



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO – CAMPUS XIII
CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO**

EMANUELA FRAGA DE ARAUJO

**IMPACTOS DO TRÁFEGO ILEGAL DE AUTOMOTORES
LEILOADOS COMO SUCATA EM ITABERABA/BA**

Itaberaba

2023

EMANUELA FRAGA DE ARAUJO

**IMPACTOS DO TRÁFEGO ILEGAL DE AUTOMOTORES
LEILOADOS COMO SUCATA EM ITABERABA/BA**

Trabalho apresentado à banca examinadora no curso da Universidade do Estado da Bahia como requisito para obtenção do título de bacharel em Direito.

Orientador: Fredson Timbira

Itaberaba

2023

EMANUELA FRAGA DE ARAUJO

**IMPACTOS DO TRÁFEGO ILEGAL DE AUTOMOTORES
LEILOADOS COMO SUCATA EM ITABERABA/BA**

**Trabalho de conclusão de curso para aprovação
no bacharelado em Direito na Universidade do
Estado da Bahia.**

BANCA EXAMINADORA

Prof. Mestre Fredson Timbira Dias dos Santos
Orientador

Prof.^a Jerusa Arruda
Examinadora

Prof. Dr. Josinaldo Leal de Oliveira
Examinador

Dedico primeiro ao Senhor que me sustentou até aqui, e a minha família que sempre acreditou no meu potencial e me apoiou até o fim.

AGRADECIMENTOS

Ao único que é digno de receber toda honra, glória, força e poder, Aquele que me proporcionou viver todos os momentos dessa jornada e chegar até aqui. Obrigada Jesus por ter me capacitado e me dado forças para encerrar mais este ciclo. Agradeço aos meus pais por sempre me incentivar e nunca me deixar desistir, mesmo nos dias que foram muito difíceis, o apoio de vocês foi primordial para que este projeto fosse concluído. A meu pai, em especial, obrigada por inconscientemente me dar a ideia deste projeto, muitas partes da execução dele se tornaram mais fáceis porque o senhor me orientou. Ao meu orientador, professor Fredson Timbira, muito obrigada por ser sempre tão solícito e determinado a ajudar. Aos professores que contribuíram com a minha jornada e a todos os colegas que em algum momento colaboraram comigo, meu mais singelo agradecimento.

“Então Samuel pegou uma pedra e a ergueu entre Mispá e Sem; e deu-lhe o nome de Ebenézer, dizendo: **"Até aqui o Senhor nos ajudou"**. (1 Samuel 7:12)

A norma não pode ser um enfeite ou objeto de retórica. Necessita de aplicação prática.

Ildo Mario Szinvelski

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo estudar os impactos causados pela comercialização ilícita de automotores classificados como sucata em Itaberaba/BA, ao tempo que verifica como este tema está relacionado de forma interdisciplinar com os mais diversos campos do direito, como direito penal e direito tributário. Estes veículos e motocicletas leiloados como sucatas inservíveis não estão mais aptos a trafegar nas ruas e estradas, e, portanto, deixam de contribuir com tributos indispensáveis, podem facilitar a prática de condutas ilegais e viabilizar graves infrações às leis de trânsito. Do ponto de vista jurídico, esta pesquisa busca analisar a legislação que regula a comercialização de sucatas para desmanche, as resoluções que norteiam os leilões de sucata e a competência dos órgãos de punição e fiscalização do trânsito, afim de identificar se faltam de fato normas mais severas ou fiscalização eficiente, através da revisão bibliográfica. O embasamento teórico conta com autores como Julyver Modesto de Araujo, Rogério Greco, Arnaldo Rizzardo, Nei Pires Mitidiero, Ordéli Savedra Gomes e Jean Jacques Rousseau, entre outros. A metodologia adotada nesta pesquisa será de natureza mista, combinando métodos qualitativos e quantitativos. Serão utilizadas técnicas como pesquisa documental, análise de conteúdo e análise estatística de dados disponíveis em bancos de dados abertos. A partir das informações analisadas foi possível compreender que existe legislação suficiente para tentar coibir o retorno de sucatas ao trânsito, porém a fiscalização não tem conseguido conter a formação deste cenário, causando consequências à coletividade e ao direito fundamental de um trânsito seguro.

