

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC

CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

SHEILA LODETTI NUERNBERG GONÇALVES

**ARRECAÇÃO TRIBUTÁRIA DO IPVA: ANÁLISE SOBRE AS MUDANÇAS
LEGISLATIVAS E O RECOLHIMENTO DO TRIBUTO NO PERÍODO PRÉ E PÓS
PANDÊMICO**

CRICIÚMA

2024

SHEILA LODETTI NUERNBERG GONÇALVES

**ARRECAÇÃO TRIBUTÁRIA DO IPVA: ANÁLISE SOBRE AS MUDANÇAS
LEGISLATIVAS E O RECOLHIMENTO DO TRIBUTO NO PERÍODO PRÉ E PÓS
PANDÊMICO**

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção do grau de bacharel no curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. Me. Luan Philippi Machado

CRICIÚMA

2024

SHEILA LODETTI NUERNBERG GONÇALVES

**ARRECAÇÃO TRIBUTÁRIA DO IPVA: ANÁLISE SOBRE AS MUDANÇAS
LEGISLATIVAS E O RECOLHIMENTO DO TRIBUTO NO PERÍODO PRÉ E PÓS
PANDÊMICO**

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de Bacharel, no Curso de Ciências Contábeis da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em Contabilidade Tributária.

Criciúma, 27 de junho de 2024.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Luan Philippi Machado – Mestre - (Unesc) - Orientador

Prof. João Vanio Cardoso – Doutor - (Unesc) – Examinador 1

Profª. Patriele Fontana – Especialista – (Unesc) – Examinador 2

Dedico este trabalho ao meu marido Evandro, meu porto seguro, por me apoiar e acreditar em meus sonhos. E à minha filha Raphaela, meu maior incentivo, por me trazer alegria e me inspirar a ser uma pessoa melhor.

AGRADECIMENTOS

Ao meu Deus, meu criador, meu Pai, meu eterno agradecimento por me conceder o dom da vida e por me guiar nessa jornada com amor, sabedoria e proteção. Sou imensamente grata por sua infinita bondade e seu amor por mim. Sua presença constante me deu força para superar os desafios. Minha fé em você, meu senhor, foi minha maior fonte de inspiração e motivação. Obrigada por ser meu guia e meu refúgio.

Ao meu querido orientador, Professor Luan Philippi Machado, por sua sábia orientação, dedicação, empenho e por aceitar fazer parte dessa etapa final da minha caminhada acadêmica. Sua paciência, apoio e incentivo foram a força que me impulsionou a superar os desafios e encerrar esse ciclo com a sensação de dever cumprido.

A todos os meus professores, que me inspiraram e estiveram presentes ao longo de minha trajetória acadêmica. Sou imensamente grata a cada um de vocês por suas valiosas lições, sua dedicação e seu compromisso com o meu aprendizado. Tenho um carinho muito especial por todos.

A minha amada mãe, mulher de fé, por me ensinar a ser persistente e nunca desistir dos meus sonhos. Sua fé em minhas capacidades me deu coragem para seguir em frente, mesmo nos momentos mais difíceis. Sou eternamente grata por seu amor incondicional. Esta conquista que estou celebrando, com certeza, também é sua.

Ao meu amado marido Evandro e minha preciosa filha Raphaela que sempre estiveram ao meu lado, me apoiando e me incentivando em cada passo da minha jornada. Obrigado pela compreensão e paciência nos momentos mais desafiadores. Ter vocês ao meu lado, me torna uma pessoa mais forte e completa. Vocês são os pilares que sustentam a minha vida e me dão força para seguir em frente.

E a todos que de alguma forma contribuíram para que chegasse até aqui. Sou grata por todas as mãos que me ajudaram a levantar quando eu tropecei e por todas as vozes que me incentivaram a seguir em frente. Esta conquista não seria possível sem o apoio de todos que acreditaram em mim e me ajudaram a alcançar meus objetivos.

“Suba o primeiro degrau com fé. Não é necessário que você veja toda a escada. Apenas dê o primeiro passo.”

Martin Luther King

ARRECAÇÃO TRIBUTÁRIA DO IPVA: ANÁLISE SOBRE AS MUDANÇAS LEGISLATIVAS E O RECOLHIMENTO DO TRIBUTO NO PERÍODO PRÉ E PÓS PANDÊMICO

Sheila Lodetti Nuernberg Gonçalves¹

Luan Philippi Machado²

RESUMO: A principal fonte de receita dos estados provém dos tributos, e entre esses está o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), um tributo estadual que incide anualmente sobre a propriedade de veículos automotores. Diante do exposto, este trabalho apresenta como objetivo geral analisar as variações na arrecadação do IPVA no Estado de Santa Catarina e no Município de Criciúma, durante o período compreendido entre os anos de 2017 e 2023. Para alcançar esse objetivo, adotou-se uma abordagem qualitativa e descritiva, com pesquisa documental para coletar dados em sites e análise de conteúdo. Neste estudo foram analisadas as flutuações na arrecadação do IPVA em Santa Catarina e Criciúma durante a pandemia, por meio de investigações em uma variedade de fontes, como Detran, Ciretran, Secretarias da Fazenda, Banco do Brasil, Prefeitura de Criciúma, Fenabreve, FIPE e Ouvidoria-Geral do Estado, ao longo do período de 2017 a 2023. A análise dos dados revela um crescimento notável na arrecadação do IPVA em Santa Catarina e em Criciúma no período analisado, impulsionada principalmente pelo aumento na quantidade de automóveis, caminhões, caminhões tratores, caminhonetes e utilitários. Embora o número de veículos registrados tenha aumentado, houve uma disparidade entre o crescimento da frota e o aumento na arrecadação do imposto, sugerindo possíveis influências de fatores como mudanças nos preços dos veículos.

PALAVRAS – CHAVE: Impacto econômico. Mudança legislativa. Tributação de veículos. Recolhimento de tributos. Análise comparativa. Santa Catarina. Criciúma.

AREA TEMÁTICA: Tema 05 – Contabilidade Tributária

1 INTRODUÇÃO

Acerca da pandemia, desde o final de 2019, diversos estudos abordaram temas relacionados aos efeitos e impactos gerados, principalmente nos âmbitos econômico, financeiro, social e político, em consequência da Covid-19, doença causada pelo vírus SARS-CoV-2. Para os autores Sturza e Tonel (2020), as medidas de segurança e contenção adotadas pelos governos para coibir a propagação do vírus impactaram significativamente vários aspectos do dia a dia das pessoas. Essas restrições, além de afetarem os setores econômico, social e profissional, geraram grandes impactos na saúde mental e emocional dos indivíduos.

Certamente, a pandemia impulsionou uma séria crise econômica. O isolamento social, medida adotada para conter o vírus, embora crucial, impactou significativamente as operações do comércio e indústrias, culminando no fechamento

¹ Acadêmica do curso de Ciências Contábeis da UNESC, Criciúma, Santa Catarina, Brasil.

² Professor Mestre, UNESC, Criciúma, Santa Catarina, Brasil.

de empresas e estabelecimentos comerciais, setores que ainda sentem os efeitos danosos da crise sanitária. Diante desse panorama, as autoridades governamentais do Brasil, na busca de mitigar os impactos e assegurar a sobrevivência das camadas mais vulneráveis da população, adotaram uma série de medidas visando assegurar a saúde pública e a estabilidade da economia.

Crises econômico-sociais advindas de uma calamidade podem ser graves a ponto de ameaçar a continuidade de empresas, a preservação de empregos e, assim, a sobrevivência do Estado. As formas adotadas para a contenção do vírus durante a pandemia geraram como efeito colateral uma inevitável paralisação de algumas atividades econômicas. Para minimizar os efeitos econômicos negativos, o Governo Federal instituiu medidas tributárias, como a redução, por um determinado período, das alíquotas e a prorrogação dos prazos para pagamento de alguns impostos e contribuições federais (Petry, 2020).

Medidas como isenção e prorrogação de tributos foram implementadas com o objetivo de reduzir os impactos da pandemia na economia, levando em conta a incapacidade financeira dos contribuintes com a redução das atividades econômicas. Decretos, leis e políticas de incentivos fiscais foram promulgados para respaldar as empresas. Parte do recolhimento de tributos foram destinados pelos governos a projetos e fundos em benefício dos mais vulneráveis. Constatou-se que empresas com atividades econômicas ditas não essenciais, inicialmente, não foram beneficiadas com medidas que garantissem seu sustento durante o isolamento social. Porém, ao longo dos meses, foram recebendo o suporte essencial para manutenção de suas atividades por meio de programas de incentivos introduzidos por organizações e instituições governamentais (Araújo; Souza; Gonçalves; Lima, 2021).

A pandemia de Covid-19 não atingiu apenas o setor da saúde, mas foi responsável pela crise financeira e econômica que se instaurou. Foi relevante o impacto, em termos tributários, trazendo consequências tanto para o contribuinte quanto para o Fisco. O Estado se mantém, em sua maioria, por receitas oriundas da arrecadação de tributos. A desaceleração da economia dificultou o pagamento dos tributos devidos pelo contribuinte e, em contrapartida, o Fisco deixou de arrecadar os recursos necessários para a manutenção do Estado. Entende-se que é crucial que o ente federado encontre um ponto de equilíbrio que possibilite suprir a necessidade de coletar os tributos, assegurando o funcionamento do Estado e salvaguardando as entidades empresariais de uma carga tributária excessivamente onerosa, sobretudo em tempos de crise (Mendonça; Nogueira, 2023).

Dentro desse contexto, tem-se a seguinte questão de pesquisa: qual o comportamento da arrecadação de IPVA no Estado de Santa Catarina e no Município de Criciúma, durante o período compreendido entre os anos de 2017 e 2023?

Esse estudo tem como objetivo geral analisar as variações de IPVA no Estado de Santa Catarina e no Município de Criciúma, durante o período compreendido entre os anos de 2017 e 2023.

Para atingir o objetivo geral, serão elencados os seguintes objetivos específicos: (1) Elencar as medidas tributárias do governo durante o período pandêmico; (2) Compilar e descrever as variações da arrecadação do IPVA no Estado de SC e no Município de Criciúma no período compreendido entre os anos de 2017 e 2023 e; (3) Analisar a arrecadação e seus desdobramentos no período de análise (2017 a 2023).

Os efeitos da pandemia da Covid-19 refletiram significativamente na economia global, atingindo tanto as organizações privadas quanto as públicas.

Governos e contribuintes sofreram as consequências da crise econômica que se instaurou. Mediante a falta de renda, decorrente da paralisação das atividades, tem-se que um tributo como o IPVA, que incide pelo simples fato da existência da propriedade, se torna dispendioso para o contribuinte, diferentemente do ICMS, que incide sobre a comercialização de produtos e serviços.

