



O uso da Extrafiscalidade dos Impostos Estaduais como Medida de Implementação de Políticas Públicas Ambientais

Felipe Gustavo Gomes Cunha¹; José de Lima Albuquerque²; Felipe Luiz Lima de Paulo³; Jorge da Silva Correia-Neto⁴; Yumara Lúcia Vasconcelos⁵; Giovanni Giuseppe da Nóbrega Marinho⁶

Resumo: Trata-se de pesquisa de como os estados federativos estão aplicando a extrafiscalidade dos impostos estaduais - Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação de quaisquer Bens ou Direitos (ITCMD) - na adoção e incentivo de políticas públicas ambientais. A pesquisa quanto aos objetivos caracteriza-se como exploratório-descritiva e quanto à abordagem, qualitativa. Foram realizadas também pesquisa bibliográfica e documental nas legislações estaduais relacionadas aos impostos ambientais. Em relação ao IPVA, há a adoção de critérios ambientais nas alíquotas de veículos utilizados no transporte de passageiros, em veículos menos poluentes (elétricos, híbridos e movidos à álcool) e em veículos com menor potência automotiva (menos poluentes). Já em relação ao ITCMD, verificou-se que a adoção de critérios ambientais se dá apenas de forma indireta, através da desconsideração de áreas protegidas da base de cálculo do imposto. Quanto ao ICMS, observou-se a adoção de critérios ecológicos no repasse do produto arrecadado do ICMS pelos estados aos municípios (o ICMS Ecológico).

Palavras-chave: ICMS Ecológico, IPVA Verde, ITCMD, Meio Ambiente, Políticas Públicas

¹ Graduado em Engenharia Metalúrgica, pós-graduado em Direito Tributário pela Universidade Cândido Mendes, pós-graduado em Contabilidade Pública e LRF pela Universidade Cândido Mendes. Mestrando Profissional em Administração Pública em Rede Nacional (PROFIAP) na Universidade Federal Rural de Pernambuco. felipe.cunha11@gmail.com;

² Professor Titular do Departamento de Administração da Universidade Federal Rural de Pernambuco, UFRPE. Possui graduação em Engenharia Florestal pela Universidade Federal Rural de Pernambuco. Mestre em Ciências Florestais pela Universidade Federal de Viçosa, MG e Doutor em Engenharia Florestal pela Universidade Federal do Paraná, PR. Professor do Curso de Bacharelado em Engenharia Florestal e do Mestrado em Tecnologia e Gestão em Educação a Distância – UFRPE. jose.limaa@ufrpe.br;

³ Doutor em Ciências da Administração, Universidade do Minho. Professor na Universidade Federal Rural de Pernambuco. felipellpaulo@yahoo.com.br;

⁴ Bacharel, Mestre e Doutor em Administração pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Brasil. Professor titular de Sistemas de Informação e Gestão da UFRPE desde 2006, atualmente trabalha com Educação à Distância no Curso de Bacharelado em Gestão Pública. Professor e Vice Coordenador do Mestrado Profissional em Administração Pública (PROFIAP) UFRPE. Jorge.correianeto@ufrpe.br;

⁵ Doutora em Administração, Universidade Federal da Bahia. Professora na Universidade Federal Rural de Pernambuco, lotada no DADM - Departamento de Administração. yumara.vasconcelos@ufrpe.br;

⁶ Graduado em Direito pela Universidade Estadual da Paraíba, Especialista em Direito Ambiental pela Faculdade Internacional de Curitiba e Especialista em Direito Público com Ênfase em Gestão Pública pela Faculdade Damásio. Mestrando em Administração Pública em Rede Nacional (PROFIAP) na Universidade Federal Rural de Pernambuco. giovannigiuseppe3@hotmail.com.

The use of Steering taxes by the States as a Measure of Implementation of Public Environmental Policies

Abstract: This is a research on how the federative states are applying the extrafiscality of state taxes - Tax on Operations related to the Circulation of Goods and on Provision of Interstate and Intermunicipal Transport and Communication Services (ICMS), Tax on Property of Motor Vehicles (IPVA) and Tax on Transmission Causa Mortis and Donation of any Goods or Rights (ITCMD) - in the adoption and encouragement of environmental public policies. The research in terms of objectives is characterized as exploratory-descriptive and in terms of approach, qualitative. Bibliographic and documentary research was also carried out on state legislation related to environmental taxes. Regarding the IPVA, there is the adoption of environmental criteria in the rates of vehicles used in the transport of passengers, in less polluting vehicles (electric, hybrid and alcohol-powered) and in vehicles with lower automotive power (less polluting). In relation to the ITCMD, it was found that the adoption of environmental criteria occurs only indirectly, through the disregard of protected areas from the tax calculation basis. As for the ICMS, it was observed the adoption of ecological criteria in the transfer of the product collected from the ICMS by the states to the municipalities (the Ecological ICMS).

Keywords: Ecological ICMS, Green IPVA, ITCMD, Environment, Public Policies.

Introdução

O Brasil adotou como forma de organização do estado o federalismo, com o Estado concedendo maior autonomia para os entes subnacionais conforme os limites definidos pela Constituição (CARVALHO FILHO, 2001). No entanto, apesar da Constituição de 1988 adotar alta descentralização político-administrativa, há, pelas características da formação do federalismo brasileiro, concentração dos recursos financeiros na União (GUILHERME, 2010). Neste sentido, para corrigir distorções da arrecadação nacional, a Carta Magna previu uma série de transferências constitucionais de forma a prover recursos suficientes para que os estados e municípios efetivem sua autonomia.

As transferências constitucionais estão previstas entre os artigos 157 a 162 da constituição federal, sempre havendo a transferência do tipo vertical, ou seja, transferência da União para Estados ou Municípios e dos Estados para os Municípios.

Percebe-se que há certo grau de discricionariedade para que o legislador estadual defina os critérios para 35% do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) a ser transferido dos estados aos municípios. Com isso, uma redistribuição foi criada visando incentivar aqueles municípios que protegem, preservam e

investem em proteção ambiental repassando uma parcela maior dos impostos para eles, e deuse o nome de ICMS Ecológico ou Ambiental (REIS; DA SILVA, 2017).

Outro importante imposto previsto na Constituição Federal de 1988 - no artigo 155, inciso III e § 6º - é o IPVA, Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores. Para incentivar o uso de automóveis menos poluentes, alguns estados criaram o chamado IPVA Verde, no qual ocorre isenção ou desconto no pagamento do imposto para os contribuintes – política pública ambiental pela extrafiscalidade do IPVA.

