



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO ARAGUAIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE DIREITO**

JOSÉ APARECIDO DA SILVA SANTOS

**IMPACTO DO USO DA TECNOLOGIA NA CONTRAPRESTAÇÃO DA TAXA DE
LICENCIAMENTO VEICULAR (CRLV) NO ESTADO DE MATO GROSSO.**

**BARRA DO GARÇAS– MT
2022**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO ARAGUAIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
CURSO DE DIREITO**

JOSÉ APARECIDO DA SILVA SANTOS

Trabalho de Conclusão de Curso -
TCC apresentado ao Curso de Direito, do
Instituto de Ciências Humanas e Sociais, do
Campus Universitário do Araguaia, da
Universidade Federal do Mato Grosso, como
requisito final para aprovação na disciplina
de Trabalho de Curso II, sob orientação do
Prof. Esp. André Luiz Soares Bernardes.

**BARRA DO GARÇAS– MT
2022**

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte.

S586i Silva Santos, José Aparecido da.
IMPACTO DO USO DA TECNOLOGIA NA CONTRAPRESTAÇÃO DA
TAXA DE LICENCIAMENTO VEICULAR (CRLV) NO ESTADO DE MATO
GROSSO. / José Aparecido da Silva Santos. – 2022
50 f. : il. color. ; 30 cm.

Orientador: André Luiz Soares Bernardes.
TCC (graduação em Direito) - Universidade Federal de Mato Grosso, Instituto de
Ciências Humanas e Sociais, Barra do Garças, 2022.
Inclui bibliografia.

1. Administração pública. 2. Novas tecnologias. 3. Direito tributário. 4.
Licenciamento veicular. 5. Poder de polícia. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Permitida a reprodução parcial ou total, desde que citada a fonte.

JOSÉ APARECIDO DA SILVA SANTOS

IMPACTO DO USO DA TECNOLOGIA NA CONTRAPRESTAÇÃO DA TAXA DE
LICENCIAMENTO VEICULAR (CRLV) NO ESTADO DE MATO GROSSO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado, para
obtenção do grau de Bacharel em Direito, à
Universidade Federal de Mato Grosso, Campus de
Barra do Garças.

Aprovado em 15 de julho de 2022.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Isabelle de Baptista

Universidade Federal de Mato Grosso

Prof. Esp. Wanderson Moura de Castro Freitas

Centro Universitário do Vale do Araguaia

Prof. Esp. André Luiz Soares Bernardes.

Centro Universitário do Vale do Araguaia

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Ismerinda e José Pereira por todo o cuidado e dedicação à família. Ao meu filho José Fernando pela paciência e oportunidade de vivenciarmos juntos momentos maravilhosos da vida. E a minha companheira Ana Paula, pelo apoio e pela oportunidade de aperfeiçoar meu futuro profissional.

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, agradeço a Deus pelas oportunidades de cada dia, por me conceder meios para a conclusão de mais esse sonho.

Ao meu querido pai, José Pereira dos Santos, por ser meu maior incentivador aos estudos, desde criança ao me acordar para ir à escola primária, até o presente no decorrer dessa jornada acadêmica incentivando a superar desafios na conciliação do tempo entre o trabalho, família e universidade.

A querida irmã Alissandra, dedicada educadora e gestora pedagógica, a quem sempre compartilho meus textos, e absorvo valiosos conselhos.

A minha querida companheira de jornada Ana Paula, pelo amor, incentivo e apoio incondicional.

Ao meu amado filho José Fernando, o maior presente de minha vida.

A todos meus amigos da vida e do curso.

A todos os professores e professoras, agradeço imensamente todo o conhecimento compartilhado. Em especial à Professora Doutora Sandra Negri, profissional incomparável, pela competência técnica, dedicação a pesquisa de excelência e amor a profissão, por todos os ensinamentos, motivação, paciência, e incentivo, sua atuação foi essencial para escolha do tema deste trabalho, indicando caminhos para prática de um direito que responda os anseios sociais.

Ao professor André meu orientador, por permitir que a realização deste trabalho fosse possível.

Por fim, aos familiares, amigos e conhecidos que contribuíram para a concretização deste sonho.

Minha sincera gratidão!

RESUMO

No Brasil, a administração pública em decorrência da pandemia de COVID enfrentou novos desafios para manutenção da prestação de serviços de maneira satisfatória, alteraram-se processos, procedimentos e a implementação de tecnologias capaz de minimizar os impactos das necessárias restrições sanitárias. Essas transformações no âmbito do DETRAN-MT trouxeram muitos benefícios aos usuários e com elas questionamentos tributários quanto a prestação jurisdicional dos serviços colocados à disposição. O objetivo deste trabalho foi analisar a mensuração do valor da Taxa de Licenciamento Veicular, bem como as consequências jurídicas de extinção/redução da taxa em razão da alteração de procedimentos implementados pelo uso de novas tecnologias da informação. A pesquisa contou com abordagem qualitativa, iniciada com revisão de literatura, realização de entrevista e análise documental, tendo como resultado a indicação de adequação do valor da taxa de licenciamento anual veicular a legislação e jurisprudência tributária afeta ao caso.

Palavras-Chave: Administração pública, serviços, novas tecnologias, direito tributário, licenciamento veicular, poder de polícia.

ABSTRACT

In Brazil, the public administration as a result of the covid pandemic faced new challenges to maintain the provision of services in a satisfactory way, processes, procedures and the implementation of technologies capable of minimizing the impacts of the necessary health restrictions were changed. These transformations within the scope of DETRAN-MT brought many benefits to users and with them tax questions regarding the jurisdictional provision of services made available. The objective of this work was to analyze the measurement of the value of the Vehicle Licensing Fee, as well as the legal consequences of extinction/reduction of the fee due to the alteration of procedures implemented by the use of new information technologies. The research had a qualitative approach, starting with a literature review, conducting an interview and document analysis, resulting in an indication of the adequacy of the annual licensing fee to convey the legislation and tax jurisprudence affecting the case.

Keywords: Public administration, services, new technologies, Tax Law, vehicle licensing, police power.

LISTA DE FIGURAS.

- *Figura 1: Pesquisa Google Académico.
- *Figura 2: Tramitação do PL nº. 70/2021
- *Figura 3: Tabela da LEI Nº 11.070, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2019.
- *Figura 4: Quantitativo Total de Veículos Registrados em MT em janeiro de 2022.
- *Figura 5: Valor Total Previsto no Plano de Trabalho Anual - PPA 2022 Cód. 506.
- *Figura 6: Projeto de Lei 2365/2021 que reduziu a taxa de licenciamento em MG.
- *Figura 7: Relatório de Ação Governamental - RAG/2021. DETRAN-MT.
- *Figura 8: Demonstrativo da Receita Orçada com Arrecadada 2021. DETRAN-MT.
- *Figura 9: Total Geral de Todas as Despesas Orçadas do PTA 2021 - DETRAN-MT.

LISTA DE SIGLAS

ADI	Ação Direta de Inconstitucionalidade
CFAEO	Comissão de Fiscalização e Acompanhamento da Execução Orçamentária
CLA	Certificado de Licenciamento Anual
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CPF	Cadastro de Pessoa Física.
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veicular
CRLV-e	Certificado de Registro e Licenciamento Veicular Eletrônico
CRV-e	Certificado de Registro e Licenciamento Eletrônico.
CTB	Código Nacional de Trânsito
CTN	Código Tributário Nacional
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN-MT	Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso.
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
IPVA	Imposto Sobre Propriedade de Veículo Automotor.
LDO	Lei de Diretrizes Orçamentárias
LOA	Lei Orçamentária Anual
PL	Projeto de Lei.
PPA	Plano Plurianual
PTA	Plano de Trabalho Anual.
RAG	Relatório de Ação Governamental.
RG	Registro Geral

SENATRAN

Secretaria Nacional de Trânsito.

SMTU

Secretaria Municipal de Trânsito Urbano.

STF

Supremo Tribunal Federal

TRLAV

Taxa de Renovação de Licenciamento Anual de Veículo

SUMÁRIO

1. LISTA DE FIGURAS.....	08
2. LISTA DE SIGLAS.....	09
2. INTRODUÇÃO.....	12
3. METODOLOGIA.....	13
4. CAPÍTULO I	
4.1 Diferenças entre Taxa e Imposto: Da Finalidade da Taxa de Licenciamento.	14
4.2 Do Certificado de Licenciamento Anual - CLA.....	15
4.3 Da Finalidade da Taxa de Licenciamento.....	20
5. CAPÍTULO II	
5.1 Da Possibilidade Jurídica da Extinção/Redução da Taxa.....	24
5.2 Mensuração do valor da Taxa de Licenciamento veicular.....	26
5.3 Consequências econômicas da extinção da taxa.....	30
6. CAPÍTULO III	
6.1 Entrevista com o Diretor de Veículos do Detran-MT.....	39
7. NOTAS CONCLUSIVAS.....	46
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	49

2. INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da tecnologia da informação tem aproximado as pessoas nos últimos anos, dinamizando processos de produção na indústria, nas atividades desenvolvidas no âmbito dos negócios jurídicos celebrados entre particulares ou que envolvam o poder público, Podemos destacar mais recentemente que a Pandemia de 2020 ainda em curso, fez com que esse processo tecnológico se acelerasse, que se desenvolvesse meios de comunicação capazes de minimizar os efeitos dos necessários isolamentos e restrições de biossegurança.

No serviço público, mais especificamente no Departamento Estadual de Trânsito do Estado de Mato Grosso, podemos pontuar vários aprimoramentos nos procedimentos que passaram a incorporar a tecnologia como alternativa para aproximar os cidadãos da devida prestação institucional, a saber, CNH digital, CRLV digital, digitalização da maioria dos processos e procedimentos do órgão podendo o usuário acessar qualquer serviço por meio da internet.

Com isso, têm surgido questionamentos da sociedade quanto aos valores pagos por essa contraprestação institucional, sendo que, com o desenvolvimento dessas ferramentas dispensou o atendimento direto do usuário no balcão da autarquia, reduzindo custos para o Estado.

Nesse sentido, a taxa de licenciamento anual veicular, que teve sua última atualização pela Lei nº 11.070 de 26 de dezembro de 2019, vem sendo questionada pelo contribuinte, não só pelo fato de não ser mais impresso o Certificado de Registro e Licenciamento Veicular – CRLV (verdinho), mas, pelo fato de que é o próprio usuário, quem faz todo o procedimento desde emitir os boletos para pagar a taxa, até a emissão do documento físico, em casa mesmo ou baixar no celular a versão digital, que tem a mesma validade da versão impressa.

Isso nos remete a necessidade de compreender o corpo teórico que define a espécie de tributo taxa, além de ser necessário adentrar a sua especificidade para entendermos os elementos do direito tributário capaz de jogar luz sobre o assunto.

A taxa de licenciamento veicular é uma taxa de polícia ou de serviços? Como taxa de polícia, qual o fato gerador que a institui? Qual contraprestação está vinculada? Como é feita a mensuração desta contraprestação para chegar ao valor dessa taxa? São perguntas que a sociedade quer e precisa ter as respostas.

Nesse viés, os pesquisadores e estudiosos do direito cumprem seu papel social ao se posicionarem à frente de questões que auxiliam os anseios sociais, seja para afirmar o necessário regulamento estatal ou redefini-lo, pois, sobre esse tema já temos projetos de leis nas assembleias legislativas do Estado de Mato Grosso, bem como na casa de leis do Estado de Minas Gerais, podendo vir a ser esse trabalho uma contribuição técnica para melhor compreensão do tema.

3. METODOLOGIA

O método de pesquisa utilizado neste trabalho qualitativo inicia-se pela revisão de literatura sobre o tema abordado, quando foram verificados em pesquisa da plataforma do Google Acadêmico os trabalhos publicados sobre o assunto no período de 01/01/2021 até 07/04/2022.

O termo utilizado na plataforma foi: “Cálculo da taxa de licenciamento de veículo no estado de Mato Grosso”, o que gerou 168 resultados e 16 páginas, desse total somente sete estão relacionados ao tema, desses sete excluímos um livro e uma tese de mestrado, nos restando cinco artigos que foram lidos na sua totalidade, no entanto apesar de tratarem do tema estudado, os assuntos não se referem especificamente ao objeto desta pesquisa, ao que nos restou embasamos esse trabalho na legislação pátria afeta a temática específica e obras complementares listadas no referencial bibliográfico.