Palavras-chave: Leilões de sucata; sucatas aproveitáveis; trânsito ilegal; Código de Trânsito Brasileiro.

ABSTRACT

This research aims to study the impacts caused by the illicit sale of motor vehicles classified as scrap in Itaberaba/BA, while verifying how this theme is related in an interdisciplinary way with the most diverse fields of law, such as criminal law and tax law. These vehicles and motorcycles auctioned as scrap are no longer able to travel on the streets and roads, and therefore cease to contribute with indispensable taxes, can facilitate the practice of illegal conduct and enable serious violations of traffic laws. From the legal point of view, this research seeks to analyze the legislation that regulates the commercialization of scrap for dismantling, the resolutions that guide the scrap auctions and the competence of the organs of punishment and inspection of traffic, in order to identify if in fact more severe norms or efficient supervision are lacking, through the bibliographical review. The theoretical basis counts on authors such as Julyver Modesto de Araujo, Rogério Greco, Arnaldo Rizzardo, Nei Pires Mitidiero, Ordeli Savedra Gomes and Jean Jacques Rousseau, among others. The methodology adopted in this research will be of a mixed nature, combining qualitative and quantitative methods. Techniques such as documentary research, content analysis and statistical analysis of data available in open databases will be used. From the information analyzed it was possible to understand that there is enough legislation to try to curb the return of scrap to traffic, but the inspection has not been able to contain the formation of this scenario, causing consequences to the community and the fundamental right to safe traffic.

Keywords: Scrap auctions; usable scraps; illegal transit; Brazilian Traffic Code.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

CTN – Código Nacional Tributário

CF – Constituição Federal

CP – Código Penal

CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo

CNH – Carteira Nacional de Habilitação

IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

SENATRAN – Secretaria Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

JARI – Junta Administrativa de Recursos de Infrações

RENAVAM – Registro Nacional de Veículos Automotores

PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SMTT – Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito

SNT – Sistema Nacional de Trânsito

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CETRA – Conselhos Estaduais de Trânsito

CONTRANDIFE – Conselho de Trânsito do Distrito Federal

FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

DPVAT – Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	1
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRÂNSITO BRASILEIRO	4
2.1 Conceitos fundamentais de trânsito.....	4
2.2 O direito fundamental de um trânsito seguro	5
2.3 O desafio de garantir um trânsito seguro frente à ameaça da circulação de sucatas	6
3. LEILÕES DE VEÍCULOS: REGULAMENTAÇÃO E PROCEDIMENTOS	7
3.1 Hipóteses que ensejam a remoção do veículo	8
3.2 Do objetivo do leilão.....	15
3.3 Definição de conservado e sucata aproveitável.....	19
3.4 Legislação de desmontagem de veículos: aspectos relevantes (Lei Federal nº 12.977/2014)	21
4. COMPOSIÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO.....	23
4.1 Dos órgãos normativos, consultivos e executivos.....	23
4.2 Dos órgãos fiscalizadores que detém poder de polícia de trânsito	26
5. CAUSAS E EFEITOS DA COMERCIALIZAÇÃO ILÍCITA DE SUCATAS.....	30
5.1 Possíveis razões de aquisição de sucatas inservíveis pela sociedade	30
5.2 Dos tributos e receitas que deixam de ser arrecadadas	33
5.3 Análise da conduta socialmente tolerável	37
5.4 Possível qualificação da conduta no art. 180 do Código Penal	39
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	44

1 INTRODUÇÃO

O número de veículos em circulação no Brasil aumenta anualmente, de acordo com a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN), em 2021 foram mais de 110 mil registrados no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM). Consequentemente aumentam também as estatísticas de infrações, licenciamento atrasado e irregularidades que podem levar a remoção do veículo motorizado. Quando esses automóveis e motos chegam aos pátios do DETRAN, e passados 60 dias não for regularizado pelo dono, o bem pode ser levado a leilão, o que pode ou não ocorrer de imediato.