Neste contexto, o presente artigo tem como objetivo identificar os aspectos inerentes às políticas públicas ambientais adotadas nos estados brasileiros que estimulam a implementação de práticas sustentáveis na transferência constitucional do ICMS e na mobilidade urbana por meio de incentivos à compra de veículos menos poluentes ou ao uso de transportes coletivos. Além disso, será analisado também o uso da extrafiscalidade na cobrança do Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação de quaisquer Bens ou Direitos (ITCMD), completando a análise de todos os impostos de competência estadual.

Preliminarmente, acrescenta-se que este trabalho se caracteriza por pesquisa bibliográfica, qualitativa e descritiva, com abordagem indutiva, pois busca a ampliação dos saberes acerca do tema proposto. Importante apontar que os dados coletados serão fundamentados em revisão bibliográfica e pesquisa documental, sendo o artigo relevante para a academia por tratar de todos os impostos estaduais (ICMS, IPVA e ITCMD) e como os estados estão aplicando a extrafiscalidade dos impostos como forma de política pública ambiental.

Fundamentação Teórica

Extrafiscalidade dos Impostos e o Desenvolvimento Sustentável

O Estado Fiscal tem necessidades financeiras principalmente cobertas por impostos, que fornecem aos fundos públicos recursos para o serviço público, pautados no interesse geral. Nesse contexto, as arrecadações extrafiscais, cuja finalidade é distinta da simples arrecadação de impostos, são baseadas no princípio da primazia do público, regulando a economia, estimulando o comportamento e outros fins (ALEXANDRINO; BUFFON, 2014).

Assim, a extratribuição fiscal desempenha um papel indutor de comportamento, enquadrando-se na perspectiva de utilizar a Lei não apenas como instrumento de punir

negativamente o indivíduo que não respeita o sistema, mas como uma possibilidade quando se trata de agir de acordo com um comportamento socialmente desejável (MORAES; SOLA, 2019).

De uma posição de estado passivo para uma posição ativa, que não se limita a esperar que ocorra a violação de seus preceitos, o Direito deve promover mudanças comportamentais, promovendo modelos de produção e consumo, com o objetivo de introduzir novos valores e maneiras de influenciar realidades orientadas para a sustentabilidade (BOFF; BOFF, 2021).

A extratributação está ligada à esfera da intervenção do Estado na esfera econômica e social. Segundo a doutrina, as finalidades fiscal e extrafiscal existem e coexistem, com maior ou menor predominância de um sobre o outro, dependendo do contexto em que estão inseridos (BOMBO, PEDRINI, DANTAS; 2019, p. 196). Assim, segundo Morete (2013), os tributos devem, primeiramente, considerar as externalidades negativas geradas pelo processo produtivo, taxando esse custo social e devem induzir comportamentos ecologicamente desejáveis no desenvolvimento das atividades econômicas. Com isso, implementa-se a função “não fiscal” dos impostos ao substituir a função apenas arrecadatória por uma visão holística do poder de tributar, conferindo aos tributos viés social e ecológico (CATELLI, 2019; MORETE, 2013). Os tributos, na perspectiva extrafiscal, também podem ser utilizados como forma de compensar os agentes que geram externalidades positivas para outros, ou seja, em alguns casos os tributos podem funcionar como um instrumento econômico que internalizam o efeito transbordamento.

Do ponto de vista educacional, a função extrafiscal visa transformar a consciência social, combinando a obtenção de receitas para o financiamento de políticas públicas de proteção ambiental e a promoção de comportamentos ambientalmente comprometidos por parte dos agentes econômicos e pela responsabilidade pelos resultados. se prejudicial ao meio ambiente (BOFF; BOFF, 2021).

O ICMS Ecológico

Conceitualmente, o ICMS Ecológico é uma transferência fiscal intergovernamental, entre os governos estaduais e os governos locais, com base em indicadores ecológicos (RING & BARTON, 2015). O ICMS Ecológico surgiu no Brasil no início dos anos 90, mais precisamente no estado do Paraná (LOUREIRO, 2002; RING, 2008). Outras nomenclaturas

podem ser encontradas também em instrumentos de políticas públicas semelhantes que foram adotados por outros estados brasileiros: ICMS Verde ou ICMS Socioambiental (RING, 2008).

Para a operacionalização do ICMS Ecológico, utiliza-se parte do produto arrecadado do imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação (ICMS), imposto de natureza estadual que é repassado aos municípios. Mais precisamente, com base na Constituição Federal do Brasil de 1988, vinte e cinco por cento do ICMS deve ser repassado aos municípios, sendo distribuído da seguinte forma:

I) 65% (sessenta e cinco por cento), no mínimo, na proporção do valor adicionado nas operações relativas à circulação de mercadorias e nas prestações de serviços, realizadas em seus territórios; II) até 35% (trinta e cinco por cento), de acordo com o que dispuser lei estadual, observada, obrigatoriamente, a distribuição de, no mínimo, 10 (dez) pontos percentuais com base em indicadores de melhoria nos resultados de aprendizagem e de aumento da equidade, considerado o nível socioeconômico dos educandos. (BRASIL, 1988, art. 158).

Assim, os estados podem estabelecer critérios ecológicos para o repasse do ICMS em até seis virgula vinte e cinco por cento do total arrecadado do ICMS. Esse caráter extrafiscal do ICMS, da possível adoção de critérios ecológicos no repasse aos municípios dos seis virgula vinte e cinco por cento do total do ICMS, é que se dá o nome de ICMS Ecológico.

O ICMS Ecológico estimula a descentralização das políticas ambientais em nível local (SAUQUET, MARCHAND & FERES, 2014) e funciona “*como instrumento moldador dos “padrões de interação” dos atores envolvidos no processo*” (MOURA, 2015, p.170), pois os estados tentam fazer com que os municípios se comportem como eles desejam mediante o incentivo e compensação financeira decorrentes do recurso financeiro transferido de parte do produto arrecadado do ICMS pelos estados aos municípios. Incentivo financeiro porque os municípios, enfrentando ou não problemas financeiros, tentam maximizar seus orçamentos. Compensação financeira porque o ICMS Ecológico funciona como um instrumento de política pública que internaliza o efeito da externalidade positiva na criação de uma unidade de conservação, aterro sanitário, ou outro critério ecológico estabelecido em legislação estadual (LIMA DE PAULO, PEDROSA, CAMÕES, 2022).

