



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMIÁRIDO
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO ESPECIALIZAÇÃO EM DIREITO
CONSTITUCIONAL E TRIBUTÁRIO

FRANCISCO PABLO FERNANDES DE OLIVEIRA

**TAXA DE CONSUMO DE AUTORIZAÇÃO PARA
FABRICAÇÃO DE PLACA DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR
(PIV): UMA ANÁLISE DE CONSTITUCIONALIDADE SOB O
PONTO DE VISTA TRIBUTÁRIO**

MOSSORÓ/RN
2022

FRANCISCO PABLO FERNANDES DE OLIVEIRA

**TAXA DE CONSUMO DE AUTORIZAÇÃO PARA
FABRICAÇÃO DE PLACA DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR
(PIV): UMA ANÁLISE DE CONSTITUCIONALIDADE SOB O
PONTO DE VISTA TRIBUTÁRIO**

Artigo apresentado ao Programa de Pós-Graduação em
Direito Constitucional e Tributário como requisito para
obtenção do título de Especialista em Direito
Constitucional e Tributário.

Orientador(a): Prof. Dr. Rodrigo de Almeida Leite

MOSSORÓ/RN
2022

FRANCISCO PABLO FERNANDES DE OLIVEIRA

**TAXA DE CONSUMO DE AUTORIZAÇÃO PARA
FABRICAÇÃO DE PLACA DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR
(PIV): UMA ANÁLISE DE CONSTITUCIONALIDADE SOB O
PONTO DE VISTA TRIBUTÁRIO**

Artigo apresentado ao Programa de Pós-Graduação
em Direito Constitucional e Tributário como
requisito para obtenção do título de Especialista em
Direito Constitucional e Tributário.

APROVADO EM: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA:

Nome do Orientador, Prof. Dr. (UFERSA)
Presidente

Nome do Examinador Interno, Prof. Dr. (UFERSA)
Membro Examinador

Nome do Examinador Externo, Prof. Dr. (UFXYZ)
Membro Examinador

MOSSORÓ/RN
2022

RESUMO

Em função da instituição da taxa de consumo de autorização para fabricação de Placa de Identificação Veicular (PIV) de empresas estampadoras de PIVs, instituída pelo estado do Rio Grande do Norte, o presente artigo se propôs a analisar, a partir de pesquisa qualitativa, a legalidade da referida exação à luz do que dispõe a Constituição Federal e o Código Tributário Nacional. A pesquisa, utilizando estudo bibliográfico e legal, analisou, em um primeiro momento, o tributo taxa. Em seguida, analisou como tem se dado a padronização de placas no Brasil, bem como faz a apresentação do DETRAN. Posteriormente, para melhor embasamento do leitor, é tratado, em termos técnicos, sobre a que se refere a taxa de consumo de autorização para fabricação de PIV. Com isso, é feita a análise constitucional da taxa. A pesquisa concluiu que a taxa instituída pelo DETRAN é, não somente ilegal, como também inconstitucional, uma vez que não atende ao princípio da legalidade insculpido na Constituição Federal e no Código Tributário.

Palavras-chaves: PIV; Taxa; Contribuição; Constitucional; Tributário.

ABSTRACT

Due to the institution of the authorization consumption rate for the manufacture of Vehicle Identification Plate (PIV) by companies that print PIVs, instituted by the state of Rio Grande do Norte, this article proposes to analyze, based on qualitative research, the legality of this tax in the light of the provisions of the Federal Constitution and the National Tax Code. The research, using a bibliographical and legal study, analyzed, at first, the tax rate. Then, it analyzed how the standardization of license plates in Brazil has taken place, as well as the presentation of the DETRAN. Subsequently, for a better understanding for the reader, it is treated, in technical terms, about what the authorization consumption rate for the manufacture of PIV refers to. With this, the constitutional analysis of the rate is carried out. The research concluded that the fee established by the DETRAN is not only illegal, but also unconstitutional, once it does not respect the legality principle prescribed in the Federal Constitution and also in the Tax Codex.

Keywords: PIV; Rate; Contribution; Constitutional; Tributary.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	08
2	CONSIDERAÇÕES ACERCA DA ESPÉCIE TRIBUTÁRIA TAXA....	09
2.1	Conceito de taxa	09
2.2	Diferenciação entre taxa e tarifa	11
3	A PADRONIZAÇÃO DAS PLACAS DE VEÍCULOS EM CONSONÂNCIA COM A FISCALIZAÇÃO DO DETRAN/RN.....	12
3.1	Patente Mercosul: origem e inserção.....	12
3.2	DETRAN compreendendo o Departamento	15
4	DA COBRANÇA DE TAXAS DE CONSUMO DE AUTORIZAÇÃO PARA FABRICAÇÃO DE PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR (PIV) POR PARTE DO DETRAN/RN: ANÁLISE DO TEMA À LUZ DOS PRECEITOS LEGAIS.....	17
4.1	Da taxa de consumo: do que se trata essa cobrança por parte do DETRAN?	17
4.2	Da análise legal da taxa de consumo de autorização para fabricação de placas de identificação veicular (PIV)	19
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	22
	REFERÊNCIAS	23

1 INTRODUÇÃO

Em julho de 2021 o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte – DETRAN/RN, fez circular entre empresas estampadoras de placas de veículos automotores o Ofício Circular nº 2/2021/DETRAN – GADIR-DETRAN, comunicando estas acerca da cobrança de taxa de consumo de autorização para fabricação de Placa de Identificação Veicular (PIV).

O Departamento de Trânsito sustentou referida cobrança de taxa de consumo de autorização para fabricação de PIV na Lei Estadual 10.301/2017, que versa sobre os valores das taxas do DETRAN/RN, bem como no art. 33, da Portaria no 621/2021, o qual dispõe especificamente sobre a obrigatoriedade de cumprimento da legislação estadual e federal por parte das empresas que confeccionam placas.

A partir disso é que referida cobrança se daria mediante o pagamento de boleto a ser gerado no primeiro dia útil do mês subsequente ao da consumação e cujo vencimento se daria no décimo dia útil do mesmo mês, tendo por valor o montante global (soma) das unidades consumidas no mês anterior.

