

Incentivos fiscais para comercialização de veículos no Brasil Programa ROTA 2030

Tax incentives for vehicle marketing in Brazil ROTA 2030 Program

Dalcio Augusto Pedreira Junqueira Franco¹

Marcelo Borghi Moreira da Silva²

Mauro Roberto Claro de Souza³

Prof. Dr. Alexandre Gonzales⁴

Recebido: 18/12/2019 - Aprovado: 14/05/2020 - Publicado: 01/07/2020
Processo de Avaliação: Double Blind Review

RESUMO

O objetivo deste artigo foi demonstrar o impacto do programa de incentivos fiscais no desenvolvimento das organizações, enfatizando indicadores de empregabilidade e produtividade. Mediante metodologia pesquisa descritiva e qualitativa, foram utilizados dados bibliográficos coletados de publicações como Anuário da Indústria Automobilística Brasileira dos anos de 2010 a 2018, com todas as informações do setor, onde se busca dar ênfase nos indicadores eleitos para este processo de análise. O resultado esperado procurou verificar se há impacto positivo ou negativo nos indicadores analisados baseados nos incentivos, uma vez que o investimento governamental precisa ser mensurado dentro dos retornos previstos no programa e na sua publicação como força de Lei. O setor automobilístico com toda a sua pujança, recebe frequentes incentivos, contudo, nem todos têm resultados satisfatórios e alcançam suas metas e objetivos. Este novo programa, busca de uma forma mais abrangente, alimentar toda a cadeia de valores do setor automobilístico, define metas obrigatórias de eficiência energética, segurança veicular, investimentos em pesquisa e desenvolvimento, recuperação da base de fornecedores, desenvolvimento tecnológico, relações trabalhistas, de eficiência energética, inspeção veicular, logística e sistema tributário. Como contribuição, este artigo procurou demonstrar se as renúncias fiscais promovidas pelo Estado atingem seus objetivos, promovem contribuições no número de empregos e, também no aumento do processo produtivo. Como conclusão final, foi possível perceber após a análise dos dados, que as variações dos indicadores de empregabilidade e produtividade estavam de acordo com os incentivos fiscais oferecidos, mesmo considerando-se as sazonalidades.

Palavras-chave: Incentivo fiscal; empregabilidade; produtividade.

ABSTRACT

The objective of this article was to demonstrate the impact of the tax incentive program on the development of organizations, emphasizing indicators of employability and productivity. Using descriptive and qualitative research methodology, bibliographical data collected from publications such as the Yearbook of the Brazilian Automotive Industry from the years 2010 to 2018 were used, with all the information of the sector, where it is sought to emphasize the indicators chosen for this analysis process. The expected result sought to verify whether there is a positive or negative impact on the indicators analyzed based on incentives, since government investment needs to be measured within the program's expected returns and its publication as a force of law. The auto industry with all its strength, receives frequent incentives, but not all have satisfactory results and reach their goals and objectives. This new

¹ Mestrando em Ciências Contábeis Atuariais pela PUC-SP-Brasil. E-mail: fdalcio@gmail.com

² Mestrando em Ciências Contábeis Atuariais pela PUC-SP-Brasil. E-mail: marceloborghi@uol.com.br

³ Mestrando em Ciências Contábeis Atuariais pela PUC-SP-Brasil. E-mail: mauro.roberto@eniace.edu.br

⁴ Doutor em Controladoria e Contabilidade pela Universidade de São Paulo – USP/SP-Brasil. E-mail: agonzales@puccsp.br

program, in a broader search, fuels the entire value chain of the automotive sector, sets mandatory targets for energy efficiency, vehicle safety, investments in research and development, supplier base recovery, technological development, labor relations, energy efficiency, vehicular inspection, logistics and tax system. As a contribution, this article tried to demonstrate if the tax exemptions promoted by the State reach their objectives, promote contributions in the number of jobs and also in the increase of the productive process. As a final conclusion, it was possible to perceive after the analysis of the data that the variations of the indicators of employability and productivity were in agreement with the offered fiscal incentives, even considering the seasonal ones.

Key-Words: *Fiscal incentives; employability; productivity.*

1. INTRODUÇÃO

Com o programa ROTA 2030, o Governo federal estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos novos, sejam eles importados ou produzidos no país. Tal programa também prevê a redução do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) para os veículos que superarem essas metas, como os carros híbridos e elétricos. O programa deverá durar 15 anos, com três ciclos de investimentos, programados para começar em 2019.

Várias empresas quando do pronunciamento do programa se demonstraram muito entusiasmadas com a possibilidade de fazerem grandes diferenças em seu processo produtivo, porém, levantamento feito junto à Coordenação-Geral de Comunicação da Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competitividade, órgão do Ministério da Economia, denotou de forma diversa Anfavea (2018).

Este artigo procurou demonstrar se as renúncias fiscais promovidas pelo Estado atingem seus objetivos, promovem contribuições no número de empregos e também no aumento do processo produtivo; se as empresas que aderiram ao programa obtiveram evolução nos últimos cinco anos, podendo fazer a comparação do antes e do depois, embora, a produtividade, também deva ser levada em consideração para melhor analisar os dados apresentados. Apesar deste trabalho ter se baseado em empresas multinacionais e ou empresas com faturamento superior a 100 milhões ano, o problema da pesquisa ficou concentrado na coleta de dados, uma vez que trata-se de informações que não costumam estar disponíveis para consulta como, quais empresas aderiram a programas de incentivos fiscais, fluxo de admissão ou demissão e mesmo de produtividade.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Incentivos fiscais fazem parte do conjunto de políticas econômicas que visam a facilitar o aporte de capitais em uma determinada área através da cobrança de menos impostos ou de sua não cobrança, visando o aquecimento econômico do respectivo território principalmente com capitais externos às empresas. Aparece frequentemente na forma de isenção fiscal. (Portal Tributário: 11/05/2019 às 09h12).