Em relação aos impactos do ICMS Ecológico na melhoria das condições ambientais dos municípios, Grieg-Gran (2001) realizou um estudo nos estados de Minas Gerais e Rondônia, e chegou à conclusão de que a compensação e o incentivo financeiro esperados pelo ICMS Ecológico dependem de alguns fatores. Em relação a compensação, a autora

demonstrou que a introdução de mais um critério na redistribuição do ICMS gerou uma redução dos benefícios líquidos financeiros recebidos pelos municípios. Em relação ao incentivo, a autora demonstrou que isso pode variar mediante a capacidade do município em gerar valor adicionado, ou seja, quanto menor a capacidade do município gerar valor adicionado, maiores são as chances de o mesmo criar unidades de conservação.

Já Sauquet, Marchand e Féres (2014) avaliaram o ICMS Ecológico no estado do Paraná entre os anos 2000 e 2010. O estudo avaliou o comportamento dos municípios vizinhos na adoção de unidades de conservação, e a conclusão dos autores foi a de que “*a utilidade obtida com a criação de uma unidade de conservação diminuiu (ou aumentou) se um vizinho criou mais (ou menos) unidades de conservação*” [tradução nossa] (Sauquet, Marchand e Féres, 2014, p. 257).

Por fim, de forma mais ampla, Droste *et al.* (2017) ao estudarem o impacto do ICMS Ecológico em unidades de conservação no Brasil, observaram, após a introdução do ICMS Ecológico, uma maior cobertura de unidades de conservação federais e estaduais e a existência de uma reação positiva dos governos locais na criação de unidades de conservação municipais.

O IPVA Verde

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) assume importância fundamental nas questões ambientais, visto seu impacto e emissão de diversos gases poluentes, como gases causadores do efeito estufa e gases causadores da chuva ácida. De acordo com o 1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários, emitido pelo Ministério do Meio Ambiente (BRASIL, 2011), o Brasil introduziu catalisadores veiculares em 1992 e passou a equipar todos os veículos novos em 1997, o que constitui um período de transição aos anos intermediários, no entanto, apesar de minimizar o impacto ecológico, ele não elimina sua ocorrência. Portanto, é necessário estudar a tributação acima para verificar a possibilidade de seu uso por razões ambientais.

A EC nº 42/03 alterou a natureza estritamente fiscal do IPVA, anteriormente em vigor. A emenda constitucional permite a aplicação de alíquotas diferenciadas de IPVA de acordo com o tipo e a finalidade do veículo. Alguns estados, propõem a redução ou isenção do imposto para determinados veículos que utilizam energia limpa ou combustível menos poluente. Ou seja, algumas leis estaduais utilizam o IPVA como ferramenta para estimular

comportamentos ecológicos de menor impacto, levando em consideração o grau de poluição do combustível utilizado e reduzindo a alíquota de cada veículo no cálculo do valor do imposto – é o chamado IPVA Verde ou Ecológico (OLIVEIRA *et al*, 2021). A diferença de alíquota torna efetiva a sobretaxa ambiental e incentiva o uso de energia com menor impacto ao ser humano e ao meio ambiente (BOFF; BOFF, 2021).

O ITCMD Verde

O ITCMD é um imposto cobrado sobre a transmissão de quaisquer bens e direitos. Quando há herança ou doação por morte, é uma transmissão gratuita de bens, que tem como premissa a ausência de contraprestação e/ou pagamento (AASP, 2019, pág. 1). O referido imposto constitui o sistema tributário nacional e é uma importante tributação sob a jurisdição dos entes federados, levando cada estado e distrito federal a adotar abordagens distintas em suas diversas características. Portanto, entende-se que o ITCMD é um tributo incidente sobre a transmissão de quaisquer bens e direitos por herança ou doação, e tem as disposições constitucionais do artigo 155, parágrafo I, parágrafo 1º, da Constituição Federal de 1988.

No que se refere à incidência do ITCMD, a legislação prevê duas situações, denominadas hipóteses de incidência, uma vez que ocorre no mundo real, constitui fato gerador do imposto, a saber: A) Na transmissão de bens ou direitos a herdeiros, devidos a pessoas singulares Legado ou qualquer outro destinatário causado pela morte é chamado de transmissão de "causa da morte" B) Na transmissão graciosa de bens ou direitos aos donatários, chamada de transmissão não onerosa “*intervivos*” ou doação. Pode-se observar que qualquer espécie de bem transmitido (móvel e imóvel) por causa mortis ou por doação (mesmo com encargo) é submetido ao ITCMD estadual.

No caso do IPTU e do Imposto Territorial Rural (ITR), as zonas de proteção ambiental são isentas de impostos, especialmente as Reservas Legais e áreas protegidas permanentes (SOUSA, 2020, p. 85, 86-87).

Considerando que essas peças jurídicas utilizam a base de cálculo do ITR como referência para a valoração do ITCMD aplicável aos imóveis rurais, pode-se verificar o desvio extrafiscal do ITCMD, que pode, indiretamente, desonerar os proprietários dos imóveis. Isso porque a base de cálculo do ITR é baseada no valor das terras nuas tributáveis, que não inclui as áreas protegidas permanentes e as áreas legalmente protegidas (SOUSA, 2020). Nasce-se

aí, pela desoneração de terras e áreas legalmente protegidas, o instituto do que poder-se-á chamar de ITCMD verde.

Metodologia

A presente pesquisa se caracteriza como exploratória e descritiva com abordagem qualitativa, envolvendo levantamentos bibliográficos e pesquisa documental, além de análise de exemplos correlatos que venham a proporcionar uma maior compreensão dos fatos, no que tange o ICMS Ecológico e o IPVA Verde. De acordo com Gil (1994, pág. 44): “*as pesquisas exploratórias têm como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideais, com vistas à formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores*”.

A metodologia desta pesquisa englobou as etapas: levantamento bibliográfico e pesquisa documental da legislação de cada estado relacionada ao uso dos impostos mencionados acima, tratamento desses dados coletados, e indicação das melhores práticas adotadas.

O levantamento da legislação estadual foi realizado por estado em relação aos 3 pontos relevantes: 1) Extrafiscalidade ambiental através de critérios de distribuição do ICMS aos municípios (política conhecida como ICMS ecológico, ambiental ou verde); 2) Extrafiscalidade ambiental através da cobrança do IPVA (política conhecida como IPVA verde); 3) Extrafiscalidade ambiental através da cobrança do ITCMD.

