X alíquota de IPVA para Locadoras

Dessa maneira, 29.705 veículos x R\$54.578,15 X 0,5% = R\$8.106.219,73 (oito milhões, cento e seis mil e duzentos e dezenove reais e setenta e três centavos).

Caso o Rio de Janeiro não adotasse, da mesma forma que São Paulo, algum tratamento diferenciado a essas empresas, - no que se refere à concessão de menores alíquotas -, e as mantivessem no mesmo campo dos demais contribuintes, a alíquota de IPVA no Estado Fluminense seria de 4% para a atividade de locação de veículos, ao invés de 0,5%.

Assim, a carga tributária de IPVA para essas empresas passaria a ser oito vezes maior.

Carga Tributária IPVA com alíquota de 4% = R\$8.106.219,73 X 8 = R\$ 64.849.757,84 (sessenta e quatro milhões, oitocentos e quarenta e nove mil, setecentos e cinquenta e sete reais e oitenta e quatro centavos).

Assim, o Estado do Rio de Janeiro deixa de arrecadar em 2016 o equivalente a R\$ 64.849.757,84 (sessenta e quatro milhões, oitocentos e quarenta e nove mil, setecentos e cinquenta e sete reais e oitenta e quatro centavos). Chega-se a tais valores, sem considerar que o Rio de Janeiro é o Estado brasileiro que mais se destaca no turismo, e que possui significativa relevância econômica no cenário nacional.

E, conforme regras previstas na Constituição Federal de 1988, no que se refere à transferência tributária de tributos, no caso do IPVA, metade do que é arrecadado pelos Estados devem ser repassado aos municípios.

Dessa maneira, caberia ao governo do Estado do Rio de Janeiro, e a todos os municípios fluminenses, conforme resultado dos estudos realizados neste trabalho, o equivalente a R\$ 32.424.878,92 (trinta e dois milhões, quatrocentos e vinte e quatro, oitocentos e setenta e oito reais e noventa e dois centavos).

5 Considerações Finais

A abordagem sobre se o Estado do Rio de Janeiro e seus municípios vêm deixando de arrecadar IPVA, em decorrência da prática utilizada pelas empresas de locação de veículos de licenciarem seus automóveis em outras unidades da federação, mesmo prestando esse serviço em território fluminense, pode ser considerada como alcançada. Contudo, algumas considerações devem ser evidenciadas.

Quanto à relevância da arrecadação do IPVA para os municípios do Rio de Janeiro, mesmo se tratando de um tributo estadual, depreende-se que a CF/88, em seu artigo 158, III, determina que 50% (cinquenta por cento) do que o Estado arrecada com o IPVA, devem ser repartidos com o município onde está licenciado o veículo. Dessa maneira, foi possível verificar que, no caso o município do Rio de Janeiro, no ano de 2015, arrecadou desse imposto a significativa importância de R\$673,66 milhões, o que significou um incremento em suas receitas públicas superior ao arrecadado pelo ITBI, que, por força da Constituição Federal, é um imposto tipicamente municipal.

Dessa maneira, constata-se que a arrecadação desse imposto estadual pode chegar a gerar um impacto positivo, para os cofres públicos municipais, maior que um imposto da própria competência tributária municipal.

Já em relação ao Estado do Rio de Janeiro, percebe-se ainda que esse imposto, desde 2014, vem apresentando aumento em sua arrecadação, sendo que no ano de 2016, foi responsável pelo incremento na receita pública desse Estado em cerca de R\$2,8 bilhões.

Em relação às medidas que o Estado do Rio de Janeiro vem adotando para incentivar empresas locadoras de automóveis a licenciarem, nessa unidade federativa, veículos utilizados em suas atividades em território fluminense, verificou-se que este Estado vem recorrendo tão somente ao mecanismo de diminuir as alíquotas do IPVA referente a essas atividades.

Inicialmente, a alíquota vigente seria a de 4% (quatro por cento), sendo que desde 2005, através da Lei nº 4.690/2005, a legislação fluminense passou a dar um tratamento específico às empresas de locação de automóveis, quando passou a estabelecer a alíquota de 0,5% (meio por cento) para veículos destinados exclusivamente à locação.

Quando se examina a legislação mineira, onde estão licenciados 51,25% de todos os veículos do Brasil, utilizados na atividade de locação, pode-se deduzir que a alíquota do IPVA, para a atividade de locação de automóveis, é de 1%, o que significa o dobro do que o Estado do Rio de Janeiro se utiliza para tributar essa atividade em seu território.