Nesse sentido, o presente artigo busca analisar, à luz dos princípios constitucionais-tributários, bem como em atenção à legislação estadual que, em tese, sustenta a cobrança de taxa de consumo de autorização para fabricação de PIV de empresas estampadoras, a constitucionalidade e legalidade de referido tributo.

No primeiro capítulo é apresentada a taxa, sob o entendimento do seu conceito e características, bem como, ainda dentro da sessão, também se tem a sua diferenciação da tarifa, cuja confusão se torna comum entre as pessoas.

Posteriormente, é comentado sobre a padronização de placas de veículos adotada pelo MERCOSUL, ao qual o Brasil integra. Com isso, delimita-se um pouco mais o assunto e é trazido ao contexto a apresentação do DETRAN/RN. Aqui, é comentado sobre do que se trata o referido departamento e também sobre suas competências.

Por fim, é discutido, mais especificamente, sobre a taxa cobrada pelo DETRAN, a qual, de forma mais embasada, tem a sua constitucionalidade debatida logo em seguida, considerando aspectos das normas tributárias e constitucionais.

Para tanto, será feita uma pesquisa eminentemente bibliográfica, na qual serão analisados os instrumentos normativos que embasaram a instituição do tributo em espécie sob

comento, em especial Lei Estadual 10.301/2017 e a Portaria no 621/2021 em paralelo com as demais disposições legais sobre o tema.

2 CONSIDERAÇÕES ACERCA DA ESPÉCIE TRIBUTÁRIA TAXA

O presente capítulo discute o conceito de taxa, bem como a distinção entre taxa e tarifa, ambos ainda muito confundidos entre si, sobretudo, por aqueles que não fazem parte da área jurídica.

Dado isso, inicialmente, o conceito de taxa aborda seu conceito, características, fato gerador e base de cálculo, pautada nos termos do Código Tributário Nacional (CTN) e Constituição Federal. Após, é apresentada as principais diferenças entre taxa e tarifa, para melhor compreensão do leitor.

2.1 CONCEITO DE TAXA

A taxa é um tributo vinculado, essencialmente, à ação estatal e, por esse motivo, está sujeita à atividade pública, e não à atividade do particular. Nesse sentido, poderá ser cobrada por qualquer dos entes públicos (União, Estados, Municípios e Distrito Federal), mas é condicionada ao cumprimento de certos requisitos (SABBAG, 2020).

O serviço que poderá gerar a cobrança da taxa e, portanto, servir como fato gerador do tributo, é o exercício regular do poder de polícia e/ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição, conforme preconiza o art. 79, I, II e III, do CTN¹.

Nesse sentido, é claramente possível visualizar que, ainda que o contribuinte não faça uso da taxa, pelo simples fato de estar o serviço dentro da sua disponibilidade, caberá ao mesmo fazer o pagamento do tributo². Isto é, a taxa não é devida apenas pelo efetivo uso, pois leva-se

1 Art. 79. Os serviços públicos a que se refere o artigo 77 consideram-se: I - utilizados pelo contribuinte: a) efetivamente, quando por ele usufruídos a qualquer título; b) potencialmente, quando, sendo de utilização compulsória, sejam postos à sua disposição mediante atividade administrativa em efetivo funcionamento; II - específicos, quando possam ser destacados em unidades autônomas de intervenção, de utilidade, ou de necessidades públicas; III - divisíveis, quando suscetíveis de utilização, separadamente, por parte de cada um dos seus usuários.

2 Art. 79. Os serviços públicos a que se refere o artigo 77 consideram-se:

I - utilizados pelo contribuinte:

b) potencialmente, quando, sendo de utilização compulsória, sejam postos à sua disposição mediante atividade administrativa em efetivo funcionamento;

em conta a coletividade como um todo. Logo, se está disponível, porém o próprio contribuinte decide não a utilizar, ainda assim, será devida (PAULSEN, 2020).

Outro ponto importante a ser destacado nesse momento, é sobre a base de cálculo, cuja qual é a ordem de medida dimensional do fato imponible, indicando do quanto se deve pagar. Considerando a especificidade da taxa, não pode existir imposto com base de cálculo da taxa e nem mesmo taxa com base de cálculo de imposto, tendo em vista, basicamente, a troca de um tributo pelo outro, o que se torna algo totalmente incoerente. (SABBAG, 2020). Tal incoerência é, inclusive, expressamente proibida tanto na Constituição Federal, em seu art. 145, quanto no CTN, no art. 77³. É cristalina a proteção que o legislador quis dar para que cada tributo pudesse ter seu próprio fato gerador de incidência tributária.

A partir do conceito apresentado, dentro dos moldes do art. 79, encontra-se dois tipos de taxa: a taxa de polícia e a taxa de serviço.

A taxa de polícia, prevista no art. 78, caput, do CTN⁴, também denominada como taxa de fiscalização, está intimamente ligada à estipulação de limites para exercício de direitos ou de liberdades em benefício da coletividade. Dessa forma, é uma taxa cobrada em razão de atos de polícia realizados pela Administração Pública, que pode variar de órgãos e entidades fiscalizatórias (SABBAG, 2020).

Seguindo o raciocínio, é o instrumento de fiscalização que, visando o bem público, quando desempenhado por pessoa competente e observação do processo legal, verifica de perto como tem se exteriorizado as atividades dos particulares na prática.

No que condiz a taxa de serviço, esta será cobrada em razão da prestação estatal de um serviço público específico e divisível (PAULSEN, 2020). Dentro desse tópico é fundamental que se tenha atenção ao fato de que a atividade precisa ser específica e divisível, bem como poderá incidir sobre serviço público de utilização efetiva (art. 79, I, a, do CTN) ou potencial (art. 79, I, b, do CTN).

3 Art. 145. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão instituir os seguintes tributos: (...) § 2º As taxas não poderão ter base de cálculo própria de impostos. Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição. Parágrafo único. A taxa não pode ter base de cálculo ou fato gerador idênticos aos que correspondam a imposto nem ser calculada em função do capital das empresas.

4 Art. 77. As taxas cobradas pela União, pelos Estados, pelo Distrito Federal ou pelos Municípios, no âmbito de suas respectivas atribuições, têm como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição. Parágrafo único. A taxa não pode ter base de cálculo ou fato gerador idênticos aos que correspondam a imposto nem ser calculada em função do capital das empresas.