Muitas vezes, quando esses veículos são levados a leilão, já se encontram em grande estado de deterioração ou simplesmente não podem mais ser classificados como veículo conservado, passando a ser classificado como uma sucata inservível por suas condições de má conservação, o que o levou a ser removido, ou ainda por sua autenticidade estar comprometida.

As sucatas inservíveis não podem mais ser alienadas e nem têm direito à respectiva documentação, sendo assim, só podem ser leiloadas para desmanche a fim de reaproveitar suas peças. No entanto, muitas vezes isso não é o que acontece na realidade em que vivemos. Embora exista uma condição em que somente empresas do ramo de desmonte possam adquirir as sucatas, de alguma maneira elas estão novamente nas ruas transitando ilegal e livremente, oferecendo diversos riscos a sociedade.

Então, quais seriam as causas e consequências que o tráfego ilegal e irresponsável dessas sucatas poderia trazer a Itaberaba-BA? Os efeitos são muitos e podem gerar impacto de maneira interdisciplinar em diversos campos do direito. Este trabalho tem como objetivo discutir esta problemática por meio de revisão bibliográfica ao tempo que analisa informações e dados fornecidos pelas autoridades responsáveis pelo trânsito e pelo leilão, para que através deste estudo, possamos discutir de forma mais precisa porque esses veículos chegam à posse de pessoas físicas e como isso pode impactar as inúmeras áreas da vivência em sociedade.

Portanto, a finalidade centraliza-se em investigar e entender porque as sucatas têm retornado ao tráfego urbano, com qual motivação os indivíduos têm as adquirido e também analisar os problemas causados por permitir que continuem a transitar livremente, principalmente nos campos do direito de trânsito, penal e tributário.

Dada a importância desse assunto para a segurança e a integridade da coletividade, é de grandiosa relevância social, pois, muitas pessoas ainda não têm nem conhecimento de que existem esses leilões e também não sabem de a possibilidade de sucatas estarem circulando sem fiscalização efetiva. Por conseguinte, nem imaginam o perigo a que estão expostas diariamente. É necessário ressaltar que o tráfego ilícito e imoderado desses automotores facilita as infrações penais e de trânsito, não deixando também de citar que pela falta de documentação deixam de contribuir com tributos.

É um tema pouco discutido por não chegar ao conhecimento de todos, havendo pouca informação disponível e dados escassos nos campos de pesquisa aberto, estando mais concentrado nas instituições vinculadas ao trânsito.

Este tema chamou minha atenção, porque meu pai, ex-membro da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI), sempre observou como crescia a quantidade de sucatas transitando na cidade de Itaberaba, e as identificava prontamente pelas características do automotor (como estado precário de conservação e placas de outros estados) e pelo comportamento dos condutores, que costuma ser sempre imprudente, não respeitando as normas de trânsito.

Esta pesquisa estará embasada em uma abordagem quantitativa, pois irá analisar as informações disponíveis em bases de dados como portais da transparência, fornecidos pelo município, estado e abordará majoritariamente uma revisão bibliográfica, de modo a reunir e explanar a lei vigente que norteia os aspectos intimamente associados ao direito fundamental de um trânsito seguro, visando atingir os objetivos específicos fixados.

O método exploratório dará espaço para trabalhar com as hipóteses que permeiam esse tema e a partir dos resultados obtidos, se possível, chegar à hipótese que mais se aproxime da realidade.

No segundo capítulo dessa pesquisa será elencada a fundamentação legislativa do direito ao trânsito, a garantia de um trânsito seguro e como assegurá-lo frente ao tráfego desenfreado de sucatas. Uma breve discussão sobre as garantias fundamentais do direito a vida e ao trânsito, pois são institutos inseparáveis.

