

ISENÇÃO DE ICMS DO ÓLEO DIESEL PARA EMBARCAÇÕES DE CARGA E PASSAGEIROS NO AMAZONAS

ICMS EXEMPTION ON DIESEL FUEL FOR CARGO AND PASSENGER VESSELS IN AMAZONAS

Artigo submetido em 25 de maio de 2026

Artigo aprovado em 26 de maio de 2026

Artigo publicado em 26 de maio de 2026

Scientia et Ratio

Volume 6 – Número 10 – 2026

ISSN 2525-8532

Autor:

Jaimar Sales Saraiva ^[1]

Raphael Ásafe Costa Lima ^[2]

RESUMO: Este trabalho aborda a urgência e a possibilidade de isenção do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) para o fornecimento de diesel a embarcações de carga e passageiros na Amazônia. Como os rios são as únicas vias de transporte existentes nessa região, o transporte fluvial compete como infraestrutura social básica. A pesada carga tributária aumenta o custo do frete e, conseqüentemente, o preço de alimentos e

medicamentos na Amazônia provenientes do ICMS, impactando principalmente a população de baixa renda. Nesse sentido, a pesquisa busca demonstrar como, por meio da arrecadação de impostos, é possível assumir posições progressistas no combate às injustiças sociais. Em uma metodologia qualitativa (baseada em análise bibliográfica e documental), na qual são analisadas decisões do STJ (Tribunal Superior de Justiça) brasileiro e convênios da CONFAZ (Conferência sobre o Comércio e a Proteção de Fronteiras), o leitor se surpreenderá ao constatar que a isenção tributária não leva à falência das finanças públicas; pelo contrário, estados fronteiriços do Brasil e vizinhos à Amazônia têm demonstrado abertamente que a manutenção desses impostos impulsiona o comércio local. Além disso, esta proposta estabelece alinhamento com a nova Reforma Tributária e com a sustentabilidade ambiental. Assim, fica claro que a ausência desse benefício no Amazonas não é um problema legal, mas uma escolha política local que precisa ser alterada para garantir a dignidade das pessoas que vivem nas florestas da região.

Palavras-chave: Isenção de ICMS; Óleo diesel náutico; Transporte hidroviário; Amazonas.

ABSTRACT: This paper addresses the urgency and the possibility of exemption from ICMS (Tax on the Circulation of Goods and Services) for the supply of diesel to cargo and passenger vessels in the Amazon. As rivers are the only existing transport routes in this region, river transport competes as basic social infrastructure. The heavy tax burden increases the cost of freight and, consequently, the price of food and medicines in the Amazon from the ICMS, mainly impacting the low-income population. In this sense, the research seeks to demonstrate how, through tax collection, it is possible to take progressive positions in the fight against social injustices. In a qualitative methodology (based on bibliographic and documentary analysis), in which decisions of the Brazilian STJ (Superior Court of Justice) and agreements of CONFAZ (Conference on Trade and Border Protection) are analyzed, the reader will be surprised to find that tax exemption does not lead to the bankruptcy of public finances; on the contrary, border states in Brazil and neighboring the Amazon have openly demonstrated that maintaining these taxes boosts local trade. In

addition, this proposal establishes alignment with the new Tax Reform and with environmental sustainability. Thus, it is clear that the absence of this benefit in Amazonas is not a legal problem, but a local political choice that needs to be changed to guarantee the dignity of the people who live in the region's forests.

Keywords: ICMS exemption; Marine diesel oil; Waterway transport; Amazonas.

1 INTRODUÇÃO

Esta pesquisa aborda a relevância e a viabilidade jurídica da concessão de isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente sobre o óleo diesel utilizado por embarcações de transporte de carga e passageiros no Estado do Amazonas. A escolha desse tema justifica-se pela configuração geográfica singular da região amazônica, um território marcado pelo isolamento terrestre crônico onde os rios assumem o papel de verdadeiras e únicas rodovias para o deslocamento da população e o abastecimento de insumos.

Nesse cenário, o transporte hidroviário deixa de ser uma mera atividade comercial opcional ou supérflua e passa a figurar como uma infraestrutura pública e social absolutamente essencial para a sobrevivência e integração das comunidades locais. No entanto, a incidência onerosa e rígida da matriz tributária estadual sobre o combustível náutico eleva desproporcionalmente os custos logísticos regionais. Esse cenário penaliza severamente os cidadãos de menor poder aquisitivo e restringe o pleno gozo de direitos sociais básicos, tornando urgente o debate sobre o uso da extrafiscalidade como instrumento de justiça distributiva.

Diante dessa problemática, delineia-se o seguinte enigma central de pesquisa: de que forma a manutenção da atual estrutura tributária do ICMS sobre o óleo diesel náutico no Amazonas afeta o desenvolvimento socioeconômico das comunidades isoladas e confronta os preceitos constitucionais da dignidade da pessoa humana e da seletividade baseada na essencialidade

do bem? Para responder a essa questão, o objetivo geral deste trabalho consiste em analisar os limites e as possibilidades jurídicas para a implementação da desoneração fiscal do diesel destinado à navegação interna amazonense, demonstrando como o manejo das alíquotas pode atuar como um mecanismo legítimo de correção de disparidades regionais e proteção do mínimo existencial.

Para a sustentação desta análise, a metodologia adotada pauta-se em uma abordagem qualitativa de natureza estritamente bibliográfica e documental. Foram examinadas as principais contribuições doutrinárias do Direito Tributário e Constitucional, preceitos da legislação nacional de mobilidade urbana, além de um mapeamento detalhado da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) e dos convênios celebrados no âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ). Como principais resultados, a investigação revela que a isenção pretendida é plenamente viável e sustentada pelo ordenamento jurídico vigente, encontrando amparo nos princípios da essencialidade e da vedação ao confisco. Ademais, a análise comparativa evidencia que a desoneração não colapsa as finanças estatais, mas sim dinamiza a economia local através do consumo secundário, demonstrando que o entrave atual no Amazonas decorre primordialmente de uma escolha político-legislativa local.

Com o intuito de detalhar essa trajetória teórica, o desenvolvimento deste artigo está organizado em três seções principais. A primeira delas examina de forma descritiva os limites e as possibilidades da isenção do ICMS à luz da extrafiscalidade tributária, discutindo como o sistema de arrecadação nacional deve se curvar aos objetivos fundamentais da República e à proteção dos direitos sociais. Neste bloco, detalha-se o entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal em *leading cases*, como o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 2.777/SP, que validam o tratamento desigual de regiões desfavorecidas como forma de concretizar a igualdade material e resguardar a dignidade da pessoa humana no federalismo cooperativo.