Com isso, a especificidade e o caráter divisível precisam ser considerados conjuntamente. Ambos precisam estar juntos, para que incida a taxa de serviço. O serviço público deve, assim, ser possível de visualização na realidade e, ainda, passível de mensuração econômica. Esse tipo de serviço é muito comum na vida da sociedade, a exemplo do serviço de luz, gás e esgotamento sanitário (PAULSEN, 2020).

O caráter específico e divisível oportuniza justamente que a base de cálculo possa, aritmeticamente, no confronto com a alíquota, indicar quanto se deve pagar, na exata expressão econômica (SABBAG, 2020).

2.2 DISTINÇÃO ENTRE TAXA E TARIFA

A taxa não se confunde com a tarifa, apesar de muitos particulares ainda as tratarem como sinônimos. Tal confusão entre seus conceitos se dá, principalmente, porque ambas as prestações pecuniárias tendem a prover recursos aos cofres estatais, em face de serviços públicos prestados (SABBAG, 2020).

É necessário, contudo, que as diferenças sejam estabelecidas de forma técnica, deixando em evidência as distinções. Dessa forma, enquanto a tarifa é uma espécie de preço público, que reflete o preço da venda do bem exigido por empresas prestacionais de serviço público, a taxa é um tributo vinculado à atuação do Estado, no desempenho de atividades públicas, que sequer se relaciona com o particular (CARVALHO, 2019).

Nesse sentido, percebe-se que o ponto principal aqui discutido, para vislumbrar a diferenciação, é a vinculação a qual se subordinam. É cristalina a ideia de que, como muito já se discutiu, a taxa faz menção à coletividade, em caráter público; já a tarifa não possui barreira nenhuma para que ofereça atividades às pessoas particulares.

Reafirma Eduardo Sabbag (p. 133, 2020):

A característica essencial que deve diferenciar taxa de preço público está na inerência ou não da atividade à função do Estado. Ou seja, se houver notória vinculação do serviço com o desempenho de função estatal, teremos a taxa. Por outro lado, se houver desvinculação deste serviço com a ação estatal, inexistindo óbice ao desempenho da atividade por particulares, teremos a tarifa.

Dado isso, com o serviço específico e divisível, prestado pela Administração Pública, o regime será de taxa. Agora, caso, por ordem constitucional, possa ser delegado a outra entidade, o legislador poderá escolher entre regime de taxa e o de tarifa⁵.

Por esse motivo tem-se que a tarifa é uma prestação pecuniária de natureza facultativa, pois decorre de contrato administrativo, contando com a autonomia de vontade das partes, enquanto a taxa, além de decorrer de lei, não dá opção de escolha aos particulares, sendo uma prestação pecuniária compulsória. Isto é, o cidadão é obrigado a cumpri-la, podendo as autoridades se valerem dos meios oferecidos pelo Direito Tributário na cobrança. Esse contexto não ocorre nas tarifas, porque se subordinam aos princípios do direito administrativo (SABBAG, 2020).

Tendo por base até mesmo o que já foi precedido no subcapítulo anterior, claramente, entende-se que a taxa cobre situações da realidade dos particulares em que o serviço nem mesmo chegou a ser utilizado, já que há taxa em serviço de utilização potencial e apenas por ser posto à disposição deste. A tarifa, por sua vez, não compreende esse panorama: só há tarifa cobrada em face de serviço de utilização efetiva, também por isso, quando da sua efetiva utilização, somente é cobrado ao cidadão ao qual se proporcionou o seu uso (PAULSEN, 2020).

De certa forma, a taxa acaba sendo um pouco mais abrangente do que a tarifa, em termos de possibilidade de incidência. Igualmente, esta é regulada por áreas jurídicas diferentes e sua força de prestação se dão de maneira distinta. Não há bases para que a falsa percepção de igualdade de conceito continue existindo, pois, como demonstrado, as diferenças são muitas.

3 A PADRONIZAÇÃO DAS PLACAS DE VEÍCULOS EM CONSONÂNCIA COM A FISCALIZAÇÃO DO DENATRAN E O DETRAN/RN

⁵ Nos autos do Recurso Extraordinário 209.365-3/SP, o Ministro Carlos Velloso assim consignou: “serviços públicos propriamente estatais, cuja prestação o Estado atue no exercício de sua soberania, visualizada sob o ponto de vista interno e externo; esses serviços são indelegáveis, porque somente o Estado pode prestá-los. São remunerados, por isso mesmo, mediante taxa. (...) 2- Serviços públicos essenciais ao interesse público: são serviços prestados no interesse da comunidade. São remunerados mediante taxa. E porque são essenciais ao interesse público, porque essenciais à comunidade ou à coletividade, a taxa incidirá sobre a utilização efetiva ou potencial do serviço. (...) Como exemplo, podemos mencionar o serviço de distribuição de água, de coleta de lixo, de esgoto, de sepultamento. (...) 3- Serviços públicos não essenciais e que, não utilizados, disso não resulta dano ou prejuízo para a comunidade ou para o interesse público. Esses serviços são, de regra, delegáveis, vale dizer, podem ser concedidos e podem ser remunerados mediante preço público. Exemplo: o serviço postal, os serviços telefônicos, telegráficos, de distribuição de energia, de gás etc”. STF, RE 209.365-3/SP, Tribunal Pleno, rel. Min. Carlos Velloso, j. 04.03.1999.

Essa parte da pesquisa representa um contexto importante para o entendimento da taxa de consumo de autorização da Placa de Identificação Veicular. Para tanto, inicialmente apresenta-se o sistema de padronização adotado pelo Brasil, bem como, em seguida, retrata-se a figura do DENATRAN e do DETRAN como agentes competentes para fiscalização. Assim, é explanado vários aspectos referentes aos respectivos departamentos, a fim de que se tenha base para compreender a taxa instituída por este último órgão.

3.1 PATENTE MERCOSUL: ORIGEM E INSERÇÃO

O remanejamento das relações, sobretudo, pós-guerra fria, produziu diversos blocos econômicos, que, com o passar das décadas, possuíam fortes argumentos geográficos em torno da aproximação e fortalecimento regional. Tal política impactou tanto o Brasil quanto aos países vizinhos, que visualizaram a constituição do chamado novo regionalismo, segunda onda de integração ou regionalismo aberto (NETO RIBEIRO, 2016).

