

A REDUÇÃO DO IMPOSTO SOBRE OS PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS CONCEDIDA À INDÚSTRIA AUTOMOTIVA COMO NEGAÇÃO DA EFETIVAÇÃO DO TEXTO CONSTITUCIONAL

THE REDUCTION OF THE IPI GRANTED TO THE AUTOMOTIVE INDUSTRY AS A DENIAL OF THE CONSTITUCIONAL TEXT EFFECTIVENESS

Giovani Clark

Doutor em Direito Econômico pela Universidade Federal de Minas Gerais. Professor da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais. Professor do Programa de Pós-Graduação stricto sensu em Direito da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.

Juliana Benício Xavier

Graduada pela Universidade Federal de Ouro Preto. Especialista em Direito Público pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais. Mestranda em Direito Público pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais.

RESUMO

O artigo analisa a política econômica indutora voltada ao setor automobilístico promovida pelo Estado brasileiro durante o ano de 2012, por meio da concessão de isenção fiscal do imposto sobre produtos industrializados. Partindo-se da compreensão da ideologia constitucionalmente adotada, que permite a harmonização de princípios constitucionais aparentemente antagônicos, busca-se, a partir de uma análise dos resultados práticos, compreender se objetivos da República, unificados sob a insígnia do desenvolvimento sustentável, foram priorizados pela referida política econômica estatal. Conclui-se que o Estado, ao estimular a produção e o consumo dos veículos automotores, ao invés de efetivar o texto constitucional, priorizou os lucros do capital em detrimento do desenvolvimento nacional pautado pela sustentabilidade e, logicamente, pela defesa do meio ambiente.

PALAVRAS - CHAVE: Política Econômica Indutora; Redução do IPI do Setor Automobilístico; Desenvolvimento Sustentável; Efetivação do Texto Constitucional.

ABSTRACT

The paper analyzes the economic policy aimed at inducing auto sector promoted by the Brazilian state throughout the year 2012, through the granting of exemption from the tax on industrialized products. Based on the understanding of the ideology constitutionally adopted, allowing harmonization of seemingly antagonistic constitutional principles, we seek to understand, from an analysis of the practical results, whether the Republic's goals, unified under the banner of sustainable development were prioritized by that state economic policy. We conclude that the State, by stimulating the production and consumption of vehicles, instead of exploiting the balance between capital and labor forces, prioritized the profits of capital at the expense of national development guided by sustainability and, logically, for environmental protection.

KEYWORD: Economic Policy Inducing; Tax Reduction granted to Automotive Sector; Sustainable Development; Effectuation of Constitutional text.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como elemento central a análise da política indutiva perpetrada pela União, no ano de 2012, destinada ao setor automobilístico, incentivando a produção e o consumo de motorizados individuais privados, verificando se a mesma é/ foi capaz de cumprir os objetivos do texto constitucional, em especial do desenvolvimento da Nação em patamares sustentáveis. A necessidade de se ampliarem as reflexões com relação ao tema justifica-se pelo aumento cada vez maior da concessão de subsídios pelo Estado para o referido setor econômico, e a partir de então, compreender se a prática estatal sob análise traz os bônus que promete, ou se os resultados negativos preponderam.

O tema se torna especialmente atrativo diante do fato de a mobilidade urbana estar colocada na ordem do dia, sendo que a utilização do automóvel individual é um dos aspectos centrais dentro das discussões acerca da sua priorização pelo poder público, em detrimento de outros modais de deslocamento de pessoas e cargas.

Parte-se do pressuposto de que toda a atuação do Estado (via políticas públicas) deve perquirir o conjunto de determinações prescritas na Constituição de 1988. O texto constitucional é eclético, congregando valores capitalistas a outros (socialistas, nacionalistas, cooperativistas etc.) que visam à alteração da injusta realidade brasileira, fornecendo o substrato jurídico para as mudanças socioeconômicas ambientais e, via de consequência, visando, igualmente, a alteração das formas predatórias, inclusive por meio das quais historicamente se lida com os recursos naturais.

Nessa linha de raciocínio, ao elaborar qualquer política econômica, o Estado deve considerar que a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 é o documento fundador de um Estado Democrático de Direito “destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, (...) o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade” (preâmbulo, CR/88), colocando-se, ainda, como fundamento de toda ação estatal “a dignidade da pessoa humana” e o “valor social do trabalho” (art. 1º, III e IV, CR/88) e que tem por escopo “garantir o desenvolvimento nacional”, “reduzir as desigualdades sociais” e “promover o bem de todos” (art. 3º, II, III e IV, CR/88). O texto constitucional reconhece, ainda, direitos fundamentais inerentes a cada pessoa, sem os quais não se atingem os objetivos traçados por ele.

Dentre os mencionados direitos fundamentais está o direito à vida, cuja violação é inadmissível, do qual decorre uma lista de outros direitos, dentre os quais o direito à saúde (caput, art. 6º, art. 196, CR/88) e o direito a um meio ambiente equilibrado (art. 225, CR/88). Em um desdobramento lógico dos referidos direitos, está a defesa do meio ambiente como um dos princípios estruturantes da ordem econômica constitucional (art. 170, VI da CR/88) pelo qual devem ser pautadas as políticas econômicas públicas e privadas.

Ademais, assegurar constitucionalmente a implementação do desenvolvimento sustentável é tarefa de um Estado que deixa o viés liberal (possível apenas na ilusão teórica) e assume sua vocação de atuar no campo econômico, voltado não somente à função de produção do direito e de proporcionar segurança, mas também às funções de limitador, regulador, realizador e agente no processo produtivo. A própria existência de uma Constituição Econômica explícita (arts. 170 a 192 da CR/88 – núcleo básico) deixa entrever que ao Estado, na formulação das políticas econômicas, compete mediar os conflitos entre as classes e compensar as disfunções derivadas do processo de acumulação inerente ao capitalismo. Portanto, foi construída uma ideologia constitucional com comandos jurídicos de ideologias políticas diversas - aparentemente conflituosas. Não se adotou um único modelo produtivo, fixando-se balizas/normas harmonizadoras a serem respeitadas e implementadas na realidade socioeconômica ambiental nacional pelas políticas econômicas públicas e privadas.