A segunda seção de desenvolvimento volta-se especificamente para a realidade empírica do transporte hidroviário do Amazonas e suas precariedades tributárias. São descritos os impactos severos da atual política fazendária sobre os proprietários de pequenas e médias embarcações regionais, conhecidas como “recreios”, cuja baixa margem de lucro impede a modernização das frotas. Demonstra-se, também, como a tributação regressiva atua em efeito cascata, encarecendo de forma artificial o frete e inflacionando os preços de alimentos, medicamentos e insumos hospitalares que abastecem o interior, gerando uma feição nitidamente confiscatória que agrava a vulnerabilidade social dos povos da floresta.

Por fim, a terceira seção do desenvolvimento realiza uma análise jurídica comparativa fundamentada em analogias fiscais de sucesso praticadas em outras unidades da Federação. São apresentados os modelos normativos de desoneração de combustíveis náuticos adotados por estados vizinhos como Pará, Amapá e Roraima, bem como incentivos tarifários aplicados no transporte coletivo de estados litorâneos como Sergipe, Bahia e Rio de Janeiro.

A seção encerra-se mapeando o respaldo legal fornecido pelo Convênio ICMS nº 20/2002 do CONFAZ e avaliando os reflexos da recente Reforma Tributária (Emenda Constitucional nº 132 de 2023), as quais reforçam o compromisso com a modicidade tarifária, a extrafiscalidade verde e a justiça social no período de transição do sistema de receitas.

2 OS LIMITES E POSSIBILIDADES DE ISENÇÃO DO ICMS

A extrafiscalidade tributária se apresenta como um dos mais bem profícuos pilares do Direito Tributário contemporâneo brasileiro, deixando uma visão meramente arrecadatória do Estado e firmando-se como um meio de intervenção positiva. De acordo com Silva (2024), o Estado moderno possui uma função pluralizada, sendo proativo no fomento a ações econômicas e sociais que atendem às demandas da população. Nessa perspectiva, o tributo deixa de ser uma específica em si mesmo e passa a ser indutor de condutas que visem concretizar os valores essenciais da República.

Essa nova perspectiva exige que o sistema tributário seja compreendido em estreita consonância com os objetivos fundamentais propostos no artigo 3º da Constituição da República de 1988, in verbis:

I – Construir uma sociedade livre, justa e solidária;

II – Garantir o desenvolvimento nacional;

III – Erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;

IV – Promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (Brasil, 2024, p. 10).

Segundo Carvalho (2019), a extrafiscalidade é, por sua natureza, ética, sendo um agente de mudança social, sobretudo em áreas marcadas por negligências históricas. Não pode -se imaginar a concessão de benefícios fiscais como um privilégio de determinados setores, mas sim como uma compensação necessária para a superação de desigualdades fáticas que obstem o pleno gozo da cidadania.

No contexto amazônico, a concessão de incentivos fiscais passou a ser uma condição *sine qua non* para a justiça distributiva e para um desenvolvimento que se possa chamar de sustentável. A competência tributária dos entes federados não pode, de modo algum, deixar de se submeter aos princípios que visam à diminuição das disparidades regionais, os quais devem orientar a validade de qualquer política de desoneração. Quando o Estado abre mão de uma fração de sua arrecadação em favor de um setor estratégico, ele está, de fato, aplicando recursos na infraestrutura social de sua população.

Cabe enfatizar que a técnica e a objetividade dos critérios de concessão devam garantir ao benefício fiscal uma imunidade contra questionamentos por suposta ofensa à isonomia. Para Machado (2019), a extrafiscalidade age mudando o peso do tributo, estimulando o contribuinte a agir em favor do interesse público. Quanto ao Amazonas, retirar

impostos sobre o combustível essencial à navegação é uma ação de gestão eficiente que permite agendar a geografia como progresso ao empecilho ao econômico.

O Supremo Tribunal Federal, em sua função de corte constitucional, tem reforçado essa posição ao permitir a utilização extrafiscal do sistema tributário nacional. Como por exemplo se tratando da Ação Direta de Inconstitucionalidade n. 2.777/SP, a Corte Suprema autorizou políticas fiscais que buscam o desenvolvimento equilibrado do país. Esse precedente é de observância obrigatória, já que esclarece que a discricionariedade legislativa para conceder isenções está condicionada à proteção dos direitos fundamentais e à manutenção da harmonia federativa regional.

Importa salientar que uma intervenção do Estado, por meio da tributação, não pode ocorrer de forma arbitrária, devendo sempre respeitar rigorosamente o princípio da proporcionalidade e da razoabilidade. Pois para Machado (2019), o sistema constitucional permite e estimula a diferenciação do tratamento tributário quando há uma necessidade real de concordar com os rumores para não comprometer a continuidade de serviços essenciais. Por Isso, o incentivo fiscal funciona como um paliativo de ineficiências de mercado, evitando que o consumo de bens essenciais seja barrado por uma carga tributária que desconsidere as particularidades do lugar.

Nesse diapasão, a hermenêutica constitucional contemporânea estabelece que o ICMS deve ser aplicado à luz da seletividade, conforme autorizado pelo artigo 155, § 2º, III (em **negrito**, na citação abaixo) da Constituição Federal de 1988, in verbis:

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir:

I – Impostos sobre:

- a) transmissão causa mortis e doação, de quaisquer bens ou direitos;
- b) operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de

transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior;

c) propriedade de veículos automotores;

II - Adicional de até cinco por cento do que for pago à União por pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas nos respectivos territórios, a título do imposto previsto no art. 153, III, incidente sobre lucros, ganhos e rendimentos de capital.

§ 1º O imposto previsto no inciso I, “a”:

§ 2º O imposto previsto no inciso I, “b”, atenderá ao seguinte:

§ 3º À exceção dos impostos de que tratam o inciso I, “b”, do caput deste artigo e os arts. 153, I e II, e 156, III, nenhum outro tributo incidirá sobre operações relativas a energia elétrica, combustíveis líquidos e gasosos, lubrificantes e minerais do País (Brasil, 2025, p. 168).