2.1 Rota 2030

Após a publicação da Medida Provisória – (MP) é aprovada a lei que estabelece os requisitos de comercialização de veículos no Brasil, instituindo o programa da ROTA 2030. Esta nova política industrial para o setor automotivo, substitui ou altera legislações anteriores que trabalha na inovação e alinha o produto nacional ao padrão dos grandes polos globais. As iniciativas de adiantamento e incentivos e de redução de impostos foi regulamentado e aprovado pelo Governo por meio do projeto que inclui a redução de impostos e concede até 1,5 bilhões por ano de crédito às montadoras, que devem investir em novas tecnologias até 2033.

São relacionadas todas às leis, decretos e portarias que regulamentar todo o programa da ROTA 2030.

Tabela 1 - Leis, decretos e portarias que regulamentar todo o programa da ROTA 2030

Lei nº 13.755 , de 10 de dezembro de 2018 (conversão da Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018)	Estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no Brasil; institui o Programa ROTA 2030 - Mobilidade e Logística; dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas; e altera as Leis nos 9.440, de 14 de março de 1997, 12.546, de 14 de dezembro de 2011, 10.865, de 30 de abril de 2004, 9.826, de 23 de agosto de 1999, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, e 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967.
Decreto nº 9.557 , de 8 de novembro de 2018	Regulamenta a Medida Provisória nº 843, de 5 de julho de 2018, que estabelece requisitos obrigatórios para a comercialização de veículos no País, institui o Programa ROTA 2030 - Mobilidade e Logística e dispõe sobre o regime tributário de autopeças não produzidas.
Portaria MDIC nº 2.200 , de 27 de dezembro de 2018	Define o cronograma de implementação do programa de eficiência energética para veículos pesados e de divulgação de resultados, em cumprimento ao disposto nos §§ 5º e 7º do art. 1º e no item 17 do Anexo III do Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018.
Portaria MDIC nº 2.202 , de 28 de dezembro de 2018	Estabelece regulamentação complementar do Programa ROTA 2030 - Mobilidade e Logística, criado pela Lei nº 13.755, de 10 de dezembro de 2018, e regulamentado pelo Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018, e dispõe sobre procedimentos a serem observados para o cumprimento da meta de eficiência energética.

Portaria MDIC nº 2.203 , de 28 de dezembro de 2018	Estabelece regulamentação complementar do Programa ROTA 2030 - Mobilidade e Logística, quanto à implementação do Grupo de Acompanhamento do programa ROTA 2030 - Mobilidade e Logística e do Conselho Gestor do Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade e Logística.
Portaria MECON nº 86 , de 12 de março de 2019	Disciplina o funcionamento do Conselho Gestor de que trata art. 31 do Decreto nº 9.557, de 8 de novembro de 2018, e estabelece os procedimentos para credenciamento de projetos e programas considerados prioritários pelo Conselho Gestor.

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

As propostas para o programa da ROTA 2030, sendo:

- a. recuperação da base de fornecedores;
- b. localização de tecnologia;
- c. relações trabalhistas;
- d. eficiência energética;
- e. pesquisa e desenvolvimento;
- f. segurança;
- g. inspeção veicular;
- h. logística;
- i. sistema tributário.

2.2 As principais propostas para o programa ROTA 2030

a) Recuperação da base de fornecedores: o setor de autopeças foi diretamente afetado com a queda do mercado de automóveis no momento, se encontra fragilizado. Para que o setor recupere sua capacidade de investimento, a Anfavea propõe a criação de programa de refinanciamento de dívidas ou mesmo uma linha de crédito especial, dado a necessidade de reestruturação do setor visando a necessidade que a indústria terá no futuro.

b) Localização de tecnologia: para a Anfavea, o Brasil precisa estar inserido na rota das principais tecnologias automotivas. Para isso é preciso disseminar esses novos recursos no país, dado que diversas novas tecnologias estão sendo desenvolvidas no mundo inteiro.

c) Relações trabalhistas: a Anfavea se declarou a favor das reformas trabalhistas para que haja uma modernização das relações do trabalho com o objetivo de atrair de volta os investimentos para o setor.

- d)** Eficiência energética: a Anfavea defende novas metas de eficiência e, também, uma mudança no sistema tributário, para que os impostos sejam cobrados não segundo a cilindrada do motor, mas sim de acordo com os números de consumo e emissões.
- e)** Pesquisa e Desenvolvimento: foi um dos pontos de destaque do Inovar-Auto, que permitiu que as empresas fizessem fortes investimentos na área de desenvolvimento e é importante que isso continue a estar contemplado em um programa.
- f)** Segurança: para a Anfavea, é ideal que seja estimulado um cronograma de médio e longo prazo para a inclusão de novos sistemas e recursos de segurança nos carros, fazendo com que exista uma previsibilidade, um cronograma de longo prazo que leve em consideração o período de desenvolvimento de um produto com suas necessárias adaptações necessárias.
- g)** Inspeção Veicular: o setor também defende a criação de um programa nacional de inspeção veicular para assegurar a redução de acidentes e de poluição.
- h)** Logística: a logística por ser um ponto fraco do setor, o custo logístico deve ser alterado para melhorar sua competitividade.
- i)** Sistema tributário: por ser o sistema tributário brasileiro um dos mais complexos do mundo, a simplificação do sistema traria muitos benefícios para o setor.