Dentro de uma ótica sistemática de interpretação da nossa Lei Maior, não é possível imaginar a utilização das propriedades privadas, sejam elas de produção ou de consumo, sem que desempenhem suas funções sociais e garantam a preservação dos bens ambientais. Também sob essa ótica, ao efetuar as políticas públicas, o Estado deve buscar dar igual carga de eficácia ao conjunto dos comandos constitucionais, sob pena de serem priorizados mandamentos que atendam a anseios exclusivos de certos grupos sociais (poder econômico privado, por exemplo).

Evidente é que ao Estado Pós-Moderno são dadas funções muito além das que incumbiam ao Estado Liberal, devendo ele atuar no domínio econômico (necessariamente) para efetivar os direitos fundamentais inerentes a cada pessoa, sob pena de ser um polo emissor de políticas econômicas inconstitucionais. Deve, assim, compatibilizar o exercício da atividade econômica com a preservação do meio ambiente, com a garantia de uma existência digna aos cidadãos, com a saúde, liberdade de locomoção e, antes de tudo, com a priorização do direito à vida.

Dados esses pressupostos, o presente trabalho tem por objetivo identificar no ordenamento jurídico pátrio os meios pelos quais se dá a “aliança” entre o setor público e o

setor privado e suas consequências, analisando, especificamente a recente (2012) política indutiva de redução do imposto sobre produtos industrializados - IPI - em benefício do setor automobilístico. Parte-se do pressuposto de que o ordenamento jurídico é uno e, como tal, as políticas econômicas não podem ser avessas à ordem jurídica.

Nesse marco, pretende-se, por meio de uma pesquisa documental através de revisão bibliográfica e pelo exame das leis nacionais e da Constituição de 1988, utilizadas como paradigmas para a análise de dados estatísticos referentes à matéria, investigar se essa “união” tem permitido a efetivação do texto constitucional, especificamente no que diz respeito ao desenvolvimento em patamares sustentáveis.

1 A REDUÇÃO DO IPI COMO INSTRUMENTO DE INTERVENÇÃO DO ESTADO NO DOMÍNIO ECONÔMICO

O Estado Pós-Moderno, assumindo o seu papel no processo produtivo, desenvolve atividades para além da prestação dos serviços públicos, normatizando os comportamentos dos detentores dos meios de produção, além de também agir como tal. No desempenho dessas tarefas, atua direta ou indiretamente sobre a atividade econômica. A intervenção direta, a que Eros Grau chama de intervenção “*no*” domínio econômico, tem lugar quando o Estado assume o controle integral ou de parte dos meios de produção. É o chamado “Estado empresário”. A intervenção indireta, chamada por este eminente jurista de intervenção “*sobre*” o domínio econômico, tem lugar por meio de normas de intervenção por indução e de normas de intervenção por direção.

No caso das normas de intervenção por direção, estamos diante de comandos imperativos, dotados de cogência, impositivos de certos comportamentos a serem necessariamente cumpridos pelos agentes que atuam no campo da atividade econômica em sentido estrito - inclusive pelas próprias empresas estatais que a exploram. Norma típica de intervenção por direção é a que instrumentaliza controle de preços, para tabelá-los ou congelá-los. (GRAU, 2012, p. 144)

Em relação às normas de intervenção por indução, está-se diante de “incitações, de estímulos, de incentivos de toda ordem, oferecidos pela lei a quem participe de determinada atividade de interesse geral e patrocinada ou não, pelo Estado” (SOUZA, 1980, p. 122).

A intervenção por direção estabelece comandos que ditam comportamentos compulsórios, ao passo que a indução gera espaço para a adesão espontânea pelo setor beneficiado, que só então estará vinculado por prescrições veiculadas pelas normas indutivas. O incentivo perpetrado pela isenção tributária, como espécie de norma de intervenção por indução, deve vir acompanhado (logicamente) de um regramento capaz de assegurar que tal norma não privilegie apenas o setor econômico privado lucrativo a que diretamente se dirige, mas vise à consecução dos objetivos da República e dos direitos constitucionais. Para tanto, o Estado deve exigir contrapartidas específicas dos beneficiários.

Apesar de o texto constitucional brasileiro de 1988, mais precisamente em sua Constituição Econômica (artigos 170 a 192 da CR/88 – núcleo básico), admitir como modo de vida e produção o capitalismo, sua ideologia é mista (SOUZA, 2002, p. 368), não excluindo outros modos de produção alternativos passíveis de serem compatibilizados. Isso confere ao hermenauta/ administrador público a tarefa de interpretar a Constituição considerando a amplitude dos valores que se encontram nos seus comandos, em face da ideologia constitucional adotada e, obviamente, elaborando/executando políticas públicas, inclusive econômicas, efetivadoras daqueles.

[...] Começamos pela “ideologia constitucionalmente adotada”. Esta determina os “parâmetros”, ao mesmo tempo em que oferece os “fundamentos” dessa interpretação. Porém, compõe-se dos “princípios” nela consagrados, independentemente de “tipos ideológicos puros”. Assim sendo, em um mesmo texto constitucional podemos encontrar “princípios” que estariam em “conflito” entre si, na sua forma pura. Porém, não podemos admitir tal oposição, sob pena de uma contradição da natureza íntima da própria idéia de Constituição. Assumindo o princípio da “antinomia”, um jurista liberal e tradicional excluiria de seu trabalho interpretativo os elementos “socializantes”. Do mesmo modo o jurista socialista procederia em face dos elementos liberais. No entanto, a realidade constitucional incorporou os dois “princípios”, anulando a idéia de “conflito” entre os mesmos (SOUZA, 2005, p. 232).

A partir de 2011, concretizando a intervenção por indução, esteve em vigor o Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011, sucessivamente prorrogado, que isentou alguns tipos de automóveis da alíquota do IPI e amortizou-a para outros. No ano de 2012, o IPI de veículos de motor de 1.000 cilindradas chegou a ser reduzido de 7% para zero. O imposto dos veículos com motor “flex” de até 2.000 cilindradas caiu de 11% para 5,5%. Nos veículos utilitários, o corte foi de 4% para 1%. Permanece a redução fiscal no ano de 2013, contudo, em patamares diferenciados.