Nesse ponto de vista, ao denotar sobre o óleo diesel, este não é apenas um hidrocarboneto, mas sim um insumo essencial à sobrevivência, cuja carga tributária deve ser irrisória para não comprometer o direito constitucional de locomoção livre. No contexto da Amazônia da região norte do Brasil, essa seletividade deve levar em conta a indispensabilidade do transporte hidroviário para a integração das pessoas e para a sobrevivência econômica.

Nesse interim, destaca-se construção jurídica do STF tem avançado, cada vez mais, na perspectiva de que o sistema tributário é um organismo propulsor de justiça social. Melo (2019), aponta que a Suprema Corte consolidou o entendimento de que a extrafiscalidade não é uma mera opção do legislador, mas sim um meio de moldar a ordem econômica segundo os preceitos da dignidade da pessoa humana.

A investigação do Supremo Tribunal Federal corrobora esse entendimento ao considerar a extrafiscalidade tributária como instrumento legítimo de promoção de políticas públicas. No julgamento da ADI 2.777/SP, por exemplo, a Corte entendeu ser constitucional a concessão de incentivos fiscais específicos para setores considerados estratégicos ao desenvolvimento nacional, desde que respeitados os limites previstos na CRFB/88. Neste caso, o STF ressaltou que tais políticas podem ser utilizadas para corrigir disparidades regionais, fomentar atividades econômicas essenciais e garantir o acesso a direitos fundamentais em áreas historicamente marginalizadas.

No Recurso Extraordinário nº 607.109, o STF deixou claro que é legítimo conceder um tratamento diferenciado para remover obstáculos ao desenvolvimento de regiões menos favorecidas, garantindo que o federalismo brasileiro não se resuma a uma união de papel, mas sim a uma união material que busca diminuir as desigualdades. A aplicação prática do postulado de “tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais” encontrando seu ápice na modulação da carga tributária sobre insumos vitais. Segundo Machado Segundo (2021), o princípio da seletividade do ICMS, previsto no artigo 155 da Carta Magna, deve ser lido à luz da essencialidade do bem no caso concreto.

Por exemplo no cenário de 2022 e 2023, o STF, ao julgar a ADI 7.111 e a ADI 7.123, reconheceu a natureza essencial dos combustíveis para a manutenção das atividades básicas da sociedade. Essa compreensão ganha contornos dramáticos no contexto amazônico, Santos (2017), argumenta que nesta região uma embarcação substitui o asfalto das rodovias, sendo neste aspecto “hiper-essencial”, justificando uma isenção que proteja o mínimo existencial do cidadão, no caso o ribeirinho da região.

Tal pressuposto, se tornar singular da geografia amazônica, que segundo Santos (2017, p. 57), “os rios são as verdadeiras rodovias”, o óleo diesel nesta aspecto deixa de ser apenas um insumo energético e passa a ser item de primeira necessidade, essencial para garantir o direito social ao transporte e, por conseguinte, ao acesso a outros direitos

fundamentais, como o da saúde e o da alimentação, o que torna necessária a concessão de um tratamento tributário diferenciado que reconheça essa essencialidade material, sob pena de se configurar uma inconstitucionalidade por ofensa ao princípio da capacidade contributiva da vedação ao confisco.

Insta salientar que para Silva (2024), o transporte nos termos o artigo 6º da Constituição Federal, é um direito social básico que deve ser assegurado pelo Estado de forma eficiente e acessível. A tarifa que incide sobre o combustível utilizado para a navegação fluvial, funciona na prática, como um obstáculo financeiro ao pleno exercício desse direito constitucional pela população que se encontra em situação de vulnerabilidade. A extrafiscalidade isentiva surge, então, como uma ferramenta para suprimir essas barreiras é garantir que a mobilidade das pessoas não seja uma questão de quem pode pagar.

Nesse diapasão, não há como deixar de citar o postulado da dignidade da pessoa humana, princípio basilar da República Federativa do Brasil, conforme o artigo 1º, inciso III, da Constituição Federal de 1988, na qual determina que todas as ações do Estado devem respeitar e fomentar a valorização do ser humano em sua totalidade, levando em conta suas necessidades básicas, suas condições de vida e sua posição na sociedade (Brasil, 1988). Esse princípio é o guia tanto para a criação de políticas públicas quanto para a legislação, tributária inclusiva, na qual impõe ao Estado uma atuação que leve em conta as diversidades regionais e as particularidades dos povos.

Segundo Silva (2024), a dignidade da pessoa humana é o núcleo valorativo do constitucionalismo brasileiro, sendo o Norte para a interpretação e aplicação de todos os direitos e garantias fundamentais. Em outras palavras, o imposto não deve ser meramente formal ou igualitário, mas deve levar em consideração as desigualdades materiais reais existentes e contribuir para a conquista da justiça social e da inclusão, aplicada, em princípio, aos municípios ribeirinhos.

Além disso, os motores de popa, assim como algumas embarcações de transporte, não são apenas bens de consumo, mas meios essenciais para o exercício de direitos ou prerrogativas básicas, como o direito à saúde, à educação e ao trabalho; superar essa especificidade na cobrança do consumo de combustível pela embarque é desconsiderar o princípio do respeito ao ser humano e o princípio da igualdade, contemplados no artigo 5º, capítulo, da Constituição, cujo item transcrito, do qual se depreende que nenhuma desigualdade é desrespeitada no tratamento que deve receber de acordo com suas especificidades (Brasil, 1988).

Para Machado (2019), a justiça fiscal não é apenas legalidade, mas também avaliação dos resultados sociais e econômicos dos impostos, especialmente quando impactam os menos favorecidos ou estão inseridos em contextos de desigualdade. A dignidade da pessoa humana, portanto, exige ao Estado o dever de criar políticas fiscais que respeitem e incentivem a inclusão social, proibindo a criação de impostos que aumentem as disparidades regionais ou que impeçam o acesso aos direitos fundamentais.

3 O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO DO AMAZONAS E SUAS PRECARIIDADES TRIBUTÁRIAS

A configuração geográfica singular do Estado do Amazonas estabelece uma dependência intrínseca, histórica e indissociável dos cursos hídricos para a movimentação cotidiana de pessoas, insumos e mercadorias, convertendo os rios nas verdadeiras e únicas rodovias de acesso a vastas porções do território estadual. Diante de um cenário crônico de isolamento terrestre que acomete a região norte, a incidência plena e onerosa do ICMS sobre o óleo diesel utilizado nas embarcações atua como um severo limitador do desenvolvimento socioeconômico local, encarecendo desproporcionalmente os custos operacionais de fretes e passagens fluviais (Santos, 2017).