The screenshot displays a Google Scholar search interface. The search query is "cálculo da taxa de licenciamento de veículo no estado de mato grosso". The results list includes:

- Uma análise comparativa entre os sistemas produtivos e logísticos do etanol de cana em São Paulo e de milho em Mato Grosso** (FGV.br)
- Arrecadação tributária: uma análise dos efeitos da pandemia COVID-19 sobre as receitas de tributos na Prefeitura Municipal de Rondonópolis-MT, no período de...** (UFMT.br)
- OPTIMIZAÇÃO DE ROTAS DE ESCOAMENTO DA SOJA DO MATO GROSSO ATRAVÉS DO ARCO NORTE** (UFPA.br)
- INTRODUÇÃO 12345** (IEA.SP.GOV.BR)
- Análise comparativa entre a utilização da frota própria ou terceirizada em uma empresa de distribuição de medicamentos e produtos hospitalares** (FGV.EDU.BR)
- Uma proposta de implementação de reuso de água e economia hídrica em um lava-rápido da cidade Caarapó-MS** (BRAZILIANJOURNALS.COM)

Figura 1: Pesquisa Google Acadêmico. 168 resultados

Foi também realizada uma entrevista com o Diretor de Veículos do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso onde as perguntas elaboradas apontaram para esclarecer os passos de implementação do Certificado de Registro e Licenciamento Veicular Eletrônico (CRLV-e), bem como a legislação e portarias que o instituiu, benefícios, desvantagens ou limitações do novo sistema. No capítulo II está apresentada a possibilidade jurídica da extinção/redução da taxa, bem como as propostas legislativas em torno do tema.

4. CAPÍTULO I

4.1 Diferenças entre Taxa e Imposto: Da Finalidade da Taxa de Licenciamento.

Quando se lê ou ouve a palavra imposto, logo remete se a ideia de algo obrigatório, que se impõe, genericamente é bem nesse sentido que a espécie tributária imposto se configura, como um montante em dinheiro que cada cidadão paga para custear as atividades do Estado.

A Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 denominada Código Tributário Nacional - CTN define o imposto no seu artigo 16 como: “ Art. 16. Imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte”. Difere-se da espécie tributária taxa pela obrigatoriedade e não vinculação do fato gerador a uma atividade estatal, e de suas receitas, sua principal finalidade é arrecadar recursos em espécie para a manutenção da “máquina” pública, enquanto a taxa é, por sua natureza constitutiva, vinculada a contraprestação de um serviço, e não tem caráter arrecadatório.

O Artigo 145 da Constituição da República Federativa do Brasil - CF/1988 trata da competência dos entes federados em criar taxas. Estados, municípios e união podem instituir taxas no sistema tributário nacional. Mas o que vem a ser a espécie tributária taxa? O inciso II do mencionado artigo define:

Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos:
I - impostos;
II - taxas, em razão do exercício do poder de polícia ou pela utilização, efetiva ou potencial, de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição;

Ela remete ao valor de utilização de serviços específicos oferecido pelo poder público por meio de algum ente estatal. As taxas têm o intuito de regulamentar a utilização, efetiva ou

potencial, de um serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

Assim, podemos observar alguns exemplos como a taxa de emissão de documentos, cobrada quando pedimos para emitir RG, CPF, passaporte, carteira de motorista e também a Taxa de Licenciamento Anual do Veículo, que estudaremos minuciosamente neste trabalho. Essas são exemplos de taxas bastante comuns no Brasil, sendo pagas por quase todos os contribuintes.

Existem dois tipos de taxas no Sistema Tributário Nacional - STN, taxa de serviços públicos e taxa do poder de polícia; a taxa de serviço sempre traz no seu arcabouço de interpretação uma vantagem para o contribuinte, um serviço ampliativo, vantajoso, como coleta de lixo, fornecimento de água tratada, transporte coletivo, entre outras, todas essas atividades são serviços públicos e a cobrança por eles é uma taxa de serviços.

Já o poder de polícia que institui a taxa do exercício do poder de polícia é o contrário do serviço público, é uma atividade de limitação, de restrição do contribuinte, ou seja, quando o município cobra um valor para emitir um alvará de funcionamento por exemplo, ele não está cobrando pela emissão deste alvará, mais pela fiscalização que os agentes sanitários realizam para manter as condições legais do estabelecimento comercial licenciado.

4.1 Do Certificado de Licenciamento Anual - CLA

A sociedade muito tem questionado o pagamento da taxa do certificado de licenciamento anual - CLA, após a publicação da RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 809, de 15 de dezembro de 2020, que instituiu o Certificado de Registro de Veículo (CRV) e o Certificado de Licenciamento Anual (CLA) em meio digital e em um único documento, o Certificado de Registro e Licenciamento Eletrônico - CRV-e.

Tal medida trouxe uma série de mudanças nos procedimentos e processos de licenciamento veicular, podendo destacar, maior agilidade para obtenção do documento, dispensa da necessidade do usuário buscar o balcão de atendimento do órgão de trânsito para efetivar o serviço, podendo fazer todo procedimento em qualquer dispositivo com acesso à internet.

A Resolução n. 817/21, revogou todas as Resoluções anteriores que tratavam da emissão do documento em papel moeda e incluiu o § 3º ao artigo 6º da Resolução n. 809/20, com os seguintes dizeres: “Caso o proprietário faça a opção pela expedição do documento em meio físico, o CRLV-e será impresso em papel A4 comum branco, no modelo do Anexo.” Isso porque o artigo 121 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, especificava que:

Redação anterior: Art. 121 - Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo - CRV de acordo com os modelos e especificações estabelecidos pelo CONTRAN, contendo as características e condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração.

A Lei Nº 14.071, de 13 de outubro de 2020, trouxe uma série de alteração no CTB entre elas a alteração do artigo 121 do mencionado código, que passou a figurar da seguinte forma:

Redação Vigente: "Art. 121. Registrado o veículo, expedir-se-á o Certificado de Registro de Veículo (CRV), em meio físico e/ou digital, à escolha do proprietário, de acordo com os modelos e com as especificações estabelecidos pelo Contran, com as características e as condições de invulnerabilidade à falsificação e à adulteração." (Grifei)

A partir da implementação dessas mudanças os questionamentos mais comuns publicados em redes sociais, bem como ouvidos pelos servidores dos órgãos de trânsito em torno do tema são: Por que ainda precisamos pagar a taxa de licenciamento anual uma vez que podemos fazer todo o serviço pela internet? O que o Estado está gastando para disponibilizar esse serviço sendo que não se emite mais o Licenciamento em papel moeda? Por que não se exclui de vez essa taxa ou ao menos reduz o seu valor, é óbvio que houve redução de custos para o Estado.

Todo esse justificado anseio social movimentou o poder legislativo em especial do Estado de Mato Grosso e Minas Gerais na devida prerrogativa legislativa de dar respostas à sociedade, sendo proposto nas casas de leis dos referidos Estados projetos para extinguir ou diminuir o valor da taxa.

No Estado de Mato Grosso tramita na Assembleia Legislativa o Projeto de Lei - PL nº. 70/2021 de iniciativa do Deputado Ulysses Moraes (PSL) que trata da extinção da taxa de licenciamento. De acordo com o parlamentar, não se justifica mais a cobrança da taxa de licenciamento porque o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo em meio digital

(CRLV-e) já substituiu o antigo CRLV em papel moeda e dessa forma não se justifica a cobrança dessa taxa. “Se não há mais emissão do Certificado de Licenciamento Anual em papel-moeda, qual é o sentido dessa cobrança tão elevada? ”, questiona o parlamentar.

Argumenta ainda que por determinação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o Certificado de Registro de Veículo (CRV) e o Licenciamento foram unificados e agora são denominados Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV-e), e os documentos estão vinculados em formato digital, não havendo mais a emissão de ambos em papel-moeda.

Importante ressaltarmos que o principal argumento do deputado quanto a não exigência da taxa de licenciamento se baseia na ideia do Licenciamento veicular como taxa de serviço, sabendo que as taxas de serviços possuem a definição do fato gerador como sendo o nexo de causalidade da contraprestação do serviço oferecido, (aqui entendido como emissão do CRLV em papel moeda) ao valor da taxa. Já a taxa do poder de polícia não possui a mesma configuração normativa.

The screenshot shows the website of the Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso. The search results for 'Projeto de lei nº 70/2021' are displayed. The search criteria include: Tipo de propositura: Projeto de lei; Ano: 2021; Autor: Ulysses Moraes; and Publicação Diário Oficial: De [] Até []. The search results show a list of legislative events, with the final entry highlighted: '23/03/2021 - Apensada ao Projeto de lei nº 20/2021 em 23/03/2021'.

Figura 2. Projeto de lei 70/2021

O projeto de lei 70/2021 foi apensado ao Projeto de lei nº 20/2021 do Dep. Elizeu Nascimento - Protocolo nº 197/2021 - Processo nº 36/2021 em 23/03/2021 mais antigo na casa que trata da mesma temática das taxas. Esse último projeto, menos completo que o primeiro, pois traz somente dois artigos em sua propositura dispõe sobre a isenção do

pagamento da Taxa de Renovação de Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV), no Estado de Mato Grosso. Vale ressaltar que existem diferenças entre os institutos de isenção e remissão de taxas em nosso ordenamento jurídico tributário, que trataremos no próximo capítulo.

O projeto de lei nº 20/2021 já recebeu dois projetos apensados com proposituras dos parlamentares Ulysses Moraes PL 70/2021 e Sebastião Rezende PL nº 1068/2021, todos rejeitados pela COMISSÃO DE FISCALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DA EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA - CFAEO. Destaca-se os principais pontos da comissão justificando a rejeição das propostas legislativas.

O Deputado Ulysses descarta a necessidade de cobrança da Taxa de Licenciamento Anual com entrega domiciliar, instituída pela Lei n' 10.237, de 30 de dezembro de 2014 e readequada pela Lei Complementar nº 11.070, de 23 de dezembro de 2019, cujo valor atual é de R\$ 140,00 (Cento e Quarenta Reais), pois não haverá qualquer documento a ser impresso e entregue na casa do condutor, em virtude da criação do Licenciamento Digital.

No entendimento do Deputado Ulysses Moraes a cobrança da Taxa de Licenciamento Anual deve guardar relação com a contraprestação de serviços prestados pelo Estado ao contribuinte, ou seja, está vinculado com os custos que o Estado tem para prestar os serviços de emissão e entrega domiciliar do CRLV aos respectivos contribuintes.

O Deputado Ulysses justifica ainda, através de decisões proferidas pelos Ministros do Supremo Tribunal Federal. Uma delas considera que deve haver uma "equivalência razoável entre o custo real dos serviços e o montante a que pode ser compelido o contribuinte a pagar" (Min. Moreira Alves, STF RP 1077 LRJ). Alega ainda que "o valor da base de cálculo não pode ser muito superior ao custo do serviço, uma vez que, nesse caso, haveria enriquecimento sem causa por parte do Estado ou até mesmo uma forma de confisco (STF ADI 2551)".

O relatório da CFAEO contrapõe os pontos levantados no projeto de lei: 1) Sobre a alegação que a taxa de licenciamento deve guardar relação com a contraprestação do serviço estatal prestado ao contribuinte diz que:

No contexto da legislação tributária, é irrelevante se tal emissão do Certificado de Registro e Licenciamento de veículo por meio digital (CRLV-e) ocorre via impressão em meio físico pelo DETRAN/ MT ou via digital, ou seja, impressa pelo contribuinte. Pois, o que importa mesmo é a ocorrência do fato gerador da

obrigação principal, ou seja, da Taxa de Renovação Anual de Licenciamento de Veículo (TRLAV) que se verifica quando o proprietário do veículo realizar o licenciamento anual respectivo, o qual observa-se o ato do poder de polícia da administração, cujo o procedimento pode ser feito até a data do vencimento estipulada na lei. (Relator: Dep. Dilmar Dal Bosco, 2022) (Grifei)

Rebate ainda o relator da CFAEO que a competência tributária outorgada ao Estado de Mato Grosso para instituir a Taxa de Renovação de Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV) não prevê o poder de criação da lei que institui o licenciamento, de modo que também não pode fazer sua remissão, por se tratar de lei federal.

Argumenta ainda o nobre relator que as receitas da cobrança da Taxa de Renovação do Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV) não são destinadas exclusivamente para custear a emissão em meio físico ou de entrega domiciliar do CRLV, mais para custear as atividades de fiscalização, melhorias periódicas no sistema do Detran/MT, segurança e autenticidade dos dados bem como as atividades de fiscalização da regularidade da documentação exigida por lei.

Vale ressaltar que o relator foi omissivo quanto a um ponto importante da propositura do projeto apresentado. Não apresentou argumentos quanto à justificativa do Deputado Ulysses Moraes sobre a necessidade do valor da Taxa de Renovação do Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV) guardar relação de proporcionalidade à contraprestação pelo Estado de Mato Grosso ao contribuinte.