Dentro desse contexto, este estudo se justifica, pois, do ponto de vista teórico, busca entender os impactos sociais, econômicos, políticos e culturais decorrentes da Covid-19, visando trazer soluções para o enfrentamento da pandemia. Do ponto de vista prático, a contribuição deste estudo é trazer dados para evidenciar o quanto os efeitos na arrecadação do IPVA foram significativos para o Estado de Santa Catarina e para o Município de Criciúma, pois, apesar de ser um imposto de competência estadual, parte do valor retorna ao município.

Este estudo também contribui, do ponto de vista social, para destacar a importância desse imposto para os cofres públicos, pois qualquer alteração na arrecadação implica diretamente na gestão do Governo, afetando serviços públicos essenciais nos âmbitos da saúde, educação e infraestrutura.

A fundamentação teórica é a próxima seção do estudo, que apresenta o embasamento teórico da pesquisa. Esta seção está dividida em subseções que trazem: a externalidade da Covid-19, os efeitos da externalidade na arrecadação tributária, o sistema tributário e tributos, e o imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA).

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta seção oferece um panorama abrangente sobre a Covid-19 e as estratégias adotadas para combater a pandemia, além de explorar conceitos e características dos tributos, incluindo os diferentes tipos de impostos e suas atribuições, com foco especial no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

2.1 A EXTERNALIDADE COVID-19

A Covid-19, causada pelo coronavírus denominado SARS-CoV-2, é uma doença respiratória infecciosa que teve origem na China no final de 2019. O primeiro caso de Covid-19 registrado no Brasil foi em 26 de fevereiro de 2020 (Brasil, 2023). Em maio, o país ocupava o segundo lugar no ranking mundial em casos confirmados (Fenerich; Muzulon; Calegari; Ferreira, 2023). De acordo com dados do Ministério da Saúde, foram registrados 705.775 óbitos até 29 de setembro de 2023, sendo 424.107 somente no ano de 2021 (Brasil, 2023). Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) qualificou a Covid-19 como pandemia, pois já havia se disseminado por vários países. No Brasil, foi decretado estado de calamidade pública pelo Congresso Brasileiro, instituído pelo Decreto Legislativo nº 06 de 20 de março de 2020.

Em 06 de fevereiro de 2020, entrou em vigor no Brasil a Lei nº 13.979, que dispõe sobre as medidas para enfrentamento da pandemia, autorizando o poder público, conforme suas competências, a adotar as medidas de contenção que considerassem necessárias, incluindo quarentena, isolamento, entre outros. Como efeito dessas medidas, houve a paralisação das atividades em vários setores da economia. Consequentemente, evidenciou-se a elevação de riscos no

desenvolvimento dos negócios empresariais, repercutindo na considerável redução do rendimento do trabalhador informal (Petry, 2020).

Para minimizar os efeitos econômicos negativos, o Governo Federal instituiu algumas medidas tributárias, reduzindo, por um determinado período, alíquotas de impostos e contribuições federais, além da prorrogação de prazos para pagamento de determinados tributos. O Decreto nº 10.285 de 20 de março de 2020 determinou a redução a 0% do IPI sobre produtos como álcool 70% e máscaras de proteção, entre outros utilizados na prevenção e combate à Covid-19. O Decreto nº 10.305 de 01 de abril de 2020 reduziu a 0% a alíquota do imposto IOF, que incide sobre operações de crédito, beneficiando pessoas físicas e jurídicas. Por meio da Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil nº 1930, de 01 de abril de 2020, o Secretário Especial da Receita Federal prorrogou a entrega da DIRPF, ano-calendário 2019, exercício 2020, em até 60 dias (Petry, 2020).

As consequências da quarentena e do isolamento social ocasionaram uma queda na atividade econômica, e, dessa forma, uma quantidade significativa de dinheiro deixou de circular, provocando uma perda de riqueza e de renda em diversas camadas da sociedade pelo mundo. As consequências no Brasil não diferiram do resto do mundo. As orientações médico-sanitárias impostas para a preservação da saúde desencadearam uma série de efeitos que refletiram no setor econômico e, por conseguinte, no setor fiscal. O Poder Executivo identificou a urgência em implementar medidas que atuassem na minimização dos impactos em vários âmbitos, inclusive econômico e tributário (Bernardi; Di Credito, 2020).

A pandemia, mediante o *lockdown*, afetou a forma como os indivíduos se relacionavam, os meios de trabalho, de transporte e todas as cadeias produtivas de setores da atividade econômica. As empresas de pequeno porte foram as que mais sofreram os efeitos da crise. Em adição, os autores apontam que os efeitos da pandemia tiveram maior relevância sobre os processos de produção, a redução de turistas fomentada pelas legislações, a queda nas vagas de emprego, o fechamento de estabelecimentos, a mudança na rotina dos indivíduos e a queda na arrecadação (Fonseca; Mendes; Salceda, 2021).

A pandemia de Covid-19 não atingiu somente o setor da saúde, mas foi responsável por uma crise financeira e econômica. O impacto foi relevante em termos tributários, tanto para o contribuinte quanto para o Fisco. A desaceleração da economia dificultou o pagamento dos tributos devidos pelo contribuinte e, em contrapartida, o Fisco deixou de arrecadar os recursos necessários para a manutenção do Estado. Os autores afirmam que grande parte do impacto econômico foi devido às medidas que restringiram o comércio, diminuindo a circulação de bens e serviços, o que levou a uma menor incidência do fato gerador do tributo (Mendonça; Nogueira, 2023).

2.2 EFEITOS DA EXTERNALIDADE NA ARRECADAÇÃO TRIBUTÁRIA

Em face da situação crítica que se instaurou nos diversos setores da economia em função da pandemia da Covid-19, a esfera federal adotou medidas tributárias em apoio aos contribuintes, para assim preservar os empregos e as empresas, e, conseqüentemente, a existência do Estado, que se mantém com a arrecadação de tributos. O Decreto nº 10.285 de 20 de março de 2020 determinou a redução a 0% do IPI sobre produtos como álcool 70%, máscara de proteção, entre outros utilizados na prevenção e combate à Covid-19. O Decreto nº 10.305 de 01 de



abril de 2020 reduziu a 0% a alíquota do imposto IOF, que incide sobre operações de crédito, beneficiando pessoas físicas e jurídicas. Por meio da IN RFB nº 1930, de 01 de abril de 2020, o Secretário Especial da Receita Federal prorrogou a entrega da DIRPF, ano-calendário 2019, exercício 2020, em até 60 dias (Petry, 2020).

O Governo do Estado de Santa Catarina, por meio do Decreto nº 532³, datado de 26 de março de 2020, que dispõe sobre “suspensão e prorrogação de prazos no âmbito da Administração Tributária Estadual”, concedeu uma extensão de 90 dias para o pagamento do ICMS e do Imposto Sobre Serviços (ISS) aos contribuintes optantes pelo regime de tributação do Simples Nacional e ainda ampliou para 180 dias o diferimento do ICMS e do ISS para os Microempreendedores Individuais (MEIs) dentre outras providências (Brasil, 2020).

O Poder Executivo atuou na minimização dos impactos econômicos e tributários para assim assegurar a sustentação da capacidade econômica das organizações e da população em geral. A fim de evitar maiores danos causados pela crise instaurada devido a Covid-19, o Estado atuou no amparo aos trabalhadores, concedendo o auxílio emergencial, conforme disposto no Decreto nº10.316, de 7 de abril de 2020, art.1º a 3º; traçou planos de auxílio ao setor produtivo por meio da Medida Provisória nº 975⁴, de 1º de junho de 2020, com o objetivo de preservar empresas de pequeno e de médio porte; lançou programa para a preservação do emprego e da renda, instituído pela Medida Provisória nº 936⁵ de 1º de abril de 2020; apresentou projeto para Reforma Tributária com o Projeto de Lei nº 3.887 apresentado em 21 de julho de 2020 com alterações a legislação tributária federal (Bernadi; Di Creddo, 2020).

Araújo, Souza, Gonçalves e Silva (2021) dão destaque às medidas tributárias que foram adotadas por alguns governos no Brasil, com o objetivo de reduzir os impactos da pandemia na economia. O Distrito Federal foi mencionado pelos autores por ser o ente federado que concedeu o maior prazo de prorrogação para a quitação do IPVA, conforme Decreto nº 42.072, de 06 de maio de 2021. Tal medida, segundo os autores, permitiu que o contribuinte, que teve sua vida financeira afetada pela crise econômica instaurada pela pandemia, pudesse se reorganizar, e para o Governo foi um meio de evitar a inadimplência.

O governo do Estado de Santa Catarina, por meio da Lei nº 18.165, de 19 de julho de 2021, art. 1º, instituiu o Programa Catarinense de Recuperação Fiscal, destinado a promover a regularização de débitos inadimplidos, com redução de multas e juros, dos seguintes impostos: Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS); Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação de Quaisquer Bens ou Direitos (ITCMD); e Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) (Santa Catarina, 2021).

A pandemia da Covid-19 teve um impacto claro no aspecto tributário, tanto para os contribuintes quanto para o Fisco. A desaceleração da economia dificultou o cumprimento das obrigações fiscais por parte dos contribuintes e, em virtude disso, o órgão fiscalizador deixou de arrecadar os recursos necessários para a manutenção

³ Alterado posteriormente por meio do Decreto nº 549, de 06 de abril de 2020, que dispõe: Altera o art. 1º do Decreto nº 532, de 2020, que dispõe sobre suspensão e prorrogação de prazos no âmbito da Administração Tributária Estadual e estabelece outras providências.

⁴ Institui o Programa Emergencial de Acesso a Crédito e altera a Lei nº 12.087, de 11 de novembro de 2009, e a Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020

⁵ Convertida em Lei pelo Congresso nacional, tornando-se a Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020.

do Estado. Em face desse cenário e na busca da contenção de uma possível queda na arrecadação, o Governo Federal, bem como os Estados Federados, buscou diminuir o impacto nas receitas públicas, aplicando tratamentos tributários diferenciados para diversos setores econômicos (Araújo; Mendonça; Nogueira, 2023).

2.3 SISTEMA TRIBUTÁRIO E TRIBUTOS

De acordo com as boas práticas internacionais, o sistema tributário de uma nação deve se nortear pelos princípios da neutralidade, progressividade, simplicidade e equidade. O sistema tributário do Brasil é conhecido por sua complexidade, sendo um dos mais confusos e de difícil entendimento do mundo, o que contribui para o aumento e a lentidão do contencioso tributário, impactando toda a gestão tributária, responsável pela principal fonte de recursos do setor público (TCU, 2023).