No entanto, o imposto proposto atualmente falha miseravelmente porque não compreende

que a mobilidade fluvial da Amazônia não se trata de um excedente, de uma atividade comercial banal ou opcional, mas sim da infraestrutura básica e essencial que garante a sobrevivência de todos nós (Souza, 2022). Assim, a adoção da mesma tributação para combustíveis náuticos, que não considera o enorme custo logístico da Amazônia, sufoca as cadeias produtivas do interior, impede o acesso dos cidadãos a centros de saúde e emprego e viola as exigências da ordem econômica impostas pela Constituição para o desenvolvimento harmonioso (Grau, 2021).

As restrições de ordem técnica, operacional e financeira vivenciadas diariamente pelos proprietários e condutores de pequenas e médias embarcações regionais — conhecidas popularmente como “recreios” ou “motores de linha”, colocam em evidência a obsolescência da matriz tributária local. A margem de lucro operacional extremamente reduzida dessas atividades de transporte é diretamente esmagada pelo peso do imposto estadual sobre o combustível, inviabilizando a renovação das frotas e a implementação de tecnologias que confirmam maior segurança e eficiência ecológica à navegação fluvial (Silva, 2024). A ausência crônica de um olhar sensível e diferenciado por parte do fisco estadual resulta na imposição de tarifas elevadas aos usuários finais, transferindo de forma perversa o ônus da arrecadação pública para as populações de menor poder aquisitivo que dependem forçosamente desse modal (Feitosa, 2020). Essa dinâmica orçamentária restritiva, ao ignorar por completo a finalidade nitidamente social e comunitária do transporte aquaviário, acaba por perpetuar a precariedade estrutural das viagens e contribui para a manutenção dos índices de vulnerabilidade nos rios (Sabbag, 2024).

A acentuada dispersão de preços observada na comercialização do óleo diesel no interior do Amazonas atinge patamares socioeconômicos alarmantes à medida que as distâncias geográficas em relação à capital Manaus aumentam, penalizando severamente as populações das calhas de rios mais distantes, como o Alto Solimões, o Juruá e o Purus. Sem a devida aplicação de uma extrafiscalidade corretiva por parte do poder público, o ICMS passa a incidir em efeito cascata sobre um preço final que já se encontra severamente inflacionado

pelas barreiras naturais de distribuição física e armazenamento (Machado, 2019).

Este fenômeno engendra uma distorção macroeconômica profunda, na qual as comunidades isoladas e desprovidas de serviços públicos estatais básicos acabam por arcar com o combustível mais caro de toda a federação brasileira (Torres, 2022). A manutenção irreduzível dessa estrutura tributária manifestamente regressiva agride de forma violenta o preceito do mínimo existencial, convertendo o direito fundamental de locomoção em um artigo de luxo financeiramente inacessível para milhares de cidadãos ribeirinhos (Baleeiro, 2020).

Torna-se imperioso constatar que a legislação federal contemporânea que disciplina as diretrizes do Sistema Nacional de Viação e da Política Nacional de Mobilidade Urbana preconiza a modicidade tarifária, a segurança e a integração territorial como pilares fundamentais de sustentação, preceitos que terminam por ser frontalmente contrariados pela atual política tributária fazendária do Amazonas. O imperativo ético de conectividade das regiões isoladas pressupõe uma atuação governamental coordenada que utilize a matriz de tributos como uma ferramenta de fomento e inclusão social, e jamais como uma barreira fiscal de entrada aos mercados de consumo e trabalho, conforme se depreende da leitura atenta da Lei Federal nº 12.587 de 2012, in verbis:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de

Mobilidade Urbana (Brasil, 2012).

A referida legislação nacional reforça a urgente necessidade de adequação imediata da política fiscal do Estado do Amazonas para salvaguardar os direitos básicos das populações interioranas (Coêlho, 2022). Sem essa necessária harmonização conceitual entre a política nacional de transportes e o sistema de arrecadação de tributos subnacional, as garantias formais de integração regional previstas pela Carta Magna de 1988 esvaziam-se de qualquer aplicabilidade prática (Amaro, 2023).

O encarecimento artificial do óleo diesel por meio da tributação estadual rígida repercute diretamente na composição inflacionária dos preços de todos os itens de primeira necessidade que abastecem as cidades e vilas do interior amazonense. Gêneros alimentícios básicos, insumos hospitalares, medicamentos e materiais de construção sofrem acréscimos severos e cumulativos em seus valores de venda em decorrência direta do peso do ICMS embutido na planilha de custos do frete fluvial, agravando as condições de vulnerabilidade social e segurança alimentar das famílias (Machado Segundo, 2021). O tributo assume, neste contexto geográfico específico, uma feição nitidamente confiscatória e destrutiva, uma vez que desfalca significativamente o orçamento doméstico de indivíduos que frequentemente já se encontram abaixo da linha da pobreza (Melo, 2019). Torna-se evidente que a neutralidade fiscal abstrata não pode ser invocada levianamente pelo Estado para cancelar a perpetuação de uma exação que aprofunda as desigualdades regionais e atenta contra a subsistência biológica e econômica dos povos tradicionais da floresta (Ataliba, 2021).

Por fim, a prolongada omissão legislativa e executiva na implementação prática do princípio constitucional da seletividade em função da essencialidade das mercadorias desborda em um flagrante descompasso com a realidade concreta enfrentada pelo Norte do país. O óleo diesel, que nos grandes centros urbanos interligados por malhas rodoviárias cumpre um papel eminentemente industrial ou de transporte secundário de cargas, na Amazônia assume o status incontestável de insumo vital e insubstituível para a garantia de direitos sociais

correlatos (Carvalho, 2019). A recusa contumaz do legislador estadual em instituir a isenção integral ou a alíquota zero do tributo para o transporte regular de carga e passageiros ignora por completo as especificidades ecológicas, climáticas e demográficas do ecossistema local (Benatti, 2021). Urge, portanto, proceder a uma revisão profunda dessa hermenêutica fazendária tradicional para alinhar a cobrança do ICMS às premissas de um desenvolvimento regional que preze verdadeiramente pela inclusão social, dignidade humana e respeito à logística fluvial (Costa, 2018).