Nesse sentido, o STF já mantém julgado sobre o tema determinando que deve haver uma equivalência razoável entre o custo real dos serviços prestados e o que pode o contribuinte ser obrigado a pagar. (RP 1077/RJ, Min. Moreira Alves) e que ainda o valor da base de cálculo não pode ser muito superior ao custo do serviço, sendo que nesse caso, haveria enriquecimento sem causa do Estado e mesmo uma forma de confisco. (STF ADI 2551)

Nesse ponto a base de cálculo para mensuração do valor do Certificado de Licenciamento Anual não seria o valor para emissão do CRLV, mais sim o custo efetivo total necessário para manutenção de todo sistema envolvido, seja recursos humanos, transporte,

manutenção de sistemas necessários para realização contraprestacional de um trânsito seguro, entre essas atividades inclusive educação para o trânsito.

A fase atual do projeto de isenção do pagamento da taxa de CRLV está após parecer da CFAEO aguardando apreciação no plenário da Assembleia, após análise de duas outras propostas juntadas à inicial, sendo que nenhuma das propostas apresentadas foi enfática na propositura de redução ou melhor, adequação do valor da taxa ao seu custo efetivo para contraprestação estatal.

Caso as propostas tivessem apresentado os cálculos ligando o nexos de causalidade do fato gerador ao custo efetivo das operações de segurança no trânsito, o parecer da Comissão teria melhores argumentos quanto à necessidade ou não de ajustes no valor da taxa.

4.3 Da Finalidade da Taxa de Licenciamento.

Apesar do tema ser bastante atual, porém ainda pouco debatido no universo jurídico-tributário, a saber, a natureza jurídica da contraprestação da atividade de licenciamento veicular. Busca-se analisar a qual regime jurídico está vinculada a contraprestação do licenciamento dos veículos automotores no Estado de Mato Grosso, isto é, se trata de taxa de serviço ou do exercício do poder de polícia.

O artigo 78 do CTN disciplina que:

Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou a abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

Parágrafo único - Considera-se regular o exercício do poder de polícia quando desempenhado pelo órgão competente nos limites da lei aplicável, com observância do processo legal e, tratando-se de atividade que a lei tenha como discricionária, sem abuso ou desvio de poder.

Sobre a regularidade do poder de polícia, aqui trata-se do poder de polícia diverso da polícia ostensiva, comum ao sentido do termo policiamento usado na esfera da segurança

pública, mas de um poder de polícia administrativo, fiscalizador que objetiva regulamentar e restringir direitos individuais em favor da ordem social e do bem-estar comum.

O poder de polícia é o que confere à Administração a autoridade para fiscalizar todos os serviços contidos no art. 78 do CTN. Ressalte-se que o interesse particular não se sobrepõe ao interesse público. Não há opção de não ser fiscalizado, isso sempre ocorrerá, ou seja, podendo ser fiscalizado, o recolhimento da taxa torna-se obrigatório.

A taxa não só é paga com o efetivo exercício do poder de polícia, ou seja, com a efetiva fiscalização do Estado. O STF rejeitou a tese dos contribuintes pela necessidade da fiscalização física, ostensiva, para a cobrança da taxa de polícia. Assim, vejamos a repercussão geral resolvida pelo STF sobre o tema:

O texto constitucional diferencia as taxas decorrentes do exercício do poder de polícia daquelas de utilização de serviços específicos e divisíveis, facultando apenas a estas a prestação potencial do serviço público. A regularidade do exercício do poder de polícia é imprescindível para a cobrança da taxa de localização e fiscalização. À luz da jurisprudência deste STF, a existência do órgão administrativo não é condição para o reconhecimento da constitucionalidade da cobrança da taxa de localização e fiscalização, mas constitui um dos elementos admitidos para se inferir o efetivo exercício do poder de polícia, exigido constitucionalmente. [...] É constitucional a taxa de renovação de funcionamento e localização municipal, desde que efetivo o exercício do poder de polícia, demonstrado pela existência de órgão e estrutura competentes para o respectivo exercício, tal como verificado na espécie quanto ao Município de Porto Velho/RO [...] (RE 588.322, rel. min. Gilmar Mendes, j. 16-6-2010, P, DJE de 3-9-2010, Tema 217).

No mesmo sentido, o STF decidiu que:

Não há invocar o argumento no sentido de que a taxa decorrente do poder de polícia fica ‘restrita aos contribuintes cujos estabelecimentos tivessem sido efetivamente visitados pela fiscalização’, por isso que, registra Sacha Calmon – parecer, fl. 377 –, essa questão ‘já foi resolvida, pela negativa, pelo STF, que deixou assentada em diversos julgados a suficiência da manutenção, pelo sujeito ativo, de órgão de controle em funcionamento (cf., *inter plures*, RE 116.518 e RE 230.973). Andou bem a Suprema Corte brasileira em não aferrar-se ao método antiquado da vistoria porta a porta, abrindo as portas do Direito às inovações tecnológicas que caracterizam a nossa era’. Destarte, os que exercem atividades de impacto ambiental tipificadas na lei

sujeitam-se à fiscalização do Ibama, pelo que são contribuintes da taxa decorrente dessa fiscalização, fiscalização que consubstancia, vale repetir, o poder de polícia estatal (RE 416.601, voto do rel. min. Carlos Velloso, j. 10-8-2005, P, DJ de 30-9-2005). (Grifei)

Nesse sentido bastará a existência de um órgão fiscalizador, que esteja atuando para que se torne possível a cobrança da taxa. Ainda conforme julgado pelo STF a regularidade do exercício do poder de polícia pode ser interpretada pelo uso das inovações tecnológicas como pontos de fiscalização eletrônica já integrados na engenharia de tráfego na maioria das cidades do Estado.

Para Sabbag, a taxa de polícia também denominada de taxa de fiscalização será devida em razão de atos de polícia da administração pública, pagar-se à taxa em razão do exercício regular do poder de polícia administrativa tendente a limitar direitos ou liberdades individuais em benefício da coletividade. (SABBAG, 2020).

As taxas de polícia apresentam como fato gerador o exercício regular do poder de polícia – atividade administrativa –, atividade essa fundamentada no princípio da supremacia do interesse público, o qual norteia o direito público em geral. Por isso, o interesse público e o bem-estar geral podem justificar o condicionamento ou a restrição do exercício dos direitos individuais.

O Estado, detentor do *ius imperii*, da autoridade, é que deve desempenhar esse poder de polícia e, como decorrência, tem o poder/dever de cobrar tributo, na modalidade taxa, nos termos do art. 145, II, da CF/88 e art. 77 do CTN.

O poder de polícia é atividade estatal a qual a Constituição Federal impõe específica modalidade tributária, a taxa, sendo a relação estabelecida entre o cidadão e o Poder Público de cunho legal, e não contratual, a que o particular se submete compulsoriamente.

Vejamos o que diz o artigo 77 do CTN:

Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição.

Cabe ressaltar que o legislador ao elaborar a redação do artigo 77 do CTN esclarece em sua parte final que a taxa em se tratando de taxa de serviço deve ser paga, ou inscrita em dívida ativa mesmo que esse serviço seja potencial ou colocado à disposição do contribuinte, (exemplo taxa de coleta de lixo), sem a necessidade da efetiva utilização. No caso da taxa do poder de polícia o contribuinte não tem a opção de se beneficiar de um serviço direto prestado pelo Estado, se houver fiscalização, haverá a cobrança.

A lei competente para criar a taxa é uma lei ordinária do ente competente para prestar o serviço vinculado à taxa criada. Assim considerando o pacto federativo os estados têm competência originária para instituir por meio de lei o valor da taxa de licenciamento veicular anual.

No Mato Grosso a lei vigente Nº 11.070, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2019 institui o C.L.A. entre outras taxas, e traz em sua descrição o valor de R\$: 140,00 (cento e quarenta reais) para o serviço de licenciamento anual com entrega domiciliar.

Pela própria descrição legal da taxa observa-se uma defasagem dessa espécie tributária com a atual regulamentação digital delegada pelo Contran, uma vez que na prática o Estado não envia o C.L.A. ao domicílio do usuário.

Observando a descrição da taxa, sem considerar o arcabouço legal que a sustenta tem se uma ideia errônea de uma taxa de serviços, principalmente pelo fato do legislador optar pela descrição da taxa como “licenciamento anual com entrega domiciliar” como se a contraprestação do licenciamento de um veículo fosse a simples emissão e entrega de um serviço à domicílio.

Observa-se pela legislação já tratada no tópico que o C.L.A. não é uma taxa de serviço, e sim uma taxa instituída com a finalidade de restringir e regular liberdade individual em benefício da coletividade, como não sendo benéfica a insegurança gerada no seio social pelo trânsito de veículos sem o devido controle de legalidade, o ente com competência originária para tal, criou uma lei instituindo uma taxa capaz de custear a efetiva fiscalização dos veículos que transitam pelas avenidas e rodovias do Estado.

Quanto a ideia de que a taxa de C.L.A. seria uma taxa de serviços, não procede, pois, uma taxa de serviço possui como fato gerador uma contraprestação ao contribuinte, ou seja, paga-se um valor X pelo serviço prestado Y, ou colocado a sua disposição, com uma relação de proporcionalidade, caso o usuário utilize o serviço, ou o tenha a sua disposição, incide a taxa. O mesmo não se dá com a taxa de licenciamento que incide compulsoriamente no veículo, tendo seu lançamento anual independente da utilização efetiva do bem.

O art. 130 do Código de Trânsito Brasileiro, CTB, esclarece o que vem a ser o ato de licenciamento:

Do licenciamento. Art.130 - Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo. [...]

O veículo, portanto, deve ser licenciado para a verificação de suas condições legais, e de segurança para transitar na via. E isto é confirmado pelo art. 131, § 3º, do CTB:

Art. 131 - [...] § 3º-Ao licenciar o veículo, o proprietário deverá comprovar sua aprovação nas inspeções de segurança veicular e de controle de emissões de gases poluentes e de ruído, conforme disposto no art. 104.

Dito isso, fica claro com a leitura do art. 22, inciso III, do CTB: que define as atribuições do órgão de trânsito dos Estados.

Art. 22 - [...] III - vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente;" (grifei)

Não é a Taxa de Licenciamento, que verifica as condições do veículo, para saber se ele apresenta possibilidade de tráfego com segurança, mas a taxa de inspeção, regulamentada pela Resolução nº. 716/17, que deveria ser implantada em todo o país até 31/12/2019, mas está suspensa por tempo indeterminado pela Deliberação do CONTRAN nº.170/18.

5. CAPÍTULO II

5.1 Da Possibilidade Jurídica da Extinção/Redução da Taxa.

Seja pelo decurso natural do cumprimento da obrigação do fato gerador que o criou, o pagamento, seja por outro ato previsto no ordenamento jurídico, é notório que o crédito tributário sempre será extinto, mas aqui trataremos do fenômeno da remissão tributária; como veremos diferencia-se conceitualmente do termo extinção, sendo este último termo considerado como espécie, o primeiro analogicamente pode ser considerado um gênero, o significado jurídico da palavra redimir equipara-se ao perdão da dívida, exclusão do fato gerador.

Diferentemente da relação jurídica entre particulares, o ente administrativo brasileiro só pode ser movido a fazer ou deixar de fazer algo mediante lei que o autorize.

Os casos previstos para extinção do crédito tributário estão previstos no art. 156 do Código Tributário Nacional que preveem o que segue:

Art. 156. Extinguem o crédito tributário:

I – o pagamento;

II – a compensação;

III – a transação;

IV – remissão;

V – a prescrição e a decadência;

VI – a conversão de depósito em renda;

VII – o pagamento antecipado e a homologação do lançamento nos termos do disposto no art. 150 e seus §§ 1º e 4º;

VIII – a consignação em pagamento, nos termos do disposto no § 2º do art. 164;

IX – a decisão administrativa irreformável, assim entendida a definitiva na órbita administrativa, que não mais possa ser objeto de ação anulatória;

X – a decisão judicial passada em julgado.

XI – a dação em pagamento em bens imóveis, na forma e condições estabelecidas em lei.

Parágrafo único. A lei disporá quanto aos efeitos da extinção total ou parcial do crédito sobre a ulterior verificação da irregularidade da sua constituição, observado o disposto nos Art. 144 e 149.

Diante do exposto fica evidente que não há possibilidade jurídica de extinção da Taxa de Renovação do Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV) pelo Estado de Mato Grosso, por se tratar de taxa criada por lei federal que teve sua delegação ao Estado pela lei nº 9.503/1997, mais conhecida como Código de Trânsito Brasileiro - CTB, apesar do Estado de Mato Grosso por meio do seu ente competente, nesse caso o poder legislativo, ter prerrogativas de majoração ou mitigação do tributo, não pode excluir eficácia de lei federal complementar por lei ordinária estadual.