É nesse sentido que se tem a exteriorização do Mercosul, iniciado com o Tratado de Assunção de 1991 e institucionalização em 1994 com a assinatura do Protocolo de Ouro Preto entre os países do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

O que se pode referir, principalmente, sobre esse modelo de integração é que este é pautado no pensamento neoliberal de competição e inserção internacional, em que busca negociação por vias diplomáticas, bem como possui pouca organização em se tratando da sua política macroeconômica (DESIDERÁ NETO, 2014).

A ideia, com o bloco econômico, é justamente poder fortalecer a integração econômica dos países, a partir da garantia do mercado e visando a possibilidade de ampla concorrência frente aos demais blocos, a exemplo do NAFTA e União Europeia (DE MIRANDA, 2014).

O modelo do regionalismo aberto, contudo, na primeira metade dos anos 2000, começa a perder espaço para o chamado período de integração Pós-Liberal, Pós-hegemônico ou Regionalismo do Século XXI, em virtude das grandes crises econômicas (NETO RIBEIRO, 2016). Com isso, é importante registrar que o período é marcado por mudanças que giram em torno, principalmente da política.

No que condiz a esse panorama, o bloco econômico brasileiro tendia a mudar a cada novo governo nacional e com a eleição de governos tendentes à atuação de esquerda (KRAMER, 2018). Nesse sentido, tem-se uma postura que não mais se restringe à competição mercadológica, mas também considera os termos sociais, políticos e culturais.

Esse é um ponto interessante a ser notado, pois deixa claro a ideia de que, apesar de ainda não ter sido sanado todos os problemas em torno dessas áreas, os países se voltam para preocupações que não envolvem somente a economia, o que dá à sociedade melhorias em diversos setores e torna o sentido de existência do bloco muito mais palpável na prática. Prova disso é o programa Estatuto da Cidadania no Mercosul Plano de Ação nº 64/10, que, dentro desse contexto, intensifica a atuação em questões ligadas ao trabalho, emprego, previdência social, educação, transporte e diversos outros setores.

Que, no espírito do Tratado de Assunção, o MERCOSUL deve assentar-se sobre uma união cada vez mais estreita entre seus povos; Que os Estados Partes do MERCOSUL implementaram uma estratégia regional de avanço progressivo e um enfoque multidimensional da integração, que contempla ações e medidas em matéria política, econômica, comercial, social, educativa, cultural, de cooperação judicial e em temas de segurança. Que é fundamental avançar, no marco do vigésimo aniversário da assinatura do Tratado de Assunção, no aprofundamento da dimensão social e cidadã do processo de integração, com vistas a alcançar um desenvolvimento sustentável, com justiça e inclusão social em benefício dos nacionais dos Estados Partes do MERCOSUL. Que os instrumentos adotados no MERCOSUL garantem aos nacionais dos Estados Partes e as suas famílias o gozo dos mesmos direitos e liberdades civis, sociais, culturais e econômicas, de acordo com as leis que regulamentam o seu exercício. Que é necessário consolidar um conjunto de direitos fundamentais e benefícios em favor dos nacionais dos Estados Partes do MERCOSUL e estabelecer um Plano de Ação para a conformação progressiva de um Estatuto da Cidadania do MERCOSUL, com vistas a sua plena implementação no trigésimo aniversário da assinatura do Tratado de Assunção. (MERCOSUL, 2010)

Mais a mais, há se considerar o fato de que os transportes também estão inclusos nesse rol de integrações e melhorias. No bloco econômico do MERCOSUL, existe o compartilhamento de informações, que abrange os números das placas, tipo de veículo, marca e modelo, ano de fabricação, número de chassi, informes de roubos e furtos, bem como os dados referentes ao proprietário⁶. Tudo isso com o objetivo de, como se dito anteriormente, garantir a integralização dos países que compõe o bloco (BARRETO, 2021).

Isso porque a verificação de tais informações no dia a dia das pessoas não serve apenas como burocracia ao controle de dados de veículos em circulação. É englobado, nesse cenário, a padronização do meio de verificação seja pela placa, seja pela disposição de como as informações são cobradas dos particulares.

6 Art. 3º, da RES. 33/14 - Estabelecer os seguintes dados mínimos a compartilhar entre os Estados Partes: proprietário (nome, sobrenome, e documento nacional de identidade); placa; tipo de veículo; marca e modelo; ano de fabricação; número de chassi; informes de roubo ou furto.

Atualmente, a fiscalização, no Brasil, tem se dado através do Sistema Nacional de Trânsito, usando como base o Código Brasileiro de Trânsito (CTB). Por esse sistema é possível ter o controle, a partir das placas, dos veículos possíveis de irregularidade e que estão com débitos pendentes de quitação.

A Patente MERCOSUL⁷ é uma realidade no Brasil, o que indica amadurecimento nesse processo de integralização, apesar ainda das dúvidas que pairam sobre em qual estágio se encontra atualmente e, também, sobre o papel que desempenha atualmente, tendo em vista seu caráter social, político, cultural e econômico.

3.2 SENATRAN e DETRAN: COMPREENDENDO A SECRETARIA E O DEPARTAMENTO

Definido pelo art. 5º do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97), o Sistema Nacional de Trânsito é “o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades” (BRASIL, 1997).

Nesse sentido, dentro dessa estrutura, o antigo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), agora denominado Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), criado pelo Decreto nº 10.788/21, é um dos órgãos executivos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito e tem por principal função a fiscalização e garantia do cumprimento da legislação de trânsito, executando, ainda, as diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONATRAN).

Por sua vez, fundado por meio do Decreto do Governo Estadual nº 315, em 03 de janeiro de 1927, o DETRAN recebeu o desafio, por meio da delegação do Departamento de Segurança Pública, de dirigir o serviço de inspeção de veículos. Atualmente, possui como objetivo o oferecimento de serviços de qualidade, efetivos e com responsabilidade, tratando-se de questões que transparecem o tratamento humanizado ao particular (RIO GRANDE DO NORTE, 2015).

7 RES 33/14, art. 1º - A Patente MERCOSUL será de uso obrigatório em todos os Estados Partes para todos os veículos que forem registrados pela primeira vez a partir de 1º de janeiro de 2016, tornando sem efeito toda norma MERCOSUL contrária a esta Resolução.