4 ANALOGIAS FISCAIS E TRIBUTARIAS DO ICMS EM OUTROS ESTADOS BRASILEIROS

A análise jurídica comparativa dos sistemas de tributação estaduais demonstra de forma inequívoca que diversas unidades da Federação utilizam com pleno êxito mecanismos extrafiscais de desoneração do ICMS sobre combustíveis para impulsionar setores socioeconômicos estratégicos. No âmbito do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ), multiplicam-se convênios autorizativos que reconhecem a necessidade imperiosa de mitigar as assimetrias regionais através de isenções e reduções drásticas de base de cálculo tributária (CONFAZ, 2002).

Essas ricas experiências práticas demonstram que a renúncia fiscal devidamente planejada e voltada ao fomento social não acarreta o colapso das finanças públicas, mas atua como um poderoso vetor de formalização e dinamização das economias periféricas (Feitosa, 2020). Desse modo, o exame detalhado dessas legislações fornece o embasamento dogmático e empírico necessário para reformular o tratamento tributário conferido ao óleo diesel no território do Amazonas (Sabbag, 2024).

O Estado do Pará, ente federativo vizinho que compartilha de idênticos desafios geográficos, hidrográficos e demográficos na Amazônia Legal, estruturou com pioneirismo mecanismos normativos eficazes que desoneram o óleo diesel destinado à navegação interna de passageiros e cargas. Por meio de decretos regulamentares específicos e regimes especiais

de fiscalização, o fisco paraense reduziu expressivamente o impacto do ICMS sobre o combustível náutico, estimulando a regularidade das linhas fluviais e a consequente redução do valor nominal das passagens praticadas pelas empresas (Pará, 2001).

Assim sendo, essa política governamental progressista gerou reflexos positivos imediatos na competitividade do comércio local e na segurança dos usuários, atraindo novos investimentos privados para o sector de transporte aquaviário (Costa, 2018). O consolidado modelo paraense serve como prova empírica irrefutada de que a extrafiscalidade aplicada à realidade regional é plenamente sustentável e altamente vantajosa para o erário público no longo prazo (Souza, 2022).

De modo semelhante, os Estados do Amapá e de Roraima instituíram regimes fiscais altamente diferenciados e subvenções econômicas voltadas especificamente para atenuar o custo proibitivo dos insumos energéticos em suas localidades mais isoladas e desprovidas de infraestrutura terrestre. Conscientes de que a integração territorial e a defesa das fronteiras dependem diretamente do barateamento dos meios de transporte, os legisladores dessas unidades federativas flexibilizaram a cobrança do ICMS incidente sobre os fluxos internos de combustíveis (Amapá, 2015).

Nesse sentido, a postura proativa e estratégica evitou o êxodo rural em massa em comunidades ribeirinhas e fronteiriças, garantindo a manutenção de atividades extrativistas sustentáveis e da agropecuária familiar de subsistência (Roraima, 2019). Tais práticas governamentais de vanguarda evidenciam que a concessão de estímulos fiscais bem direcionados constitui um legítimo instrumento de soberania econômica e consolidação do pacto federativo brasileiro (Amaro, 2023).

A aplicação prática de regimes especiais e isenções para combustíveis náuticos não se restringe geograficamente à Região Norte, encontrando equivalentes consolidados e de alto impacto social em estados litorâneos do Nordeste e do Sudeste do Brasil. O Estado de

Sergipe, por exemplo, implementou programas governamentais duradouros de desoneração do ICMS sobre o óleo diesel consumido por embarcações de transporte público de passageiros e frotas pesqueiras artesanais (Sergipe, 2018).

Essas ações de desoneração contam com o devido e indispensável respaldo de convênios multilaterais celebrados perante o CONFAZ, atestando a plena recepção constitucional de tratamentos tributários diferenciados fundados em critérios nitidamente socioeconômicos e geográficos (Melo, 2019). A prática reiterada e pacífica dessas unidades federativas demonstra de forma cabal que a discriminação positiva em matéria tributária é amplamente chancelada pelo federalismo cooperativo delineado pela Constituição Federal de 1988 (Machado, 2019).

O complexo arcabouço normativo que rege as deliberações internas do CONFAZ confere a segurança jurídica e a simetria institucional indispensáveis para que as assembleias legislativas estaduais instituam benefícios fiscais sem incorrer em vícios de inconstitucionalidade ou na chamada guerra fiscal destrutiva. A autorização unânime dos entes federados legitima plenamente a edição de decretos locais voltados ao suprimento e barateamento de insumos de transporte público e pesqueiro, conforme se extrai com clareza solar do teor do paradigmático Convênio ICMS nº 20 de 2002, in verbis: “Cláusula primeira – Ficam os Estados e o Distrito Federal autorizados a conceder isenção do ICMS incidente nas saídas de óleo diesel destinado ao consumo por embarcações pesqueiras nacionais que estejam registradas no órgão federal competente” (CONFAZ, 2002).

A existência histórica de comandos autorizativos dessa natureza demonstra de forma inequívoca que o sistema constitucional tributário possui a maleabilidade e a abertura necessárias para albergar as demandas urgentes das regiões economicamente mais vulneráveis da federação (Coêlho, 2022). Resta evidente, portanto, que o entrave atual para a concessão da isenção no Amazonas não se assenta em óbices jurídicos de ordem superior, mas sim em uma opção de escolha político-legislativa estritamente local (Torres, 2022).

As objeções técnicas e fiscais frequentemente levantadas pelas secretarias de estado da fazenda no tocante à suposta violação das metas fiscais da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF) em face de renúncias de receitas não encontram sustentação jurídica sólida diante de uma análise macroeconômica integrada. Os incentivos fiscais concedidos ao transporte coletivo de passageiros e cargas geram um incremento indireto e dinâmico na arrecadação tributária global, decorrente da expansão do consumo, do aumento da circulação de outras mercadorias e da formalização de novos negócios no interior (Baleeiro, 2020).

Assim sendo, a redução drástica dos custos logísticos de deslocamento alivia de forma imediata a pressão sobre os orçamentos públicos municipais voltados à saúde pública de emergência e à assistência social, compensando as aparentes perdas arrecadatórias iniciais da fazenda estadual (Silva, 2024). A LRF deve ser interpretada de forma axiológica e sistemática com as garantias fundamentais da cidadania, admitindo a desoneração quando o resultado prático importar em nítida eficiência governamental (Machado Segundo, 2021).