O sistema tributário é definido por Neto (2019) como o conjunto de normas que regulamentam a instituição, a arrecadação e a destinação dos tributos. Neste conjunto de normas estão: as disposições constitucionais, as leis, os decretos e todas as disposições jurídicas que dizem respeito às exigências fiscais. Para que o Poder Público possa cobrar o tributo do contribuinte, deve-se respeitar uma série de diretrizes, começando pela Constituição Federal, por conseguinte o Código Tributário Nacional (CTN), dentre outras leis e resoluções (Neto, 2019).

A Constituição Federal de 1988 determina que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios podem instituir tributos como impostos, taxas e contribuições de melhoria, conforme o art. 145, de acordo com a competência tributária de cada um, desde que estabelecido em lei (Brasil, 1988). O art. 3º do Código Tributário Nacional (CTN), Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966, define tributo como sendo “toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”. No art. 5º, os tributos estão classificados em “impostos, taxas e contribuições de melhoria” (Brasil, 1966). Já o art. 9º da Lei nº 4320, de 17 de março de 1964 dispõe que tributo é a “receita derivada instituída pelas entidades de direito público, compreendendo os impostos, as taxas e contribuições nos termos da constituição e das leis vigentes em matéria financeira [...]” (Brasil, 1964).

A principal fonte de receita dos estados tem origem nos tributos. A obrigação do pagamento do imposto não está vinculada a nenhum benefício prestado pelo Estado ao contribuinte. Ocorre a partir de um fato gerador, previamente estabelecido em lei. Os tributos estão classificados em: impostos, taxas, contribuições de melhoria, empréstimos compulsórios e contribuições sociais. A obrigação tributária decorre da imposição ao pagamento do tributo devido pelo contribuinte, seja pessoa física ou jurídica, ou por ato por ele praticado, sob pena de sanção (Sousa, 2018).

Nem tudo que o cidadão paga ao governo, em caráter obrigatório, pode ser classificado como tributo, como, por exemplo, uma multa de trânsito. Um motorista ao cometer uma infração terá a obrigatoriedade de pagar uma multa ou ficará sujeito à cobrança judicial, mas este pagamento não se qualifica como um tributo, por ter origem em um ato ilícito. Três características são consideradas essenciais para que se possa classificar uma obrigação como tributo, que são: (1) caráter compulsório, (2) de natureza pecuniária, e (3) não caracterizar punição pela prática de algum ato indevido; ou seja, o tributo é obrigatório, é um montante a ser pago ao governo e não

se classifica como uma punição por algum ato indevido praticado pelo contribuinte (Neto, 2019).

Compõem o Sistema Tributário Nacional diferentes espécies de tributos. Os impostos representam uma espécie de tributo (Neto, 2019). O art.16 do CTN/66 define imposto como sendo “o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte” (Brasil, 1966). Os tributos estão divididos em Federais, Estaduais e Municipais, cabendo a competência de instituir e cobrar, à União, aos Estados e Distrito Federal e aos Municípios, conforme determinado na CF/88 (Brasil, 1988). Segundo Sousa (2018), um ente estatal não tem poder de instituir um imposto de competência de outro ente.

No Brasil, estão aptos a instituir e cobrar tributos: União, Estados e Distrito Federal e os Municípios. Todos os entes federados têm a chamada “competência tributária⁶”. São de competência da União: o Imposto sobre Importação (II) de produtos estrangeiros; Imposto sobre Exportação (IE) de produtos nacionais ou nacionalizados; Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); Imposto sobre a Renda (IR) e proventos de qualquer natureza; Imposto sobre Operações de crédito, câmbio e seguro, ou relativas a títulos ou valores mobiliários (IOF); Imposto sobre Propriedade Territorial Rural (ITR) e Imposto sobre Grandes Fortunas (IGF). Aos Estados e ao Distrito Federal compete instituir o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS); o Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação de Quaisquer Bens e direitos (ITCMD); e o Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). E, por fim, aos Municípios compete instituir o Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS); o Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU); e o Imposto sobre a Transmissão Intervivos, a qualquer título, por ato oneroso, de bens imóveis, por natureza ou por acessão física, e de direitos reais sobre imóveis, exceto os de garantia, bem como cessão de direitos e sua aquisição (ITBI) (Brasil, 1988).

2.4 IMPOSTO SOBRE A PROPRIEDADE DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (IPVA)

O art. 2º da Constituição Federal dispõe que “o imposto sobre a propriedade de veículos automotores tem como fato gerador a propriedade, plena ou não, de veículos automotores de qualquer espécie”. A ocorrência do fato gerador do IPVA será o dia 1º de janeiro de cada ano para carros usados, nacionais ou importados; a data de aquisição constante na nota fiscal para veículos nacionais zero quilômetro; e a data do desembaraço aduaneiro para veículos importados. O art. 155, inciso III, estabelece que é competência dos Estados e do Distrito Federal instituir o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA)” (Brasil, 1988).

No estado de Santa Catarina, a cobrança do IPVA foi instituída pela Lei nº 7.543, de 30 de dezembro de 1988. O art.1º da lei estabelece: “Fica instituído o imposto sobre a propriedade de veículos automotores – IPVA”. A Lei determina ainda a ocorrência do fato gerador; a quem compete o pagamento do imposto; as alíquotas que são aplicadas para o cálculo do imposto devido; dentre outras disposições (Santa Catarina, 1988).

O cálculo do IPVA é feito mediante a aplicação da alíquota⁷ (0,5% para aeronaves de qualquer tipo;1% para veículos terrestres de duas rodas ou de

⁶ Aptidão de instituir Leis que determinam pagamentos compulsórios ao Poder Público a título de tributo.

⁷ Disposta no art. 5º, Incisos I, III, IV e V da Lei 7.543 de 30 de dezembro de 1988.

transporte de cargas e passageiros e para veículos terrestres destinados à locação; e 2% para veículos terrestres de passeio e utilitários) sobre o valor de mercado⁸ no caso de veículo usado, conforme tabela disponibilizada anualmente pela Secretaria da Fazenda. Para veículos novos, a base de cálculo é o valor descrito na nota fiscal, sendo proporcional ao número de meses restantes do ano a partir da data de emissão da nota. Do montante total de IPVA arrecadado, 20% é destinado ao FUNDEB (Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação). Após a destinação ao FUNDEB, 50% do saldo retorna ao município de registro do veículo e 50% ficam com o Governo do Estado. Esse imposto, cobrado anualmente, não está vinculado a nenhuma contraprestação direta, mas destina-se a cobrir despesas da administração pública, como saúde, segurança, educação, saneamento, entre outras (CAF, 2023).

O contribuinte de Santa Catarina pode quitar o IPVA à vista ou parcelado em três vezes, sem incidência de juros. Também há a opção de pagamento parcelado em até 12 meses via cartão de crédito, exceto para débitos inscritos em dívida ativa. Nesta última opção, incidirão custos de financiamento, como juros e demais encargos, pois se trata de uma operação financeira semelhante a um empréstimo (Detran, 2024).

A data para pagamento de IPVA é delimitada pelo final da placa do veículo, conforme apresentado no Quadro 1.

Quadro 1 – IPVA – Ano 2024

FINAL PLACA	1ª COTA	2ª COTA	3ª COTA	COTA ÚNICA
1	10 JAN	10 FEV	10 MAR	31 JAN
2	10 FEV	10 MAR	10 ABR	28 FEV
3	10 MAR	10 ABR	10 MAI	31 MAR
4	10 ABR	10 MAI	10 JUN	30 ABR
5	10 MAI	10 JUN	10 JUL	31 MAI
6	10 JUN	10 JUL	10 AGO	30 JUN
7	10 JUL	10 AGO	10 SET	31 JUL
8	10 AGO	10 SET	10 OUT	31 AGO
9	10 SET	10 OUT	10 NOV	30 SET
0	10 OUT	10 NOV	10 DEZ	31 OUT

Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda/Santa Catarina (2024).

Estão previstas na legislação do IPVA, Lei nº 7.543⁹, de 30 de dezembro de 1988, art. 8º, diversas hipóteses que isentam o proprietário do veículo ao pagamento do imposto. Entre elas estão: veículos terrestres de propriedade de pessoa com deficiência física, visual, mental severa ou profunda, ou autista, ou de seu responsável legal; veículos de partidos políticos; veículos terrestres de aluguel como táxis; veículos de consulados, entre outras. É necessário que os requisitos para a concessão das isenções estejam de acordo com a legislação do IPVA (Santa Catarina, 1988; 2017).

Um estudo desenvolvido no Brasil analisou o comportamento da arrecadação do IPVA nos 26 estados e no Distrito Federal, mediante o aumento de suas alíquotas

⁸ O valor de mercado é apurado pela Fundação de Pesquisas Econômicas (FIPE), com base no mercado automotivo do Estado de Santa Catarina.

⁹ Alterada pela Lei nº 17.429, de 28 de dezembro de 2017.

durante a recessão econômica iniciada no final de 2014, similar à situação enfrentada com a pandemia em 2019. A decisão de aumentar impostos em vez de cortar gastos públicos teve um efeito inverso ao esperado, suplantando a capacidade contributiva dos pagadores de impostos, o que pode ter causado inadimplência e queda na arrecadação desse imposto no período estudado. Esta pesquisa é relevante e pode contribuir para uma melhor compreensão das consequências de não se adotarem políticas fiscais que busquem o equilíbrio entre a carga tributária e a capacidade econômica dos contribuintes em tempos de crise econômica (Lima, Diniz; Machado, 2020).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos, ou metodologia, descrevem os métodos e os tipos de pesquisa que serão aplicados no estudo. Das tipologias tem-se: explicativa, documental, bibliográfica, qualitativa, quantitativa, teórica, exploratória, etc., podendo haver uma combinação dessas abordagens em uma mesma pesquisa (Silva; Chacon; Pederneiras; Lopes, 2004).

3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

Para atingir os objetivos propostos, é essencial definir os procedimentos metodológicos adotados para este estudo.

Quanto à abordagem do problema, esta pesquisa classifica-se como qualitativa, pois, segundo Gil (2021), a pesquisa qualitativa estuda os eventos, situações e circunstâncias vivenciadas no mundo real, capturando o valor da vida do ser humano e demonstrando como encaram e vencem as intempéries diante das situações a que são submetidos. E possibilita ainda entender o contexto em que os fenômenos aconteceram, não necessariamente na definição das causas, mas identificando os fatores por trás dos dados coletados.