Apesar das normas federais, estaduais, distritais e municipais possuírem o mesmo grau hierárquico, um conflito entre lei federal e estadual não será resolvido por um critério hierárquico; a solução dependerá da repartição constitucional de competências. (CRUZ: 2018)

Deve-se perguntar o seguinte: de qual ente federativo (União, Estados ou Municípios) é a competência para tratar do tema objeto da norma? Nesse caso, a lei competente para regular a temática do trânsito é o CTB, uma lei federal que delega algumas atribuições aos Estados e Municípios, porque o Sistema Nacional de Trânsito como lógico é também composto pelas secretarias municipais de Trânsito - SMTU.

Por se tratar de taxa do poder de polícia e ter como competência originária o poder legislativo federal, não estaria o poder legislativo estadual infringindo competência de norma federal ao extinguir (remir) a taxa de fiscalização, instituída e aplicada em todos os entes da federação?

O mesmo não parece se dar para possibilidade de redução do valor da taxa de licenciamento, pois os Estados possuem autonomia quanto a mensuração do valor da taxa de acordo com o que é regulamentado sobre equivalência entre custo efetivo total e cobertura financeira para aplicação do poder de polícia administrativa, determinada sempre pelo princípio da proporcionalidade e da razoabilidade sem que o valor da taxa extrapole ao confisco.

5.2 Mensuração do valor da Taxa de Licenciamento veicular.

Como define o artigo 78 do CTN e inciso II do artigo 145 da Constituição Federal, a taxa do poder de polícia tem um caráter contraprestacional pelo efetivo exercício do poder de polícia administrativa em benefício à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos. Assim a relação jurídica que desta natureza tributária que obriga o sujeito passivo ao pagamento da taxa tem como benefício gerado individualmente essa mesma proteção e tranquilidade pública pelo exercício regular do poder de polícia, esse é o fato gerador da taxa em estudo.

Dito isso, a taxa deve ser quantificada em valor proporcional ao custo financeiro dessa atividade que deve ser repassado ao seu beneficiário com o objetivo único de ressarcir os cofres públicos, sem permitir que tal tributo seja utilizado como fonte de enriquecimento do Estado. (Silva, 2022, p.22)

Quando o Estado cobra um valor para emitir um C.L.A. Certificado de Licenciamento Anual de veículo ele não está cobrando pela emissão desse licenciamento, mas pela fiscalização que os agentes de trânsito realizam para manter a ordem e a segurança no trânsito.

Por isso, por se tratar de uma taxa de fiscalização como bem ensina o eminente professor Eduardo Sabbag, e não uma taxa de serviços, o valor do C.L.A. não tem nenhuma relação com o custo da emissão do licenciamento, seja anteriormente em papel moeda ou atualmente em meio digital ou papel A4.

De outro lado guarda uma estreita relação de proporcionalidade e razoabilidade com o custo efetivo do fato gerador, nesse caso a atividade regular de fiscalização, sobre o risco de incorrer em inconstitucionalidade.

Entende o STF no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade ADIN. Nº.: 5.374 - Pará que:

“Viola o princípio da capacidade contributiva, na dimensão do custo/benefício, a instituição de taxa de polícia ambiental que exceda flagrante e desproporcionalmente os custos da atividade estatal de fiscalização”, nos termos do voto do Relator. (Ministro LUÍS ROBERTO BARROSO)

Assim, identificado o fato gerador da taxa em estudo, cabe definirmos, com dados recentes da autarquia estadual responsável pela entrega do serviço de fiscalização, a proporcionalidade do custo efetivo dessa fiscalização com o montante a ser arrecadado por essa espécie tributária e confrontar esses dados com o objetivo de valoração quanto aos princípios da razoabilidade, proporcionalidade, e não confisco como preceitua o respectivamente os artigos 145, § 1º e 150, IV da Constituição Federal e entende a jurisprudência do STF.

Esses dispositivos da CF/1988 têm por finalidade impedir que o Estado, em todas as suas esferas, ao criar tributos ou ao majorar suas alíquotas, confisque bens ou diminua a capacidade econômica, por via indireta do contribuinte, diminuindo-lhe significativamente sua condição existencial, já considerando que incide sobre os proprietários de veículos automotores o IPVA que onera em muito a capacidade contributiva do usuário.



quinta-feira, 26 de Dezembro de 2019 **Diário Oficial** N° 27.658 Página 3

2032	LICENCIAMENTO ANUAL COM ENTREGA DOMICILIAR	140,00	2068	CREENCIAMENTO DE EMPRESAS DE GUINCHOS	937,15
2053	EMISSÃO DE 2.ª VIA DE CRLV	45,38	2076	RENOVACAO ANUAL DE EMPRESA DE GUINCHOS	250,02
2096	LACRE DE PLACA ELETRONICO	18,00	2081	EMISSAO DE CERTIFICADO E CREDENCIAL DE TRANSPORTADOR ESCOLAR	29,80
2097	REEMISSAO DA CRLV COM A ORIGINAL MANTIDA	45,38	2089	CREENCIAMENTO DE FINANCEIRAS, SISTEMA NACIONAL DE GRAVAME	1.342,81
3002	REQUERIMENTO DE CNH	73,11	2090	RENOVACAO DO CREENCIAMENTO DE FINANCEIRAS SIS NAC GRAVAME	655,67
3070	EXPEDICAO DE HABILITACAO INTERNACIONAL PARA DIRIGIR	313,88	2092	LIBERACAO DE RESTRICAO VEICULO SINISTRADO	139,45
4020	ESTADIA NO PÁTIO PARA VEÍCULOS DE 2 OU 3 RODAS POR DIA, A PARTIR DO 6º DIA DE REMOÇÃO	38,00	3001	REATIVAÇÃO DO CADASTRO DE PRIMEIRA HABILITAÇÃO	143,44
4021	ESTADIA NO PÁTIO PARA VEÍCULOS DE 4 RODAS POR DIA, A PARTIR DO 6º DIA DE REMOÇÃO	49,00	3006	REGISTRO DE OUTRA UF	77,03
4022	ESTADIA NO PÁTIO PARA VEÍCULOS COM MAIS DE 4 RODAS POR DIA, A PARTIR DO 6º DIA DE REMOÇÃO	65,00	3007	REVISÃO DE EXAME PRÁTICO DE DIREÇÃO VEICULAR	9,29
	REMOÇÃO PARA O PÁTIO DE		3019	EMISSÃO DE DECLARAÇÃO PARA MUDANÇA DE CATEGORIA	29,22
			3020	CUR. FORM OU RECICL. CONDUT (VALOR POR HORA / AULA)	5,31
				EXAME TEORICA DE RECICL P	

Figura 3. Lei N° 11.070, de 23 de dezembro de 2019.

Institui o valor atual da taxa de Licenciamento Anual Veicular no Estado de Mato Grosso.

02/02/2022 11:03

Tipo de Veiculo



Estado de Mato Grosso
Secretaria de Estado de Transporte e Pavimentação Urbana
DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito
RENAEST - Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito

Relatório de evolução da Frota por Tipo de Veículo. Município: MT

Emitido em 02/02/2022 - 09:06:13

Tipo	Frota		Evolução	
	01/01/2021	01/01/2022	Absoluta	Porcentagem
AUTOMOVEL	930.399	978.544	48.145	5,17 %
CAMINHAO	90.091	96.095	6.004	6,66 %
CAMINHAO TRATOR	50.386	55.811	5.425	10,77 %
CAMINHONETE	306.826	333.335	26.509	8,64 %
CAMIONETA	65.852	72.167	6.315	9,59 %
CICLOMOTOR	7.701	7.717	16	0,21 %
MICROONIBUS	4.627	4.902	275	5,94 %
MOTOCICLETA	700.491	725.647	25.156	3,59 %
MOTONETA	264.334	278.699	14.365	5,43 %
MOTOR-CASA	250	300	50	20,00 %
ONIBUS	14.094	14.973	879	6,24 %
REBOQUE	49.286	56.117	6.831	13,86 %
SEMI-REBOQUE	84.687	93.661	8.974	10,60 %
TRATOR DE RODAS	136	160	24	17,65 %
TRICICLO	1.131	1.178	47	4,16 %
UTILITARIO	26.530	31.564	5.034	18,97 %
Total:	2.596.821	2.750.870	154.049	5,93 %

Figura 4: Quantitativo Total de Veículos Registrados em MT em janeiro de 2022.

Em uma multiplicação simples verificamos a previsão de receita somente com a arrecadação da taxa de licenciamento para o exercício de 2022, excluindo outras possíveis fontes desta taxa de anos anteriores lançadas ou não em dívida ativa.

Assim temos o valor unitário do Licenciamento anual com entrega domiciliar, como descrito na lei, multiplicado pela quantidade de veículos registrados aptos ao pagamento do

tributo, que se aproxima ao montante de R\$: 385.121.800 (Trezentos e oitenta e cinco milhões, cento e vinte um mil e oitocentos reais).

Subação 1: Modernização da infraestrutura tecnológica do DETRAN - MT					Valor da Subação		
					R\$	2.815.859,00	
Produto: Infraestrutura de TI Mantida	Unid. Medida: Unidade	Quantidade: 69					
Responsável / Setor / Telefone: Danilo Vieira da Cruz / Coord. Tecnologia da Informação / 3615-4711							
Etapa 1: Adquirir equipamentos de T.I.					R\$	2.815.859,00	
Responsável / Setor / Telefone:		Identificador de Uso: Contratos Diversos (CD)					
Danilo Vieira da Cruz / Coord. Tecnologia da Informação / 3615-4711		Fonte	Elem. Desp.	Quant.	Valor Unitário	Valor Total	
Aquisição de equipamentos como microcomputadores, servidores, switches, impressoras matriciais (DUAL e DUT), impressoras térmica, estabilizadores, monitores, roteadores, datashow, filmadoras, TV, câmeras digitais e notebooks		240	4490-5200	1	R\$ 2.065.543,00	R\$ 2.065.543,00	
		216	4490-5200	1	R\$ 688.807,00	R\$ 688.807,00	
Leitor Biométrico - Prova Teórica		240	4490-5200	1	R\$ 23.460,00	R\$ 23.460,00	
Leitor Biométrico - Webponto		240	4490-5200	1	R\$ 21.250,00	R\$ 21.250,00	
Leitor de código de barras		240	4490-5200	1	R\$ 16.799,00	R\$ 16.799,00	
Subação 2: Atualização das ferramentas virtuais					Valor da Subação		
					R\$	500.000,00	
Produto: Ferramenta atualizada	Unid. Medida: Percentual	Quantidade: 100					
Responsável / Setor / Telefone: Danilo Vieira da Cruz / Coord. Tecnologia da Informação / 3615-4711							
Etapa 1: Desenvolver softwares e sistemas meio.					R\$	500.000,00	
Responsável / Setor / Telefone:		Identificador de Uso: Contratos Diversos (CD)					
Danilo Vieira da Cruz / Coord. Tecnologia da Informação / 3615-4711		Fonte	Elem. Desp.	Quant.	Valor Unitário	Valor Total	
Desenvolvimento softwares e sistemas meio		240	3390-4000	1	R\$ 500.000,00	R\$ 500.000,00	
TOTAL DA AÇÃO 3320 - FONTE 240 - GRUPO 3					R\$	500.000,00	
TOTAL DA AÇÃO 3320 - FONTE 240 - GRUPO 4					R\$	2.127.052,00	
TOTAL DA AÇÃO 3320 - FONTE 216 - GRUPO 4					R\$	688.807,00	
TOTAL DA AÇÃO 3320					R\$	3.315.859,00	
TOTAL DO PROGRAMA CÓD. 506: COMPROMISSO COM O TRÂNSITO SEGURO					R\$	75.565.559,00	

Figura 5: Valor Total Previsto no Plano de Trabalho Anual - PTA 2022 Cód. 506.

Trata-se aqui de uma simulação, trataremos dos dados reais atualizados, disponíveis no site da autarquia na aba transparência, em item posterior, (consequências econômicas da extinção da taxa) onde se poderá observar a real equivalência entre orçamento, arrecadação e aplicação de receitas conforme previsão da legislação afeta ao tema.

Deve-se verificar agora desta previsão orçamentária qual valor foi reservado para o atendimento da contraprestação fiscalizatória que justifica a incidência do fato gerador.