A pesquisa se limitou aos impostos, não se adentrando na esfera das taxas e contribuições de melhoria, devido à extensão e dificuldade da análise pela variedade das taxas e contribuições de melhoria que podem ser criadas em cada estado. Por fim, também não foram analisados outros instrumentos fiscais como subsídios ou outros instrumentos que fogem da esfera fiscal como a concessão de alvarás, licenças e a aplicação de multas ambientais.

Resultados e Discussão

Estados e a política ambiental através da extrafiscalidade do ICMS

A extrafiscalidade através das transferências constitucionais do ICMS por critérios ecológicos, também conhecido como ICMS Ecológico, é adotada e implementada por 17

estados brasileiros, conforme se verifica na Tabela 1. O estado da Paraíba promulgou a lei do ICMS Ecológico, mas a mesma foi suspensa judicialmente por ter sido considerada inconstitucional (LIMA DE PAULO & SOBRAL CAMÕES, 2020).

Tabela 01: Critérios de utilização da extrafiscalidade na política do ICMS ecológico.

Estados	Ano de Adoção do ICMS Ecológico	% ICMS Ecológico	Critérios utilizado para distribuição do ICMS ecológico				Outros Critérios Sociais (Saúde, Educação)
			Unidades de Conservação, Terras indígenas e outras áreas protegidas	Mananciais de Abastecimento Público e áreas alagadas	Destinação final de lixo e esgoto	Outros Critérios ambientais	
Paraná	1991	5,00%	2,50%	2,50%			
São Paulo	1993	1,50%	1,00%		0,50%		
Mato Grosso do Sul	1994	5,00%	3,50%		1,50%		
Minas Gerais	1995	1,10%	0,60%		0,50%		
Rondônia	1996	5,00%	5,00%				
Rio Grande do Sul	1997	7,00%	7,00%				
Amapá	1998	1,40%				1,40%	6,60%
Mato Grosso	2000	7,00%	5,00%		2,00%		
Pernambuco	2000	1,50%	1,00%	0,50%			10,00% (3)
Tocantins	2002	13%	4,50%		3,50%	5,00%	
Acre (1)	2004	2,50%	1,25%			1,25%	14,00%
Ceará	2007	2,00%				2,00%	23,00%
Goiás	2007	5,00%				5,00%	
Rio de Janeiro	2007	2,50%	1,13%	0,75%	0,63%		
Piauí	2008	5,00%				5,00%	
Paraíba (2)	2011	2,50%	1,25%		1,25%		
Pará	2012	8,00%				8,00%	
Alagoas	2020	3,00%				3,00%	5,00%

OBS.:

(1) No Acre houve a revogação da Lei 1530/04 com a entrada em vigor da Lei 3532/19. Será aplicado regra de transição no período de 2021 a 2030, quando o critério de será totalmente aplicado.

(2) Legislação encontra-se suspensa

(3) Valores de 2021. Haverá aumento progressivo na porcentagem distribuída conforme indicadores sociais até atingir o valor máximo final em 2025.

Legislação:

AC (Lei 3532/19), AL(Lei 5981/97), AP(Lei 0322/96), CE(Lei 12612/96), ES(Lei 11227/20), GO(Lei Complementar 90/2014), MT(Lei Complementar 73/00), MS(Lei 4219/12), MG(Lei 18.030/09), PA(Lei 7638/12), PB(Lei 9600/11), PR(Lei Complementar 59/1991), PE(Lei 12432/03), PI(Lei 5813/08), RJ(Lei 5100/2007),RS(Lei 11.038/97), RO(Lei Complementar 115/94), SP(Lei 3201/81),SE(Lei 8628/19), TO(Lei 2959/15)

Fonte: Elaborada pelos autores com base nas legislações estaduais (2021).

Como é possível observar na tabela 1, o ICMS Ecológico pode utilizar vários critérios ecológicos, sendo os mais adotados entre os estados brasileiros os seguintes: 1) unidades de

conservação, por meio de critérios quantitativos (área em hectares da unidade de conservação federal, estadual ou municipal), e critérios qualitativos (qualidade da unidade de conservação); e 2) sistemas tratamento e destinação final de resíduos sólidos, podendo ser a adoção de aterros sanitários, unidades de compostagem e/ou usinas de reciclagem.

Dos estados da federação, oito - Amazonas, Bahia, Espírito Santo, Maranhão, Rio Grande do Norte, Roraima, Santa Catarina, Sergipe - não adotam critérios ambientais na distribuição constitucional do ICMS de forma a incentivar políticas públicas ambientais. O Distrito Federal não pode ser considerado vez que, por não ser subdividido em municípios conforme previsão constitucional (Art. 32 da CF), não há o que se falar em transferências do quarto constitucional em seu caso, especificamente (BRASIL, 1988).

Destaca-se ainda que 6 dos 8 estados que não adotam critérios ambientais encontram-se na região Norte e Nordeste do país. É nesta região que se encontram dois dos principais biomas brasileiros - Floresta Tropical Amazônica e Caatinga.

Miguel (2020) comenta que apesar das experiências positivas com o ICMS Ecológico em vários Estados da federação, o estado do Amazonas ainda não adotou o referido instrumento de política pública e o mesmo é a maior reserva florestal, hídrica e de biodiversidade do país. Assim, revela-se injustificável a não adoção do ICMS Ecológico, afetando o desenvolvimento socioeconômico dos demais municípios do estado.

Estados e a política ambiental através da extrafiscalidade do IPVA

O IPVA tem sua função predominantemente arrecadatória (função fiscal), no entanto, é possível adotar critérios extrafiscais uma vez que se admite a prática de alíquotas diferenciadas conforme o potencial lesivo ambiental (OZZETTI; LIMA; TAVARES, 2018). Combinando-se o tratamento diferenciado a ser adotado a produtos e serviços em função de seu impacto ambiental (Art. 170, VI, CF88), com a progressividade ambiental, surge a figura do IPVA ambientalmente orientado.

Uma das maneiras de se adotar critérios ambientais no IPVA é pela adoção de alíquotas menores em relação à alíquota modal para o transporte de passageiros. Busca-se aí privilegiar o transporte coletivo em relação ao uso de automóveis pessoais. Segundo Carvalho (2011), o transporte coletivo nas grandes aglomerações brasileiras pode emitir na atmosfera de 8 a 36 vezes menos poluentes (a depender do modal). Logo, torna-se imperativo a implementação de políticas públicas que privilegiem o transporte coletivo de passageiros em

relação ao transporte individual. Tal medida pode ser alcançada através da função extrafiscal dos impostos (Tabela 2).