Nesse sentido, cumpre observar que só após a Lei nº 4.532, de 06 de julho de 1977, o DETRAN, de fato, passou a ser considerado de natureza autárquica e sendo denominado como Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte, na Administração Pública Indireta do Estado. Dada a sua abrangência, o departamento está vinculado à Secretaria de Segurança Pública e possui jurisdição em todo território estadual (RIO GRANDE DO NORTE, 2015).

Dentre as suas atribuições, é imprescindível que se tenha em mente que as funções e atribuições que merecem destaque máximo é o procedimento de habilitação de condutores e licenciamento de veículos, não podendo esquecer a fiscalização das infrações que possam ocorrer. Porém, paralelo a essa visão geral, a competência do referido departamento⁸, sua organização básica e responsabilidades estão previstas nos Decretos nº 7.296 e 8.638, de 20 de fevereiro de 1978 e 22 de abril de 1993, respectivamente, que homologaram as alterações introduzidas pelas Resoluções nº 11/77 e 5/82, dispondo que:

[...] competências, da estrutura organizacional básica, além das atribuições e responsabilidades pertinentes a cada órgão, bem como das atribuições e responsabilidades pertinentes a cada parte integrante da estrutura. No Regulamento constam, ainda, normas sobre a Administração Financeira e Contábil. (RIO GRANDE DO NORTE, 2015, não paginado).

8 Dentre as principais, pode-se listar: I - Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições; II - Realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir e Carteira Nacional de Habilitação, mediante delegação do órgão federal competente; III - Vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente; IV - Estabelecer, em conjunto com as Polícias Militares, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; V - Executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis pelas infrações previstas neste Código, excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VI e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito; VI - Aplicar as penalidades por infrações previstas neste Código, com exceção daquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar; VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos; VIII - comunicar ao órgão executivo de trânsito da União a suspensão e a cassação do direito de dirigir e o recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação; IX - Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidente; X - Credenciar órgãos ou entidades para a execução de atividades previstas na legislação de trânsito, na forma estabelecida em norma do Contran; XI - Implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XII - Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Contran; XIII - Integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação; XIV - Fornecer, aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários municipais, os dados cadastrais dos veículos registrados e dos condutores habilitados; para fins de imposição e notificação de penalidades e de arrecadação de multas nas áreas de suas competências; XV - Fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio, quando solicitado, às ações específicas dos órgãos ambientais locais; XVI - Articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo Cetran. (RIO GRANDE DO NORTE, 2015, não paginado)

Ademais, a estrutura do DETRAN é, principalmente, dentre outras, composta pelo Gabinete do Diretor Geral, Procuradoria Jurídica, Ouvidoria, Coordenadoria Administrativa, Coordenadoria Financeira, Coordenadoria de Registros de Veículos Automotores, Coordenadorias de Registro de Condutores, Coordenadoria de Educação e Fiscalização, Coordenadoria de Operações e Coordenadoria Médica e Psicotécnica.

O DETRAN é importante instrumento de prestação de serviços ao usuário, que engloba serviços presenciais de habilitação, registro de veículos, recorrer contra multa, realizar exames, provas, capacitação pela Escola Pública de Trânsito (Eptran), solicitar palestras, ações educativas e fiscalização nas vias de competência do estado (RIO GRANDE DO NORTE, 2015).

Da mesma forma, o seu lado informativo também merece respaldo. Isso porque, em paralelo ao atendimento presencial, também é possível o atendimento por telefone e redes sociais, as quais divulgam ações, serviços e os servidores têm a possibilidade de fazerem orientações de procedimento aos usuários (RIO GRANDE DO NORTE, 2015).

Dentro desse contexto, é possível visualizar a importância e representação que o DETRAN possui dentro do Estado do Rio Grande do Norte. Nisso, a prestação de serviço, a fiscalização dos veículos que lhes compete, bem como a instituição de qualquer novo tributo respinga em grande parte do público estadual, considerando a abrangência de atuação do departamento – que, ressalte-se, possui jurisdição em todo o estado.

4 DA COBRANÇA DE TAXAS DE CONSUMO DE AUTORIZAÇÃO PARA FABRICAÇÃO DE PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR (PIV) POR PARTE DO DETRAN/RN: ANÁLISE DO TEMA À LUZ DOS PRECEITOS LEGAIS

Nesta seção será trata, mais especificamente, sobre a taxa estabelecida pelo DETRAN sob o consumo de autorização para fabricação de placas de identificação veicular (PIV). Nesse sentido, inicialmente, é feito alguns apontamentos importantes sobre as estampadoras e competência do DETRAN em relação ao trabalho desempenhado por estas empresas, sendo, em seguida, discutida a taxa em questão. Ainda, como parte final, é feita a análise legal da taxa, considerando as principais bases principiológicas e normativas para que haja entendimento sobre sua legalidade.

4.1 DA TAXAS DE CONSUMO: DO QUE SE TRATA ESSA COBRANÇA POR PARTE DO DETRAN?

O DETRAN é competente por credenciar as empresas estampadoras de placas de identificação veicular, bem como por fiscalizar a execução das atividades, instalações, equipamentos e gestão de controle produtivo das estampadoras, por força do art. 7º, da Resolução nº 780/19⁹.

E, dentro dessa sequência lógica, é importante que se tenha em mente a diferença entre estampadora e fabricante. Enquanto esta é o produtor da chapa base da PIV, aquele é a empresa responsável pela disposição do código alfanumérico¹⁰, bem como comercialização aos proprietários de veículos. Em termos gerais, é a parte visual a qual se tem contato, logo na primeira vista.

Dessa forma, o DETRAN é diretamente ligado à existência das estampadoras, dando base legal para atuarem. Cumpre observar que, além de fundamentarem o plano prático, também estão em conexão pelas disposições normativas, tendo vista que o referido departamento é, como se falou anteriormente, responsável por compreender como tem se dado as atividades.

As empresas de estampagem atuam de forma instrumental perante os proprietários de veículos, dispondo dos seus serviços, a partir de contrato. Importante perceber que, apesar de ser uma maneira de exercício do poder de polícia da Administração Pública, essas empresas não estão dispondo de prestação de serviço público, uma vez que o produto PIV é fornecido diretamente pela empresa ao consumidor.