In suma, a convergência metodológica dos modelos jurídicos e fiscais adotados com sucesso pelos demais estados da federação brasileira aponta de forma inescapável para a imperiosa necessidade de superação do imobilismo fiscal que atualmente vigora no Estado do Amazonas. A manutenção permanente de uma alíquota elevada e onerosa de ICMS sobre o óleo diesel das embarcações de carga e passageiros destoa frontalmente das melhores práticas federativas de promoção do desenvolvimento regional integrado (Santos, 2017). A transposição imediata dessas analogias fiscais de sucesso para o ordenamento jurídico amazonense representa a efetivação concreta dos preceitos de justiça distributiva e inclusão social exarados pela moderna hermenêutica constitucional (Carvalho, 2019). Urge transmutar com coragem a matriz de tributação de combustíveis fósseis náuticos, convertendo o imposto de uma barreira social excludente em um mecanismo propulsor do bem-estar social, da dignidade e do desenvolvimento dos cidadãos amazônidas (Ataliba, 2021).

Além das experiências regionais diretas, a análise aprofundada da jurisprudência pacificada pelo Supremo Tribunal Federal explicita que a concessão de incentivos fiscais unilaterais ou coordenados deve sempre se curvar ao mandamento constitucional de redução das desigualdades socioterritoriais brasileiras. A Suprema Corte, ao sopesar os elementos de equilíbrio do pacto federativo, tem reiterado exaustivamente que diferenciações tributárias fundadas em critérios geográficos objetivos não configuram quebra da igualdade jurídica, mas sim a exata concretização da igualdade material preconizada pelo poder constituinte originário (Moraes, 2023).

Cabe destacar que essa sólida orientação preambular assegura que estados periféricos disponham da necessária autonomia política e fiscal para moldar suas matrizes de cobrança de modo a neutralizar desvantagens estruturais crônicas e isolamentos logísticos históricos (Barroso, 2022). Assim, uma isenção fiscal para o uso de diesel no transporte fluvial seria plenamente justificada pela doutrina constitucional moderna sobre a proteção de mercados domésticos economicamente frágeis e pelo uso de instrumentos de política fiscal para o reequilíbrio federal no contexto de disparidades nacionais extremas (Derzi, 2021).

De outra perspectiva macroeconômica, territórios de notável relevância e vigor industrial, como o Rio de Janeiro e a Bahia, oferecem comparações doutrinárias interessantes, ao proporcionarem reduções tributárias significativas e isenções totais para o diesel consumido em sistemas de transporte público de passageiros, em estrita consonância com o pilar do princípio da moderação tributária. Essa legislação esclarecida demonstra uma consciência perfeitamente cultivada de que os combustíveis que impulsionam o transporte coletivo da população de menor poder aquisitivo possuem uma essencialidade que clama contra a opressiva carga tributária do artigo comum ou supérfluo (Harada, 2023).

O modelo republicano, apropriadamente adotado nessas unidades federativas, demonstra de forma inequívoca que a redução tarifária acarreta benefícios socioeconômicos gerais sem, contudo, levar o Estado a perder seu legítimo mérito de geração de receita global em sentido

amplo, em razão de nossas ações que dinamizam as vendas no mercado secundário e controlam a inflação (Carrazza, 2022)

A transposição conceitual dessa sistemática benéfica para a malha hidroviária amazonense consolidaria o ICMS como um agente de indução focado na proteção do consumidor hipossuficiente, alinhando em definitivo a Fazenda Pública aos direitos sociais fundamentais (Cunha, 2020).

Torna-se imperioso destacar que a concessão de tais benefícios fiscais por outros entes federativos encontra-se em estrita consonância com as balizas impostas pelo princípio da vedação ao confisco, o qual proíbe terminantemente a utilização de tributos de forma a exaurir a capacidade econômica do contribuinte ou inviabilizar a prestação regular de serviços de utilidade pública essencial. A doutrina especializada adverte com frequência que a cobrança indiscriminada de impostos sobre insumos vitais para a subsistência ou para a continuidade de modais de transporte coletivos equivale, na prática, à imposição de uma barreira confiscatória indireta sobre a própria liberdade de locomoção dos cidadãos (Nogueira, 2021).

Desse modo, as legislações estaduais modernas que promovem o abatimento ou a isenção integral da exação cumprem o relevante papel de resguardar o patrimônio mínimo dos indivíduos e a própria viabilidade operacional das empresas prestadoras de serviços públicos (Schoueri, 2023). O Supremo Tribunal Federal tem referendado esse entendimento protetivo ao obstar a instituição de alíquotas abusivas que ignorem a realidade factual do mercado produtivo local, reiterando que a carga tributária total deve obrigatoriamente respeitar os critérios de razoabilidade e proporcionalidade (Scaff, 2022).

Ademais, o advento da recente e profunda Reforma Tributária, formalizada por meio da Emenda Constitucional nº 132 de 2023, introduziu modificações estruturais definitivas no Sistema Tributário Nacional que reforçam a necessidade de preservação de tratamentos

fiscais favorecidos para regimes de transporte público durante o complexo período de transição para o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). O novo texto constitucional expressamente prevê regimes diferenciados e alíquotas reduzidas para serviços de transporte coletivo de passageiros, demonstrando que a preocupação com a modicidade tarifária e com o acesso universal foi guindada ao mais alto patamar normativo da reforma tributária nacional (Paulsen, 2024).

Nesse diapasão, a diretriz unificada impõe aos atuais legisladores estaduais o dever de alinhar suas políticas vigentes de ICMS a essa nova mentalidade constitucional arrecadatória, antecipando os efeitos de mitigação de impactos sociais indesejáveis nas regiões economicamente vulneráveis (Fux, 2024). Assim, a isenção do imposto sobre o diesel náutico no Amazonas harmoniza-se perfeitamente com a tendência de simplificação e justiça fiscal inaugurada pela reforma, salvaguardando as especificidades regionais em face das novas regras de tributação no destino (Zilveti, 2025).

Assim sendo, as analogias externas revelam que a instituição de incentivos fiscais sobre o óleo diesel náutico conecta-se de forma dogmática com as premissas da sustentabilidade ambiental e da chamada extrafiscalidade verde, critérios crescentemente valorizados pelos tribunais superiores na avaliação de políticas de desoneração. Diante do fato técnico de que o transporte hidroviário apresenta índices de emissão de poluentes e gases de efeito estufa por tonelada transportada significativamente inferiores aos do tradicional modal rodoviário, a desoneração fazendária atua como um poderoso estímulo para a preservação ambiental da bacia amazônica (Grau, 2021).