Tabela 02: Extrafiscalidade no IPVA no transporte coletivo de passageiros e na potência do motor automotivo. (Continua)

Estado	Alíquota Modal		Transporte Coletivo Urbano de Passageiros		Progressividade por Potência do motor
	%	Legislação	%	Legislação	
Acre	2,0%	Lei Complementar nº114/2002, Art. 4º, I	1,0%	Lei Complementar 114/2002, Art. 4º, I	NÃO
Alagoas	3,25%	Lei 6555/04, Art. 8º, III	1,0%	Lei 6555/04, Art. 8º, I	SIM
Amapá	3,0%	Lei 194/94, Art. 103, I	Isento	Lei 194/94, art. 98, IX	NÃO
Amazonas	3,0%	Lei Complementar nº 19/97, Art. 150, I	2,0%	Lei Complementar 19/97, Art. 150, II	SIM
Bahia	2,5%	Lei 6348/91, Art. 6º, I, "b"	Isento	Lei 6.348/91, art. 4º, inc. VI	NÃO
Ceará	2,5 a 3,5%	Lei 12023/92, Art. 6º, V	Isento	Lei 12023/92, art. 4º, V	SIM
Espírito Santo	2,0%	Lei 6999/01, Art. 12, I	Isento	Lei 6999/01, Art. 60, inc. VI	NÃO
Goiás	3,75%	Lei 11651/91, Art. 93, IV	1,25% (1)(2)	Lei 11651/91, Art. 93, I	SIM
Maranhão	2,5 a 3%	Lei 7799/02, Art. 88, III e IV	Isento	Lei 7799/02, Art. 92, VI	NÃO
Mato Grosso	2,0 a 3,0%	Lei 7301/00, Art. 6º, V a VII	Isento	Lei 7301/00, Art. 7º, IV	SIM
Mato Grosso do Sul	5,0%	Lei 7301/00, Art. 157, I, "b"	Isento	Lei 7301/00, Art. 152, IV	NÃO
Minas Gerais	3,0 a 4,0%	Lei 14937/03, Art. 10, I e II	2,0% (2)	Lei 14937/03, Art. 10, VII	NÃO
Pará	2,5%	Lei 6017/96, Art. 10, III	Isento	Lei 6017/96, Art. 3º, VIII	NÃO
Paraíba	2,5%	Lei 11007/17, Art. 12, II	1,0% (2)	Lei 11007/17, Art. 12, I	NÃO
Paraná	3,5%	Lei 14260/03, Art. 4º, II	Isento	Lei 14260/03, Art. 14, IV	NÃO
Pernambuco	2,5 a 3,5%	Lei 10849/92, Art. 7º, III, "b"	1,0% (2)	Lei 10849/92, Art. 7º, I	SIM
Piauí	2,5 a 3,0%	Lei 4548/92, Art. 14, IV a VI	Isento	Lei 4.548/92, Art. 5º, IX	NÃO
Rio de Janeiro	3,0 a 4,0%	Lei 2877/97, Art. 10, II e III	2,0% (2)	Lei 2.877/97, Art. 10, IV	NÃO
Rio Grande do Norte	3,00%	Lei 6967/96, Art. 4º, III	Isento	Lei 6.967/96, Art. 8º, V	SIM
Rio Grande do Sul	3,00%	Lei 8115/85, Art. 9º, I a III	Isento	Lei 8.115/85, art. 4º, VII, "b"	NÃO
Rondônia	2,0% a 3,0%	Lei 950/00, Art. 5º, II e IV	Isento	Lei 950/00, art. 6º, V	SIM
Roraima	3,0%	Lei 59/93, Art. 100, I	2,0%	Lei 59/93, Art. 100, II	NÃO
Santa Catarina	2,0%	Lei 7543/88, Art. 5º, I	Isento	Lei 7543/88, art. 8º, V, g	NÃO
São Paulo	4,0%	Lei 13296/08, Art. 9º, IV	Isento	Lei 13296/08, art. 13, VI	NÃO
Sergipe	2,5 a 3,0%	Lei 7655/13, 9º, IV, VI e VII	Isento	Lei 7655/13, 6º, VI	NÃO
Tocantins	2,0 a 3,5%	Lei 1287/01, Art. 78, II, IV e V	Isento	Lei 1287/01, Art. 71, inc. VII	SIM
Distrito Federal	3,0%	Lei 7431/85, Art. 3º, I	1% (2)	Lei 7431/85, Art. 3º, I	NÃO

OBS.:

(1): GO: Isenção para coletivo urbano com acesso para deficientes físicos (Lei 11.651/91, Art. 94, V)

(2): Isenção para o transporte escolar: GO (Lei 11.651/91, Art. 94, XI); MG (Lei 14937/03, Art. 3, XVII); PB (Lei 11007/17, Art. 4º, X); PE (Lei 10849/92, Art. 5º, XVI); RJ (Lei 2877/97, Art. 5º, XV); DF (Lei 7431/85, Art. 2, XII)

Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Como se verifica na Tabela 2, os 26 estados federativos mais o DF se utilizam de alíquotas diferenciadas para o transporte coletivo de passageiros. Dentre esses, 17 optaram

pela total abdicação do imposto, conferindo isenção ao transporte de passageiros. Os outros 10 adotaram alíquotas reduzidas em relação à alíquota modal adotada para outros veículos automotores, variando de alíquotas de 1 a 2%, enquanto a alíquota modal para automóveis varia à alíquota de 1,25 a 5%. Goiás, apesar de não adotar isenção para o transporte de passageiros de forma geral, concede isenção de IPVA a ônibus e micro-ônibus de transporte coletivo urbano que tenham “*rampa ou outro equipamento especial de acesso e decesso para deficiente físico*” (Lei nº 11.651/91, Art. 94, V). Percebe-se o caráter precipuamente de garantir a acessibilidade a portadores de deficiência motora.

Dentre os 10 estados que adotaram alíquota reduzida (mas não isenção) para o transporte de passageiros, 6 deles adotaram isenção apenas para o transporte escolar. É o caso de Goiás, Minas Gerais, Paraíba, Pernambuco, Rio de Janeiro e Distrito Federal. Há, portanto, critério nitidamente extrafiscal com foco na facilitação ao acesso à educação.

A extrafiscalidade no IPVA também é verificada na adoção de menores alíquotas para carros de menor potência automotora e por consequência, menor consumo de combustível e poluição. Apenas 9 estados adotam a potência como critério para a adoção de maiores alíquotas.