Ao reduzir o IPI, conferindo tratamento tributário privilegiado à indústria automobilística, o Estado “incentivou” a economia nacional em face a uma crise mundial,

valendo-se do dito mecanismo para provocar alterações no mercado interno, refreando a recessão no sistema produtivo brasileiro. Os objetivos anunciados pela União e amplamente divulgados pelos meios de comunicação de massa foram: (1) alavancar as vendas, (2) frear os possíveis aumentos no preço dos veículos, (3) manter postos de trabalho e, como consequência, (4) induzir o crescimento econômico. Para tanto, duas contrapartidas foram exigidas do setor, sendo elas a nacionalização de percentual substancial da produção e investimento em tecnologia de produto e de processo.

Presumiu-se, apesar de inexistirem maiores garantias, que a política econômica estatal indutora, dentre outras, evoluiria a tecnologia nacional, reduziria a poluição atmosférica e dilataria significativamente os postos de empregos.

Partiu-se do pressuposto questionável de que a simples política econômica indutiva teria por consequência a manutenção dos empregos, sem se considerar, por exemplo, que alterações no processo produtivo em plena vigência da isenção fiscal poderiam gerar demissões de trabalhadores, dado o descomprometimento do poder econômico com o mundo laboral. (CLARK & XAVIER, 2012, p. 198)

Os governantes “esqueceram” que o mercado não é capaz de se gerir objetivando, espontaneamente, a consecução de fins sociais. Se dos agentes econômicos não forem exigidas contrapartidas contundentes, em face da política indutora estatal, os fins constitucionais não serão alcançados. Ademais, “um sistema de decisões cujos objetivos últimos são satisfazer interesses privados” (FURTADO, 1974, p. 17) é incompatível com objetivos altruístas e de bem estar coletivo.

Se o aumento da venda de automóveis, por si só, é incapaz de garantir o aumento dos postos de trabalho ou de estimular toda a economia capitalista, mais ainda se mostra incompatível com a defesa do meio ambiente (art. 170, VI, CR/88), com a proteção à saúde (art. 196, CR/88) e com o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado (art. 225, CR/88).

Ora, é dever dos poderes públicos garantir que a exploração econômica não se dê a partir da extirpação/ depreciação dos bens ambientais, inerentes à manutenção da vida, dotando-lhes para tanto, o ordenamento jurídico, de instrumentos capazes de efetivar a política preservacionista. Nesta linha de raciocínio, a intervenção indireta no domínio econômico, perpetrada por meio da extrafiscalidade tributária, enquanto importante instrumento financeiro estatal estimulador ou inibidor de condutas privadas, e não apenas meramente arrecadatória ou voltado ao crescimento modernizante, deve objetivar o cumprimento de todos os comandos constitucionais.

Portanto, dos segmentos econômicos beneficiados pela citada política econômica pública, devem ser cobradas atuações positivas, capazes de dar concretude ao texto constitucional. Lado outro, na escolha dessas políticas indutivas, é dever do Estado eleger as que melhores cumpram os objetivos da Lei Maior brasileira. A sobrevivência humana digna coloca o homem como centro de toda e qualquer política desenvolvimentista, que, por consequência, deve se assentar em bases sustentáveis.

2 OS BENEFÍCIOS TRIBUTÁRIOS CONCEDIDOS À INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO ANO DE 2012 E A EFETIVAÇÃO DO TEXTO CONSTITUCIONAL: UMA ANÁLISE TEÓRICA

A redução do IPI, indubitavelmente, aqueceu o mercado de automóveis novos, gerando aumento no consumo e, por via de consequência, na produção. Supostamente, a política em questão resultou no “desenvolvimento nacional” enquanto objetivo da República (art. 3º, II, CR/88). Contudo, ao incentivar este específico setor da economia, houve preocupação com o desenvolvimento em patamares sustentáveis? Seguiu-se a lógica instituída no ordenamento jurídico segundo a qual “a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (art. 182, CR/88)?

A resposta é negativa. O que se pôde perceber foi apenas a ativação do crescimento modernizante pela nação e não do desenvolvimento ditado pela Constituição de 1988. Este só tem lugar em bases sustentáveis, conjugando o crescimento econômico ao desenvolvimento social ambiental, sem perder de vista a análise de como os homens e seus processos produtivos usam, reciclam, preservam e se relacionam com os bens da natureza. Ademais, “embora possa haver taxas elevadas de crescimento econômico e aumentos de produtividade, a modernização não contribui para melhorar as condições de vida da maioria da população” (BERCOVICI, 2005, p. 53), ou seja, crescimento não deságua, naturalmente, em desenvolvimento.

Sobre a dicotomia entre desenvolvimento e crescimento modernizante, ensina o Prof. Washington Peluso Albino de Souza:

Para melhor situarmos o seu tratamento como tal, recorreremos à sua conceituação científica, quando as teorias a respeito o apresentam fundamentado no sentido dinâmico de modificação do *status quo*, na direção de configurações diferentes das atuais. A partir desse ponto, faz-se necessária a diferença entre o seu conceito e o de “crescimento”, podendo ambos incluir-se, sem qualquer confusão, na idéia de “progresso”. O dado referencial, diferenciador, pode ser tomado, portanto, como a idéia de “equilíbrio”, a ele prendendo-se a de “desequilíbrio”. No “crescimento”, tem-se o “equilíbrio” das relações entre os componentes do todo, podendo haver o seu aumento quantitativo ou qualitativo, porém mantidas as proporções dessas relações. No “desenvolvimento”, rompe-se tal “equilíbrio”, dá-se o “desequilíbrio”, modificam-se as proporções no sentido positivo. Se tal se verificasse em sentido negativo, teríamos o retrocesso, a recessão, embora também como forma de “desequilíbrio”, pois igualmente rompido estaria o status quo ante.

[...]

Situado o “desenvolvimento” como “desequilíbrio positivo”, isto é, em termos da “prosperidade” e de “elevação dos níveis de vida”, propostos pela Carta de Direitos e Deveres Econômicos dos Estados, como vimos, devemos considerar as atividades, os esforços e pontos de vista sobre o que representam aqueles objetivos, enquanto dados a serem assegurados pelo Direito. [...] (SOUZA, 2005, p. 399-400)

Daí a necessidade de se fazer uma reflexão do incentivo do consumo de automóveis face à suposta sustentabilidade sócio-ambiental desta política. Sustentabilidade sócio-ambiental entendida a partir da noção de desenvolvimento retro delineada, calcada na superação do subdesenvolvimento com a promoção de uma existência digna para as gerações presentes e as futuras, em um ambiente equilibrado.