Posteriormente, no terceiro capítulo, serão trabalhadas as hipóteses de apreensão de veículos motorizados e uma breve diferenciação entre retenção, remoção e apreensão. Serão analisados os aspectos que norteiam os editais de leilão e da definição de conservado e sucata, seguida dos requisitos acerca de quem pode participar e arrematar em hasta pública. Também será discutida a Lei Federal que regulamenta as empresas do ramo de desmanche e os procedimentos a serem cumpridos após arremate de sucatas.

Ao tempo, serão elencados e conceituados os órgãos normativos, executivos e consultivos, e as autoridades que tem poder de polícia de trânsito para autuar, reter ou remover e fazer cumprir o que consta no Código de Trânsito Brasileiro.

O último bloco adentrará de forma mais específica em como a circulação das sucatas pode trazer problemas a sociedade correlacionada a algumas áreas do direito, trazendo questionamentos pertinentes a respeito do porque tais automotores interessam a uma parcela da população e alguns danos que eventualmente podem causar ao transitar deliberadamente.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TRÂNSITO BRASILEIRO

Antecedido pelo Código Nacional de Trânsito de 1966, o atual Código de Trânsito Brasileiro foi instituído pela Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e conta com 341 artigos vigentes. Antes de qualquer dessas legislações serem instituídas, por muitos anos o trânsito foi regulamentado por decretos, até chegarmos a códigos robustos com normatização adequada a realidade brasileira e inovação legislativa, como o atual CTB.

2.1 Conceitos fundamentais de trânsito

O art. 1º do CTB em seu primeiro parágrafo dispõe que: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” (Brasil, 1997).

O trânsito, então, é basicamente a utilização das vias terrestres, sejam elas rurais ou urbanas, como ruas, estradas, avenidas e rodovias, principalmente por pessoas ou veículos, movendo-se ou não. Uma definição mais concisa de trânsito conceitua que:

[...] a movimentação e a imobilização das pessoas, nas acepções de pedestres e condutores de veículos e animais, nas vias terrestres abertas a circulação para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga, sendo-o, por igual, a ocupação instintiva, pelos animais, dessas referidas vias, nelas movimentando-se e imobilizando-se. (MITIDIÉRO, 2005, P.23).

Importante trazer a diferença de trânsito e tráfego, de acordo com Hely Lopes Meirelles:

Trânsito é o deslocamento de pessoas ou coisas (veículos ou animais) pelas vias de circulação; tráfego é o deslocamento de pessoas ou coisas pelas vias de circulação, em missão de transporte. Assim, um caminhão vazio, quando se desloca por uma rodovia, está em trânsito; quando se desloca transportando mercadoria, está em tráfego. [...] Como a circulação e o transporte são atividades conexas, as regras de trânsito e tráfego geralmente são editadas conjuntamente, embora distintas quanto ao seu objeto e finalidades. (MEIRELLES, 1993, p. 318)

O trânsito está inserido na realidade de todas as pessoas e é um fator cotidiano, pois todos os dias em algum momento precisamos nos locomover nas

vias terrestres de um lugar a outro, seja conduzindo um veículo ou como um pedestre. Mas o que seriam essas vias terrestres? O CTB as define logo em seguida em seu segundo artigo:

São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais. (BRASIL, 1997)

Esse conceito reafirma que o trânsito está presente na vida de todos nós, pois não se resume a áreas específicas ou as circunscrições dos municípios e estados, mas a todos os lugares que seja possível circular e ser regulamentado pelo órgão responsável pelas vias em questão.

De forma sucinta, pode-se dizer que trânsito corresponde a qualquer movimentação ou circulação de pessoas, animais e veículos pelas vias públicas. Para os indivíduos, representa uma necessidade equiparada a tantas outras do cotidiano, devido aos freqüentes e imprescindíveis deslocamentos realizados. (SILVA, 2010, p. 12)

2.2 O direito fundamental de um trânsito seguro

Baseado nessas definições de trânsito e via, logo identificamos o direito de primeira geração a qual origina e fundamenta as leis de trânsito, a liberdade de locomoção, localizado no artigo 5º, XV da Constituição Federal que versa que qualquer pessoa pode se locomover, entrar, sair ou permanecer livremente no território brasileiro em tempo de paz, tudo isso dentro dos termos da lei.