13. Os estampadores credenciados deverão realizar, sob sua única, exclusiva e indelegável responsabilidade, a comercialização direta com os proprietários dos veículos, sem intermediários ou delegação a terceiros a qualquer título, definindo de forma pública, clara e transparente o preço total da PIV. (Resolução 780/2019, CONTRAN).

9 Art. 7º Compete aos DETRAN: I - cumprir e fazer cumprir as disposições desta Resolução; II - credenciar as empresas estampadoras de PIV no âmbito de sua circunscrição, utilizando sistema informatizado disponibilizado pelo DENATRAN; III - fiscalizar a regularidade das atividades dos estampadores de PIV, suas instalações, equipamentos, bem como o controle e gestão do processo produtivo; IV - aplicar as sanções administrativas aos estampadores credenciados no âmbito de sua circunscrição, registrando e informando em seu sítio eletrônico as sanções aplicadas.

10Art. 115, CTB. O veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira, sendo esta lacrada em sua estrutura, obedecidas as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN.

Ocorre que, trazendo esses conceitos e distinções iniciais para o contexto principal, o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte – DETRAN/RN, mediante Ofício Circular no 2/2021/DETRAN – GADIR-DETRAN, comunicou empresas estampadoras de placas de veículos automotores sobre a cobrança de taxa de consumo de autorização para fabricação de PIV.

Nesse sentido, justificou a cobrança com base na Lei Estadual 10.301/2017, que versa sobre os valores das taxas do DETRAN/RN, bem como no art. 33, da Portaria no 621/2021, o qual dispõe especificamente sobre a obrigatoriedade de cumprimento da legislação estadual e federal por parte das empresas que confeccionam placas.

A taxa requer o pagamento por meio de boleto bancário, sendo gerado no 1º dia do mês subsequente ao da consumação, com vencimento para o 10º dia útil do mesmo mês. O valor a ser cobrado deve variar, pois a quantia a ser paga mediante boleto fará referência direta a todas as autorizações consumidas no mês anterior. Dessa forma, quanto mais as empresas fabricarem a PIV, maior será o valor da taxa.

Dentro do ofício, o departamento faz menção ao inadimplemento, asseverando que, a não quitação da taxa, importará bloqueio sistêmico, impedindo a realização de placas e consumo de autorização. Isto é, as empresas não poderão laborar as atividades até então desempenhadas, mostrando o poder impositivo da medida, que poderá, na realidade de cada empresa, trazer grande impacto.

Todavia, a instituição do tributo em comento tem gerado discussões em torno da sua legalidade, diante da possibilidade de se estar violando o princípio da legalidade geral e o princípio da legalidade tributária, que disciplinam a própria matéria tributária. Nisso, estar-se-á a falar, sobretudo, da constitucionalidade da taxa, considerando as normas basilares do assunto aqui em questão.

Dado isso, há de se perquirir acerca das possíveis violações que a instituição e cobrança de referida taxa pode ocasionar ao contribuinte, mormente aspectos relacionados a sua legalidade.

4.2 DA ANÁLISE LEGAL DA TAXA DE CONSUMO DE AUTORIZAÇÃO PARA FABRICAÇÃO DE PLACAS DE IDENTIFICAÇÃO VEICULAR (PIV)

De início, é importante relembrar aspectos importantes da relação tributária, que farão completa diferença na análise do caso presente. Com isso, a relação jurídico-tributária inicia-se

com a ocorrência da hipótese de incidência, que está prevista em termos da própria lei. No caso de tal hipótese vir a existir no plano concreto, tem-se o denominado fato gerador. (SABBAG, 2020).

Apenas com a sua realização é que nascerá a obrigação tributária. Perceba-se, contudo, que, dentro dessa relação, há quatro aspectos fundamentais: sujeito ativo, sujeito passivo, o objeto (tributo) e a causa (relação jurídica) (PAULSEN, 2020).

Dentro da taxa de consumo para fabricação da PIV, tem-se, portanto, que o sujeito ativo seria o próprio DETRAN, bem como o objeto seria a referida taxa e a causa demonstra ser a produção das placas, conforme ofício circular. Paralelamente, pela Lei Estadual nº 10.301/2017, que institui a taxa de consumo de autorização para fabricação da PIV, não existe especificação do sujeito passivo da relação. Isto é, quem seria o contribuinte, de forma clara e expressa.

Diante de tal fato, dita lei estadual na qual, em tese, se fundamenta a cobrança do tributo analisado, fere o princípio da legalidade tributária, uma vez que deixa de individualizar o contribuinte do tributo (se seria a empresa fabricante de PIV, o proprietário ou até, absurdamente, a empresa estampadora).

Dessa forma, se nem mesmo a lei que fundamenta a instituição da taxa pelo DETRAN especifica a quem se destina, não se faz correto considerar que Portaria e/ou Ofício posterior a utilize como base para determinar tributação a contribuinte não previsto anteriormente. Se assim o considerasse, seria como procurar preceito legal para uma tomada de decisão que não se enquadra nos termos daquela lei, transparecendo o caráter errôneo da questão.

O risco de dar a oportunidade de complementação discricionária de lei se mostra evidente não apenas quanto a instituição da taxa – que, também por si só, já é uma atuação falha por parte do ente público. No entanto, é imprescindível ressaltar a insegurança jurídica¹¹ que poderia ser criada ao considerar os termos apresentados.

Como nem mesmo a lei embasadora determina expressamente a quem se destina, a tributação, a considerando como base, não pode simplesmente supor a quem seria implementada, pois poderia ser incidente ao proprietário do veículo, à fabricante ou à

11 Sobre o assunto, para melhor compreensão, o conceito apresentado por José Afonso da Silva (2006, p. 133) é bastante interessante. Para o estudioso, “a segurança jurídica consiste no conjunto de condições que tornam possível às pessoas o conhecimento antecipado e reflexivo das consequências diretas de seus atos e de seus fatos à luz da liberdade reconhecida”. Uma importante condição da segurança jurídica está na relativa certeza que os indivíduos têm de que as relações realizadas sob o império de uma norma devem perdurar ainda quando tal norma seja substituída”.

estampadora. Contudo, não se tem a certeza a quem, de fato, seria destinada, não se mostrando, assim, fonte passível de segurança para assegurar a legalidade da instituição da taxa.