No que diz respeito aos objetivos, este estudo é descritivo, de acordo com Gil (2021), as pesquisas descritivas relatam estudos dos fenômenos, das organizações e da comunidade e seus sistemas sociais, com o propósito de descrever determinado fato que esteja ligado a um indivíduo apenas ou se refira a um grupo ou comunidade.

A estratégia de pesquisa adotada é a pesquisa documental. Como afirma Gil (2021), com essa abordagem é possível dispor de dados mais completos e de maneira indireta, como acesso a informações governamentais, registros estatísticos e outros. Corroboram com informações obtidas de outras fontes, possibilitando um melhor entendimento dos diferentes aspectos do estudo.

Quanto a análise dos dados, a pesquisa utiliza a análise de conteúdo, conforme descrito por Martins (2008), esse tipo de investigação busca identificar a essência de um contexto examinando informações disponíveis, e que delas seja possível extrair dados confiáveis, embasados por um referencial teórico e por resultados de outras pesquisas relacionadas ao estudo.

Por fim, a coleta de dados foi realizada por meio de um levantamento de dados secundários. Gil (2021), entende que o sucesso de uma pesquisa depende da qualidade dos dados coletados. Identifica a coleta de dados como sendo um processo que abarca várias vertentes. A definição clara dos objetivos a serem alcançados na pesquisa, identifica o procedimento que mais se adequa a coleta de dados.

3.2 PROCEDIMENTO DE COLETA E ANÁLISE DE DADOS

Para o desenvolvimento deste estudo, que teve como objetivo analisar as variações na arrecadação de IPVA no estado de Santa Catarina e no Município de Criciúma, durante o período compreendido entre os anos de 2017 e 2023, foram efetuadas pesquisas em diversas fontes como: Detran, Ciretran, Secretaria da Fazenda Estadual, Secretaria da Fazenda Municipal, Banco do Brasil, Prefeitura Municipal de Criciúma, Fenabreve, FIPE e Ouvidoria-geral do Estado. As principais informações que foram buscadas se referiram ao valor de arrecadação do IPVA em Santa Catarina e Criciúma, mediante quantidade de frota e segmento de veículos. O acesso aos dados que não estavam dispostos nos sites mencionados acima, foram coletados mediante solicitação via e-mail, Ouvidoria-geral do Estado por meio do E-SIC (Sistema de Informações ao Cidadão), disponível no site da Secretaria da Fazenda Estadual e via contato telefônico.

Foram coletadas as informações abrangendo o período de 2017 a 2023, incluindo a evolução da frota de veículos em circulação, a quantidade de carros emplacados e isentos a cada ano no município, ‘

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta seção, são expostos os dados obtidos e as análises resultantes da pesquisa conduzida, visando alcançar os objetivos propostos neste estudo. Os dados apresentados englobam as categorias por definição, os valores da arrecadação, a evolução da frota e sua quantidade ao longo do período estudado, tanto para o estado de Santa Catarina quanto para o município de Criciúma.

4.1 CATEGORIAS E SUAS DEFINIÇÕES

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), se destaca como a segunda fonte de arrecadação para o estado de Santa Catarina. A arrecadação desse tributo é identificada por categoria de veículo, conforme são classificados. Percebe-se que alguns tipos de veículos não tem uma nomenclatura de fácil identificação e para facilitar a leitura das tabelas, são apresentadas no quadro 2, todas as categorias de veículos aqui estudadas com suas respectivas definições.

Quadro 2 – Categoria e definição.

(continua)

CATEGORIA	DEFINIÇÃO
Automóvel	Veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor.
Caminhão	Veículo automotor destinado ao transporte de carga com peso bruto total superior a 3.500 kg (três mil e quinhentos quilogramas), podendo tracionar ou arrastar outro veículo, respeitada a capacidade máxima de tração.
Caminhão-trator	Veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.
Caminhonete	Veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.
Caminhoneta	Veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

Quadro 2 – Categoria e definição.

(conclusão)

CATEGORIA	DEFINIÇÃO
Ciclomotor	Veículo de 2 (duas) ou 3 (três) rodas, provido de motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a 50 cm ³ (cinquenta centímetros cúbicos), equivalente a 3,05 pol ³ (três polegadas cúbicas e cinco centésimos), ou de motor de propulsão elétrica com potência máxima de 4 kW (quatro quilowatts), e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a 50 Km/h (cinquenta quilômetros por hora).
Micro-ônibus	Veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros.
Motocicleta	Veículo automotor de duas rodas, com ou sem side-car, dirigido por condutor em posição montada.
Motoneta	Veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.
Motor-casa (motor-home)	Veículo automotor cuja carroçaria seja fechada e destinada a alojamento, escritório, comércio ou finalidades análogas.
Ônibus	Veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menor.
Quadriciclo	Veículo automotor de 4 (quatro) rodas, com ou sem cabine, com massa em ordem de marcha não superior a 450 kg (quatrocentos e cinquenta quilogramas) para o transporte de passageiros, ou não superior a 600 kg (seiscentos quilogramas) para o transporte de cargas.
Reboque	Veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor.
Semi-reboque	Veículo de um ou mais eixos que se apoia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.
Trator	Veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos (de rodas, esteira e misto)
Triciclo	Veículo automotor de 3 (três) rodas, com ou sem cabine, dirigido por condutor em posição sentada ou montada, que não possui as características de ciclomotor.
Utilitário	Veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

Fonte: Código de Trânsito Brasileiro – Anexo I (2024).

As categorias apresentadas no quadro 3 são classificadas como carroceria, conforme disposto na Portaria nº 681, de 12 de março de 2020, anexo III, e estão definidas de acordo com suas características conforme exposto.

Quadro 3 – Categoria e definição.

CATEGORIA	DEFINIÇÃO
Chassi Plataforma (porta contêiner)	Base tipo plataforma carga geral, de estrutura metálica, com assoalho e dispositivo de fixação, para possibilitar o transporte de carga geral ou de contêineres.
Sidecar	Dispositivo de uma única roda preso ao lado de uma motocicleta.

Fonte: www.gov.br/transportes (2024).

4.2 ARRECADAÇÃO DO IPVA EM SANTA CATARINA

Ao longo de todo período estudado, verificou-se um crescimento significativo na arrecadação do IPVA para o estado de Santa Catarina. Para melhor visualizar e entender essa crescente, o valor arrecadado do tributo está disposto por categoria de veículo e por cada ano estudado, conforme tabela 1.

Tabela 1 – Arrecadação em Santa Catarina (R\$)

Veículo/Ano	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Automóvel	929.178.837	1.010.432.806	1.114.553.436	1.204.181.643	1.261.372.251	1.649.251.827	1.889.022.831
Caminhão	81.783.202	90.044.492	94.146.816	101.184.679	113.249.730	157.633.676	194.655.597
Caminhão trator	67.896.078	74.405.466	87.485.871	103.909.504	127.778.662	191.182.883	242.628.383
Caminhonete	208.693.575	238.045.541	273.036.925	305.911.790	337.555.890	478.624.076	584.853.380
Camioneta	132.555.256	152.053.399	175.499.635	194.788.630	208.977.357	289.512.472	346.525.416
Chassi Plataforma	0	0	0	0	0	0	0
Ciclomotor	727	481	600	555	457	553	467
Micro-ônibus	3.757.957	3.832.609	4.158.965	4.458.154	4.613.992	5.892.157	6.734.462
Motocicleta	18.077.654	19.634.677	22.129.137	24.950.602	26.038.640	39.048.296	47.928.116
Motoneta	1.033.532	1.201.456	1.178.655	1.234.709	375.259	1.726.626	2.500.548
Motor-casa	2.857.973	3.176.348	3.719.190	4.503.769	5.575.559	8.331.792	10.883.002
Ônibus	7.154.459	7.405.085	7.859.991	8.434.003	9.223.956	11.448.682	13.641.574
Quadriciclo	671	543	486	447	459	460	2.649
Reboque	79	0	0	0	168	0	0
Semi-reboque	0	0	0	0	0	0	0
Side-car	0	0	0	0	0	0	0
Trator de rodas	0	0	0	0	0	0	0
Trator de esteiras	0	0	0	0	0	0	0
Trator misto	0	0	0	0	0	0	0
Triciclo	53.522	62.139	67.710	75.208	76.666	86.786	101.517
Utilitário	85.852.911	106.398.591	133.072.470	159.056.694	191.694.383	289.087.584	369.382.558
TOTAL	1.538.896.434	1.706.693.633	1.917.179.886	2.112.690.386	2.286.533.429	3.121.827.869	3.708.860.500

Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda/SC (2024).

A arrecadação do IPVA em Santa Catarina demonstrou uma notável evolução entre 2017 e 2023, conforme evidenciado na Tabela 1. Vários segmentos de veículos contribuíram para esse crescimento.

Destaca-se, em primeiro lugar, o segmento de automóveis, que não apenas manteve um crescimento constante, mas também se consolidou como o principal contribuinte para a arrecadação do IPVA no estado. Com um aumento de 103,3% durante o período analisado, os automóveis representaram 50,93% da receita total do IPVA em 2023. No período pré-pandemia (2017 a 2019), a arrecadação cresceu em média 9,52%. Durante a pandemia (2020 e 2021), o crescimento médio da arrecadação foi de 6,4%. No pós-pandemia (2022 e 2023), o crescimento nesse

segmento atingiu uma média de 22,64%, superando a média de todo o período, que foi de 12,85%.

Outros segmentos com relevância no montante arrecadado também apresentaram crescimento notável. Os caminhões, por exemplo, registraram um aumento de 138,01% entre 2017 e 2023, representando 5,25% da receita total em 2023. Seu crescimento médio foi de 16,12%, sendo 15,22% menor durante o período pós-pandemia. Da mesma forma, os caminhões tratores tiveram um crescimento impressionante de 257,35%, contribuindo com 6,54% da receita total do IPVA em 2023. Sua média geral de crescimento foi de 24,24% ao longo do período, sendo essa a categoria que obteve um dos maiores percentuais de aumento no período pós-pandemia, perfazendo 38,26% dos veículos contribuintes com maior participação na arrecadação.

As caminhonetes e camionetas também demonstraram um crescimento substancial, com aumentos de 180,25% e 161,42%, respectivamente. Em 2023, esses segmentos representavam 15,77% e 9,34% da receita total do IPVA, indicando sua importância para o montante arrecadado. O ano de 2022 foi o período com o maior percentual de aumento na arrecadação, observado em 78,57% dos veículos apresentados na Tabela 1.