Temos conforme dados disponíveis no portal de serviços do Detran-MT, na aba transparência, o Plano de Trabalho Anual - PTA para o ano de 2022, (Figura 4) onde consta a previsão orçamentária de 75.565.559,00 (Setenta e cinco milhões, quinhentos e sessenta e cinco mil e quinhentos e cinquenta e nove reais) para atendimento do Programa Cód. 506: Compromisso com o Trânsito Seguro.

Entre outras ações de educação para o trânsito, o programa 506 prevê recursos para formação de condutores, manutenção da Escola Pública de Trânsito, aquisição de equipamentos e a fiscalização de trânsito como meio coercitivo e disciplinar da atuação do poder de polícia administrativa, restritiva e reguladora do Estado, justificando a incidência do fato gerador com um montante em espécie capaz de cobrir essas despesas.

No entanto percebe-se que entre o valor adotado para o atendimento do programa Compromisso com o Trânsito Seguro em todo o ano de 2022, e a previsão orçamentária da taxa de licenciamento para o mesmo período, existe uma diferença de aproximadamente 309.556.241 (Trezentos e nove milhões).

Sobre o projeto de lei PL 2.385/2021 de Minas Gerais, que reduz o valor da Taxa de Renovação do Licenciamento Anual de Veículo (TRLAV) foi aprovado em segunda votação pela casa de leis, e sancionado pelo Governador, em 31 de maio de 2022, transformando-se na Lei 24.112/2022 reduzindo o valor da taxa de licenciamento de R\$ 135,95 para aproximadamente R\$:35,00. Ainda na referida lei daquele Estado foi revogada a taxa de emissão de segunda via do CRLV-e, uma vez que o documento atualmente é apenas eletrônico.

3 Consequências econômicas da extinção da taxa.

The screenshot shows the website of the Assembleia Legislativa de Minas Gerais. The main content is for Project of Law PL 2385/2021, titled 'PROJETO DE LEI'. The author is Deputado Cleitinho Azevedo CIDADANIA. The subject is 'Dispõe sobre a isenção do pagamento da Taxa de Renovação de Licenciamento Anual de Veículo - TRLAV. Texto Original'. The current status is 'Aguardando sanção' and the location is 'Governador do Estado'. The regime of tramitação is 'Deliberação em dois turnos no Plenário'. A progress bar shows 7 steps: 1. Apresentação, 2. 1º turno nas Comissões, 3. 1º turno no Plenário, 4. 2º turno nas Comissões, 5. 2º turno no Plenário, 6. Redação final, and 7. Sanção, promulgação ou veto. The progress bar indicates that the project is currently at step 7. Below the progress bar, there is a table with the following data:

OPINIÕES ENCERRADAS	Início: 02/02/2021	Término: 11/05/2022
188 A favor		1 Contra
Total: 189		
Ver comentários		

At the bottom of the page, there is a section for 'VISÃO GERAL' with the following information:

17/05/2022
Local: Secretaria-Geral da Mesa
Ação: Ofício 1024/2022 SGM ao Governador do Estado, encaminhando a Proposição de Lei 25090/2022 para sanção. Data do envio: 17/5/2022. Data máxima para sanção: 7/6/2022. Proposição de lei publicada no DL em 18/5/2022, pág. 3.

Figura 6: Projeto de Lei 2365/2021 que reduziu a taxa de licenciamento em MG.

Di Pietro, (2019, p.963) define a autarquia como a pessoa jurídica de direito público, criada por lei, com capacidade de autoadministração, para o desempenho de serviço público descentralizado, mediante controle administrativo exercido nos limites da lei. Segundo a autora as autarquias exercem uma atribuição administrativa descentralizada especializada, que apesar de gozarem da faculdade de autogestão, não possuem autonomia para criar o próprio direito, mas apenas a capacidade de se auto administrar respeitando as matérias específicas que lhes foram delegadas.

Com o advento da Lei Estadual Nº 3.844 de 13 de abril de 1977, foi transformado o Departamento Estadual de Trânsito em Autarquia Estadual, vinculada à Secretaria de Justiça e Segurança Pública, com a finalidade de planejar, direcionar, controlar, fiscalizar, disciplinar e executar os serviços relativos ao trânsito em todo o território do Estado de Mato Grosso, inclusive promover campanhas educativas para o trânsito, e integrando-se ao Sistema Nacional de Trânsito.

Para que o Detran-MT cumpra suas atribuições legais, infere da administração direta autonomia administrativa e financeira para planejar e executar as políticas públicas com os fins almejados. Entre os instrumentos de planejamento descrito em lei necessários à gestão pública para o alcance de resultados são:

O Planejamento Estratégico é o conjunto de mecanismos sistêmicos que utiliza processos metodológicos para contextualizar e definir o estabelecimento de metas, o empreendimento de ações, a mobilização de recursos e a tomada de decisões, objetivando a consecução do sucesso.

O planejamento estratégico pode ser definido como a busca constante por melhoria de desempenho organizacional, seja com o intuito de adquirir ou manter vantagem competitiva na administração na busca por maior eficiência na administração pública, como no caso do Departamento de Trânsito de Mato Grosso DETRAN-MT.

O Plano Plurianual (PPA) é um instrumento normativo que materializa o planejamento por meio de programas e ações. É com base neste PPA que se definirão as metas e prioridades que, constando da Lei de Diretrizes Orçamentárias a cada exercício, nortearão a elaboração da respectiva Lei Orçamentária Anual.

A Lei de Diretrizes Orçamentárias - LDO tem como a principal finalidade orientar a elaboração dos orçamentos fiscais e da seguridade social e de investimento do Poder Público,

incluindo os poderes Executivo, Legislativo, Judiciário e as empresas públicas e autarquias. Busca sintonizar a Lei Orçamentária Anual com as diretrizes, objetivos e metas da administração pública, estabelecidas no Plano Plurianual.

O orçamento anual é um dos três instrumentos de planejamento definidos pela Constituição Federal de 1988, juntamente com o PPA e a LDO. Assim como os demais, sua elaboração é obrigatória para todos os entes da federação e visa concretizar, em cada exercício, os objetivos e metas propostas no PPA, segundo as diretrizes estabelecidas pela LDO.

O Plano de Trabalho Anual - PTA é um instrumento gerencial que permite detalhar as ações em termos de produto, responsáveis, prazos, etapas, insumos e custos necessários para a entrega das metas físicas anuais, compondo os programas de trabalho da Lei Orçamentária Anual (LOA). Contribui para que o orçamento público cumpra com sua finalidade de planejamento de curto prazo, melhorando as decisões de alocação de dotações orçamentárias para que os objetivos previamente estabelecidos sejam atingidos. (DETRAN-MT-Transparência, 2022)

Importante destacar um instrumento de avaliação dos resultados obtidos, que presta tanto a administração direta como a sociedade informações quanto às metas alcançadas nos planejamentos da gestão. O Relatório da Ação Governamental - RAG é uma avaliação do desempenho dos programas e das ações desenhados no Plano Plurianual - PPA (planejamento de médio prazo) e operacionalizados anualmente através das Leis Orçamentárias Anuais - LOAs (planejamento de curto prazo).

A avaliação anual é parte fundamental do modelo de gestão do PPA e tem como objetivo contribuir para o alcance dos resultados inicialmente previstos nos programas, por meio do aperfeiçoamento contínuo da gestão desses programas e da alocação de recursos no PPA e no orçamento do Estado, de modo a aprimorar a qualidade do gasto público.

Ao trabalhar os dados do Relatório de Ação Governamental de 2021, deve-se colocar em evidência que esse é o principal instrumento de avaliação governamental de gestão sobre a eficiência na gestão dos recursos públicos, vinculado diretamente com os princípios da administração pública que norteiam a atividade estatal ao cumprimento de sua função básica que é atender as necessidades e vontade da sociedade.

Entre os princípios basilares da administração pública, destacamos a legalidade justamente com o de controle da Administração pelo Poder Judiciário, nasceu com o Estado de Direito e constitui uma das principais garantias de respeito aos direitos individuais. Isto porque a lei, ao mesmo tempo em que os define, estabelece também os limites da atuação administrativa que tenha por objeto a restrição ao exercício de tais direitos em benefício da coletividade. (DI PIETRO, 2019, p.214)

Publicidade, esse princípio inserido no artigo 37 da Constituição, exige a ampla divulgação dos atos praticados pela Administração Pública, ressalvadas as hipóteses de sigilo previstas em lei.

Moralidade Administrativa, para a autora Di Pietro (2019, p.335) sempre que em matéria administrativa se verificar que o comportamento da Administração ou do administrado que com ela se relaciona juridicamente, embora em consonância com a lei, ofende a moral, os bons costumes, as regras de boa administração, os princípios de justiça e de equidade, a ideia comum de honestidade, estará havendo ofensa ao princípio da moralidade administrativa.

Razoabilidade e proporcionalidade, trata-se de princípio que procura limitar a discricionariedade da administração pública colocando os atos administrativos sobre apreciação do Poder Judiciário quando exige proporcionalidade entre os meios de que se utiliza a Administração e os fins que ela tem que alcançar.

Princípio da eficiência: Di Pietro, (2019, 243) *apud* Hely Lopes Meirelles (2003:102) fala na eficiência como um dos deveres da Administração Pública, definindo-o como “o que se impõe a todo agente público de realizar suas atribuições com presteza, perfeição e rendimento funcional.” Nunca foi suficiente que a administração pública se contentasse em ser desempenhada apenas com legalidade, a sociedade exige resultados positivos para o serviço público e satisfatório atendimento das suas necessidades.

Agir em acordo aos princípios de legalidade, publicidade, moralidade administrativa, razoabilidade é o mínimo para que os atos administrativos surtam os efeitos esperados pela comunidade, entregar uma prestação de serviços à altura das necessidades reais dos usuários de modo que eficácia e eficiência de respostas às demandas que a sociedade apresenta é a única maneira possível para que o Estado justifique sua precípua natureza constitucional.

O RAG é a oportunidade para que as secretarias e entidades demonstrem como os recursos arrecadados foram aplicados, inclusive quais os produtos e serviços, decorrentes desses recursos, foram disponibilizados para os cidadãos. Dito isso, analisaremos parte do RAG - 2021 do DETRAN-MT referente ao PTA, código 506, intitulado compromisso com o trânsito seguro para a luz da legislação tributária e os anseios sociais, argumentar as possíveis consequências econômicas com a extinção/redução da taxa de licenciamento anual veicular.

Dito isso passamos à análise do RAG de 2021 procurando justificar a entrega dos serviços do poder de polícia administrativa, sua eficácia quanto ao número de vítimas no trânsito e possível impacto que poderia causar a remissão da taxa de licenciamento veicular anual.

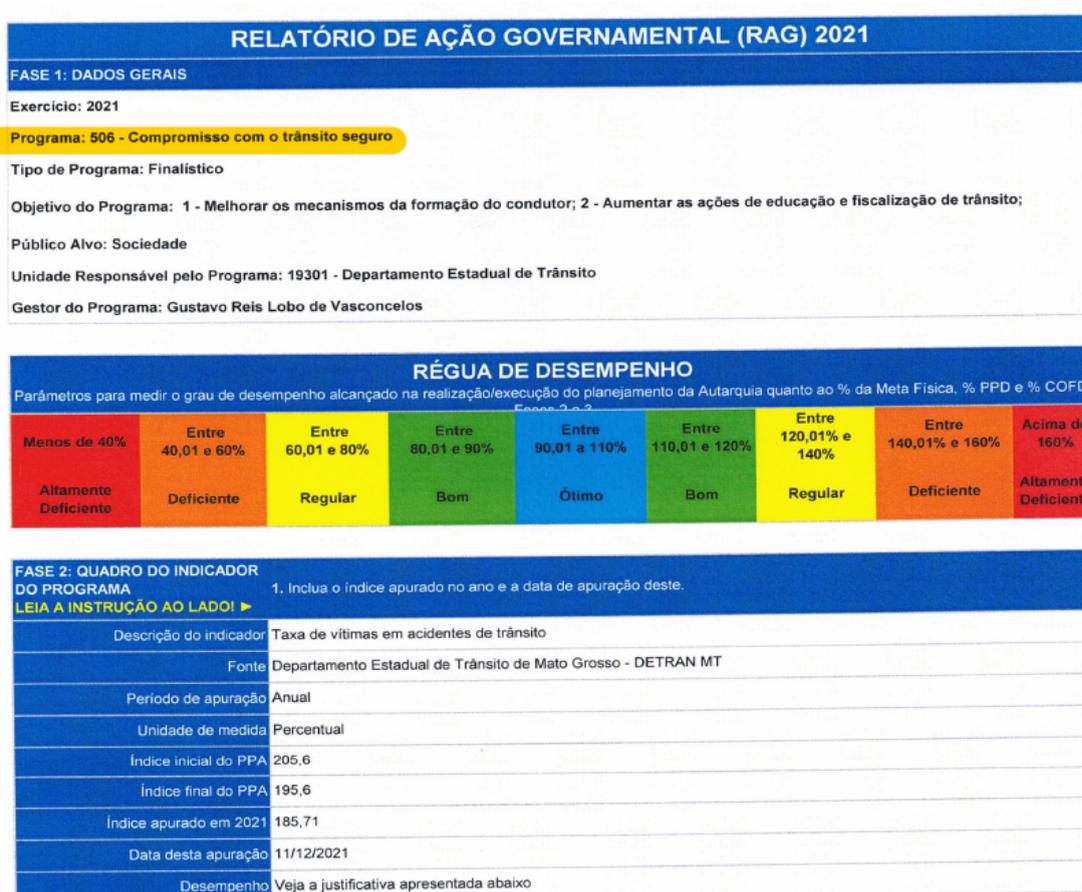


Figura 7: Relatório de Ação Governamental - RAG/2021. DETRAN-MT.