3. METODOLOGIA

O presente estudo propõe levantar e analisar os pontos de impactos sociais e de produtividade através dos incentivos baseados no programa implementado pelo Governo denominado de ROTA 2030, através da pesquisa exploratória, descritiva e qualitativa, analisando os dados bibliográficos coletados de publicações com Anuário da Indústria Automobilística Brasileira dos anos de 2010 a 2018.

Toda a análise foi baseada em levantamento feito pelo Anuário da Indústria Automobilística Brasileira de 2010 até 2018, com o viés de retorno na empregabilidade e no aumento de produção da indústria.

Para o levantamento dos dados relativos ao programa da ROTA 2030, os autores realizaram coleta de dados junto à coordenação geral de comunicação, da Secretaria Especial de Produtividade, emprego e competitividade do Ministério da Economia, por intermédio de e-mails conforme documentos em anexos.

4. RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 Empresas Aderentes

A seguir se tem um breve relato de cada uma das empresas que aderiram ao Programa ROTA 2030, desde os fabricantes de autopeças e os fabricantes de veículos.

a) Voss Automotive Ltda.

O único fabricante de autopeças que aderiu ao programa ROTA 2030, a VOSS Automotive Ltda. é uma empresa do grupo VOSS, um parceiro global da indústria automotiva e de construção de equipamentos. O sucesso da VOSS, no Brasil e no mundo, se deve a uma rara e feliz combinação entre sua experiência de mais de 85 anos e a busca contínua pela inovação na fabricação de tubulações e engates rápidos para sistemas de freio, de suspensão a ar, de combustível e de SCR, com aplicação em veículos comerciais, veículos fora-de-estrada e carros de passeio. Líder mundial no segmento, a VOSS em parceria com a engenharia das montadoras desenvolve soluções otimizadas e sob medida, através de um avançado centro de pesquisas onde desenvolve a tecnologia de integração de sistemas fluídos, segundo (Anuário da indústria automobilística brasileira 2019).

Já no caso de fabricantes de veículos temos três empresas que aderiram ao programa ROTA 2030 sendo elas:

- ✓ A) Agrale S.A.;
- ✓ b) Peugeot Citroën do Brasil Automóveis Ltda. e por último
- ✓ c) Volkswagen do Brasil indústria de veículos automotores Ltda.

b) Agrale S.A.

A Agrale busca conduzir suas operações de forma sustentável, acreditando que progresso não é só econômico, mas também social. As operações buscam contribuir com aspectos ligados ao meio ambiente, não exaurindo os recursos dos quais necessitamos, as condições sociais e as relações saudáveis com consumidores, fornecedores e colaboradores. É dessa forma que buscamos a sustentabilidade dos nossos negócios: com Pesquisa e Desenvolvimento, segundo (Anuário da indústria automobilística brasileira 2019).

c) Peugeot Citroën do Brasil Automóveis Ltda.

Localizado em Porto Real, no estado do Rio de Janeiro, o Polo Industrial Brasil (PIBR), uma das dezoito fábricas do Groupe PSA em todo o mundo, foi o primeiro a lançar, no início de 2001 a produção quase simultânea de um modelo de cada marca: o Citroën Xsara Picasso e

o Peugeot 206. Este mesmo centro de produção fabrica os motores EC5 1.6l e EC5 EAT6 flexfuel e a gasolina, para veículos comercializados no Brasil e na Argentina. Ampliando as atividades do Polo Industrial Brasil, em julho de 2009, foi inaugurada a Unidade de Usinagem de motores, que tem capacidade total para produzir 130.000 blocos de ferro fundido e 80.000 cabeçotes de alumínio por ano, em três turnos, segundo (Anuário da indústria automobilística brasileira 2019).

d) Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda.

Com 66 anos de presença na vida, no coração e na garagem dos brasileiros, a Volkswagen vive um momento único no Brasil. Nasce uma Nova Volkswagen, estratégia que prevê a maior ofensiva de produtos da marca no País, com 20 lançamentos até 2020, fruto de um investimento de R\$ 7 bilhões.

A Volkswagen, que tem o maior portfólio de produtos no País, é a marca que mais cresce, tanto em Vendas como em Participação de Mercado, e acumula conquistas expressivas: é a maior produtora, com 23 milhões de veículos fabricados, e a maior exportadora da história no Brasil, com 3,7 milhões de carros embarcados. Somos 15 mil empregados, atuando em quatro fábricas, um centro de peças e escritórios regionais em todo o País com a missão de oferecer a melhor experiência de mobilidade para melhorar a vida das pessoas, segundo (Anuário da indústria automobilística brasileira 2019).

4.2 Dados de Produção

O levantamento feito pelo Anuário da Indústria Automobilística Brasileira de 2010 até 2018, com o viés de retorno no aumento de produção da indústria está devidamente demonstrado nos anexos.

Pode-se observar nos quadros abaixo, que os indicadores de produtividade sofreram um revés um pouco mais acentuado, enquanto empregabilidade teve um impacto menor, mesmo com oscilações econômicas consideráveis em alguns anos analisados.