Vale-se aqui do conceito de sustentabilidade multidimensional, tal como identificado por Juarez Freitas (2011, p. 40), “que irradia efeitos para todas as províncias do Direito, não apenas para o Direito Ambiental, de sorte que o próprio sistema jurídico como que se converte em Direito da Sustentabilidade”.

Nessa perspectiva, eis o conceito proposto para o princípio da sustentabilidade: trata-se do princípio constitucional que determina, independentemente de regulamentação legal, com eficácia direta e imediata, a responsabilidade do Estado e da sociedade pela concretização solidária do desenvolvimento material e imaterial, socialmente inclusivo, durável e equânime, ambientalmente limpo, inovador, ético e eficiente, no intuito de assegurar, preferencialmente de modo preventivo e precavido, no presente e no futuro, o direito ao bem-estar físico e espiritual, em consonância homeostática com o bem de todos. (FREITAS, 2011, p. 40-41)

O referido doutrinador identifica cinco dimensões no conceito de sustentabilidade, sendo uma delas a dimensão ética, que identifica a ligação intersubjetiva e natural existente entre todos os seres humanos. Já a dimensão social impõe que não haja “miserabilidade consentida ou imposta, remédios negligenciados ou consumo ineficiente de energias, assim como não se admite discriminação negativa”. A dimensão ambiental, a seu turno, traz o reconhecimento do “direito das gerações atuais, sem prejuízo das futuras, ao ambiente limpo”. Sob o ponto de vista econômico, a sustentabilidade impõe a prática da “ponderação, o

adequado ‘trade-off’ entre eficiência e equidade, (...). O consumo e a produção precisam ser reestruturados, completamente, segundo essa diretriz”. Por fim, a dimensão jurídico-política determina que “a busca da sustentabilidade é um direito e encontrá-la é um dever constitucional inalienável e intangível de reconhecimento da liberdade de cada cidadão” (FREITAS, 2011, p. 56-63).

Nessa linha de sustentabilidade multidimensional é que a Constituição Econômica determinou que a política de desenvolvimento urbano tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. Por ser o ordenamento jurídico um conjunto unitário e lógico de normas, foram editadas leis regulamentadoras do texto constitucional para viabilizar a existência digna das pessoas nos ambientes urbanos.

Nesse ponto, é importante não se deixar de considerar as leis ordinárias que buscam fazer com que as cidades atendam às suas funções sociais, sob o ponto de vista, inclusive, da viabilidade de locomoção de pessoas e bens em seus espaços. Nesse sentido, o Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e a Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), que têm por objetivo garantir o direito a cidades sustentáveis, com oferta de transportes adequados aos interesses e as necessidades das populações, assegurando-se a mobilidade das pessoas e de cargas nos territórios dos Municípios com qualidade.

Concentraram-se os benefícios da política econômica indutora em análise nas mãos do capital internacional (prevalente no setor) submetendo o Brasil, verticalmente, aos seus interesses puramente econômicos, mantendo a Nação na condição de colônia pós-moderna. O crescimento modernizante, gerado pela política econômica em análise não tem como resultado o desenvolvimento nacional, o que fica evidente ao se observar a injustiça ambiental produzida por ações internacionais orquestradas pelo capital estrangeiro ao transferir as atividades poluidoras aos países subdesenvolvidos, atividades estas que permitem às grandes empresas internacionais acumularem maiores lucros às custas do comprometimento do direito de ir e vir, da saúde, dos bens da natureza e da dignidade das populações dos Estados de economia semi ou periférica.

Desprovida é de lógica a atuação do governo federal em incentivar o consumo de automóveis individuais (Poder Executivo), enquanto este mesmo governo (Poder Legislativo) edita leis que reconhecem a precariedade da mobilidade urbana e são elaboradas exatamente na tentativa de reverter o problema. É nítido, portanto, que a orientação quanto aos fins a serem atingidos pela política econômica pesquisada não se norteia dentro da ótica do

planejamento estatal, e sim por um conjunto de ações fracionadas e conflituosas no intuito de atender às urgências conjunturais.

A desarticulação das políticas públicas permite a manutenção da lógica da “concentração dos benefícios do desenvolvimento nas mãos de poucos, bem como a destinação desproporcional dos riscos ambientais para os mais despossuídos” (ACSELRAD, 2009, p. 15), furtando-se o Estado de sua tarefa formulada na pós-modernidade de ator na mutação das realidades injustas e degradantes, inclusive a ambiental. A redução da alíquota de IPI não pode ser analisada apenas do ponto de vista de manter as vendas e garantir o acesso de parcela da população ao bem desonerado, a fim de minorar os reflexos de recessão econômica motivada pela especulação internacional e permitida pelo neoliberalismo regulador (CLARK, 2009; SOUZA, 2005).

Deve-se considerar que as políticas econômicas públicas estão vinculadas ao texto constitucional e ao ordenamento jurídico como um todo, que, por sua vez, não pode ser interpretado “em tiras, aos pedaços” (GRAU, 2012). Ademais, as políticas econômicas elaboradas pelo Estado possuem a difícil missão de efetivar todos os comandos constitucionais, tendo em vista que parte significativa deles, a todo o momento, é bloqueado pelo poder econômico privado.

3 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E A REDUÇÃO DO IPI: UMA ANÁLISE PRÁTICA

A política econômica de redução/ isenção do IPI dos automóveis perpetrada pela União, no ano de 2012, objetivou priorizar o consumo de carros de motor de 1.000 cilindradas, conclusão advinda da redução maior na alíquota destes veículos. Considerou-se que tais motores são mais eficientes energeticamente, em uma análise de quantidade de quilômetros rodados por litro de combustível consumido.

Porém, em uma matemática simples, ainda que este motor produza mais energia com menos combustível, o aumento do número de automóveis nas ruas gera, proporcionalmente, o aumento na emissão de poluentes na atmosfera.