Por fim, há a possibilidade de se conceder menores alíquotas ao IPVA a carros que utilizam fontes de energia menos poluentes, em especial os carros movidos a álcool ou elétricos com vistas a incentivar a população à adoção de transporte ambientalmente consciente. A adoção deste da extrafiscalidade ambiental utilizando-se esse critério é adotado por 11 (onze) estados da federação. Desses, os estados do Ceará, Maranhão, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rio Grande do Sul e Sergipe adoram isenção total para os veículos elétricos, enquanto os estados de Alagoas, Mato Grosso do Sul e Rio de Janeiro adotam reduções de alíquota em relação à modal. Ao contrário do que poder-se-ia imaginar, no entanto, que há uma tendência para a revogação desse critério. A Tabela 3 apresenta a extrafiscalidade no IPVA baseada nos combustíveis menos poluentes.

Tabela 03: Extrafiscalidade no IPVA pelo critério de combustíveis menos poluentes

Estado	Critério Carros Elétricos	
	Alíquota	Previsão Legal
Alagoas	1,5% (1)	Lei 6555/04, Art. 8º, IV, "d"
Ceará	Isento (2)	Lei 12.023/92, art. 4º, V
Maranhão	Isento	Lei 7799/02, Art. 92, XI
Mato Grosso do Sul	Redução de 40 a 70% (3)	Lei 7301/00, Art. 153
Minas Gerais	Isento (4)	Lei 14937/03, Art. 3º, XIX
Paraná	Isento (5)	Lei 14260/03, Art. 14, XIII
Pernambuco	Isento	Lei 10849/92, Art. 5º, XI

Rio de Janeiro	0,5% (6)	Lei 2877/97, Art. 10, VII
Rio Grande do Norte	Isento	Lei 6967/96, Art. 8º, XI
Rio Grande do Sul	Isento	Lei 8115/85, art. 4º, II
Sergipe	Isento	Lei 3287/92, Art. 4º, XI
Demais Estados	Não há isenção ou redução de alíquota	

OBS.:

- (1) Gás natural ou veículos elétricos híbridos
- (2) Acréscimo de 0,5%/ano na alíquota até alcançar alíquota geral a partir de janeiro de 2021
- (3) Elétricos ou a gás (Lei 7301/00, Art. 153)
- (4) Veículos movidos a gás, elétricos ou híbridos elétricos
- (5) Isenção somente até 31 de dezembro de 2022
- (6) Alíquota de 2,0% para Álcool e 1,5% para híbridos elétricos ou a gás natural (Lei nº 2.877/97, Art. 10, VI, VI-A)
- (7) Alíquota de 0,2% para gás natural (Lei nº 7.655/13, 9º, §1º-A)
- (8) PI: Isenção revogada pela Lei nº 7.192, de 29/03/2019
- (9) SP: Alíquota Reduzida de 3% revogada pela Lei 17.293/20

Fonte: Elaborado pelos autores (2021)

Ainda que se verifique que há a preocupação dos estados brasileiros pela adoção de critérios extrafiscais no IPVA, há incongruências ao princípio da proteção ambiental nas legislações estaduais. Adota-se, por exemplo, isenção em carros antigos – e altamente poluentes – em todos os estados da federação, a exceção apenas os estados do Amapá e Tocantins, conforme se verifica na Tabela 4.

Tabela 4 Adoção de política de isenção a carros antigos e mais poluentes nos estados federados.

Estado	Isenção ou Redução para carros antigos (mais poluentes)	
	Critério	Legislação
Acre	Mais de 20 anos	Lei Complementar 114/2002, Art. 12, IX
Alagoas	Fabricados antes de 31/12/2020	Lei 6555/04, Art. 6º, V
Amapá	Não há previsão legal de isenção	
Amazonas	Mais de 15 anos	Lei Complementar nº 19/97, Art. 149, V
Bahia	Mais de 15 anos	Lei nº 6.348/91, Art. 4º, XI
Ceará	Mais de 15 anos	Lei nº 12.023/92, Art. 4º, VII
Espírito Santo	Mais de 15 anos	Lei nº 6.999/01, Art. 6º, I, "e"
Goias	Mais de 10 anos	Lei 11.651/91, Art. 94, X
Maranhão	Mais de 15 anos	Lei 7799/02, Art. 92, X
Mato Grosso	Mais de 18 anos	Lei 7301/00, Art. 7º, IX
Mato Grosso do Sul	Mais de 20 anos	Lei 7.301/00, Art. 152, § único, I
Minas Gerais	Mais de 30 anos	Lei 14.937/03, Art. 3º, VII
Pará	Mais de 15 anos	Lei nº 6.017/96, Art. 3º, VI
Paraíba	Mais de 15 anos	Lei 11.007/17, Art. 4º, IX
Paraná	Mais 20 anos	Lei nº 14.260/03, Art. 14, IX
Pernambuco	Mais de 30 anos	Lei nº 10.849/92, Art. 5º, XV
Piauí	Mais de 15 anos	Lei 4.548/92, Art. 5º, XII
Rio de Janeiro	Mais de 15 anos	Lei nº 2.877/97, Art. 5º, VII
Rio Grande do Norte	Mais de 10 anos	Lei 6.967/96, Art. 8º, IV
Rio Grande do Sul	Mais 20 anos	Lei nº 8.115/85, Art. 4º, IV
Rondônia	Mais de 15 anos	Lei nº 950/00, Art. 6º, X
Roraima	Mais de 10 anos	Lei nº 59/93, Art. 97, § 3º
Santa Catarina	Mais de 30 anos	Lei nº 7.543/88, Art. 8º, V, "f"
São Paulo	Mais 20 anos	Lei nº 13.296/08, Art. 13, VIII
Sergipe	Mais 15 anos	Lei nº 7.655/13, 6º, X
Tocantins	Não há previsão legal de isenção (1)	
Distrito Federal	Mais de 15 anos	Lei nº 6.466/19, Art. 2º, VIII

OBS.:

- (1) Havia previsão legal para isenção a carros com mais de 15 anos. Previsão revogada pela Lei 3.019/15

Fonte: Elaborada pelos autores (2021).

Estados e a política ambiental através da extrafiscalidade do ITCMD

Para entender a possibilidade a extrafiscalidade do ITCMD, é necessário primeiramente entender sobre o ITR – Imposto Territorial Rural – utilizado como referência na base de cálculo do ITCMD em vários estados, conforme será discutido a seguir.