Outros veículos, como motocicletas, motonetas, motor-casas e utilitários, também contribuíram significativamente para a arrecadação, cada um registrando aumentos consideráveis em sua receita ao longo dos anos analisados. É importante destacar que os segmentos de motocicletas e utilitários obtiveram um crescimento de 165,12% e 330,25%, respectivamente, entre 2017 e 2023, com os veículos utilitários representando uma parcela relevante de 9,96% no imposto arrecadado em 2023 e registrando um crescimento médio de 39,29% no período pós-pandemia. O imposto arrecadado pelas motocicletas em 2020 totalizou R\$ 24.950.602,00, enquanto em 2023 esse montante foi de R\$ 47.928.116,00, uma majoração de 92,09%.

Os veículos que não apresentaram valores de arrecadação na Tabela 1 são isentos do pagamento do IPVA. As máquinas agrícolas, por exemplo, têm isenção desde 2011, com a sanção da Lei nº 15.447.

Comparando os anos de 2017 e 2020, observa-se um aumento na arrecadação de 37,29%. De 2020 para 2023, o crescimento foi de 75,55%. Esses dados fornecem uma visão do comportamento da arrecadação do IPVA diante da pandemia de Covid-19.

Com o intuito de compreender esse crescimento em um período de retração econômica, serão analisados outros fatores, como o número de veículos registrados. A Tabela 2 apresenta a evolução da frota.

Tabela 2 – Evolução Histórica da Frota Ativa do estado de Santa Catarina.

(continua)

VEÍCULO/ANO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Automóvel	2.781.659	2.875.072	2.980.740	3.069.497	3.131.494	3.186.070	3.254.566
Caminhão	148.867	151.104	154.649	157.926	162.461	166.651	170.339
Caminhão trator	51.700	54.301	58.635	61.918	66.870	71.462	74.631
Caminhonete	301.655	325.705	351.900	372.964	396.519	416.967	444.030
Camioneta	242.865	257.644	272.773	286.732	299.906	314.794	331.435
Chassi Plataforma	7	7	7	7	7	7	7

Tabela 2 – Evolução Histórica da Frota Ativa do estado de Santa Catarina
(conclusão)

VEÍCULO/ANO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ciclomotor	5.249	5.344	5.615	5.785	5.991	6.328	6.791
Micro-ônibus	11.790	11.994	12.369	12.810	13.369	13.539	13.683
Motocicleta	801.913	815.300	833.624	852.708	873.837	900.285	930.464
Motoneta	258.861	266.122	274.528	282.290	290.033	299.787	310.504
Motor-casa	2.101	2.482	3.004	3.560	4.604	5.703	6.805
Ônibus	18.166	18.321	18.670	19.066	19.496	19.987	20.162
Quadriciclo	15	15	15	15	15	15	18
Reboque	93.128	102.832	113.136	125.228	137.698	148.797	159.656
Semi-reboque	72.170	74.980	80.247	85.605	93.475	100.545	108.076
Side-car	414	410	406	404	401	397	395
Trator de rodas	2.805	2.855	2.986	3.114	3.219	3.388	3.507
Trator de esteiras	131	131	131	131	130	150	149
Trator misto	179	176	177	177	177	176	173
Utilitário	51.722	61.049	71.949	83.586	99.427	112.451	127.696
TOTAL	4.846.480	5.027.011	5.236.773	5.424.763	5.600.397	5.768.787	5.964.395

Fonte: Detran (2024).

O número total de veículos registrados em Santa Catarina apresentou um crescimento médio de 3,52% ao longo do período estudado. Ao compararmos a evolução da frota com a arrecadação do IPVA, observa-se que o crescimento da frota foi, em média, 12,65% menor.

No ano de 2023, o segmento de automóveis destacou-se como o mais numeroso, totalizando 3.254.566 unidades, equivalendo a 54,57% da frota total. Durante a pandemia, os automóveis registraram um aumento médio de 2,5%, enquanto no período pós-pandemia, esse crescimento foi de 1,95% em relação ao período anterior. No entanto, ao compararmos esses números com a arrecadação apresentada na Tabela 1 para o mesmo segmento, nota-se que, apesar do crescimento constante em ambos, a arrecadação excedeu em 20,69% o aumento no número de automóveis nos anos de 2022 e 2023.

Embora o número de caminhões tratores seja inferior ao de caminhões, o primeiro apresentou o maior percentual de crescimento, com 7,43% no período pós-pandemia e 6,32% na média de todos os anos, comparado a 2,5% e 2,27% do caminhão no mesmo período. No entanto, os valores do imposto arrecadado desses segmentos foram de 38,26% e 31,34%, respectivamente, no mesmo período.

A categoria motocicleta deteve a segunda maior frota do estado em todos os períodos estudados, com 15,6% do total em 2023. No entanto, sua contribuição para a arrecadação foi apenas de 1,29%. Apesar de um aumento de 2,79% no número de veículos dessa categoria entre 2020 e 2023, a variação na arrecadação foi de 22,45% para o mesmo período.

Analisando a terceira maior frota do estado, as caminhonetes, que representavam 7,44% do total da frota em 2023, seu crescimento foi de 47,2% comparado às unidades registradas em 2017 e a variação média ao longo do período foi de 6,66%. No entanto, o aumento na arrecadação do tributo foi de 180,25% no mesmo período, indicando uma disparidade entre o crescimento da frota e da arrecadação.

O segmento de utilitários apresentou o maior percentual de crescimento em todo o período, com um aumento significativo tanto na quantidade de veículos (109,17%) quanto na arrecadação do imposto (132,23%) entre os anos de 2020 e 2023.

Estes resultados revelam um crescimento considerável na quantidade de alguns tipos de veículos, porém, ao compará-los com os resultados da Tabela 1, percebe-se uma variação desproporcional. Diante disso, será considerada outra variável, o preço do veículo, para identificar a origem desse aumento. Foram coletados dados de três modelos de veículos por segmento e o preço médio de cada modelo em cada ano estudado, conforme apresentado na Tabela 3.

Tabela 3 – Preço médio do veículo conforme tabela FIPE (R\$)

VEÍCULO/MODELO/ANO		MÉDIA ANUAL						
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Automóvel	VW Golf 2017 Cód. Fipe: 005466-6	68.162	69.798	65.750	61.490	69.545	80.387	79.172
	Fiat Palio 2017 Cód. Fipe: 001372-2	36.233	36.514	34.527	32.747	36.781	41.621	40.708
	Ford Ka 2017 Cód. Fipe 003408-8	35.715	36.275	35.008	34.219	38.606	44.578	43.360
Caminhonete	Ford Ranger 2017 Cód. Fipe: 003364-2	158.761	152.874	138.496	126.784	151.915	175.411	158.214
	VW Amarok 2017 Cód. Fipe: 005325-2	109.159	108.134	98.449	88.591	102.324	119.001	107.815
	Nissan Frontier 2016 Cód. Fipe: 023122-3	93.705	84.618	80.840	76.444	94.976	131.615	120.877
Caminhão trator	Volvo FH 540 2017 Cód. Fipe: 516152-5	373.003	367.420	379.296	380.426	473.056	558.336	556.403
	Mercedes-Benz Actros 2016. Cód. Fipe: 509269-8	289.889	281.161	269.363	283.031	325.184	343.673	344.122
	Scania R-480 A 2017 Cód. Fipe: 513265-7	391.367	371.770	348.840	339.225	360.332	428.198	423.882
Micro-ônibus	Iveco CityClass 2016 Cód. Fipe: 506137-7	127.938	122.279	110.550	104.010	101.615	107.450	103.803
	Marcopolo Volare 2017 Cód. Fipe: 508050-9	213.667	205.510	199.285	191.697	193.997	207.975	200.945
	Marcopolo Volare 2017 Cód. Fipe: 508063-0	195.690	196.396	186.148	181.439	183.506	193.709	187.142
Motocicleta	Kawasaki KLX 450R 2017 Cód. Fipe: 817065-7	30.956	30.505	27.062	24.832	25.729	28.961	28.809
	Suzuki Burgman 650 2017 Cód. Fipe: 825048-0	41.324	39.891	38.450	36.455	38.246	41.656	40.674
	Honda CRF 1000K Africa Twin 2017 Cód. Fipe: 811143-0	58.667	51.668	48.110	46.462	52.836	61.817	60.858
Utilitário	VW Saveiro 2017 Cód. Fipe: 005386-4	41.672	43.550	41.329	39.290	48.036	58.972	58.986
	Fiat Fiorino Furgão 2017 Cód. Fipe: 001477-0	53.201	53.081	49.693	46.417	56.820	65.084	62.262
	Renault Kangoo 2017 Cód. Fipe: 025133-0	39.978	42.718	38.471	36.270	45.537	53.717	50.904

Fonte: Fipe (2024).

A tabela 3 expressa os preços médios de veículos conforme tabela Fipe.

O período compreendido entre os anos de 2017 e 2020 apresentou um decréscimo de 2,8% no preço dos automóveis, considerando os dados coletados. Porém, em 2021 e 2022 esse segmento teve os preços elevados em média, 13,88%, resultado este que pode ter sido um dos fatores do aumento em 17,75% na arrecadação na média do período.

As caminhonetes e caminhões tratores apresentaram variação nos preços praticados em 2021 e 2022, de 20,83% e 15,69%, respectivamente. No mesmo período a arrecadação apresentou elevação de 26,07% para as caminhonetes e 36,3% para os caminhões tratores.

Os utilitários tiveram preços mais caros em 2021 e 2022, com média de crescimento de 20,75%, mas foi em 2021 que o preço deste veículo atingiu o maior percentual, 23,3%. Nesse período, o aumento na arrecadação esteve em 20,52%.

Em 2021, os micro-ônibus estiveram 6,26% mais caros e em 2022 o preço médio decresceu em 3,39%. Porém, a arrecadação parece não ter sido afetada, visto que a média de aumento no período foi 15,6%.

No período pré-pandemia, observa-se uma queda nos preços de todos os modelos de motocicletas apresentados na tabela 3. Já em 2021, o preço médio desse veículo teve um aumento de 8,41%. O período do ano de 2022 também apresenta aumento nos preços, que foi de 13,37%. O percentual de crescimento na arrecadação considerando o período de 2021 a 2022, foi de 49,96. Vale destacar que a frota no período obteve um crescimento em 2,74%.

4.3 ARRECADAÇÃO DO IPVA EM CRICIÚMA

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores é de competência do estado. Contudo, um percentual da arrecadação retorna ao município de registro do veículo, sendo um importante tributo para o desenvolvimento dos municípios. A tabela 4 apresenta a arrecadação do IPVA no município de Criciúma, por categoria de veículo e de todo período estudado.