Não importa, portanto, que o consumo de um carro, considerado individualmente, seja menor. O que deve ser considerado é a soma de todos os veículos a mais, lançando gases causadores do efeito estufa, os quais não seriam exalados caso houvesse uma política de

ampliação e incentivo do uso do transporte coletivo, do transporte por veículos não motorizados e do transporte por veículos que não usam combustível fóssil. É bom que se diga que dessa emissão resultam a dilatação dos problemas de saúde advindos da poluição ambiental atmosférica e o superaquecimento global. Como é de conhecimento amplo, “os veículos automotores são uma importante fonte da emissão desses gases (de efeito estufa), tanto diretamente pela combustão, como também pelo processo de produção e manuseio de combustíveis veiculares” (ASSUNÇÃO & BORSARI, 2006). Outra consequência é o crescimento da produção de lixo do setor, que muitas vezes acaba descartado nas ruas e avenidas das regiões metropolitanas (carros velhos abandonados, pneus lançados em alto mar) etc.

Não se pode esquecer, também, dos efeitos positivos à saúde que o incentivo do deslocamento por modos de transporte não motorizados (por bicicleta e a pé, por exemplo) podem gerar, tendo por consequência, inclusive, uma redução dos gastos públicos em seguridade social, em suas três vertentes.

Importa, ainda, sopesar que o incentivo às viagens individualizadas por meio de veículos particulares revela que a política pública em foco elege o transporte particular individual como o principal instrumento de locomoção de pessoas e de cargas. Um maior número de automóveis gera a intensificação das dificuldades de se locomover no contexto da já precária mobilidade urbana e a elevação do número de acidentes automobilísticos com sequelas psicológicas e físicas para os atingidos, além de aumentarem os números de falecimentos. Por via de consequência, tem-se o crescimento dos ônus da seguridade social (nas vertentes assistência, previdência e saúde), sendo de fácil presunção o aumento do número de auxílios doença, aposentadorias por invalidez ou pensões por morte que são concedidos anualmente às milhares de vítimas dos acidentes no trânsito e, respectivamente, a suas famílias, além dos gastos do sistema único de saúde (tratamento de acidentados e mutilados).

Na medida em que direitos sociais são cerceados pela política em comento, que o direito ao ambiente sadio não é garantido às presentes e às futuras gerações, que o consumo é estimulado sem levar em consideração equidade e eficiência, ficam prejudicadas as dimensões sociais, ambientais e econômicas da sustentabilidade e, por via de consequência, sua dimensão jurídico-política.

Em 2011, quando a frota de veículos circulando no país era de 70,5¹ milhões, 155.656 pessoas foram internadas a custa do Sistema Único de Saúde em decorrência de gastos por acidentes de trânsito, gerando dispêndios da ordem de R\$ 204.642.624,50². O aumento da frota no ano de 2012 certamente gerou, proporcionalmente, um aumento no número de acidentes e nos gastos com internações (dados ainda não disponíveis oficialmente), bem como o pagamento de despesas reflexas, já mencionadas.

O aumento do número de acidentes fica evidente ao se observar os dados fornecidos pela seguradora Líder – DPVAT, administradora do consórcio de seguradoras responsáveis pelo pagamento do “Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres”, segundo os quais, de janeiro a junho de 2011 foram pagas 26.894 indenizações por acidentes que resultaram em óbito. Pelo mesmo período no ano de 2012, o total de indenizações por morte foi de 29.770 e em 2013 o número foi de 29.025. Em relação à invalidez permanente, em 2011 foram pagas 107.403 indenizações e nos anos subsequentes, 142.998 e 215.530, respectivamente. Já o número de indenizações referentes ao pagamento de despesas médicas salta de 30.814 em 2011, para 43.382 em 2012, chegando a 54.735 no ano de 2013³.

Não é por outro motivo que o ministro da saúde, Alexandre Padilha, afirmou em junho de 2012 que “o Brasil está definitivamente vivendo uma epidemia de acidentes de trânsito⁴”.

Importante mencionar, também, que a desoneração significa que menos recursos integrarão o bolo de impostos recolhidos pela União, tendo por consequência direta a ruína de muitas unidades da federação que dependem do repasse advindo, por exemplo, do fundo de participação dos municípios (art. 159, b, CR/88). Só nos meses de setembro e outubro de 2012 a renúncia atingiu o montante de R\$ 800 milhões⁵.

O governo brasileiro deixou de recolher impostos no valor de R\$ 26 bilhões desde o final de 2008 (nesse mesmo período, foram criados 27.753 empregos), e US\$ 14 bilhões (quase o mesmo montante dos subsídios) foram enviados ao exterior. Segundo especialista em mobilidade urbana, há mais subsídios para a circulação de

¹<http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/03/02/frota-brasileira-de-veiculos-mais-que-dobrou-nos-ultimos-10-anos>. Acesso em 15/03/2013, às 11h.

²<http://www.brasil.gov.br/imagens/noticias/imagens-2012/dezembro/internacoes-e-gastos-por-acidentes-de-transito-em-2011/view>. Acesso em 15/03/2013, às 10h36min.

³<http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico.aspx>. Acesso em 07/09/2013, às 11h04min.

⁴<http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/06/20/acidentes-de-transito-com-motociclistas-supera-o-de-pedestres-e-motoristas>. Acesso em 27/08/2012, às 11h13min.

⁵<http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/08/mantega-anuncia-prorroacao-de-reducao-de-ipi-para-linha-branca.html>. Acesso em 29/08/2013, às 11h32min

automóveis (incluindo combustível e outros itens) do que para o transporte coletivo (MARICATO, 2013, p. 25).

Outro fator a ser considerado é que, simplesmente por deter um motor de 1.000 cilindradas, não significa que o veículo seja menos poluente. O critério de eficiência pautado na distância que um automóvel percorre com um litro de combustível é insuficiente para dar conta do impacto ambiental produzido. Há motores mais econômicos que emitem maior quantidade de gases poluentes na atmosfera.

Para ilustrar a afirmativa, traz-se o exemplo do “ford fiesta” com motor de 1.000 cilindradas, que, segundo pesquisa da empresa de consultoria automotiva “Jato Dynamics”, emite 182 gramas de CO₂ por quilômetro rodado⁶. O IBAMA criou um selo que atesta a eficiência dos veículos a partir da menor emissão de gases tóxicos decorrente da queima do combustível. O automóvel em questão ganhou três estrelas⁷, sendo atribuída uma ao mais poluente e cinco ao menos poluente.