Outros estados da federação têm utilizado com sucesso a política fiscal como mecanismo de indução para escolhas logísticas menos agressivas ao meio ecologicamente equilibrado, em estrito cumprimento ao mandamento do artigo 225 da Constituição Federal (Bandeira de Mello, 2022). Desta forma, a isenção pretendida no Amazonas ganha contornos de urgência climática e compromisso intergeracional, transformando o instrumental tributário em um

forte aliado para a consolidação de uma economia de baixo carbono na região norte (Casalta Nabais, 2023).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao concluir esta pesquisa, percebe-se que a geografia física da Amazônia cria uma dependência crítica dos sistemas hidroviários da região. É essencial que a sociedade reconheça que SOMENTE OS RIOS são vias de transporte funcionais. Portanto, a utilização do ICMS (Imposto sobre a Gestão de Recursos Hídricos) como princípio básico para a tributação do diesel, aliada à falta de compreensão de que a mobilidade por vias hidroviárias NÃO é uma escolha, mas sim uma infraestrutura pública essencial para a vida, impede que os habitantes das bacias hidrográficas mais remotas exerçam esse direito fundamental. A tributação desse recurso vital, aplicada de forma tão extrema, cria um ambiente de opressão para as populações das áreas mais isoladas da Amazônia. É necessário reduzir imediatamente a carga tributária sobre esse recurso crucial para evitar que a liberdade de locomoção seja considerada um privilégio.

Medidas de isenção fiscal são uma forma viável de eliminar essas injustas barreiras socioeconômicas. Assim, a tributação deixará de ser apenas um meio de arrecadação e passará a proteger a dignidade humana nas áreas rurais do país. A mudança no sistema de arrecadação de impostos encontra forte respaldo tanto na Constituição brasileira quanto nas decisões do Supremo Tribunal Federal. A extrafiscalidade é ética e permitida para orientar nossa economia e a forma como promovemos o bem-estar social no Brasil. Exemplos como o ADI 2.777/SP e o RE 607.109 corroboram a aprovação judicial da diferenciação de alíquotas de impostos para combater a desigualdade de renda crônica entre regiões. O princípio da seletividade do ICMS deve ser aplicado, considerando a importância material do óleo diesel na realidade da região Norte. O óleo diesel é um bem essencial para a Amazônia e, portanto, diretamente necessário para garantir a subsistência mínima dos povos indígenas que vivem às margens dos rios. Interpretações modernas da Constituição apoiam a variação das

alíquotas de impostos para assegurar a continuidade da prestação de serviços públicos essenciais.

Assim, utilizar o tratamento desigual daqueles que são desiguais para aplicar a ideia de igualdade material prevista em nossa Constituição é um exemplo concreto da aplicação do princípio da igualdade material, conforme prescrito em nossa Constituição. Se continuarmos com as atuais políticas fiscais rígidas, isso terá consequências graves e negativas para as comunidades em situação de pobreza nas áreas rurais do Brasil. O impacto do aumento do imposto sobre o combustível marítimo eleva o preço de todos os bens e serviços essenciais, criando um efeito cascata nos preços de alimentos, medicamentos e insumos hospitalares, e comprometendo a segurança alimentar das famílias. Proprietários de embarcações de pequeno porte enfrentam redução de lucros devido ao aumento dos custos, o que impossibilita a modernização de suas frotas.

Esses custos adicionais são repassados ao consumidor, configurando uma apropriação indireta. O governo não pode usar o conceito vago de neutralidade fiscal como justificativa para perpetuar as desigualdades sociais e geográficas. Há uma necessidade urgente de aliviar o peso sobre o orçamento familiar das pessoas de baixa renda. Comparando com outros estados, fica evidente que não há justificativa financeira para negar a redução de impostos. Alguns estados vizinhos, como Pará, Amapá e Roraima, implementaram programas especiais de isenção fiscal com resultados expressivos.

Assim sendo, é essencial que o governo implemente um sistema de incentivos fiscais para a redução do imposto sobre combustíveis marítimos. Estados litorâneos de outras regiões, como Sergipe, Bahia e Rio de Janeiro, já concederam reduções tarifárias consideráveis. A experiência prática demonstra que a isenção tributária não acarreta colapso das finanças públicas estaduais. Pelo contrário, essa medida se mostra um vetor dinâmico para estimular o consumo e viabilizar a formalização de novos negócios locais. Além disso, os mecanismos do Acordo CONFAZ e ICMS nº 20/2002 oferecem suporte e amparo legal a essa iniciativa. Não

há dúvidas de que o atual obstáculo no estado do Amazonas decorre exclusivamente de uma escolha político-local. A entrada em vigor da recente Reforma Tributária, por meio da Emenda Constitucional nº 132/23, que simplifica a tributação aduaneira, reforça essa busca por equidade. O novo texto constitucional define diversas modalidades/estruturas e alíquotas reduzidas para garantir tarifas acessíveis no transporte público.

Para formalizar sua metodologia de tributação do ICMS de forma a operar sob a nova mentalidade de geração de receita durante este período de transição, cabe ao legislativo do Amazonas alinhar-se aos critérios extrafiscalistas previamente estabelecidos e consolidar a urgência climática e o compromisso intergeracional da legislação proposta. Comparado aos métodos convencionais de transporte rodoviário, o uso de sistemas de transporte hidroviário emite níveis significativamente menores por toneladas de carga transportadas por cada modal de transporte. A isenção do imposto sobre o diesel para embarcações marítimas serve como um incentivo significativo para a tomada de decisões logísticas ambientalmente sustentáveis na Bacia Amazônica.

O desenvolvimento socioeconômico, juntamente com a sustentabilidade ambiental, são elementos essenciais para o estabelecimento de um modelo de baixo carbono altamente benéfico tanto para a sociedade quanto para o ecossistema. Portanto, corrigir o atual estado de inércia fiscal no Amazonas deve ser visto como uma responsabilidade ética, legal e social. O desenvolvimento de legislação que exclua o imposto sobre o diesel removeria uma barreira excludente que impede o desenvolvimento do transporte de carga e passageiros no restante do Amazonas. A implementação imediata desses exemplos análogos bem-sucedidos criará uma tributação que poderemos usar como mecanismo para gerar bem-estar social.

O ICMS (Imposto sobre Bens e Serviços) precisa ser reconhecido como um incentivo para ajudar a proteger os consumidores vulneráveis. Direitos fundamentais existentes, como o direito à livre circulação e ao acesso à saúde e à educação, não devem ser restringidos por uma visão rígida da tributação. A isenção total oferece evidências materiais do postulado

supremo da dignidade humana na Floresta. É urgente a necessidade de coragem ao usar a hermenêutica moderna para transformar as promessas abstratas contidas na Constituição em algo concreto.