De igual forma, é importante ressaltar que o Direito Tributário institui a vedação à ocorrência do *bis in idem*. Com isso, claramente, busca-se impedir que o contribuinte disponha de valores que estejam disciplinados ao mesmo fato gerador, o que faz com que o particular pague duas vezes pela mesma circunstância (CARVALHO, 2020). É uma situação de incoerência, a qual o direito não admite, até mesmo como forma de proteção ao contribuinte.

Sobre o *bis in idem*, Leandro Paulsen (2020, p. 142) esclarece:

A expressão *bis in idem* designa a dupla tributação estabelecida por um único ente político sobre o mesmo fato gerador. Inexiste uma garantia constitucional genérica contra a bitributação e o *bis in idem*, de modo que não decorre automaticamente da identificação do fenômeno a conclusão pela sua inconstitucionalidade.

Dado isso, outro fator de inconstitucionalidade seria devido ao fato de a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) já proceder com a cobrança de taxa de autorização de fabricação das empresas fabricantes de Placas de Identificação Veicular, bem como taxa de confirmação de estampagem de placa de identificação veicular das empresas estampadoras, conforme dispõe a Portaria nº 2.444/2020.

Nesses termos, como a própria SENATRAN efetua a cobrança do tributo sobre a atividade de fabricação e estampagem da PIV, é legalmente inviável que o DETRAN tente fazer o mesmo recolhimento, por força da expressa vedação constitucional ao *bis in idem* (PAULSEN, 2020).

E, como até mesmo se pode notar acima, existe uma linha tênue entre a atuação da SENATRAN e do DETRAN, quando é mencionado a instituição desse tipo de taxa. Isso porque, em conformidade com a Resolução nº 780/2019, cabe à SENATRAN, e não ao DETRAN, fiscalizar a regularidade das atividades de fabricação das placas¹².

12 Competências dos órgãos executivos de trânsito Art. 6º Compete ao Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN: I - cumprir e fazer cumprir as disposições desta Resolução; II - credenciar as empresas fabricantes de PIV; III - disponibilizar acesso às informações dos fabricantes credenciados aos DETRAN; IV - fiscalizar a regularidade das atividades dos fabricantes de PIV, suas instalações, equipamentos e soluções tecnológicas de controle e gestão do processo produtivo; V - desenvolver, manter e atualizar o sistema informatizado de emplacamento; VI - estabelecer os requisitos mínimos do sistema desenvolvido pelo fabricante, bem como os critérios de registro das informações necessárias para o rastreamento do processo de fabricação e estampagem da PIV; VII - disponibilizar o sistema informatizado de emplacamento para a gestão e controle de distribuição do QR Code e das combinações alfanuméricas, estampagem das PIV e emplacamento; VIII - aplicar as sanções administrativas aos fabricantes credenciados, registrando e informando em seu sítio eletrônico as sanções aplicadas.

Nesse sentido, o DETRAN estaria extrapolando os limites legais na instituição da referida taxa, que não seria da sua competência, além de cobrar algo que, na prática, já está também sendo posto em contribuição.

Nos moldes trazidos, nem o princípio da legalidade geral (previsto no art. 5º, II, da CF/88), tampouco o princípio da legalidade tributária (art. 150, I, da CF/88) são observadas. Dessa forma, não é admitido que seja cobrado pelo departamento tributo sem que lei o estabeleça.

Nos termos do art. 5º, II, ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer algo senão em virtude de lei (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988). No caso em comento, é fundamental que se tenha atenção para o fato de que a cobrança da taxa é calcada em aspectos que invalidam a disposição de cobrança. Logo, esta não teria base para ser exigida, o que torna inadmissível ao particular dispor de valor que não está em conformidade com os preceitos legais e até mesmo faz inexistir a questão de coerção ao pagamento, tendo em vista que, senão por lei, ninguém ser compelido a fazer ou deixar de fazer alguma coisa.

No que condiz à legalidade tributária, nenhum tributo poderá ser exigido ou aumentado sem lei que o estabeleça, justamente porque a cobrança de tributo não é simplesmente condicionada à vontade dos entes. É necessário lei que o estabeleça, constituindo expressamente seus entornos e aspectos de validade e aplicação (CARVALHO, 2020).

É cristalino que os dois princípios mantêm íntima relação e cooperam para o mesmo objetivo: a necessidade de lei para que haja a fundamentação necessária à obrigação de contribuir. No caso em questão, ainda que a taxa pudesse ser colocada em prática, deveria haver lei para regulamentá-la, além da imprescindível consonância legal, que não foi o apresentado.

Ademais, e apenas para fins de elucidar outro aspecto controvertido da questão posta em análise, o meio instituído para cobrança do tributo ora discutido em caso de inadimplência não guarda nenhuma base legal, mesmo porque não prevista em lei a coerção imposta às empresas estampadoras, qual seja, o bloqueio sistêmico para emissão de novas PIVs, bem como ante a existência – e exigibilidade – de se observar o processo de execução fiscal.

Art. 7º Compete aos DETRAN: I - cumprir e fazer cumprir as disposições desta Resolução; II - credenciar as empresas estampadoras de PIV no âmbito de sua circunscrição, utilizando sistema informatizado disponibilizado pelo DENATRAN; III - fiscalizar a regularidade das atividades dos estampadores de PIV, suas instalações, equipamentos, bem como o controle e gestão do processo produtivo; IV - aplicar as sanções administrativas aos estampadores credenciados no âmbito de sua circunscrição, registrando e informando em seu sítio eletrônico as sanções aplicadas.

Como demonstrado, a taxa apresenta alguns pontos que vão de encontro com o disposto em normas tributárias e até mesmo constitucionais, sobressaindo seu aspecto falho e limitado de aplicação prática.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesses termos, a instituição da taxa demonstra ilegalidades e inconstitucionalidades, que vão de encontro ordenamento jurídico, uma vez que é calcada na incompetência para cobrança, dupla cobrança sob o mesmo fato gerador e distanciada dos preceitos do princípio da legalidade, como acima discutido.

A competência de regular as atividades de fabricação das placas cabe ao DENATRAN, e não ao DETRAN, bem como já existe tributo referente à cobrança de taxa de confirmação de estampagem de placa de identificação veicular. Igualmente, em existindo tantas falhas para instituição da referida taxa, não se pode dizer que seja apta a realizar cobranças, dada a sua ilegalidade. Nesse sentido, nem mesmo é de se afirmar que a lei estipule ação por parte do contribuinte e aguarde retorno dele, uma vez que seus fundamentos inexistem.