Portanto, o Rio de Janeiro, que utiliza uma alíquota de IPVA de apenas 0,5% para essa atividade, e possui apenas 2,19% dos veículos licenciados para esse fim no Brasil, enquanto que MG, com alíquota de 1%, alcança mais da metade da frota nacional de automóveis destinados à locação, conclui-se que o comportamento do governo do Estado do Rio, de apenas diminuir alíquotas, não representa medida eficiente para aumentar o número desses veículos licenciados em seu território.

Cabe destacar o exemplo de São Paulo, que, desde 2008, não se limitou a barganhar diminuição de alíquota para poder tributar veículos utilizados para fins de locação em território paulista.

O governo daquele Estado, através da Lei 13.296/08, passou a estabelecer como fato gerador do IPVA a atividade de locação de veículos em seu território, uma vez que se

considera ocorrido o fato gerador desse tributo, relativamente a veículo de propriedade de empresa locadora, no dia 1º de janeiro de cada ano, em se tratando de veículo usado, ou caso se trate de veículo usado para locação anteriormente registrado em outro Estado, na data em que vier a ser locado ou colocado à disposição para locação no território daquele Estado.

Essa iniciativa paulista gerou em 2010 a ADIN 4376, tendo como pólo ativo a CNC, que tem por objetivo suspender a eficácia e declarar a inconstitucionalidade da Lei 13.296/08.

Discussões a parte, a referida ADIN 4376 encontra-se no gabinete do Ministro Gilmar Mendes desde o dia 27/02/2015, portanto, sem definição acerca da inconstitucionalidade ou não da lei paulista de número 13.296/2008.

Nesse ínterim, outros Estados brasileiros, como Santa Catarina, Bahia, Maranhão e Sergipe, passaram a adotar em suas legislações de IPVA a iniciativa do governo de São Paulo, e também estabeleceram como fato gerador do imposto a atividade de locação de veículos em seus territórios.

Ao se investigar o quanto que o Rio de Janeiro, e seus municípios, vêm deixando de arrecadar de IPVA, pela prática das empresas de locação de veículos de não licenciarem automóveis utilizados na prestação de seus serviços, nessa unidade federativa, ao adotar um raciocínio estatístico similar ao que o governo de São Paulo recorreu, na resposta da ADIN junto ao STF, caso o Rio de Janeiro deixe de se limitar a reduzir alíquotas e adote o mesmo comportamento paulista, os cofres públicos fluminenses, teriam angariado, no ano de 2016, cerca de R\$ 64.849.757,84 (sessenta e quatro milhões, oitocentos e quarenta e nove mil, setecentos e cinquenta e sete reais e oitenta e quatro centavos).

Por fim, vale destacar que o presente estudo não teve por finalidade esgotar o tema em questão, e sugere, ainda, a realização de novas pesquisas direcionadas a análise da gestão pública referente ao controle da arrecadação tributária.

6 Referências

- ALEXANDRE, Ricardo. *Direito Tributário Esquemático*. São Paulo: Método, 2012.
- BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Senado Federal, 1988.
- _____. Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. Dispõe sobre o Código Tributário Nacional. 22ª ed. São Paulo: Saraiva, 1993.
- COELHO, Sacha Calmon Navarro. *Manual de Direito Tributário*. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2001.
- DINIZ, Pedro. *ICMS do Distrito Federal Comentado*, Rio de Janeiro: Ferreira. 2010.
- GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 4ed. São Paulo: Atlas, 2002.
- IUDICIBUS, Sergio de. . *Teoria da contabilidade*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- Lei nº 5.172, de 25 de Outubro de 1966. Disponível em: < [http:// www.planalto.gov.br](http://www.planalto.gov.br) >. Acesso em 25/05/2017.
- RICHARDSON, R. J. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- SZWARE, Alfred.. *10 Anos de Veículos Flex: Pausa para Reflexão*. São Paulo, 2013. < <http://www.unica.com.br/colunas/21375871920322737930/10-anos-de-veiculos-flex-porcento3A-pausa-para-reflexao/>>. Acesso em: 19 junho 2017.
- ZIKMUND, W. G. *Business research methods*. 5.ed. Fort Worth, TX: Dryden, 2000
- [1]<<https://extra.globo.com/noticias/rio/liminar-da-justica-suspende-vistoria-obrigatoria-para-deputado-373796.html>>. Acesso em: 12 junho 2017.
- [2]<<https://extra.globo.com/noticias/rio/liminar-da-justica-suspende-vistoria-obrigatoria-para-deputado-373796.html>>. Acesso em: 12 junho 2017.