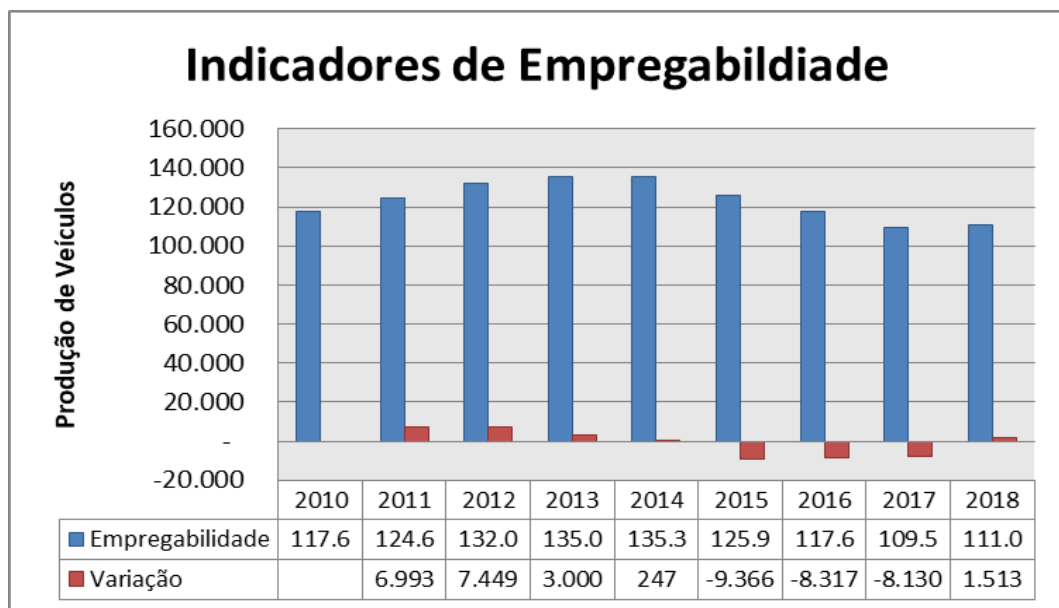


Figura 1: Indicadores Empregabilidade

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

Os números de empregabilidade demonstram uma quebra muito grande nos anos de 2015, 2016 e 2017, com indicadores de crescimento negativos, porém os incentivos não impactaram de forma consistente nestes anos, quando o cenário macroeconômico, faria uma interferência ainda maior.

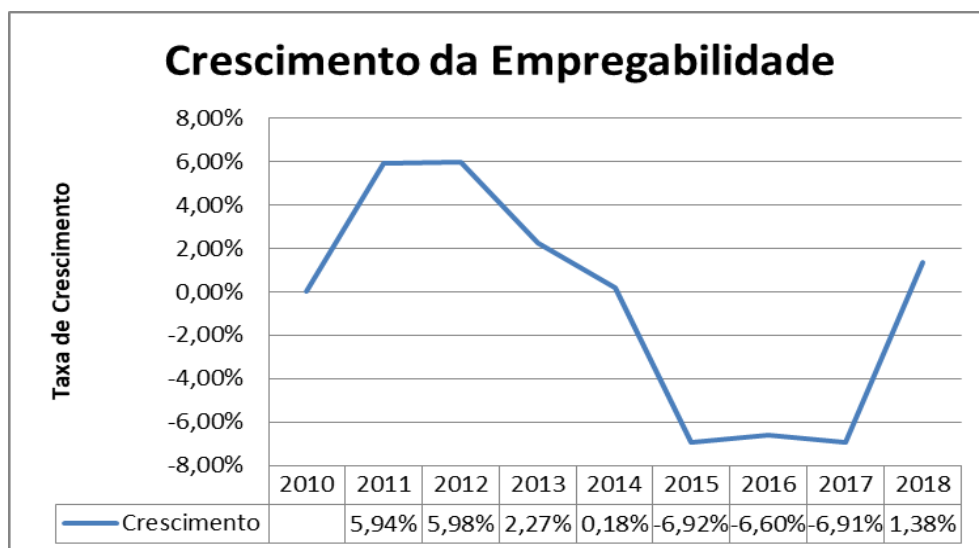


Figura 2: Crescimento Empregabilidade

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

Os incentivos fiscais foram fundamentais para o resgate do indicador, podendo a partir deste ponto em 2018 ter uma reversão, sinalizando um retorno ao crescimento.

No gráfico abaixo é possível observar que a produção não sofreu impactos negativos, porem o crescimento foi bem menor que o previsto.