Portanto, a contribuição por parte do cidadão não deve possuir sequer condições de exigência, considerando a improcedência de quesitos não adotados pelo DETRAN. Não há que se considerar a taxa como exigência justamente porque esta não é instituída como tal e se distancia do que é disposto tanto no CTN quanto na Constituição Federal.

Aceita-la seria pôr em xeque os preceitos normativos que cuidam de trazer segurança jurídica aos particulares, algo que seria abalado com a abertura de possíveis precedentes. Com isso, é imprescindível perceber que a ausência de cumprimento de requisitos e a falha argumentação fazem da taxa de consumo para fabricação de PIV inconstitucional.

REFERÊNCIAS

BARRETO, Eduardo Henrique. **Patente Mercosul:** Origem e Inserção no Processo de Integração Regional. Revista Ensaio de Geografia. Niterói, vol. 7, nº 14, pp.37-51, maio-agosto de 2021.

BRASIL. DETRAN. **Ofício circular nº 2/2021.** Natal, RN. DETRAN, 26 jul 2021. Assunto: Cobrança de taxa de consumo de autorização para fabricação de PIV.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de direito tributário**. 30 ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

CARRAZZA, Roque Antônio. **Curso de direito constitucional tributário**. 28. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2012.

DESIDERÁ NETO, W. A. (Org). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Rio de Janeiro: IPEA, 2014.

KRAMER, V. **Corrupção e problemas econômicos tiram a esquerda do poder na América do Sul**. Gazeta do Povo. 09 jul. 2018. Disponível em: <<https://www.gazetadopovo.com.br/mundo/corruptao-e-problemas-economicos-tiram-a-esquerda-do-poder-na-america-do-sul-6scm3znl3eb1osnjpx4wfuih7/>>. Acesso em: 18 nov. 2022.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1984.

MERCOSUL. GMC N° 33/14. 8 out. 2014. **Patente e sistema de consultas sobre veículos Mercosul**. Buenos Aires. Disponível em: <<http://www.cartillaciudadania.mercosur.int/oldAssets/uploads/Resolu%C3%A7%C3%A3o%20GMC%20N%C2%BA%203314%20Placa%20MERCOSUL%20e%20sistema%20de%20consultas.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2022.

NETO RIBEIRO, C. C. **Overlapping Regionalism e a proliferação de instituições na América Latina**: Complementariedades e Fragmentação nas Agendas Regionais. São Paulo, 2016. 160 f. Tese (Mestrado em Relações Internacionais) – Programa de Pós - Graduação em Relações Internacionais Universidade Estadual Paulista Júlio De Mesquita Filho (Unesp), Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC -SP), São Paulo, 2016.

RIO GRANDE DO NORTE. Departamento Estadual de Trânsito. **Institucional**. Natal, 15 mar. 2015a. Disponível em: <http://www.detran.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=54659&ACT=&PAGE=0&PARM=&LBL=Institui%E7%E3o>. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE. Departamento Estadual de Trânsito. **História**. Natal, 4 mar. 2015b. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/270857778/doern-17-08-2017-pg-6>. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE. Departamento Estadual de Trânsito. Portaria nº 1506/2017-GADIR, de 15 de agosto de 2017. Adota o sistema SRH - Sistema de Recursos Humanos do DETRAN-SRH, que a partir da data da publicação tornar-se-á a plataforma oficial aos procedimentos realizados junto ao RH desta Autarquia. **Diário Oficial da Estado**, Natal, 17 ago. 2017. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/270857778/doern-17-08-2017-pg-6>. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE. Lei Complementar nº 122, de 30 de junho de 1994. Dispõe sobre o regime jurídico único dos servidores públicos civis do Estado e das autarquias e fundações públicas estaduais, e institui o respectivo Estatuto e dá outras providências. **Diário Oficial da Estado**, Natal, 1 jul. 1994. Disponível em: http://www.idecan.org.br/concursos/279/5_238427.pdf. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE. Lei Complementar nº 424, de 29 de abril de 2010. Altera a Lei Estadual nº 8.014, de 14 de novembro de 2001, que estabelece o Quadro Efetivo de Pessoal e dispõe sobre o Plano de Cargos, Funções e Retribuições do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte. **Diário Oficial da Estado**, Natal, n. 12.201, 30 abr. 2010. Disponível em: <http://www.sinairn.com.br/wp-content/uploads/2017/09/PCCR-DETRAN.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE. Lei Complementar nº 616, de 9 de janeiro de 2018. Altera a Lei Complementar Estadual nº 424, de 29 de abril de 2010, que estabelece o Quadro Efetivo de Pessoal e dispõe sobre o Plano de Cargos, Funções e Retribuições do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte e dá outras providências. **Diário Oficial da Estado**, Natal,

n. 14.189, 12 jun. 2018a. Disponível em:
http://www.diariooficial.rn.gov.br/dei/dorn3/docview.aspx?id_jor=00000001&data=20180612&id_doc=611865. Acesso em: 20 nov. 2022.

RIO GRANDE DO NORTE. Lei Ordinária nº 8.014, de 14 de novembro de 2001. Dispõe sobre o Plano de Cargos, Funções e Retribuições do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte (PCFR), e dá outras providências. Natal: Assembleia Legislativa, 2001. Disponível em: <http://www.al.rn.leg.br/portal/legislacaoestadual/5/leis-ordinarias>. Acesso em: 20 nov. 2022.

Resolução do CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO no 780, de 26 de junho de 2019. Dispõe sobre o novo sistema de Placas de Identificação Veicular. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília/DF, 26 jun. 2019. Disponível em: <<https://infraestrutura.gov.br/images/Resolucoes/Resolucao7802019.pdf>>. Acesso em: 21 nov. 2022.

SABBAG, Eduardo. **Direito tributário essencial**. 7 ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2020.

SILVA, José Afonso. **Curso de direito constitucional positivo**. 26. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2006.

SILVA, José Afonso da. **Comentário Contextual à Constituição**. São Paulo: Malheiros, 2006.

PULSEN, Leandro. **Curso de direito tributário completo**. 11 ed. São Paulo: Saraiva, 2020.