Tabela 4 – Arrecadação em Criciúma (R\$)

(continua)

ANO VEÍCULO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Automóvel	30.664.604	33.075.211	36.438.540	39.350.018	41.198.703	53.424.648	61.625.708
Caminhão	1.715.698	1.901.679	2.000.477	2.079.572	2.304.010	3.139.983	3.889.471
Caminhão trator	1.986.815	2.338.362	2.747.822	3.186.121	4.182.214	6.730.107	9.517.693
Caminhonete	4.717.850	5.309.122	6.187.115	6.982.260	7.730.213	10.994.253	13.800.912
Camioneta	4.488.695	5.205.893	6.008.430	6.743.602	7.292.645	10.001.623	11.929.705
Chassi Plataforma	0	0	0	0	0	0	0
Ciclomotor	0	0	0	0	0	0	0
Micro-ônibus	108.352	101.895	103.316	115.142	108.992	138.157	148.257
Motocicleta	515.677	554.242	605.976	700.441	690.516	1.053.212	1.240.038
Motoneta	11.708	15.170	15.193	22.503	5.825	33.928	37.542
Motor-casa	55.637	57.415	66.953	78.320	84.561	137.643	159.935
Ônibus	145.867	152.073	173.435	204.147	208.633	258.837	410.052
Quadríciclo	0	0	0	0	0	0	464
Reboque	0	0	0	0	0	0	0
Semi-reboque	0	0	0	0	0	0	0
Side-car	0	0	0	0	0	0	0
Trator de rodas	0	0	0	0	0	0	0
Trator de esteiras	0	0	0	0	0	0	0

Tabela 4 – Arrecadação em Criciúma (R\$)

(conclusão)

ANO VEÍCULO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Trator misto	0	0	0	0	0	0	0
Triciclo	588	928	563	790	1.245	1.248	1.217
Utilitário	3.516.596	4.166.976	5.185.429	6.204.381	7.273.781	10.640.795	13.353.761
TOTAL	47.928.088	52.878.966	59.533.248	65.667.297	71.081.340	96.554.435	116.114.291

Fonte: Secretaria de Estado da Fazenda/SC (2024).

A análise da arrecadação do IPVA em Criciúma revela uma evolução considerável ao longo do período de 2017 a 2023, conforme demonstrado na Tabela 4. O crescimento médio da arrecadação durante todos os períodos estudados foi de 16,26%, uma tendência semelhante à evolução no estado, que registrou uma média de 16,17%.

O segmento de automóveis liderou a arrecadação entre todos os veículos da frota, representando 53,1% do total em 2023. Durante o período de 2017 a 2019, teve um crescimento médio de 9,01%, enquanto durante a pandemia e no período pós-pandemia (2022 e 2023), registrou aumentos de 6,34% e 22,51%, respectivamente. Comparando os valores arrecadados entre o município e o estado no último período, houve um aumento de 56,61% e 56,87%, respectivamente.

Em segundo lugar na arrecadação do município, as caminhonetes contribuíram com 11,89% do total da receita em 2023, enquanto no estado essa participação foi de 15,77% para o mesmo período. A média de crescimento foi de 20,06%, e o montante arrecadado em 2023 foi 97,66% maior do que em 2020. Os veículos utilitários e camionetas também apresentaram evolução, com médias de crescimento de 25,27% e 18,03%, respectivamente. Vale destacar que o veículo utilitário foi responsável pela terceira maior arrecadação no município e registrou um aumento de 46,29% em 2022 comparado a 2021, enquanto no estado esse aumento foi de 92,69%.

O caminhão trator, representando 8,2% da arrecadação total do município em 2023, teve um crescimento de 198,72% de 2020 a 2023, seguido pelo caminhão, que teve um crescimento significativo de 87,03%. Em comparação com 2017, o valor arrecadado em 2023 foi de 379,04% e 126,7% para caminhão trator e caminhão, respectivamente. Durante a pandemia, o crescimento médio dos caminhões tratores e caminhões foi de 23,61% e 7,37%, respectivamente, semelhante ao crescimento desses segmentos no estado, que foi de 20,78% para caminhão trator e de 9,7% para caminhão. No período pós-pandemia, esse crescimento atingiu 51,17% para caminhão trator e 30,08% para caminhão, comparado a 38,26% e 31,34% no estado, respectivamente.

A motocicleta teve um crescimento médio de arrecadação de 7,09% durante a pandemia e aumentou para 35,13% na média dos dois anos seguintes. Em 2023, registrou um aumento de 77,04% em comparação com 2020, enquanto no estado essa variação foi de 92,09%. Em 2022, esse segmento registrou um crescimento de 52,53%, o maior percentual de aumento da categoria em todo o período estudado, superando o crescimento registrado pelo estado, que foi de 2,57%.

Outros veículos, como ônibus, embora representem uma parte pequena da receita, registraram um aumento significativo na arrecadação em 2023, com um

crescimento de 100,86% em relação a 2020 e 39,12% acima do percentual de crescimento do estado.

Comparando os anos de 2017 e 2020, houve um aumento de 37,01% na arrecadação do IPVA em Criciúma. Já a variação entre 2020 e 2023 atingiu 76,82%. O ano de 2020 foi o que apresentou o menor percentual de crescimento em quase todas as categorias, em comparação com os dois anos anteriores, e o ano de 2022 foi o período em que todos os veículos obtiveram um significativo aumento na arrecadação.

Algumas categorias de veículos, apesar de comporem a frota, não apresentam valor de arrecadação, como pode-se observar nas tabelas 1 e 4. Um exemplo, são as máquinas agrícolas (tratores), cuja isenção está prevista no Regulamento do IPVA (RIPVA)¹⁰ do estado de Santa Catarina com base na Lei nº 7.543¹¹, de 30 de dezembro de 1988, alterada pela Lei nº 15.477¹², de 31 de maio de 2011. Outro veículo beneficiado com a isenção são as motocicletas de até 200cm³ (centímetros cúbicos ou cilindradas), conforme disposto na Lei nº 13.920, de 27 de dezembro de 2006 (altera a Lei nº 7.543).

Esses resultados corroboram as conclusões da análise da Tabela 1, que traz a arrecadação do tributo em todo o estado de Santa Catarina. Com o intuito de elucidar a causa desse aumento substancial na receita, neste período após uma retração econômica, serão analisados os números da evolução da frota do município.

Tabela 5 – Evolução Histórica da Frota Ativa de Criciúma

(continua)

VEÍCULO/ANO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Automóvel	91.682	93.712	96.330	98.129	99.287	100.139	101.498
Caminhão	3.540	3.559	3.590	3.621	3.667	3.705	3.739
Caminhão trator	1.551	1.596	1.671	1.686	1.954	2.336	2.441
Caminhonete	7.446	7.923	8.521	8.839	9.348	9.716	10.319
Camioneta	7.666	8.055	8.536	9.027	9.474	10.076	10.466
Chassi Plataforma	0	0	0	0	0	0	0
Ciclomotor	67	69	85	107	124	152	170
Micro-ônibus	336	329	335	329	350	338	333
Motocicleta	22.750	22.832	23.043	23.411	23.844	24.382	24.759
Motoneta	4.703	4.772	4.873	4.998	5.158	5.313	5.383
Motor-casa	56	67	67	76	100	125	149
Ônibus	436	426	431	426	425	443	483
Quadriciclo	0	0	0	0	0	0	1
Reboque	3.219	3.494	3.793	4.132	4.472	4.762	4.956
Semi-reboque	2.057	2.045	2.114	2.146	2.338	2.639	2.954
Side-car	7	7	7	7	7	7	7
Trator de rodas	25	25	29	31	30	34	38
Trator de esteiras	2	2	2	2	2	2	2
Trator misto	2	2	2	2	2	2	2

¹⁰ Capítulo IV, art. 6º, inciso IV, alínea b.

¹¹ Art. 8º, inciso V, alínea b.

¹² Art. 1º.

Tabela 5 – Evolução Histórica da Frota Ativa de Criciúma

(conclusão)

VEÍCULO/ANO	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Triciclo	36	36	38	41	45	42	41
Utilitário	2.567	2.915	3.358	3.907	4.390	4.739	5.097
TOTAL	148.148	151.866	156.825	160.917	165.017	168.952	172.838

Fonte: Detran (2024).

O número total de veículos registrados em Criciúma teve, em média, um crescimento de 2,51%, uma taxa comparável à do estado, que foi de 3,52% durante o período estudado. No entanto, a evolução da frota no município foi 13,75% menor em comparação com o crescimento na arrecadação, enquanto o estado registrou uma diferença de 12,65% nos mesmos parâmetros.

Em 2023, os automóveis representaram 53,07% do total de veículos registrados em Criciúma, em comparação com 54,57% do estado no mesmo ano. Durante a pandemia, os automóveis registraram um aumento de 9,27% no município, enquanto no estado esse crescimento foi de 3,41%. No período pós-Covid-19, a média de crescimento do número de automóveis no município foi de 2,34%, em contraste com 3,24% de evolução da frota do estado. Comparando esses dados com a arrecadação apresentada na Tabela 4, observa-se uma diferença de 25,71% entre o aumento da arrecadação e o aumento no número de automóveis nos anos de 2022 e 2023, uma disparidade ainda maior do que a encontrada no mesmo período no estado.

A categoria motocicleta, que teve a segunda maior frota do município em 2023, representando 14,32% do total da frota, contribuiu apenas com 1,07% da arrecadação. O percentual de crescimento no número de veículos dessa categoria foi de 1,81%, comparando os anos entre 2020 e 2023, enquanto o percentual médio de crescimento da arrecadação foi de 21,11%.

O caminhão trator apresentou o maior percentual de crescimento, de 12,02% no período pós-pandemia e de 8,07% na média de todos os anos. O aumento do imposto arrecadado neste segmento foi de 51,17% e 30,79%, respectivamente. Já a frota de caminhões cresceu em média 0,98% no período pós-pandemia e 0,92% na média de todos os anos, enquanto o imposto arrecadado aumentou em média 30,08% e 15,16%, respectivamente. O caminhão trator também se destacou no estado, com o maior percentual de arrecadação de 24,24% e um aumento na frota de 6,32%.

As categorias de camioneta e caminhonete ocuparam os terceiro e quarto lugares em número de veículos no município. Em 2023, houve um aumento de 15,94% para camioneta e 16,74% para caminhonete, em relação aos registros de 2020. No entanto, o valor da arrecadação desses veículos aumentou significativamente em 2023, com um aumento de 76,9% para camioneta e 97,7% para caminhonete, em comparação com os valores arrecadados em 2020. A proporção de aumento da frota foi muito menor em comparação com o percentual de crescimento da arrecadação.