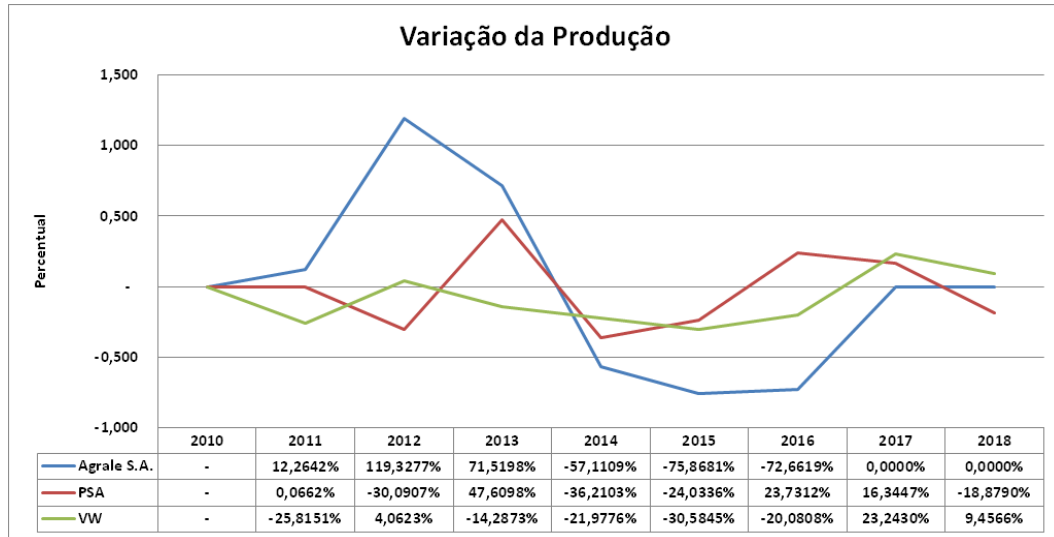


Figura 3: Produtividade

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

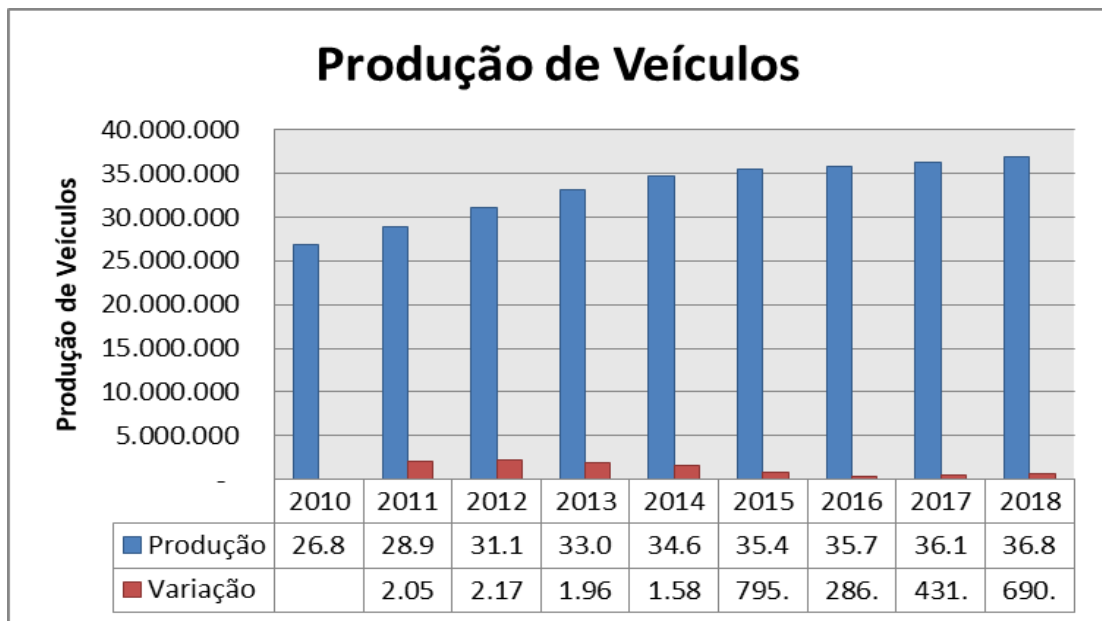


Figura 4: Produção de Veículos

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

Como observado no gráfico, na primeira coluna há o crescimento por unidades produzidas, mostrando ainda que o crescimento foi contínuo, porém com menos intensidade.

Na segunda coluna observa-se uma grande queda no indicador, aonde o crescimento no processo produtivo vem diminuindo ao longo do tempo, mesmo com os incentivos.

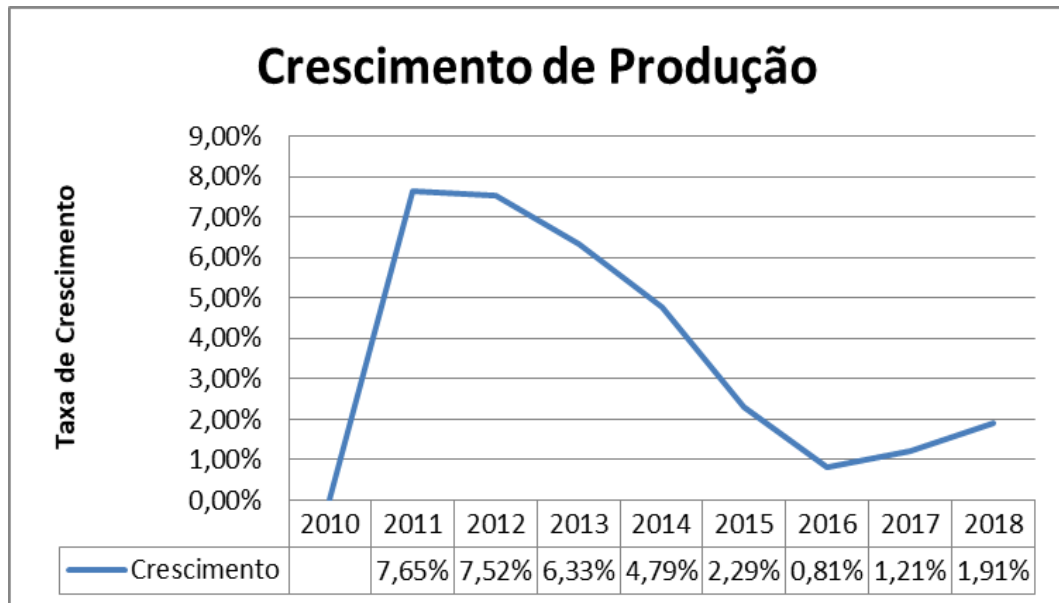


Figura 5: Crescimento da Produção

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

Quando verificado apenas o indicador de taxa de crescimento, é possível observar uma vertiginosa queda nos valores, mas em 2018 com uma tendência de verificação.