O ITR é imposto de competência da união e tem finalidade basicamente arrecadatória. Apesar disso, há aspectos de extrafiscalidade no imposto como a progressividade prevista, através da Emenda Constitucional 42/2003, no Art. 153, §4º, I da CF para desestimular a manutenção de terras improdutivas. A tentativa de não penalizar os proprietários de terras que possuem áreas de mata nativa também pode ser considerado um aspecto extrafiscal do ITR, uma vez que este prevê a aplicação da alíquota do ITR apenas sobre o valor da “terra nua” (BRASIL, 1996).

Segundo Melo (2015) terra nua pode ser definida como o valor da propriedade, excluídas alguns valores, dentre esses o valor das matas nativas e florestas plantadas. Também, o Código indica que haja “*dedução das Áreas de Preservação Permanente, de Reserva Legal e de uso restrito da base de cálculo do Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural - ITR, gerando créditos tributários*” (BRASIL, Art. 41, 2012). Assim, ao excluir áreas de florestas plantadas, áreas de Preservação Permanente e Reserva Legal; há importante aspecto de extrafiscal com busca a preservação do meio ambiente.

Aspectos extrafiscais inevitavelmente são absorvidos indiretamente pelas legislações estaduais que consideram base de cálculo do ITR para o cálculo do ITCMD. Segundo Sousa (2020) os estados que trazem permissão para uso do ITR como referencial para cálculo do ITCMD são, por região: 1) Centro-Oeste: Mato Grosso; 2) Nordeste: Rio Grande do Norte, Pernambuco, Alagoas, Bahia e Sergipe; 3) Norte: Pará e Rondônia; 4) Sudeste: Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo; 5) Sul: Paraná.

Deve-se atentar, no entanto, que se trata apenas permissão para o uso do ITR como referência à base de cálculo do ITCMD, não havendo obrigação legal para que aquele seja utilizado como parâmetro deste. Merece destaque o estado de Santa Catarina (SC) que permitia a impugnação do ITCMD calculado pelo fisco através da apresentação de atestado de área de preservação permanente, entretanto o referido artigo foi revogado da legislação estadual (SANTA CATARINA, 2004)

Conclusão

Verifica-se que há a ampla adoção de critérios extrafiscais pelos estados na distribuição do quarto constitucional do ICMS e na definição das alíquotas do IPVA. Em relação ao ITCMD, não há a adoção de critérios objetivos suficientes, uma vez que a extrafiscalidade ambiental se dá apenas de forma indireta, por abarcar definições de áreas tributadas (base de cálculo) do ITR.

Há espaço para a melhoria no uso dos critérios extrafiscais como política pública ambiental, vez que 8 estados federativos não preveem critérios ambientais na distribuição do ICMS. Além disso, os critérios são muitas vezes excessivamente restritos, privilegiando quase sempre apenas aspectos como a presença de unidades de conservação (UC) ou destinação de resíduos sólidos.

É importante frisar dos 8 (oito) estados que não se utilizam do ICMS ecológico, 6 (seis) se encontram na região Norte e Nordeste, com especial destaque ao estado do Amazonas. Norte e nordeste são berço de importantes biomas – Caatinga e floresta tropical amazônica – portanto a não previsão de critérios ambientais assim como já se faz em 17 estados brasileiros é de imensa preocupação dada a posição estratégica em termos ambientais desses estados.

Quanto ao IPVA, verifica-se que apenas 11 (onze) estados adotam alíquotas reduzidas para carros elétricos, havendo preocupante tendência de revogação das isenções e reduções de alíquota a esses veículos, certamente devido à preocupação com a perda de arrecadação na medida em que se avança a adoção dos carros elétricos. Ao mesmo tempo, é necessário rever a política de adoção de isenção a carros mais antigos vez que estes possuem menor eficiência energética e por consequência são ainda mais poluentes.

Outros estudos poderão se aprofundar ainda mais na extrafiscalidade fiscal dos impostos, verificando como os estados estão utilizando demais instrumentos fiscais para a consecução da sustentabilidade ambiental em seus territórios.

Referências

ALEXANDRINO, C. S.; BUFFON, M. A extrafiscalidade como instrumento de proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado. Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas, n. 6, p. 01-11, 2015.

ASSOCIAÇÃO DOS ADVOGADOS DE SÃO PAULO (AASP). Apontamentos sobre o ITCMD no estado de São Paulo. São Paulo, 2019.

BOFF, S. O.; BOFF, V. A. Extrafiscalidade tributária como política pública voltada à sustentabilidade socioambiental. Disponível em: <https://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2021/5/2021_05_2149_2171.pdf>. Acesso em 1º de novembro de 2021.

BOMBO, F. S.; PEDRINI, T. F.; DANTAS, M. B. Extrafiscalidade como instrumento para a obtenção de um meio ambiente sustentável. Revista da Faculdade de Direito do Sul de Minas, [S. l.], v. 35, n. Edição Especial, 2021. Disponível em: <https://revista.fdsu.edu.br/index.php/revistafdsu/article/view/20>. Acesso em: 9 maio. 2022.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. 1º Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículos Automotores Rodoviários, 2011 < <http://energiaambiente.org.br/produto/1o-inventario-nacional-de-emissoes-atmosfericas-por-veiculos-automotores-rodoviarios>>. Acesso em: 10 nov. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2021]. Disponível em: http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 1º de novembro de 2021.

BRASIL. Ementa Constitucional nº 42, de 19 de dezembro de 2003. Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências. [S. l.], 31 dez. 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc42.htm. Acesso em: 3 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 9.393, de 19 de dezembro de 1996: Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural - ITR, sobre pagamento da dívida representada por Títulos da Dívida Agrária e dá outras providências. Brasília, DF: Senado, 1996.

BRASIL. Lei Nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Novo Código Florestal. Brasília, 2012.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Emissões relativas de poluentes do transporte motorizado de passageiros nos grandes centros urbanos brasileiros. IPEA, Brasília, 2011. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/1578?mode=full>>. Acesso em 1º de novembro de 2021.

CARVALHO FILHO, J. S. Pacto federativo: aspectos atuais. Revista da EMERJ, Rio de Janeiro, v. 4, n. 15, 2001

CATELLI, T.A. Reflexão quanto à extrafiscalidade tributária como instrumento de desenvolvimento sustentável. REGRAD - Revista Eletrônica de Graduação do UNIVEM - ISSN 1984-7866, [S.l.], v. 12, n. 01, p. 162 - 174, nov. 2019. ISSN 1984-7866. Disponível em: <<https://revista.univem.edu.br/REGRAD/article/view/3036>>. Acesso em: 09 maio 2022.