Exceto pelos segmentos de ônibus e micro-ônibus, que registraram uma queda no número de veículos em 2020, porém insignificante o suficiente para não afetar a arrecadação, as demais categorias apresentaram variações mais estáveis no crescimento.

Esses resultados indicam um crescimento na quantidade de veículos registrados em Criciúma, porém desproporcional em relação aos resultados apresentados na arrecadação.

O intuito desse estudo não é fazer uma análise completa sobre a arrecadação do IPVA em tempos de pandemia, visto ser um tema bem complexo, com diversas vertentes, que requer mais pesquisa e aprofundamento, mas se propõe apresentar um ponto de partida, fornecendo insights para futuras análises, com abordagens mais específicas e diferentes perspectivas. Os dados apresentados podem não refletir a realidade exata da receita no período analisado, podendo ser oriundos de períodos anteriores, como exemplo, os impostos inscritos em dívida ativa que são recolhidos fora do prazo original. A pesquisa encontrou mais de uma fonte para a consulta de dados sobre a arrecadação, disponibilizadas pela Secretaria de Estado da Fazenda, Detran e portal de transparência, porém com discrepância de valores. O critério utilizado para a escolha foi embasar a pesquisa na fonte com dados mais atuais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O IPVA é um tributo estadual e incide sobre a propriedade de veículos automotores. É uma importante fonte de receitas para os estados. É responsável pela segunda maior arrecadação de impostos do estado de Santa Catarina. As alíquotas aplicadas na cobrança desse imposto estão entre as menores do país, com variação de 1% a 2%. Cerca de 20% do montante arrecadado é destinado ao FUNDEB e os 80% restantes são divididos entre o estado e o município de origem do veículo. Sua arrecadação é fundamental para o financiamento de diversas áreas essenciais à população, como saúde, educação, segurança pública, transporte e infraestrutura.

Com o advento da pandemia houve a necessidade de realizar modificações na legislação tributária para atenuar as consequências econômicas, na busca de preservar o estado e o contribuinte. Diante desse cenário, o governo do estado de Santa Catarina, por meio da Lei nº 18.165/2021, instituiu o PREFIS (Programa Catarinense de Recuperação Fiscal), com o objetivo de promover a regularização de débitos de impostos inadimplidos, como o IPVA. Foram contemplados com esta Lei os contribuintes com débitos cujos fatos geradores ocorreram até 31 de dezembro de 2020.

Em todos os anos apresentados na pesquisa, pode-se observar uma crescente na arrecadação do IPVA, principalmente nos anos que sucederam a pandemia Covid-19, período que se evidenciou uma notável evolução, tanto para o estado de Santa Catarina, quanto para o município de Criciúma. Ambos, com percentuais de crescimento muito semelhantes. Em nenhum período da análise foi identificado uma queda na arrecadação do IPVA. O que ficou evidenciado foi uma majoração na receita, advinda desse imposto, apresentando percentuais de crescimento bem elevados, principalmente no período pós-pandemia. Apesar dos períodos analisados apresentarem crescimento no número de veículos, esse aumento não foi na mesma proporção da arrecadação. Um aumento proporcional da frota poderia vir a justificar o aumento na receita desse tributo.

Na análise dos resultados encontrados, foram destacados os dados com base nos veículos de maior arrecadação. Considerando a receita total de veículos, o estado atingiu um crescimento de 36,5% em um único período. O ano de 2022 apresentou os maiores percentuais de crescimento nos principais segmentos. No ano de 2023 o valor arrecadado ultrapassou os R\$3,7 bilhões, sendo 50,93% desse valor proveniente da arrecadação do veículo automóvel. A categoria caminhonete em 2023, representou 15,77% do valor total no ano, sendo a segunda maior arrecadação do

estado. O utilitário foi o veículo com maior percentual de crescimento em praticamente todos os períodos.

Em 2022 o município de Criciúma elevou em 35,84% o crescimento na arrecadação. As principais categorias apresentaram em 2022, os maiores percentuais de crescimento, com base no resultado dos veículos de maior arrecadação. A categoria automóvel em 2023, liderou a arrecadação com 53,1% da receita total que foi em torno de R\$ 116 milhões. O veículo caminhonete também aparece com a segunda maior arrecadação do município, representando 11,89% do total da receita em 2023. O veículo utilitário, apresenta também nos resultados do município, o maior percentual de crescimento em quase todos os períodos.

Para melhor compreender esses resultados, foram analisados os preços de alguns modelos de veículos e sua variação dentro do período. Observou-se que, nos períodos de 2017 a 2020 ocorreu uma redução no preço da maioria dos veículos apresentados, com uma elevação gradual a partir de 2021. Os resultados encontrados demonstraram que no período de 2021 e 2022 alguns veículos tiveram uma alta considerável nos preços, com aumentos em torno de 21% nas categorias caminhonete e utilitário e média de 16% e 14% nas categorias caminhão trator e automóvel, respectivamente. Esses resultados poderiam justificar, em parte, o aumento na arrecadação.

Com este trabalho, pode-se compreender melhor a importância do IPVA, principalmente por ser um imposto que gera uma arrecadação para o estado e um retorno aos municípios bem significativos. E analisando esse histórico, entende-se que os catarinenses, aparentemente, não foram tão afetados pela crise que se instaurou no período da pandemia Covid-19. O aumento da frota, apesar de não ter sido tão representativo quanto foi o crescimento na arrecadação, demonstrou que a entrada de veículos no estado foi superior a saída.

Os dados apresentados, no cenário pandêmico, descrevem um crescimento bem relevante na arrecadação, em termos monetários, considerado um ponto bem importante no trabalho. Juntamente com outros fatores que foram abordados, como a quantidade da frota, a variação do preço médio dos veículos e o número de carros novos a cada ano, essenciais para explicar a evolução na arrecadação. A divulgação desses resultados, permitirá que se tenha uma visão mais abrangente da representatividade desse imposto e quão importante é para o desenvolvimento social e econômico do país.

É importante destacar que o aumento desproporcional no preço dos veículos, pode ter sido um reflexo da pandemia. A alta demanda por veículos novos no período e a pouca oferta, segundo Torres (2021), foi devido principalmente à falta de componentes no mercado brasileiro, paralisando ou diminuindo a fabricação de novos veículos e assim aumentando a procura por veículos usados ocasionado a alta nos preços. E a falta desses componentes, que em sua maioria são importados pelo Brasil, de acordo com Torres (2021), foi em consequência principalmente do *lockdown* no período da pandemia Covid-19.

Ao longo da pesquisa foram encontradas algumas limitações. Foram observadas disparidades entre os valores das arrecadações coletadas no portal de transparência do Detran, da Secretaria da Fazenda do estado e nos dados obtidos por e-mail desses mesmos órgãos. A navegação pelos sites muitas vezes direcionava para a mesma página, mesmo em busca de assuntos distintos. E as informações foram difíceis de serem encontradas. O retorno por e-mail teve uma certa demora e por vezes quando respondiam, era para direcionar para outras fontes, e assim, mais

um tempo de espera. E ao tentar contato por telefone, alguns atendentes não foram muito receptivos. E algumas solicitações feitas por e-mail, de dados que não estavam disponíveis no site, como informações sobre a dívida ativa do IPVA, não foram atendidas. Todos esses fatores contribuíram para dificultar a pesquisa.

Como sugestão de trabalhos futuros, sugere-se trazer dados sobre a dívida ativa também, para esse mesmo período, e assim identificar o nível de inadimplência. Fazer uma análise sobre o pagamento desse tributo, visto que o período em que houve a arrecadação pode não ser o de competência. Interessante também trazer dados da arrecadação do IPVA no Rio Grande do Sul após a enchente que assolou o estado no ano de 2024, comparando-o ao período da pandemia.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Jamille Carla Oveira; SOUZA, Fernando Gentil de; GONÇALVES, Helenice Souza; LIMA, Vilma Silva. Incentivos fiscais estaduais para o combate dos efeitos econômicos da pandemia do coronavírus (Covid19): um estudo sobre os incentivos fiscais estaduais. **Transparência em Tempos de pandemia**, Galvão & Santana (Orgs). 2021. Págs. 41 a 45. Disponível em: <http://educapes.capes.gov.br/handle/capes/598433>. Acesso em 09 out. 2023.

BERNARDI, Renato; DI CREDDO, Raquel de Naday. "Arrecadação em tempos de pandemia: a instituição de empréstimos compulsórios sobre a renda dos templos de qualquer culto. **Revista De Direito Tributário e Financeiro** (2020): 60. Web. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/direitotributario/article/view/7101>. Acesso em 30 set. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 6, de 2020**. Reconhece, para os fins do art. 65 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, a ocorrência do estado de calamidade pública, nos termos da solicitação do Presidente da República encaminhada por meio da Mensagem nº 93, de 18 de março de 2020. Brasília, DF: Senado Federal, 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/portaria/dlg6-2020.htm. Acesso em: 28 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 10.285, de 20 de março de 2020**. Reduz temporariamente as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI incidentes sobre os produtos que menciona. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10285.htm. Acesso em: 20 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 10.305, de 1º de abril de 2020**. Altera o Decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, que regulamenta o Imposto sobre Operações de Crédito, Câmbio e Seguro ou relativas a Títulos ou Valores Mobiliários. Brasília, DF:

Presidência da República, 2020. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Decreto/D10305.htm.
Acesso em: 20 abr. 2024.

BRASIL. **Decreto nº10.316, de 7 de abril de 2020**. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10316.htm#:~:text=decreto%20n%C2%BA%2010.316%2C%20de%207,coronav%C3%ADrus%20\(covid%2D19\)](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/d10316.htm#:~:text=decreto%20n%C2%BA%2010.316%2C%20de%207,coronav%C3%ADrus%20(covid%2D19)).
Acesso em: 07 abr. 2024.

BRASIL. **Instrução Normativa RFB nº 1.930, de 01 de abril de 2020**. Brasília, DF. Altera a Instrução Normativa RFB nº 1.924, de 19 de fevereiro de 2020, que dispõe sobre a apresentação da Declaração de Ajuste Anual do Imposto sobre a Renda da Pessoa Física referente ao exercício de 2020, ano-calendário de 2019, pela pessoa física residente no Brasil. Disponível em:
<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?naoPublicado=&idAto=108340&visao=compilado>
Acesso em: 28 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964**. Estatui Normas Gerais de Direito Financeiro para elaboração e controle dos orçamentos e balanços da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal. Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4320.htm#:~:text=LEI%20No%204.320%2C%20DE%2017%20DE%20MAR%20C3%87O%20DE%201964&text=Estatui%20Normas%20Gerais%20de%20Direito,Munic%20e%20do%20Distrito%20Federal. Acesso em: 22 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5172compilado.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Anexo I – Dos Conceitos e Definições. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm. Acesso em: 30 jun. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.979, de 06 de fevereiro de 2020**. Dispõe sobre o sistema tributário nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à união, estados e municípios. Brasília, DF: Presidência da República, 1966. Disponível em:
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2020/Lei/L13979.htm. Acesso em: 20 ago. 2023.