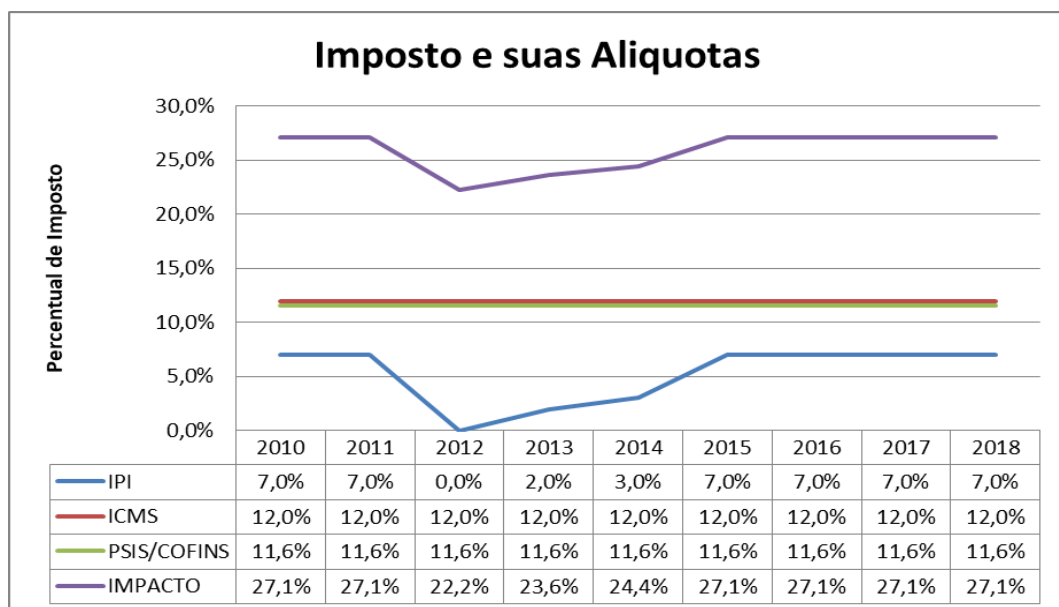


Figura 6: Impostos e suas alíquotas

Fonte: Elaborada pelos autores, 2020.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o estudo e a comparação dos dados dos últimos 10 anos, é possível identificar que os modelos apresentados são relacionados, pois nota-se que as variações dos indicadores de empregabilidade e de produção de acordo com os incentivos feitos.

É possível observar que os indicadores de empregabilidade tiveram uma variação sazonal, pois houve outros impactos na economia do País, que apoiam a variação negativa nos anos de 2015 a 2017.

Quando se observa os dois gráficos de “Crescimento de Produção” em relação aos “Impostos e suas Alíquotas” fica claro que no momento de redução do impacto das alíquotas de impostos o crescimento na produção foi bem maior, embora não tenha deixado de crescer.

Baseado nas informações analisadas, é possível interpretar que há relações diretas nos indicadores de empregabilidade e de produção em relação ao impacto da variação das alíquotas de impostos ou ainda nos programas que fazem parte da ROTA 2030, de forma positiva, mesmo com todas as outras variáveis de inovação tecnológica e na recuperação de fornecedores que estão contribuindo cada vez mais com o setor automotivo, sempre na busca de maior eficiência energética, que faz parte no processo de pesquisa e desenvolvimento, buscando ainda impactar positivamente nos indicadores de produção e provavelmente negativamente o de empregabilidade.

A eficiência não para por aí, fica mais abrangente no processo de segurança de inspeção veicular, um melhor desenvolvimento do setor de logística, que hoje é totalmente dependente do rodoviário e por último os programas que interferem no nosso sistema tributário.

REFERÊNCIAS

Brasil, Presidência da República, (1988). CONSTITUIÇÃO FEDERAL.

Brasil, Lei nº 9.394, (1996). Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm.

Brasil, Presidência da República. Lei nº 8.069, (1990). Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18069.htm>.

Brasil, Presidência da República. Lei nº 8.242, (1991). Cria o Conselho Nacional dos Direitos da Criança e do Adolescente (Conanda) e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8242.htm>.

Brasil, Presidência da República. Lei nº 9.249, (1995). Altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas, bem como da contribuição social sobre o lucro líquido, e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9249.htm>.

Brasil, Presidência da República. Lei nº 9.250, (1995). Altera a legislação do imposto de renda das pessoas físicas e dá outras providências. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9250.htm>.

Brasil, Secretaria da Receita Federal. Lei nº 9.532, (1997). Altera a legislação tributária federal e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.receita.fazenda.gov.br/legislacao/leis/ant2001/lei953297.htm>>.