DROSTE, N.; LIMA, G. R., MAY, P. H.; RING, I. Municipal Responses to Ecological Fiscal Transfers in Brazil: A microeconomic panel data approach. Environmental Policy and Governance, 2017.

GIL, A. C. Métodos e técnicas da pesquisa social. 4. ed. São Paulo: Atlas, 1994.

GOIÁS, Lei Estadual no 11.651 de 26 de dezembro de 1991. Institui o Código Tributário do Estado de Goiás, e adota outras providências. Disponível em: <https://www.sefaz.go.gov.br/lte/lte_ver_40_3_htm/cte/cte.htm>. Acesso em 03 de novembro de 2021.

Guilherme, D. G. A. (2010). Contradições e Perspectivas para a Federação Brasileira. Revista Jurídica Da Presidência, 12(97), 300–324. Disponível em: <https://revistajuridica.presidencia.gov.br/index.php/saj/article/view/183>. Acesso em 03 de maio de 2022.

GRIEG-GRAN, M. Fiscal Incentives for Biodiversity Conservation: The ICMS Ecológico in Brazil. SSRN ElectronicJournal, 2001.

LIMA DE PAULO, Felipe Luiz; SOBRAL CAMÕES, Pedro J. Ananalysis of de lay in implementingecological fiscal transfers in Brazil. Environmental Development37, 100550, 2020.

LIMA DE PAULO, Felipe Luiz; PEDROSA, Ivo; CAMÕES, Pedro J.Reconceptualisingecological fiscal transferstosustainabledevelopment perspective. InternationalJournalofInnovationandSustainableDevelopment, 16:1, 22-31, 2022.

LOUREIRO, Wilson. Contribuição do ICMS Ecológico à Conservação da Biodiversidade no Estado do Paraná. Tese de Doutorado, Universidade Federal do Paraná, 2002.

MELO, José Eduardo Soares de. IPTU e ITR: (teoria e prática). São Paulo: Dialética, 2015.

MIGUEL, Luciano Costa; DA SILVA, Romeu Faria Thomé. A (IN) ADEQUAÇÃO DA POLÍTICA TRIBUTÁRIA ADOTADA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DA REGIÃO AMAZÔNICA. Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas, n. 11, p. 01-11, 2020.

MORAES, William Thiago de; SOLA, Fernanda. Extrafiscalidade ambiental – o estado do conhecimento no Brasil. Novos Cadernos NAEA, [S.l.], v. 22, n. 3, dez. 2019. ISSN 2179-7536. Disponível em: <<https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/view/7106>>. Acesso em: 09 maio 2022.

MORETE, V. S. Tributação ambiental e sustentabilidade. Revista Argumentum-Argumentum Journal of Law, v. 14, p. 139-165, 2019. Disponível em: <<http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/981>>. Acesso em: 09 maio 2022.

MOURA, Alexandrina Sobreira. Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços Socioambiental: incentivos institucionais e legislação ambiental no Brasil. Revista de Administração Pública, 49(1):165–187, 2015.

OZZETTI, Valmir César; LIMA, Francisco Pércles Rodrigues Marques de; TAVARES, JaíseMarienFraxe. Perspectivas da utilização da função extrafiscal do ipva como estímulo aos veículos menos poluentes. Percurso, [S.l.], v. 3, n. 26, p. 33 - 41, dez. 2018. Disponível em: <<http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/percurso/article/view/3127>>. Acesso em: 02 de novembro de 2021

OLIVEIRA, AdrielleBetina Inácio; MESSIAS, Epaminondas José; LEONETTI, Carlos Araújo. Tributos ambientais praticados no Brasil: descrevendo algumas experiências da atividade extrafiscal com finalidade de proteção ambiental. *Revista de Direito Tributário e Financeiro*, v. 7, n. 1, p. 60-81, 2021.

REIS; J. E. A.; DA SILVA, T. g.. ICMS Ecológico e o princípio da equidade intergeracional em prol do meio ambiente e da sociedade. *Pensar Acadêmico*, v. 15, n. 2, p. 211-224, 2017. Disponível em: <<http://pensaracademico.unifacig.edu.br/index.php/pensaracademico/article/view/239>>. Acesso em: 02 de novembro de 2021.

RING, Irene. Integrating local ecological services into intergovernmental fiscal transfers: The case of the ecological ICMS in Brazil. *Land Use Policy*, 25(4):485–497, 2008.

RING, Irene; BARTON, D. N. Economic instruments in policy mixes for biodiversity conservation and ecosystem governance. In Martínez-Alier, J. e Muradian, R., editores, *Handbook of Ecological Economics*, capítulo 17, páginas 413–449. Edward Elgar, Cheltenham, 2015.

SANTA CATARINA. Decreto no 2884, de 30 de dezembro de 2004: Aprova o Regulamento do Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação de Quaisquer Bens ou Direitos do Estado de Santa Catarina - RITCMD-SC. Disponível em: http://legislacao.sef.sc.gov.br/Consulta/Views/Publico/Frame.aspx?x=/Cabecalhos/frame_ritcmd_04.htm. Acesso em 1º de novembro de 2021.

SAUQUET, A.; MARCHAND, S.; FERÉS, J. G. Protected areas, local governments, and strategic interactions: The case of the ICMS-Ecológico in the Brazilian state of Paraná. *Ecological Economics*, 107:249–258, 2014.

SOUSA, Angela Aparecida Oliveira. ITCMD: análise das áreas de preservação permanente e reserva legal nos estados. Dissertação (Mestrado em Direito – Empreendimentos Econômicos, Desenvolvimento e Mudança Social). Marília: UNIMAR, 2020.

Como citar este artigo (Formato ABNT):

CUNHA, Felipe Gustavo Gomes; ALBUQUERQUE, José de Lima; PAULO, Felipe Luiz Lima de; CORREIA-NETO, Jorge da Silva; VASCONCELOS, Yumara Lúcia; MARINHO, Giovanni Giuseppe da Nóbrega. O uso da Extrafiscalidade dos Impostos Estaduais como Medida de Implementação de Políticas Públicas Ambientais. **Id on Line Rev. Psic.**, Maio/2022, vol.16, n.60, p. 454-471. ISSN: 1981-1179.

Recebido: 13/05/2022;

Aceito 19/05/2022;

Publicado em: 30/05/2022.