Sobre o parâmetro para medir o desempenho alcançado pelo planejamento/execução da autarquia quanto ao indicador Taxa de Vítimas em Acidentes no Trânsito em Mato Grosso para o período de janeiro a dezembro de 2021, o RAG adota a régua de desempenho tendo o índice de desempenho menos de 40% com relação ao ano anterior como altamente deficiente e o índice acima de 160% com relação a ano anterior também como muito deficiente.

Um desempenho abaixo de 40% do planejado no PTA pode demonstrar falhas graves na execução/planejamento das ações propostas, bem como um desempenho acima de 160% fica evidente falhas também graves de planejamento, podendo conter erros no planejamento de riscos, bem como subestimação de despesas, para as ações planejadas.

Sobre o indicador de vítimas em acidentes de trânsito o percentual apurado para o período indicado foi de 185% acima do esperado no PPA, tendo como relação o índice de 175% do ano de 2020. Entre as justificativas apresentadas pelos gestores no relatório em apuração maior que o ano de 2020 estão os reflexos da pandemia de COVID, quando naquele ano vários meses passaram por medidas de restritivas como o Lockdown e que no ano de 2021 com a retomada gradual da vacinação houve aumento do índice.

Apresenta o relatório que nas ações da Gerência de Fiscalização de Trânsito foram realizadas 311 (trezentos e onze) operações de fiscalização de trânsito em Cuiabá e no interior do Estado. Em relação às ações de educação, a Escola Pública de Trânsito priorizou a medida de ensino a distância (Ead) para oferta de cursos na área de trânsito.

Afirma ainda o relatório que quanto às ações desenvolvidas pela Gerência de Ação Educativa de Trânsito as atividades foram realizadas de acordo com a disponibilidade dos municípios e equipe, considerando que ainda houve pico de pandemia e que foram atendidos diretamente 34 municípios do Estado de Mato Grosso, representando um percentual de 24,11% do Estado, considerando o total de 141 municípios.

No item do relatório que justifica o desempenho de cada objetivo e seu impacto sobre o programa avaliado temos a observação dos gestores que as atividades desenvolvidas ao longo do exercício (todo ano de 2021), ultrapassaram o quantitativo de metas fiscais previstas. Considera também que os resultados apurados foram alcançados parcialmente para mitigação e resolução do problema.

Que a análise do índice sofreu fatores externos ao planejamento, como mudança de comportamento da sociedade com a pandemia e suspensão das atividades de fiscalização por cinco meses, e que diante do desempenho dos indicadores até o exercício de 2021, na opinião do avaliador é preciso manter o programa sem ajustes.

Aqui apresenta-se certa incoerência com a avaliação realizada sobre o índice Taxa de Vítimas em Acidentes de Trânsito, medido como ALTAMENTE INEFICIENTE e a opinião do avaliador em manter o programa sem ajustes.

Sobre a ótica econômica do relatório, este apresenta um valor empenhado no montante de R\$.:34.813.994,98, para o atendimento do programa no período, sendo que a justificativa sobre a utilização dos valores empenhados são:

“Informamos que o índice de planejamento alcançou uma boa classificação, todavia em decorrência dos contingenciamentos e posteriores créditos adicionais necessários às ações finalísticas, a capacidade de execução financeira finalizou com a classificação regular”. (DETRAN-MT, RAG 2021, p.4)

O RAG/2021 traz também a informação que os recursos não foram disponibilizados de acordo com o cronograma previsto para realização do programa, que houve a necessidade de créditos adicionais suplementares durante a execução do PTA. Justifica ainda em diversas partes do relatório que o ano de 2021 foi um ano atípico em decorrência da pandemia COVID19, que os produtos foram entregues parcialmente com os recursos previstos.

Como sugestão na elaboração do próximo programa o avaliador do RAG/2021, admite uma autocrítica evidenciando a necessidade de um PPA que ofereça maior efetividade e eficácia nos produtos a serem entregues à sociedade. Assim descreve o gestor:

“O programa, as ações e seus atributos têm melhores resultados e respostas à população com maior efetividade, quando, no momento da formulação do Plano Plurianual - PPA é conduzido pelo órgão central (Seplag) de forma planejada, organizada, padronizando a metodologia para formulação do Programa e, dessa forma, capacitando os Núcleo de Gestão Estratégica para Resultados - NGER's e as unidades administrativas que compõem as áreas temáticas, coordenando junto com os NGER's setoriais todo o processo. (DETRAN-MT, RAG 2021, p.5)

Observou-se na análise do relatório que o gestor foi enfático ao dizer que na formulação do programa houve algumas dificuldades em relação a essa padronização e condução da metodologia e por isso, percebeu-se algumas inconsistências em todo o conjunto (Programa e ações finalísticas) que poderiam ser definidas de outra forma a tornar a qualificação mais efetiva.

Continua dizendo que no momento de avaliação pós PPA a equipe do NGER oficializou essa sugestão de melhorias à equipe de Formulação da SEPLAG (Secretaria de Estado do Planejamento, Orçamento e Gestão), e que esperaria na próxima elaboração do PPA a oportunidade de realizar uma propositura mais efetiva. Em relação a revisão do PPA acredita ele que a abertura desse processo atenderá apenas algumas situações pontuais, não

resultando uma alteração significativa e efetiva, como poderia ter ocorrido no período de elaboração do PPA”

Relacionando o montante arrecadado pelo DETRAN-MT, somente de uma fonte de receitas durante todo ano de 2021 (Fonte 240) e o que foi efetivamente empenhado no programa Cód. 506, compromisso com o trânsito seguro, ao qual justifica o fato gerador da taxa de licenciamento, temos uma diferença de valores significativa na ordem de mais de um bilhão de reais.

A Fonte 240 compõe-se dos tributos descritos na Lei Estadual nº 10.237 do dia 30 de dezembro de 2014; prestação de serviços aos conveniados - Convênio de integração com os municípios e demais órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito-SNT, contratos de aluguéis de imóveis do DETRAN (Restaurante e Cantina), Multas, Dívida Ativa. (DETRAN-MT/TRANSPARÊNCIA/RECEITAS E DESPESAS,2021)

Considerando os recursos adimplidos pelos contribuintes desta fonte cujo os recursos arrecadados demonstramos em tabela que segue, observamos o montante de R\$: 1.428.896.539,18. O saldo orçado para o período do exercício de 2021 foi no valor de R\$: 2.988.266.832,00, sendo o não arrecado sujeito a inscrição de dívida ativa devendo ser acrescido de multa e juros legais o que certamente dimensiona ainda mais a projeção de receita do período.

FIP 729 - Demonstrativo da Receita Orçada com a Arrecadada – DETRAN-MT 2001			
MÊS	ORÇADO INICIAL	ARRECADADO	SALDO
JANEIRO	249.022.236,00	20.425.757,17	-228.596.478,83
FEVEREIRO	249.022.236,00	41.383.558,98	-207.638.677,02
MARÇO	249.022.236,00	61.555.890,84	-187.466.345,16
ABRIL	249.022.236,00	73.664.685,05	-175.357.550,95
MAIO	249.022.236,00	92.202.011,19	-156.820.224,81
JUNHO	249.022.236,00	110.802.015,81	-138.220.220,19
JULHO	249.022.236,00	132.715.548,57	-116.306.687,43
AGOSTO	249.022.236,00	157.735.808,15	-91.286.427,85
SETEMBRO	249.022.236,00	179.125.385,19	-69.896.850,81
OUTUBRO	249.022.236,00	200.366.781,04	-48.655.454,96
NOVEMBRO	249.022.236,00	170.837.009,54	-78.185.226,46
DEZEMBRO	249.022.236,00	188.082.087,65	-60.940.148,35
TOTAL	2.988.266.832,00	1.428.896.539,18	1559370292,82

Figura 8: Demonstrativo da Receita Orçada com Arrecadada 2021. DETRAN-MT.

Fonte: (<https://www.detran.mt.gov.br/web/detran-transparencia/122>. Somente Cód. Fonte 240)

Por esses números apresentados e tendo como comparação os valores orçados frente às despesas de todo programa trânsito seguro, no montante de **R\$: 39.065.166,00** fica evidente uma robusta saúde de caixa da autarquia, sendo a redução da taxa de licenciamento em nada podendo comprometer sua função institucional.

Relacionando somente o que foi arrecadado de uma única fonte de receita (Fonte: 240) com o empenho para atendimento das despesas do programa trânsito seguro, temos uma diferença de **R\$: 1.389.831.427,18** (um bilhão trezentos e oitenta e nove milhões oitocentos e trinta e um mil quatrocentos e vinte sete reais e dezoito centavos), o que justifica a real possibilidade/necessidade de ajustar o valor da taxa de licenciamento anual a sua contraprestação legal, atendendo aos princípios de razoabilidade e proporcionalidade administrativa, podendo a manutenção dessa disparidade do valor cobrado pelo gasto com a manutenção do poder de polícia administrativa configurar confisco ao contribuinte, eivada como parece estar de ilegalidade administrativa e desvio de finalidade.

RESUMO DOS VALORES DAS DEMANDAS POR FONTE	
VALOR TOTAL POR FONTE	
TOTAL DA FONTE 240 - 1 - PESSOAL E ENCARGOS SOCIAIS	R\$ 106.179.618,00
TOTAL DA FONTE 240 - 3 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES	R\$ 89.200.094,00
TOTAL DA FONTE 240 - 4 - INVESTIMENTOS	R\$ 5.642.524,00
TOTAL DA FONTE 214 - 3 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES	R\$ 5.771.894,00
TOTAL DA FONTE 214 - 4 - INVESTIMENTOS	R\$ 200.000,00
TOTAL DA FONTE 216 - 3 - OUTRAS DESPESAS CORRENTES - CONVÊNIOS	R\$ 756.560,00
TOTAL DA FONTE 216 - 4 - INVESTIMENTOS - CONVÊNIOS	R\$ 632.974,00
TOTAL GERAL DAS DEMANDAS SETORIAIS PARA O PTA	R\$ 208.383.664,00

Figura 9 : Total Geral de Todas as Despesas Orçadas do PTA 2021 - DETRAN-MT.

Considerando todo orçamento do PTA/2021 para atender todas as despesas de custeio, manutenção e investimento da autarquia no período, ainda sim temos uma diferença de **R\$: 1.220.512.875,18**, (Um bilhão duzentos e vinte milhões, quinhentos e doze mil oitocentos e setenta e cinco reais e dezoito centavos) entre o que foi arrecadado e o custeio das atividades da instituição. Se considerarmos o saldo a receber então a cifra fica em **R\$: 2.779.883.168**, (dois bilhões setecentos e setenta e nove milhões, oitocentos e oitenta e três mil cento e sessenta e oito reais), além do efetivamente necessário para prestação das atribuições jurisdicionais delegadas pelo Código de Trânsito Brasileiro CTB.

Obviamente que não há uma vedação expressa quanto às atividades estatais auferir lucro em suas atribuições jurisdicionais, no entanto é expressamente proibido que o Estado por meio de sua administração direta ou indireta utilize de seu poder regulador e fiscalizador para confisco como prescreve o artigo art. 150, IV da CF/88.

A cobrança de tributos deve se pautar dentro de um critério de razoabilidade e proporcionalidade, não podendo ser excessiva, antieconômica, nessa linha o STF mantém diversos julgados ratificando os princípios de razoabilidade e proporcionalidade, instituindo limites ao poder estatal de tributar, entre eles destacamos o julgamento do RE 838.284-SC, Relator Dias Toffoli; julgado do RE 416.60, relator Ministro Carlos Velloso; ADI (Ação Direta de Inconstitucionalidade) 6.211-AP, relatada pelo Ministro Marco Aurélio, a Corte ratificou a aplicabilidade dos princípios da proporcionalidade e da razoabilidade.