Brasil, Secretaria dos Direitos Humanos. Resolução nº 74, (2001). Dispõe sobre o registro e fiscalização das entidades sem fins lucrativos que tenham por objetivo a assistência ao adolescente e à educação profissional, e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.sdh.gov.br/sobre/participacao-social/conselho-nacional-dosdireitos-da-crianca-e-do-adolescente-conanda/resolucoes/resolucoes-1>>.

Brasil, Presidência da República. Lei nº 12.594, (2012). Altera a Lei Nos 8.069, de 13 de julho de 1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12594.htm>.

Peruibe, Câmara Municipal. Lei nº 1.658, (1995). Dispõe sobre a política municipal de atendimento dos direitos da criança e do adolescente e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.peruibe.sp.gov.br/administracao/leis/1995/Lei1658.pdf>>.

Abnt, NBR. 10520, Rio de Janeiro, (2002), Informação e documentação, Citações em documentos, Apresentação Publicação técnica.

Abnt, NBR. 6023, (2002). Informação e documentação, Referências, elaboração. Rio de Janeiro, Publicação técnica.

Andrade, F.M., (2011). Modulação em Matéria Tributária: O argumento pragmático ou consequentialista de cunho econômico e as decisões do STF. Quartier Latin.

Andrade, F.M., (2012). Modulação de Súmula contra guerra fiscal é necessária. Revista Consultor Jurídico.

Andrade, F. M. (2009). Introdução à Metodologia do Trabalho Científico. 9.ed. São Paulo: Atlas.

Azevedo, L. A.; Shiroma, E. O.; Coan, M. (2012). As políticas públicas para a educação profissional e tecnológica: sucessivas reformas para atender a quem. B. Téc. Senac: a R. Educ. Prof., Rio de Janeiro, v. 38, n. 2, pp. 27-40, Publicação seriada.

Bevilacqua, L. Incentivos fiscais de ICMS: a sangria do pacto federativo. www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=92426b262d11b0ad

Britto, D. (2011). O atual cenário da guerra fiscal do ICMS, <http://www.administradores.com.br/artigos>

Camargo, G.B. (2004). A guerra fiscal e seus efeitos: autonomia x centralização. In: Conti, José Mauricio (Org.). Federalismo Fiscal. Barueri: Manole.

Caregnato, E. C. (2004). Caráter Público e Identidade acadêmica na educação superior: uma análise da diversificação institucional por meio do estudo de centros universitários. 297f. Tese Doutorado em Educação. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Tese.

Carneiro, R.D., (2012). Proposta de Súmula Vinculante nº 69, Guerra Fiscal e outra Visão Constitucional. SINESCONTÁBIL.

Carrazza, E.N., (2007). ICMS Questões Atuais. São Paulo: Quartier Latin.

Castro, A.A., A Intervenção do Estado na Ordem Econômica: Efetividade das Políticas Públicas e os Reflexos da Tributação no desenvolvimento econômico e social. Dissertação. Mestrado em Direito, Universidade de Marília. In <http://www.unimar.br/pos/trabalhos/arquivos/DB46CB9D1F411A820EEDB63008E28C2D.pdf>

Carvalho, M.L.M.; Batista, S.S.S, (2012). Cem anos de educação profissional e tecnológica pública no estado de São Paulo: entre a celebração e a avaliação. In. Educação Tecnológica: reflexões, teorias e práticas. (Orgs) Almeida, I.B; Batista, S.S.S.. Jundiaí, Paco Editorial, Capítulos de livro e obra organizada.

Catani, A. M.; Oliveira, J. F.; Dourado, L. F. (2001). Política educacional, mudanças no mundo do trabalho e reforma curricular dos cursos de graduação no Brasil. Educação e Sociedade, v. 22, n. 75, pp. 67-83, Período/Revista Científica.

Cesnik, F.S., (2012). Guia do Incentivo à Cultura. São Paulo: Manole, 2ª. Edição. Exame on line. Brasil, o país do social? Nem tanto, se comparado ao mundo. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/brasil-o-pais-do-social-nem-tantose-comparado-a-paises>>.

Chaves, V.F., (2009). O ICMS e a Guerra Fiscal entre os Estados. Revista da EMERJ, v. 12, nº 48, pp. 202/227.

Costa, A.J., ICMS – Caráter Nacional – Guerra Fiscal. In Revista de Direito Tributário, São Paulo: Malheiros Editores, nº 85.

Costa, G.F.C., (2002). O conflito de competência exonerativa em matéria de ICMS: uma abordagem político-jurídica sobre a “guerra fiscal” na Federação Brasileira. Revista Tributária e de Finanças Públicas, São Paulo, ano 10, n. 42, pp. 85-100.

Costa, F.L., (2012). Federalismo fiscal no Brasil pós-Constituição Federal de 1988 e seus desdobramentos na primeira metade dos anos de 1990. Cad. de Pesq. Interdisc. Em Ciências Humanas., Florianópolis, v.13, n.103, pp.92-114, pp. 92/114

Dulci, O.S., (2002). Guerra Fiscal, Desenvolvimento desigual e Relações Federativas no Brasil. In Revista de Sociologia e Política nº 18: pp. 95-10.

Elali, A.S.D., (2005). O Federalismo Fiscal Brasileiro e o Sistema Tributário Nacional. MP Editora, SP.

Fabretti, C.L. (2009). Contabilidade Tributária. São Paulo: Atlas, 11ª. Edição.

Faria, L.A.G., (2010). A Extra fiscalidade e a Concretização do Princípio da Redução das Desigualdades Regionais. São Paulo: Quartier Latin.