Já o “honda fit”, com motor de 1.500 cilindradas, emite 154 gramas de CO₂ por quilômetro rodado, sendo a ele atribuídas quatro estrelas na nota verde criada pelo IBAMA. Para ficar entre os modelos montados no Brasil, o “chevrolet cobalt”, motor de 1.400 cilindradas, logrou cinco estrelas no programa do IBAMA. Evidente, portanto, que não são necessariamente os carros com menor motor os menos poluentes.

Também, ao não reduzir a alíquota do imposto para os veículos híbridos e elétricos, por vias tácitas, o que a União fez foi não incentivar a produção e o consumo dos mesmos, portando-se na contramão da história, que já “atinou” para a necessidade de se compatibilizar os objetos de uso humano à defesa do meio ambiente. Estes modelos contribuem diretamente para preservação do meio ambiente exatamente por não emitirem gases como o CO₂, que é um dos principais vilões das alterações climáticas no mundo.

Segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), acessíveis no “Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2013”, no ano de 2011 foram licenciados 2.647.255⁸ automóveis novos nacionais. No ano de 2012, o número subiu 7,71%, atingindo a marca de 2.851.540 carros novos licenciados.

Reiterando-se o que foi dito anteriormente, não importa que se tenha vendido automóveis mais econômicos, diante do fato de que do considerável aumento do número de

⁶ <http://www.noticiasautomotivas.com.br/qual-e-a-quantidade-de-emissoes-de-poluentes-que-os-carros-brasileiros-emitem/>. Acesso em 10/03/2013, às 12h34min.

⁷ Para acessar o programa do IBAMA e consultar a nota atribuída a cada modelo: http://servicos.ibama.gov.br/ctf/publico/res_cons_marca_modelo.php.

⁸ Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2012. <http://www.virapagina.com.br/anfavea2013/>. Acesso em 07/09/2013, às 11h40min

automóveis circulando, decorre o crescimento proporcional de poluentes lançados na atmosfera, tendo como consequência direta a imposição de restrição à mobilidade urbana.

Na linha do que defendem Assunção & Borsari (2006), as abordagens fundamentais na busca da redução das emissões de gases de efeito estufa, a serem avaliadas na elaboração das políticas públicas, devem considerar o estabelecimento de metas ou limites de emissão, que levem ao desenvolvimento de tecnologias de redução do lançamento de gases poluentes na atmosfera; a adoção de combustíveis de baixo ou nenhum conteúdo de carbono fóssil e a diminuição do uso de veículos individuais motorizados, priorizando-se os meios de transporte não motorizados e os modais coletivos.

O Estado Pós-Moderno existe para cumprir o dever de zelar pela vida humana, assim sendo, qualquer ação (ou omissão) que represente quebra dessa imposição, deve ser vista como inconstitucional. Portanto, qualquer prática econômica que conflite com a existência digna de todos, será adversa à ordem constitucional e “será, pois, institucionalmente inconstitucional” (GRAU, 2012, p. 193).

Para não figurar na cadeira dos “réus”, quanto aos danos ambientais, deve o ente estatal promover a concretização dos princípios constitucionais que dão base à da sustentabilidade multidimensional, como instrumento garantidor da primazia do interesse coletivo e social, ou seja, na manutenção de um ambiente ecologicamente preservado, capaz de viabilizar a existência humana digna.

É o momento de repensar a responsabilidade do Estado Sustentável, em sintonia com a noção de que o Estado existe para os direitos relativos à sustentabilidade, não o contrário. Existe para salvar e resgatar, não para ofender ou prejudicar. Existe para prevenir, não para chegar tarde. Existe para poupar e investir com impessoalidade, não para os caprichos das dominações emotivistas. Existe para promover o desenvolvimento durável, não para cultivar o crescimento hiperconsumista, a qualquer preço. Existe para a cidadania ativa e altiva, voltada para a sustentabilidade, não para a insaciabilidade que só faz enganar os consumidores vulneráveis das políticas públicas. (FREITAS, 2011, p. 290)

Por conseguinte, cumpre aos poderes públicos conferirem primazia ao que a Constituição de 1988 designa como prioritário, em uma leitura sistemática de todo o seu texto e não apenas de excertos voltados à concretização dos interesses das classes dominantes – ávidas por pomposas taxas de lucro viabilizadas pelo crescimento modernizante.

A já referida lei de mobilidade urbana (Lei 12.587/ 2012) visa à integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas nos territórios dos municípios. Para tanto, institui como princípios: “(1) acessibilidade universal, (2) desenvolvimento sustentável das cidades, (3) equidade no acesso dos cidadãos

ao transporte público coletivo, (4) eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, (5) gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana”. E ainda: “(6) segurança nos deslocamentos das pessoas, (7) justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, (8) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, (9) eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (art. 5º)”.

Poder-se-ia analisar a redução do IPI para os veículos automotivos a partir de cada um dos nove princípios elencados pela lei. Partindo-se do axioma voltado ao desenvolvimento sustentável das cidades, considera-se que:

Uma cidade sustentável é aquela que garante o direito à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, aos transportes, ao trabalho, ao lazer, ao ambiente ecologicamente equilibrado, para as presentes e futuras gerações. A sustentabilidade da cidade, sua função social e o respeito à dignidade humana são questões que determinam a qualidade de vida. (VIANA E VASCONCELOS, 2008)

Para atestar que a política econômica indutora implementada no último período na Nação brasileira não atende ao objetivo do desenvolvimento sustentável das cidades, deve-se pensar na mobilidade urbana em face de uma das suas vigas mestras: a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (art. 4º, II da Lei 12.587/2012).

Em 08/03/2013, São Paulo chegou a ter 261 km de trânsito congestionado⁹. A inviabilização da locomoção já deixou de ser uma realidade apenas da maior metrópole do país, atingindo outros centros urbanos. Belo Horizonte, por exemplo, em 14/05/2012, registrou 156 quilômetros de engarrafamento¹⁰, o que equivaleu a uma paralisação de 63% dos 248 quilômetros monitorados pela empresa responsável pelo levantamento dos dados.