6. CAPÍTULO III

6.1 Entrevista com o Diretor de Veículos do Detran-MT.



Foto de Arquivo Pessoal do Entrevistado

Augusto Sérgio de Sousa Cordeiro, Advogado, pós-graduado em Processo Civil e Direito Administrativo com ênfase na Formação de Trânsito. Servidor Público Estadual, atual Diretor de Veículos do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso. Tem recebido diversas homenagens, pela inovação e melhoria na prestação dos serviços do Detran-MT, bem como pela participação ativa na transformação dos processos da autarquia.

Passada a etapa de pesquisa bibliográfica e análise documental, cabe demonstrar o posicionamento da Gestão da Autarquia, especificamente da Diretoria de Veículos frente aos desafios e resultados apresentados pelo estudo documental, principalmente do RAG/2021, bem como demonstrar a visão do gestor da Diretoria nesse processo de implantação do CRV digital, e a adequação do valor da taxa de licenciamento a devida contraprestação.

A entrevista foi realizada em 25 de maio de 2022 por meio do aplicativo Google Meet e teve duração de 41 minutos, iniciada às 19:27h com término às 20:08h horário de Brasília.

O questionário foi elaborado para que se possa comparar a visão da gestão com aquilo que a legislação tem demonstrado, com aquilo que também está em pauta em outros estados como Mato Grosso do Sul e Minas Gerais, inclusive, nesse último foi sancionada recentemente a lei que reduz o valor da taxa de licenciamento, que passará de 130 reais para aproximadamente 30 reais.

No entanto, a questão é muito abrangente, como veremos nas respostas dadas pelo diretor de veículos. É praticamente impossível mensurar um valor exato dessa taxa, pelas atividades inúmeras, complexas e inter-relacionadas com o trânsito seguro que ela financia, mas que também é perfeitamente possível instituir um valor aproximado, condizente com a necessidade real de sua utilização específica.

Ao ser perguntado como se deu a implantação do CRLV digital em Mato Grosso, quais foram as dificuldades e as melhorias alcançadas com essa implantação, o entrevistado diz que as transformações observadas é de incumbência do órgão federal (SENATRAN), que essa implementação partiu primeiro como ato normativo da resolução do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), e quem coordena essa implementação em todos os Detrans do Brasil inclusive no estado de Mato Grosso é a Secretaria Nacional de Trânsito SENATRAN.

Destaca também que as dificuldades em Mato Grosso iniciam com o fato da gestão não ter uma autonomia de tecnologia, que é realizada pela MTI e isso limita os níveis de prioridades.

Segundo o diretor sempre quando tem uma implementação do lado tecnológico existe uma certa dificuldade, até mesmo certo receio, uma limitação justamente por saber que tem essa limitação na questão tecnológica, mas fora esse problema tecnológico conseguiu-se no intervalo de 45 dias fazer as alterações estabelecidas pela secretaria nacional de trânsito, eles mandam os manuais de integração e por meio dos analistas faz-se a integração, é aquela

história de administração pública, se vira a chave e vai aparecendo erros e vai fazendo as implementações, o processo de implementação do CRLV digital seguiu mais ou menos neste caminho.

Sobre as melhorias alcançadas com a implementação do CRLV digital, os benefícios que teve para o cidadão e para o órgão o Diretor entende a implementação da tecnologia muito necessária e em certo ponto extremamente importante para diminuir a burocracia, que por mais que exista resistência da sociedade e de uma parte da administração o usuário quer e precisa ter uma prestação de serviço ágil, eficaz e eficiente.

Destaca o gestor que sempre diz que o contribuinte, o cidadão, ele não está mais disposto a parar a sua rotina, é aquele cidadão que tem dupla, tripla jornada e ter que parar para ter o acesso a um serviço público, então a parte de tecnologia dentro deste viés é extremamente importante, na verdade ela é necessária, mas isso não significa que levar isso para a internet de forma aleatória é importante lembrar que a parte de segurança da tecnologia com advento da lei de proteção de dados que é algo muito recente no Brasil ainda está engajando.

Destaca também uma preocupação muito grande com a segurança dos dados, informando que no Setor de T.I. em Cuiabá tem os enormes Data Center dedicados ao processamento de dados e combate à pirataria virtual. Diz o gestor que é primordial levar a segurança para aquele consumidor e para a sociedade dando a certeza que os dados não serão vazados, que ele não terá a possibilidade de sua propriedade ser transferida sem a sua prévia autorização, então essas certificações de segurança têm que ser levada em consideração e a gente também tem que lembrar que ela tem custo.

A implementação de ferramentas para combate de hackers, tudo isso tem custos, talvez isso chegue no exemplo que você deu de Minas Gerais, que se colocarmos na balança o que custava a grosso modo R\$: 100 de custo de manutenção nessa nova modalidade reduziu para R\$: 20 e aí entra o trabalho de gestão governamental, podendo o executivo através de projeto de lei apresentado e aprovado pelo legislativo de redução de valores, se estamos trabalhando uma leitura fria de taxa, é isso mesmo que você falou perfeitamente, a taxa é contra prestação de serviço ela não pode angariar lucro né, então eu vou verificar que determinado serviço o custo custa R\$ 3,95 eu vou ter que cobrar a taxa de três e noventa e cinco é o que eu preciso para que aquele serviço seja mantido.

Como observado na descrição, a diretoria de veículos demonstra perfeita concordância com a disposição normativa relacionada à espécie tributária da taxa de licenciamento, ressaltando que deve partir do poder executivo a iniciativa do projeto de lei que reduza o valor do licenciamento a sua contraprestação, não podendo angariar lucro.

Perguntado como a administração avalia o impacto da tecnologia na prestação de serviço público de trânsito a curto e médio prazo, responde o entrevistado que a curto prazo houve um desafogar da sobrecarga de trabalho nas unidades descentralizadas, como também na sede da autarquia.

Nós tínhamos, vou pegar a realidade de Cuiabá, de Rondonópolis e de Sinop, tinha unidades que na maioria dos serviços só fazia licenciamento e a gente automatizou esses serviços, com tudo isso que a gente vem conversando, e essas pessoas não ficaram ociosas, então o que eu percebi nessas implementações tecnológicas é que quando se olha para trás da forma que a gente fazia as transferências, quando eu entrei em 2010, quantos dias a gente perdia né? Ela está trazendo de forma imediata, a curto prazo o desafogar da sobrecarga do servidor, então nós tínhamos ali muitas vezes aquela situação abarrotada, sobretudo o servidor sem tempo, então essa tecnologia a curto prazo está proporcionando isso, (...).

Diz também que a médio prazo o uso dessas tecnologias vai proporcionar melhor aproveitamento, como já está ocorrendo para uso da mão de obra disponível nas ações que a tecnologia não pode alcançar, que é a parte de educação para o trânsito, na parte social.

O que falta hoje no Detran como algo integrante do sistema nacional de trânsito é justamente fazer essa virada de chave é eu virar a chave de não só cuidar da parte burocrática e assumir a parte de segurança social, essa segurança social vai entrar naquelas duas partes do tripé do trânsito que é a parte de educação em todas as suas esferas, não só na parte de panfletagem, não só no mês de maio que é uma data estabelecida pela ONU, (Refere-se ao programa nacional de educação para o trânsito Maio Amarelo) mais de forma contínua das esferas da parte infantil, da parte do condutor já habilitado e também a parte de fiscalização que a gente sabe que a parte punitiva está aí.

O STF que acabou de analisar a constitucionalidade da infração de recusa que a gente sabe que em determinado momento a gente precisa fazer a implementação de medidas enérgicas do poder de polícia, da autonomia da administração pública em seu caráter punitivo, então eu entendo que a médio e longo prazo o benefício dessas implementações tecnológicas

é justamente essa, a tecnologia assumir o que pelo menos vejo a tecnologia vem assumindo essa parte burocrática do papel pelo papel do carimbo pelo carinho o agente público seja visto com bons olhos pela sociedade, olha antes eu tinha medo de entrar pelo Detran, era a morosidade para fazer uma transferência, fazer um licenciamento, hoje eu faço tudo pelo meu celular e os funcionários antes que eram consumidos por aquela atividade possam ir migrando e assumindo esse papel social tanto na parte de formação e educação, quanto na parte de fiscalização de punição que a gente sabe que também é necessário.

Sobre a análise documental do estudo em tela nessa parte da entrevista o Diretor Augusto faz anotações de extrema relevância, demonstrando as dificuldades, esforço e também limitações quanto a implementação de políticas públicas voltadas especialmente a segurança no trânsito, na luta para preservar vidas e garantir que o planejamento estratégico, programa compromisso com o trânsito seguro, pensado com a Presidência da autarquia seja de fato integralmente implementado.

No relatório de ação governamental de 2001 (RAG-21) sobre o programa compromisso com trânsito seguro teve-se o indicador de 185% fora da meta para o limite de mortes no trânsito. Perguntou-se o que precisa melhorar sobre esse indicador.

Respondeu o diretor que a partir do momento que os órgãos integrantes do sistema nacional de trânsito comecem a olhar a parte social a partir de sua função da segurança, tanto educativa quanto punitiva, trará um novo aspecto ao indicador, demonstra em dados que dos 141 municípios do Estado, somente 56 estão integrados e que a integração ao Sistema Nacional de Trânsito é obrigatória desde 1997.

Destaca também que essa ausência de integração ao sistema não se dá por falta de recursos dos municípios, por que é dispendioso, mais sim por uma questão totalmente politqueira de interesses locais que acabam por prejudicar ações de governo prescritas na CF/1988 que via de regra estão acima de interesses locais, no entanto projetos de poder político ainda sobressaem ao texto constitucional. Diz o diretor:

É comum fazer campanhas de conscientização com apoio da associação mato-grossense de municípios (AMM) e ouvi os gestores dizendo, olha eu não quero multar o meu eleitor, então a gente tem muito isso. Por que isso é tão importante quando eu falo de segurança no trânsito embora eu tenha falado de educação e de caráter punitivo (...) para essa segurança, para que a gente possa atingir esses indicadores entendo que parte da responsabilidade pública e aí também entra os municípios

para assumir a parte de Engenharia. (...) não pode ser visto como algo individual em termos de poder atingir esse indicador, a responsabilidade dos entes em termos de engenharia aí incluindo os municípios na maioria omissos até a presente data, e também o DNIT, responsável pelas rodovias federais, sabendo que a gente ainda precisa no Brasil, de muitas rodovias que ainda não são duplicadas que possuem altos índices de acidentes, que precisam ser verificados e aí somando a resposta anterior à parte de educação e a parte de fiscalização.

Também sobre o relatório foi destacado um dado importante de 2021: que 311 operações da lei seca, por ano, para uma quantidade de aproximadamente 2 milhões de veículos no Estado de Mato Grosso seria muito pouco. Perguntou-se ao diretor qual seria o quantitativo ideal?

Augusto responde que se observa primeiro é que boa parte desse quantitativo seria em torno de 70% pelo menos realizadas no município de Cuiabá e Várzea Grande, que precisa trabalhar a expansão dessas operações para o interior, mas que essa expansão sofre limitações por interesses políticos locais mencionados anteriormente, vejamos:

Não podemos esquecer que nós temos municípios de 110, de 80, de 60 mil habitantes no interior do Estado e aí eu trago um dado prático também que quando eu disse que nós temos um problema político na parte da integração. Quando o gestor não quer multar o seu eleitor a fiscalização lei seca também sofre isso, não sei se você sabe, mas a gente tem a dificuldade de fazer esse tipo de fiscalização com efetivo das forças de segurança dos respectivos municípios, quando se trata de município pequeno é comum nesses casos.

Já encaminhando para o final da entrevista, também no relatório de gestão governamental de 2021 (RAG-21), consta o contingenciamento de receitas que impactou o plano de trabalho do mesmo ano, perguntou-se por que houve esse contingenciamento e como esse contingenciamento impactou a implementação do Plano de Trabalho Anual - PTA de 2021?

Segundo o entrevistado apesar de haver receitas vinculadas a despesas específicas como no caso das receitas de multa de trânsito que não podem ser destinadas a pagamento de salários por exemplo, a maioria das receitas da autarquia não tem vinculação, sendo encaminhadas a conta única do Estado e utilizadas conforme conveniência e oportunidade do gestor detentor da pasta.