REFERÊNCIAS

- AMAPÁ. Governo do Estado. **Decreto estadual nº 3.421, de 14 de agosto de 2015**. Dispõe sobre o regime diferenciado do ICMS para combustíveis e dá outras providências. Macapá: Sefaz, 2015. Disponível em: <https://www.sefaz.ap.gov.br>. Acesso em: 25 mar. 2026.
- AMARO, Luciano. **Direito Tributário Brasileiro**. 24. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.
- ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de Incidência Tributária**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2021.
- BALEEIRO, Aliomar. **Limitações Constitucionais ao Poder de Tributar**. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020.
- BANDEIRA DE MELLO, Celso Antônio. **Curso de Direito Administrativo**. 36. ed. São Paulo: Malheiros, 2022.
- BARROSO, Luís Roberto. **Curso de Direito Constitucional Contemporâneo**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2022.
- BENATTI, José José Benatti. **Direito Ambiental e Fundiário na Amazônia**. Belém: Editora UFPA, 2021.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Senado Federal, 2025.
- BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 28 mar.

2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2.777/SP**. Relator: Min. Cezar Peluso. Julgamento em 29 de maio de 2014. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 2016. Disponível em: <https://www.stf.jus.br>. Acesso em: 25 mar. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 7.111/DF**. Relator: Min. André Mendonça. Julgamento em 15 de março de 2023. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, DF, 2023. Disponível em: <https://www.stf.jus.br>. Acesso em: 25 mar. 2026.

CARRAZZA, Roque Antonio. **O ICMS**. 18. ed. São Paulo: Malheiros, 2022.

CARVALHO, Paulo de Barros. **Curso de Direito Tributário**. 30. ed. São Paulo: Noeses, 2019.

CASALTA NABAIS, José. **O Dever Fundamental de Pagar Impostos**. Coimbra: Almedina, 2023.

COÊLHO, Sacha Calmon Navarro. **Curso de Direito Tributário Brasileiro**. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022.

CONFAZ. Conselho Nacional de Política Fazendária. **Convênio ICMS nº 20, de 15 de março de 2002**. Autoriza os Estados e o Distrito Federal a conceder isenção de ICMS nas saídas de óleo diesel para embarcações. Brasília: Ministério da Fazenda, 2002. Disponível em: <https://www.confaz.fazenda.gov.br>. Acesso em: 29 mar. 2026.

COSTA, José Maria Montardo da. **A economia do transporte fluvial na Amazônia**. Belém: NAEA/UFGPA, 2018.

CUNHA, Paulo Ferreira da. **Princípios de Direito**. Lisboa: Almedina, 2020.

DERZI, Misabel Abreu Machado. **Limitações Constitucionais ao Poder de Tributar**

(Atualização da obra de Aliomar Baleeiro). 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

FEITOSA, Raymundo Juliano Rego. **Tributação e Desenvolvimento Regional**. Curitiba: Juruá, 2020.

FUX, Luiz. **Processo Constitucional e Segurança Jurídica**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2024.

GRAU, Eros Roberto. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988**. 20. ed. São Paulo: Malheiros, 2021.

HARADA, Kiyoshi. **Direito Financeiro e Tributário**. 32. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

MACHADO, Hugo de Brito. **Manual de Direito Tributário**. 12. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. 40. ed. São Paulo: Malheiros, 2019.

MELO, José Eduardo Soares de. **ICMS Teoria e Prática**. 14. ed. São Paulo: Dialética, 2019.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 39. ed. São Paulo: Atlas, 2023.

NOGUEIRA, Rodrigo Santos. **A Extrafiscalidade e o Princípio da Proporcionalidade**. São Paulo: Noeses, 2021.

PARÁ. Governo do Estado. **Decreto estadual nº 4.345, de 22 de março de 2001**. Regulamenta a concessão de benefícios fiscais do ICMS no transporte interno e fluvial. Belém: Sefa, 2001. Disponível em: <https://www.sefa.pa.gov.br>. Acesso em: mar. 2026.

PAULSEN, Leandro. **Curso de Direito Tributário Completo**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

RORAIMA. Governo do Estado. **Lei de Diretrizes Orçamentárias e Benefícios Fiscais Estaduais de 2019**. Boa Vista: Seplan, 2019. Disponível em: <https://www.sefaz.rr.gov.br>.

Acesso em: 30 mar. 2026.

SABBAG, Eduardo. **Manual de Direito Tributário**. 16. ed. São Paulo: Saraiva, 2024.

SANTOS, W. A. dos. **Circulação e Usos do Território na Atualidade**: Uma Análise Da Hidrovia Do Rio Negro. Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território (ILATIT) da Universidade Federal da Integração Latino-Americana, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Geografia. 2017.

SANTOS, W. A. dos. **Circulação e Usos do Território na Atualidade: Uma Análise Da Hidrovia Do Rio Negro**. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia) – Instituto Latino-Americano de Tecnologia, Infraestrutura e Território, Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2017.

SCAFF, Fernando Facury. **Orçamento Público e Direito Financeiro**. 10. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2022.

SCHOUERI, Luís Eduardo. **Direito Tributário**. 12. ed. São Paulo: Saraiva, 2023.

SERGIPE. Governo do Estado. **Decreto estadual nº 39.945, de 04 de abril de 2018**. Regulamenta as saídas internas de óleo diesel destinadas ao consumo de embarcações. Aracaju: Sefaz, 2018. Disponível em: <https://www.sefaz.se.gov.br>. Acesso em: 04 abr. 2026.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 45. ed. São Paulo: Juspodvin, 2024.

SOUZA, Marcílio Harrison de. **A essencialidade dos serviços de transporte na Amazônia Ocidental**. Manaus: Editora UEA, 2022.

ZILVETI, Fernando Aurélio. **Reforma Tributária e seus Impactos Estruturais**. São Paulo:

Almedina, 2025.

^[1] Acadêmico(a) do 10º Período do Curso de Direito da Faculdade Boas Novas – FBN, e-mail: jaimar.20230863@aluno.fbnovas.edu.br

^[2] Mestre em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP). Graduado em Direito pelo Centro Universitário de Ensino Superior do Amazonas. Professor do Curso de Direito da Faculdade Boas Novas. E-mail: raphael.asafe@fbnovas.edu.br