Está-se diante de um ciclo vicioso incapaz de gerar o desenvolvimento em patamares sustentáveis. Incentivando-se o consumo de automóveis, incentiva-se o transporte individual. O maior número de veículos no trânsito provoca congestionamento que, além de gerar desperdício de tempo produtivo e de dinheiro, provoca estresse, gera o aumento no número de acidentes e faz crescer a poluição ambiental, sendo sentidas as consequências diretas na dilatação dos problemas de saúde. Além disso, os congestionamentos resultam na redução da

⁹<http://noticias.r7.com/sao-paulo/congestionamento-diminui-mas-transito-continua-acima-da-media-nesta-noite-08032013> . Acesso em 15/03/2013, às 11h56min.

¹⁰http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/11/25/interna_gerais,331931/engarraffamentos-fazem-do-transito-de-bh-o-pior-proporcionalmente-entre-as-grandes-capitais.shtml. Acesso em 27/08/2013, às 11h05min.

eficiência econômica de determinadas regiões, exatamente por “adicionarem custos extras significativos nos produtos por causa do transporte e atrasos pessoais” (RESENDE & SOUSA, 2009, p. 3).

Apesar de o Estado tentar amenizar as dificuldades investindo em obras viárias, as mesmas mostram-se insuficientes para atender à demanda crescente do transporte privado individual, incentivado pelas viciadas políticas públicas de fomento à indústria automobilística.

A expansão da infraestrutura viária tem sido a solução mais adotada pelos governos para resolver tanto a mobilidade quanto a sustentabilidade no uso da via pública, mas esta não é uma solução sustentável, muito menos duradoura, na medida em que há uma demanda latente por tráfego e os congestionamentos que os alargamentos das vias ou as criações de variantes de rotas aliviam serão, no longo prazo, buscadas por novos usuários ou preferidas em horários de menor pico até que estejam igualmente saturadas. (...)

A lógica da mobilidade propõe uma reflexão mais ampla e ao mesmo tempo mais racional. Não que as obras devam parar imediatamente, mas, certamente, elas devem ter como foco absoluto a expansão de vias dedicadas à mobilidade (ciclovias, tolebus, BRT etc), de forma a permitir a integração eficiente dos sistemas de baixa, média e alta capacidade, especialmente nos grandes centros, onde tudo deve fluir por meio de uma rede multimodal, e não é demais frisar que tudo será em vão se não for acompanhado de forte conscientização da população para a mobilidade. (GUIMARÃES, 2012, p. 227-228)

Além de facilitar a mobilidade urbana, o desenvolvimento sustentável das cidades deve levar em conta a longevidade da população, ou seja, a busca do aumento dos anos vividos, com integridade física e mental. No ano 2006, conforme informações emitidas também pela ANFAVEA, no anuário referente àquele ano, somando-se as licenças concedidas a todos os veículos novos, atingiu-se 1.556.220, número inferior ao obtido apenas nos meses de janeiro a setembro do ano de 2012 (1.689.169). Àquela época foram registrados 4.924 acidentes com vítimas fatais nas rodovias brasileiras atendidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, em um total de 110.391 acidentes¹¹.

No ano de 2011, este total subiu para 7.008 acidentes com vítimas fatais¹², em um universo de 188.925 acidentes. Ora, este modelo de transporte priorizado pela política econômica governamental é homicida e, nesta medida, atentatório ao axioma do desenvolvimento econômico sustentável, que busca o desenvolvimento com respeito aos princípios da dignidade da pessoa humana, e do direito à vida.

¹¹<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviarias/estatisticas-de-acidentes/quadro-0101-numerodeacidentesporgravidade-anode2006.pdf>. Acesso em 08/09/2013, às 11h31min.

¹²<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviarias/estatisticas-de-acidentes/quadro-0101-numerodeacidentesporgravidade-anode2011.pdf>. Acesso em 08/09/2013, às 11h32min.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Estado brasileiro existe para assegurar aos indivíduos que o compõem e residem em seu espaço territorial o direito fundamental à vida em patamares dignos e em um ambiente natural equilibrado. Estes devem ser sempre os objetivos finais das políticas econômicas estatais na efetivação da Constituição. Ela, por sua vez, representa o compromisso travado pela sociedade brasileira, voltado à concretização do desenvolvimento nacional e não do crescimento modernizante.

Ao intervir no domínio econômico, seja diretamente via empresas estatais, seja indiretamente (como por meio da política indutiva de redução/isenção do IPI focada no setor automobilístico), o Estado deve ter a visão de que a Constituição da República de 1988 consagrou como princípio o desenvolvimento sustentável em patamares multidimensionais. Ele, para se materializar na injusta e perversa realidade nacional, sempre agredida pela destruição dos bens naturais e pela distribuição desigual das riquezas produzidas, necessita de políticas públicas que não abandonem o mote da promoção da dignidade da pessoa humana e do bem-estar de todos. Para tanto, e resgatando os compromissos constitucionais, é essencial quando da elaboração e execução de políticas econômicas, a materialização dos direitos fundamentais, tais como o direito à vida e à saúde, conjugados ao direito ao meio ambiente equilibrado.

A política econômica indutiva realizada pela União no ano de 2012, incentivadora da produção e do consumo de veículos automotores individuais, prestou-se, prioritariamente, ao papel de assegurar a venda de automóveis, garantindo a lucratividade aos gananciosos do sistema econômico internacional. Aquela foi executada em nome do desenvolvimento nacional, que por força constitucional tem que ser necessariamente sustentável, mas somente acirrou os problemas no espaço territorial brasileiro ao ampliar a poluição atmosférica, causar o aumento da debilidade da saúde das populações, elevar o número de acidentes no trânsito, dificultar a mobilidade urbana, aumentar os gastos públicos com a seguridade social etc.

Rasgou-se, assim, a Constituição de 1998, jogando por terra as conquistas históricas que objetivavam a superação do modelo de Estado de Direito Liberal, exatamente por ter se mostrado autodestrutivo na medida em que servia apenas aos interesses do poder econômico privado.

A política econômica ora estudada é um retrocesso histórico, não só por reafirmar a sangria dos cofres públicos da nação, mas também por ampliar a verdadeira guerra civil

existente no trânsito brasileiro. Os governantes nacionais atuais se “esqueceram” de que estamos construindo um Estado Democrático de Direito, no qual os entes públicos e o poder econômico privado são normatizados/ programados em suas ações pelos comandos constitucionais, objetivando garantir que aqueles que não detêm os meios de produção, nem exercem diretamente a representação política, vivam com dignidade e felicidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri. O que é Justiça Ambiental. Rio de Janeiro: Garamond. 2009.