Fundação Getúlio Vargas, (2000). Escola de Administração de Empresas de São Paulo. Manual de orientação para crescimento da receita própria municipal. São Paulo. Disponível em: <<http://www.fgvsp.br/academico/estudos/gvconsult/Manual.doc>>.

Fundação Abrinq. Programas e Projetos. Disponível em: <[http://www.fundabrinq.org.br/programas e projetos.php](http://www.fundabrinq.org.br/programas_e_projetos.php)>.

Gadelha, G.P., (2010). Isenção Tributária - Crise de Paradigma do Federalismo Fiscal Cooperativo. Curitiba, Juruá.

Giovani, R.P., Guerra Fiscal: Os Estados cobrarão os valores de ICMS incentivado? Posicionamento para as empresas tomarem decisões. <http://www.fiscosoft.com.br>.

Gruppenmacher, B.T. Decisão contra guerra fiscal pode provocar demissões, In <http://g1.globo.com/parana/noticia/2012/04/decisao-contra-guerra-fiscal-podeprovocar-demissoes-diz-especialista.html>.

Guimarães, V. (2005). A Tributação do Consumo no Brasil. In Ciência e Técnica Fiscal, nº 416.

Klaus, E.R.M., (2011). A Guerra Fiscal do ICMS -Uma Análise Crítica Sobre as Glosas de Crédito. Editora MP, São Paulo.

Lakatos, E.M., Marconi, M.A., (2009). Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos. São Paulo: Atlas, 7ª. Edição.

Lima, D.S.; Lessa, D.M., (2012). Efeitos decorrentes da declaração de inconstitucionalidade de benefícios fiscais de ICMS. Revista Brasileira de Direito Tributário e Finanças Públicas, V. 5, N. 30.

Lunardelli, P.G., (2012). Accorsi, citado por Pedro Canário, Revista Consultor Jurídico, no artigo Efeitos da Inconstitucionalidade. Decisão do STF sobre guerra fiscal pode ser relativizada.

Machado, H.B., (1987). A Função do Tributo nas Ordens Econômicas, Ordem social e Ordem Política. In Revista da Faculdade de Direito da Universidade de Fortaleza, nº 28 (2).

Maneira, E., Segurança Jurídica e Guerra Fiscal, in Revista do Congresso Mineiro de Direito Tributário e Direito Financeiro, 2011. Universidade de Montes Claros, nº 1, ano 1.

Nepomuceno, F. (2004). Contabilização de Tributos e Contribuições Sociais. São Paulo: IOB Thomson, 1ª. Edição.

Nóbrega, M; Figueiredo, C.M., (2002). Renúncia de Receita, Guerra Fiscal e Tax Expenditure: Uma Abordagem do Art. 14 da LRF, In Revista Interesse Público, Especial – Responsabilidade Fiscal, Porto alegre.

Oliveira, L.M., (2004). Manual de Contabilidade Tributária. São Paulo: Atlas, 3ª. Edição.

Pohlmann, M.C.; Iudícibus, S., (2006). Tributação e política tributária: uma abordagem interdisciplinar. São Paulo: Atlas.

Prado, S; Cavalcanti, C.E.F., (2000). A Guerra Fiscal no Brasil. Brasília: IPEA.

Rezende, F., (1995). Federalismo Fiscal no Brasil. Revista de Economia Política vol. 15, nº 3, (59), p. 05/17.

Ribeiro, R.L., (2012). Súmula contra guerra fiscal pode cristalizar desigualdades. Revista Consultor Jurídico, <http://www.conjur.com.br>.

Ribeiro, R.L.M., (1994). Crescimento e distribuição de renda. 78 f. Dissertação (Mestrado em Economia e Finanças Públicas) – Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, São Paulo.

Santiago, S., (2013). Simples Nacional - o Exemplo do Federalismo Fiscal Brasileiro. 2ª Ed., São Paulo.

Sacaff, F.F., (1999). Guerra Fiscal, Neoliberalismo e Democracia. Revista de Direito, Santa Cruz do Sul.

Sacaff, F.F., (2012). STF deve modular efeitos da súmula contra guerra fiscal in Consultor Jurídico.

Sampieri, R.H., Collado, C.F., Lucio, M.P.B., (2013). Metodologia de pesquisa. 5. ed. Porto Alegre. Dois ou mais autores.

Severino, A.J., (2007). Metodologia do Trabalho Científico. 23.ed. rev. e atual. São Paulo: Cortez Editora.

Torres, H.T., (2013). O Papel do Senado na regulação de alíquotas de ICMS. Consultor Jurídico.

Torres, H.T., (2012). Modulação de efeitos da decisão e o ativismo judicial. Revista Consultor Jurídico, <http://www.conjur.com.br/2012-jul18/consultor-tributario-modulacao-efeitos-decisoes-fundamental>.

Veloso, J., (2013). Guerra Fiscal – Por que não? Revista Jurídica Consulex, ano XVII, nº 395.

Weiss, F.L., (2012). Os Benefícios Fiscais para o ICMS e os Princípios do Federalismo e da Livre Concorrência. In Revista Dialética de Direito Tributário nº 199, São Paulo: Dialética.

ZILVETTI, F., A. Responsabilidade fiscal, renúncia de receita e guerra fiscal no ICMS. In: CONTI, José Mauricio; SCAFF, Fernando Facury. Lei de Responsabilidade Fiscal: 10 anos de vigência - questões atuais. Curitiba: Conceito, 2010, p. 27.