BRASIL. **Medida Provisória nº 936, de 1º de abril de 2020**. Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas

trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/mpv/mpv936.htm. Acesso em: 28 abr. 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde (2023). **Covid no Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/covid-19>. Acesso em: 06 set. 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 3.887, de 21 de julho de 2020**. Brasília, DF. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1914962&filename=PL%203887/2020. Acesso em 28 abr. 2024

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **O TCU e o Desenvolvimento Nacional. Contribuições para administração pública**. Disponível em: https://sites.tcu.gov.br/desenvolvimento-nacional/sistema_tributario.html. Acesso em 30 set. 2023.

BRASÍLIA. **Decreto nº 42.072, de 06 de maio de 2021**. Brasília, DF. Concede diferimento do prazo de pagamento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana - IPTU e do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA, nas condições que especifica, como forma de enfrentamento da crise econômica decorrente da pandemia da Covid-19. Disponível em: <https://ww1.receita.fazenda.df.gov.br/legislacao/visualizar-legislacao?txtNumero=42072&txtAno=2021&txtTipo=6&txtParte=.&identificacao=Decreto%20n%C2%BA%2042072%2F2021>. Acesso em 28 abr. 2024.

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito de Santa Catarina. **Histórico de Frota**. Disponível em: <https://www.detran.sc.gov.br/estatisticas-historico-de-frota-transparencia/>. Acesso em 31 mai. 2024.

FENABRAVE-SC – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores – Regional de Santa Catarina (2024). Disponível em: <https://fenabravesc.com.br/dados/>. Acesso em 07 jun. 2024

FENERICH, Francielle Cristina; MUZULON, Nádyá Zanin; CALEGARI, Giovane; FERREIRA, Marco Antonio. **Avaliação do impacto das políticas públicas no enfrentamento do Covid-19**. São Paulo-SP, 2023. Disponível em: <https://ojs.revistagesec.org.br/secretariado/article/view/1686/832>. Acesso em: 02 nov. 2023.

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. **Indicadores**. Preço Médio de Veículos, 2024. Disponível em: <https://veiculos.fipec.org.br/>. Acesso em: 25 mai.

FONSECA, Gizelle Prado da Silva; MENDES, Luiz Geraldo; SALCEDA, José Manuel Cañizal. **Impactos da pandemia de Covid -19 no turismo do Pantanal de Mato Grosso**. João Pessoa, PB, 2021. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/61319/38623>. Acesso em: 31 out. 2023.

GIL, Antonio Carlos. **Como Fazer Pesquisa Qualitativa**. [Barueri-SP]: Grupo GEN, 2021. E-book. ISBN 9786559770496, p.17, 75 e 172. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559770496/>. Acesso em: 10 out. 2023.

LIMA, Lauro Vinício de Almeida; DINIZ, Josedilton Alvez; MACHADO, Márcia Reis. **O aumento do imposto sobre a propriedade de veículo automotores em tempo de recessão econômica e o reflexo na sua arrecadação**. Revista Ambiente Contábil. Vol. 12, n. 1, Jan/Jun, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/ambiente/article/view/17574/12375>. Acesso em 02 nov. 2023.

MARTINS, Gilberto de A. **Estudo de Caso: Uma Estratégia de Pesquisa, 2ª edição**. [Barueri-SP]: Grupo GEN, 2008. E-book. ISBN 9788522466061, p. 22. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788522466061/>. Acesso em: 11 out. 2023.

MENDONÇA, Maria Lírida Calou de Araújo e; NOGUEIRA, Thaís de Oliveira. **As medidas de financiamento dos estados federados em tempos de crise fiscal decorrente do Covid-19: uma análise das estratégias de emergência para resolução do conflito situacional**. Prisma Jurídico, São Paulo, v. 22, n. 1, p. 46, jan./jun. 2023. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/prisma/article/view/20335/10289>. Acesso em 09 out. 2023.

NETO, Celso de Barros Correia. Consultoria Legislativa. **Sistema Tributário Nacional**. 2019. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/estudos-e-notas-tecnicas/fiquePorDentro/temas/sistema-tributario-nacional-jun-2019/Textobase1.pdf>. Acesso em 04 out. 2023

OPAS/OMS. (2020). **Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional**. Disponível em: <https://www.paho.org/pt/covid19/historico-da-pandemia-covid-19>. Acesso em: 18 ago. 2023.

PAIVA, Eliane Martins; SILVA NETO, Genésio Renovato da; SILVA, Antonio Donizete Ferreira da; CUNHA, Júlio Araujo Carneiro da. Comportamento do consumidor em resposta aos efeitos da pandemia da covid-19: um estudo sobre a relação entre a intenção de auto isolamento e compras incomuns. **Future Studies Research Journal: Trends and Strategies**, v. 15, n. 1, p. 1, 2023. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/363855517_Comportamento do Consumidor em Resposta aos Efeitos da Pandemia da COVID-19 um estudo sobre a relacao entre a intencao de auto isolamento e compras incomuns](https://www.researchgate.net/publication/363855517_Comportamento_do_Consumidor_em_Resposta aos Efeitos da Pandemia da COVID-19 um estudo sobre a relacao entre a intencao de auto isolamento e compras incomuns). Acesso em 20 ago. 2023.

PETRY, Rodrigo Caramori (2020). As medidas tributárias de combate à crise da pandemia de covid-19 no Brasil. **Revista Brasileira de Direito Tributário nº81**, p. 14, jul-ago/2020. Disponível em:

<https://portaltj.tjrj.jus.br/documents/5736540/7186707/19.01.21+as+medidas+tribut%C3%A1rias+de+combate+%C3%A0+crise+da+pandemia+de+covid-19+no+brasil.pdf/b395c41c-3194-e4cc-871f-66442d0237fc?t=1611787179803>. Acesso em: 22 ago. 2023.

SANTA CATARINA. **CAF – Central de Atendimento Fazendário**. Disponível em: <https://caf.sef.sc.gov.br/Views/Publico/BaseConhecimento/BuscarBaseConhecimento.aspx?assunto=13>. Acesso em 02 out. 2023.

SANTA CATARINA. **Decreto Nº 532, de 26 de março de 2020**.

Dispõe sobre suspensão e prorrogação de prazos no âmbito da Administração Tributária Estadual e estabelece outras providências. Disponível em:

https://legislacao.sef.sc.gov.br/html/decretos/2020/dec_20_0532.htm. Acesso em 02 out. 2023.

SANTA CATARINA. **Decreto Nº 549, de 06 de abril de 2020**.

Altera o art. 1º do Decreto nº 532, de 2020, que dispõe sobre suspensão e prorrogação de prazos no âmbito da Administração Tributária Estadual e estabelece outras providências. Disponível em:

https://legislacao.sef.sc.gov.br/html/decretos/2020/dec_20_0549.htm. Acesso em 02 out. 2023.

SANTA CATARINA. **Lei Nº 7.543 de 30/12/1988**.

Institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências. Disponível em:

https://legislacao.sef.sc.gov.br/html/leis/2006/lei_06_13920.htm. Acesso em 04 jul. 2024.

SANTA CATARINA. **Lei Nº 13.920, de 27 de dezembro de 2006**. Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências. Disponível em:

https://legislacao.sef.sc.gov.br/html/leis/2011/lei_11_15477.htm. Acesso em 03 jun. 2024.

SANTA CATARINA. **Lei Nº 15.477, de 31 de maio de 2011**. Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que institui o imposto sobre a propriedade de veículos automotores e dá outras providências. Disponível em:

https://legislacao.sef.sc.gov.br/html/leis/2011/lei_11_15477.htm. Acesso em 03 jun. 2024.

SANTA CATARINA. **Lei Nº 17.429, de 28 de dezembro de 2017**. Altera a Lei nº 7.543, de 1988, que institui o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores e dá outras providências. Disponível em:

http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2017/17429_2017_Lei.html. Acesso em 03 abr. 2024

SANTA CATARINA. **Lei Nº 18.165, de 19 de julho de 2021.** Institui o Programa Catarinense de Recuperação Fiscal de 2021 (PREFIS-SC/2021) e estabelece outras providências. Disponível em:
http://leis.alesc.sc.gov.br/html/2021/18165_2021_lei.html. Acesso em 28 abr. 2024

SANTA CATARINA. **Licenciamento Anual.** 2023. Disponível em:
<https://www.detran.sc.gov.br/veiculos/licenciamento-anual-2/>. Acesso em 10 out. 2023.

SANTA CATARINA. **Prazos do IPVA.** 2017. Acesso em: 11 de out. 2023. Disponível em: https://www.sef.sc.gov.br/servicos/servico/93/Prazos_do_IPVA. Acesso em 11 out. 2023.

SILVA, Maurício Corrêa da; CHACON, Márcia Josienne Monteiro; PEDERNEIRAS, Marcleide Maria Macedo; LOPES, Jorge Expedito de Gusmão. **Procedimentos metodológicos para a elaboração de projetos de pesquisa relacionados a dissertações de mestrado em Ciências Contábeis.** 2004. Disponível em:
<https://www.scielo.br/j/rcf/a/GSB4WtMvtKPs7GvFFYHVCS/?lang=pt>. Acesso em 11 out. 2023.

SOUSA, Edmilson Patrocínio de. **Contabilidade Tributária-Aspectos Práticos e Conceituais.** [Barueri-SP]: Grupo Gen, 2018. E-book. ISBN 9788597018493. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597018493/>. Acesso em: 23 ago. 2023.

STURZA, Janaína Machado; TONEL, Rodrigo. **Os desafios impostos pela pandemia covid-19: das medidas de proteção do direito à saúde aos impactos na saúde mental.** *Revista Opinião Jurídica (Fortaleza)*, Fortaleza, v. 18, n. 29, p. 4, 2020. DOI: 10.12662/2447-6641oj.v18i29.p1-27.2020. Disponível em:
<https://periodicos.unichristus.edu.br/opiniaojuridica/article/view/3267>. Acesso em: 03 set. 2023.

TORRES, Lucas Rocha. Análise econômica da alta nos preços dos carros: a inevitabilidade das leis de oferta e demanda. **Boletim Economia Empírica**, [S. l.], v. 2, n. 10, 2021. Disponível em:
<https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/bee/article/view/6154>. Acesso em: 7 jun. 2024.