AMATO, Fábio. Governo prorroga IPI menor para carros, linha branca e móveis. Globo. 29/08/2012. Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2012/08/mantega-anuncia-prorrogacao-de-reducao-de-ipi-para-linha-branca.html>

ANFAVEA. Anuário da Indústria Automobilística Brasileira - 2013. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario.html>.

ANFAVEA. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta317.pdf>.

ASSUNÇÃO, João Vicente de; BORSARI Vanderlei. As emissões de gases de efeito estufa por veículos automotores leves. São Paulo: Interfaches. 2006.

BERCOVICI, Gilberto. Constituição Econômica e Desenvolvimento: uma leitura a partir da Constituição de 1988. São Paulo: Malheiros, 2005.

BRASIL. Constituição de 05 de outubro de 1988. Constituição da República Federativa do Brasil.

BRASIL. Decreto nº 7.567, de 15 de setembro de 2011. Regulamenta os arts. 5º e 6º da Medida Provisória nº 540, de 2 de agosto de 2011, os quais dispõem sobre a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI em favor da indústria automotiva, e altera a Tabela de Incidência do IPI - TIPI, aprovada pelo Decreto nº 6.006, de 28 de dezembro de 2006.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

CLARK, Giovani. O Município em face do Direito Econômico. Belo Horizonte: Del Rey, 2001.

CLARK, Giovani. O neoliberalismo de regulação como intervenção do Estado – A regulação e a Constituição de 1988. Lisboa: Lusíada: Economia & Empresa, n. 9, 2009, p. 9-30.

CLARK, Giovani; XAVIER Juliana Benício. A Repetida Política Econômica Indutora: A redução do IPI no setor automobilístico como exemplo de violação aos Comandos Constitucionais. *In* Direito e economia [Recurso eletrônico on-line] / organização CONPEDI/UFF; coordenadores: Sônia Barroso Brandão Soares, Giovani Clark, Felipe Chiarello de Souza Pinto. Florianópolis: FUNJAB, 2012.

CARDOSO, Paulo Henrique. Hermenêutica Jurídica como instrumento para se alcançar o Desenvolvimento Social Sustentável. *In* Temas de Direito Sustentável. Belo Horizonte: Editora Legal, 2010.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE. Disponível em:<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/quadro-0101-numerodeacidentesporgravidade-anode2006.pdf>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE. Disponível em:<http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/quadro-0101-numerodeacidentesporgravidade-anode2011.pdf>

FERNANDES, Bernardo Gonçalves. Curso de Direito Constitucional. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Lumen Júris, 2011.

FREITAS, Juarez. Sustentabilidade Direito ao Futuro. Belo Horizonte: Editora Fórum. 2011.

FURTADO, Celso. O Mito do Desenvolvimento econômico. 4ª Edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1974.

GRAU, Eros Roberto. A Ordem Econômica na Constituição de 1988. 15ª Edição. São Paulo: Malheiros, 2012.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno Guimarães. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS. Disponível em:
http://servicos.ibama.gov.br/ctf/publico/res_cons_marca_modelo.php.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 13ª Ed. São Paulo: Malheiros. 2005.

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpida! *In*. MARICATO, Ermínia et al. Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013, p. 13-26.

MILARÉ, Edis. Direito do Ambiente. 3ª Edição. São Paulo: Revista dos Tribunais. 2004.

MOREIRA, Túlio. Frota brasileira de veículos mais que dobrou nos últimos 10 anos. UOL. 02/03/2012. Disponível em: <http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/03/02/frota-brasileira-de-veiculos-mais-que-dobrou-nos-ultimos-10-anos>

NOTÍCIAS AUTOMOTIVAS. Qual é a quantidade de emissões de poluentes que os carros brasileiros emitem? 06/05/2011. Disponível em: <http://www.noticiasautomotivas.com.br/qual-e-a-quantidade-de-emissoes-de-poluentes-que-os-carros-brasileiros-emitem/>

PARREIRAS, Mateus. Engarrafamentos fazem do trânsito de BH o pior proporcionalmente entre as grandes capitais. Estado de Minas. 25/11/2012. Disponível em: http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2012/11/25/interna_gerais,331931/engarramentos-fazem-do-transito-de-bh-o-pior-proporcionalmente-entre-as-grandes-capitais.shtml

PORTAL BRASIL. 20/06/2012. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/noticias/arquivos/2012/06/20/acidentes-de-transito-com-motociclistas-supera-o-de-pedestres-e-motoristas>

PORTAL BRASIL. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/imagens/noticias/imagens-2012/dezembro/internacoes-e-gastos-por-acidentes-de-transito-em-2011/view>

RESENDE, Paulo Tarso Vilela de; SOUSA, Paulo Renato de. Mobilidade Urbana nas Grandes Cidades Brasileiras: Um Estudo sobre os Impactos do Congestionamento. Em: XII Simpósio de Administração da Produção, Logística e Operações Internacionais. 2009. São Paulo/ SP.

RODRIGUES, Elisa. Congestionamento diminui, mas trânsito continua acima da média nesta noite. R7. 08/03/2013. Disponível em: <http://noticias.r7.com/sao-paulo/congestionamento-diminui-mas-transito-continua-acima-da-media-nesta-noite-08032013>

SOUZA, Washington Peluso Albino de. Teoria da constituição econômica. Belo Horizonte: Del Rey, 2002.

SOUZA, Washington Peluso Albino de. Primeiras Linhas de Direito Econômico. 6ª Edição . São Paulo: LTr, 2005.

SOUZA, Washington Peluso Albino de; CLARK Giovani. Questões Polêmicas de Direito Econômico. São Paulo: LTr, 2008.

SOUZA, Washington Peluso Albino de; CLARK Giovani (Coord.). Direito Econômico e a Ação Estatal na Pós-Modernidade. São Paulo: LTr, 2011.

VIANA, Marcus Vinícius Rocha; VASCONCELOS, Fernando Antônio. Desenvolvimento: Direito à Cidade Sustentável. Em X Encontro de Iniciação à Docência. 2008. João Pessoa/ PB.