Traz o Diretor de Veículos nessa parte da entrevista um dado importante de que segundo ele a autarquia ainda sofre com situações de contingenciamento. Diz ele que: Embora o corpo técnico saiba que sempre faço o planejamento em que possa permitir a aquisição de equipamentos a serem utilizados na fiscalização e modernização, onde a gente possa fazer uma fiscalização muito mais efetiva e integrada, ainda dependemos desse processo de convencimento do gestor.

Na realidade de Mato Grosso que embora as atribuições do Detran estejam estabelecidas em uma lei federal, a arrecadação do Estado é unificada, então se ele decide fazer isso, fazendo um contingenciamento, ele prejudica todo o ciclo prévio estabelecido cronologicamente, prejudica a forma de fazer a sua implementação estabelecida pelo corpo técnico. Ainda temos essas interferências, pois a lei vai trazer brechas né, brechas em que sentido? Ah! Pode comprar viaturas? Ah! Então vou pegar recursos e vou comprar viaturas, mesmo que essas viaturas vou destinar para a polícia civil, vou falar que ela vai trabalhar junto porque ela vai atuar na parte do crime. Ele usa esses recursos conforme a sua oportunidade e conveniência, não conforme a necessidade dos dados estatísticos e importância como estamos falando do trânsito.

Também é preciso considerar que teve ações externas que foram utilizadas para justificar contingenciamento como exemplo a crise econômica mundial que tivemos a pouco tempo atrás e a mais recente que usou recursos para tudo, os gastos com a crise da COVID, então situações e impacto da pandemia são justificativas para o contingenciamento, são esses fatores que eu entendo que acaba prejudicando sempre o corpo técnico, pois sempre o corpo técnico vai fazer isso anualmente em cima dos dados estatísticos e das referências da qual dispõe, ele vai estabelecer o processo de implementação.

Perguntou-se em observações finais se ele tem algo a mais para complementar. Algo que queira colocar como fator importante para esse trabalho. O Impacto do uso da tecnologia na contraprestação do serviço de trânsito.

Respondeu Augusto Cordeiro ser um ferrenho defensor da administração pública mas não ter aquela defesa emocionada, pensa que cada servidor tem que ter a justa remuneração, mas que é totalmente a favor da contrapartida, daquele servidor que contribui, que cumpra o horário, que tenha dedicação com a coisa pública, que existe dois viés: Tem que exigir sem sombra de dúvidas, mas também tem que lembrar das obrigações, que é dentro desse processo que o caminho de transformação que possa existir para o Detran, é o caminho da tecnologia,

porque já se viu, e está provado por “A” mais “B”, que o caminho tradicional da burocracia não vai resolver, se insistir nela isso vai causar ainda o aniquilamento do órgão e se não chegar o processo de extinção, então precisa-se aproveitar este momento da tecnologia que já era algo idealizado pelos servidores do Detran e isso foi potencializado com a pandemia para que possa justamente fazer isso, trazer qualidade, a tecnologia tem que ser vista por isso, proporcionar serviços, segurança e qualidade na prestação de serviços.

Destaca-se nas respostas do eminente gestor da Diretoria de Veículos do Detran-MT, sincero compromisso com a gestão dos serviços públicos, distintos conhecimentos técnicos, e agradável carisma no trato com o entrevistador, fazendo jus a todas as homenagens recebidas até o momento e que certamente venha a receber.

7. NOTAS CONCLUSIVAS

Como já demonstrado no trabalho a Taxa de Licenciamento Veicular por sua natureza tributária se enquadra na modalidade taxa de polícia e não de serviços, isso implica peculiaridades diversas, entre a principal diferenciando-se desta última pelo fato de ser cobrada por um ato de restrição de liberdade individual em favor da coletividade, podendo ter sua aplicabilidade tanto potencial quanto efetivo.

Como exemplo que as distinguem temos o fato gerador que institui a taxa de serviços para emissão da CNH, no valor atual de R\$; 134.00, ou seja, é uma taxa instituída, como óbvio, para atender as despesas de emissão de uma nova CNH a pedido do usuário que pretende continuar exercendo seu direito de conduzir o veículo para o qual foi habilitado.

Não se dá o mesmo para esse condutor quando pretende licenciar seu veículo, caso resolva não utilizá-lo ficando guardado na garagem por um ou mais anos, ainda assim o Estado imporá ao proprietário a obrigação de licenciar seu veículo, não há uma opção de não pagar, o fato gerador da taxa do poder de polícia administrativa incide, por se tratar de uma atividade estatal potencial de fiscalizar a segurança no trânsito, restringindo liberdades individuais em benefício da harmonia e segurança da coletividade.

Evidencia-se assim o princípio da supremacia do interesse público sobre o privado. Observamos o fenômeno descrito por Baptista (2013, p.55), continua a autora dizendo que apesar de o Estado moderno ter sido instituído para a afirmação de valores e interesses

individualistas que influenciaram tanto o espaço privado como também o espaço público, por conta da significativa alteração paradigmática do Estado, assegurou-se uma postura intervencionista com vistas à satisfação de interesses coletivos, desenvolvendo, assim, a noção do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado.

Entre os benefícios da adequação do valor da taxa de licenciamento ao custo de sua contraprestação, certamente teremos maior adimplemento da obrigação tributária por parte do contribuinte já sobrecarregado com incidência do IPVA, além do que pelo princípio da autotutela estatal poder corrigir distorções legais quanto ao cumprimento da jurisprudência do STF, já tendo pacificado sobre a matéria a inconstitucionalidade da cobrança de taxas com valor desproporcional a sua efetiva ou potencial contraprestação.

Sobre o princípio da Razoabilidade/Proporcionalidade o Art. 2º da Lei 9.784 normatiza que: A administração pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.

Sobre a referida norma citada, Di Pietro (2019) em sua publicação intitulada Direito Administrativo discorre que “o princípio da razoabilidade, sob a feição de proporcionalidade entre meios e fins, está contido implicitamente no artigo 2º, parágrafo único, da Lei nº 9.784/99, que impõe à Administração Pública: adequação entre meios e fins,” (Di Pietro: 2019, p.239) (grifei).

Assim não resta dúvida que manter a taxa de licenciamento anual veicular nos patamares de valor atual é uma violação principiológica do direito pátrio, bem como coloca uma parte da Administração Pública do Estado de Mato Grosso a bailar com a ilegalidade, desvirtuando sua finalidade precípua de atender os interesses coletivos.

Baptista (2013, p.57 apud Escola) lecionam que o direito administrativo deva ser estruturado para possibilitar e assegurar que a Administração Pública, desenvolva atos, procedimentos, tendentes a alcançar dos seus fins que não são os determinados pela própria Administração, tampouco pelo direito administrativo, mas por fins externos, devidamente adequados com fins gerais do Estado. Tais fins externos segundo os autores compreendem a noção de bem-estar geral, está definida constitucionalmente, e que encontra correlato jurídico na noção de interesse público assim entendido não somente como o somatório da maioria dos interesses individuais coincidentes, mas também no resultado de um interesse emergente da

existência da vida em comunidade, na qual a maioria dos indivíduos reconhecem, também, como um interesse próprio e direto” (BAPTISTA (2013, p. 57)

O interesse público da cobrança da taxa de licenciamento que justifica o fato gerador é a ordem e segurança no trânsito, cabendo ao Estado garantir essa ordem previamente estabelecida nas normas por meio da fiscalização, assim todo valor arrecadado que sobrepuja a esse interesse, não atende nem subsidiariamente ao objetivo, caracterizando desvio de finalidade.

Dito isso, é imprescindível que o Estado como tutor dos direitos coletivos traga para si compromissos inalienáveis com os princípios da Administração Pública, em especial o princípio da legalidade, caracterizando-se como de fato é um Estado democrático de direito.

Mello, 2005 citado por Baptista, (2013, p.57) diz que O princípio da legalidade surge com o Estado de Direito, como expressão burguesa de organização estatal, que impôs ao Estado a limitação da ação dos governantes, assim compreende-se que o princípio da legalidade é específico do Estado de Direito, é justamente aquele que o qualifica e que lhe dá a identidade própria. Por isso mesmo é o princípio basilar do regime jurídico-administrativo já que o Direito Administrativo nasce com o Estado de Direito: é uma consequência dele. É fruto da submissão do Estado à lei.

Por considerações finais dos estudos em tela, destaca-se que a taxa de licenciamento veicular como taxa de polícia administrativa deve manter-se válida sobre força normativa de lei federal que a instituiu de forma delegada, no entanto deve também ter o valor adequado a devida contraprestação do seu fato gerador em obediência aos julgados do Supremo Tribunal Federal e aos princípios da legalidade, proporcionalidade e razoabilidade tributária.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA MT. **Projeto de Lei nº 70/2021**. Disponível em: <<https://www.al.mt.gov.br/storage/webdisco/cp/20210120095027164100.pdf>> Página acessada em 03 de Abril de 2022.

BAPTISTA, Isabelle de. **Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais**, Belo Horizonte, TCEMG, v. 31, n. 1, p. 55–71, jan./mar., 2013.

CRUZ, Ramiro Luiz Pereira da. **Sobre a hierarquia das leis no direito brasileiro**. Disponível em: <<https://www.jornaljurid.com.br/colunas/gisele-leite/sobre-a-hierarquia-das-leis-no-direito-brasileiro#:~:text=As%20normas%20federais%2C%20estaduais%2C%20distritais,da%20reparti%C3%A7%C3%A3o%20constitucional%20de%20compet%C3%Aancias>>. Acesso em 05 de Abril de 2022.

DELIBERAÇÃO CONTRAN Nº 170 DE 05/04/2018. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=358644>>. Página acessada em 04 de Abril de 2022.

DETRAN-MT. Disponível em <https://www.detrان.mt.gov.br/-/13545442-governador-sanciona-lei-com-a-nova-tabela-de-taxas-do-detrان-mt>. Página acessada em 05 de Abril de 2022.

DETRAN-MT. **Transparência. Planejamento.** Disponível em: <https://www.detrان.mt.gov.br/web/detrان-transparencia/planejamento>. Acesso em 05 de abril de 2022

DETRAN-MT. **Transparência.** Disponível em: <<https://www.detrان.mt.gov.br/web/detrان-transparencia/transparencia1>>. Acesso em 06 de abril de 2022.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito administrativo**. 32. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

IMPRESA NACIONAL. **RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 809, DE 15 DE DEZEMBRO DE 2020.** Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-contran-n-809-de-15-de-dezembro-de-2020-296178226#:~:texto=de%20um%20CRV.-,Art.,Par%C3%A1grafo%20%C3%PAnico>>. Página acessada em 04 de Abril de 2022.

KANT, Immanuel. **Doutrina do Direito**. 4. ed. revista e atualizada. São Paulo: Ícone, 2013.

PONTES, Helenilson Cunha. **O princípio da proporcionalidade nas taxas na visão do STF**. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-mar-18/consultor-tributario-principio-proporcionalidade-taxas-visao-stf>> Página acessada em 09 de maio de 2022.

Presidência da República. **LEI Nº 5.172, DE 25 DE OUTUBRO DE 1966**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/15172compilado.htm> Página acessada em 04 de Abril de 2022.

Presidência da República. **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm> Página acessada em 02 de janeiro de 2022.

Presidência da República. **LEI Nº 9.784 , DE 29 DE JANEIRO DE 1999**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19784.htm#:~:text=poder%20de%20decis%C3%A3o.-,Art.,jur%C3%ADdica%2C%20interesse%20p%C3%ABlico%20e%20efici%C3%Aancia.> Página acessada em 04 de Abril de 2022.

SABBAG, Eduardo. **DIREITO TRIBUTÁRIO ESSENCIAL**. 7º Edição. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo. Método, 2020.

SABBAG, Eduardo. **Manual de Direito Tributário**. 13ª Edição. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.

SENADO FEDERAL. **O Sistema Tributário da Constituição de 1988** - Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/outras-publicacoes/volume-iv-constituicao-de-1988-o-brasil-20-anos-depois.-estado-e-economia-em-vinte-anos-de-mudancas/do-sistema-tributario-nacional-o-sistema-tributario-da-constituicao-de-1988> . Acesso em 04 de abril de 2022.

SILVA. Antônio Claudio Portella Serra e. **Introdução ao estudo do direito tributário: Análise doutrinária e jurisprudencial do Sistema Tributário Nacional** - São Paulo: Editora Dialética, 2022.

STF. **AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5.374 PARÁ**. Disponível em: <<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=755305705>>. Página acessada em 04 de abril de 2022.

Tramitação de Projetos AL-MG. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/atividade_parlamentar/tramitacao_projetos/interna.html?a=2021&n=2385&t=PL&aba=js_tabDocs>. Página acessada em 17 de Maio de 2022.