Tão importante tornou-se o trânsito para a vida nacional que passou a ser instituído um novo direito, ou seja, a garantia a um trânsito seguro. Dentre os direitos fundamentais, que dizem como a própria vida, como a cidadania, a soberania, a saúde, a liberdade, a moradia e tantos outros, proclamados no art. 5º da Constituição Federal, está o direito ao trânsito seguro, regular, organizado ou planejado, não apenas pertinente à defesa da vida e da incolumidade física, mas também relativamente à regularidade do próprio tráfego, de modo a facilitar a condução dos veículos e a locomoção das pessoas. (RIZZARDO, 2013, p.33)

O trânsito é um direito de todos e está garantido em nossa carta magna brasileira, assim como a segurança no trânsito também é direito fundamental assegurado derivado do direito a segurança aos brasileiros e estrangeiros sem

distinção de qualquer natureza, ainda no artigo 5º da CF. No Código de Trânsito Brasileiro esse direito consagrado é ratificado no art. 1º, § 2º:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. (BRASIL, 1997)

Portanto, é dever do Estado e seus respectivos órgãos e entidades garantir que o trânsito seja seguro adotando medidas preventivas de forma a proteger o bem mais importante citado na maior parte dos ordenamentos jurídicos brasileiros, a vida. De acordo com Ordeli Savedra Gomes, “A prioridade sempre será a defesa da vida. Portanto, neste sentido deverá ser desenvolvido o esforço principal de todos os órgãos do SNT, cada um dentro de suas competências.” (GOMES, 2011, p. 12).

Conclui-se então que, aliado as garantias fundamentais da constituição, a prioridade do Sistema Nacional de Trânsito em suas ações é a defesa da vida, posteriormente a saúde e o meio ambiente, de acordo com o artigo 1º, § 5º do CTB.

2.3 O desafio de garantir um trânsito seguro frente à ameaça da circulação de sucatas

De acordo com o demonstrado, o trânsito é um direito constitucionalmente protegido e amparado pela legislação de maior importância do nosso país, aclamado como uma garantia de segunda dimensão de todos os cidadãos brasileiros sejam eles condutores ou pedestres.

A legislação infraconstitucional reafirma o que estabeleceu o constituinte originário quando elevou o direito à segurança à categoria de direito fundamental, inserindo-o no artigo 5º da Constituição da Federal. Para tanto, o CTB qualifica o direito à segurança constitucionalmente garantido, especificando que este direito também deverá ser garantido nas operações de trânsito. Frise-se que esta segurança é necessária até mesmo para que se garanta outros direitos igualmente fundamentais, como o direito à vida, à integridade física, à liberdade. (LIMA, 2014)

De acordo com Lima, o CTB agiu de maneira a complementar a legislação e aponta que para garantir os direitos de primeira geração como o direito a vida, não podemos separar os dois conceitos. Assim, para que um seja salvaguardado, faz-se

necessário que o outro também seja, pois ambos estão interligados e devem ser protegidos concomitantemente.

Porém com a realização de leilões de veículos removidos aos pátios dos órgãos competentes pela fiscalização, automotores leiloados como sucatas inservíveis (estes já não tem mais condições de trafegar de modo a garantir a segurança) têm retornado a circular ilegalmente nas ruas do município de Itaberaba/BA em uma crescente alarmante.

O avanço da reinserção de sucatas que deveriam ter sido desmanchadas ameaça a garantia fundamental de um trânsito seguro, e conseqüentemente, ameaça o mais importante dos direitos protegidos por todas as legislações vigentes: a vida.

3. LEILÕES DE VEÍCULOS: REGULAMENTAÇÃO E PROCEDIMENTOS

A hasta pública, também chamada de leilão, é uma modalidade de licitação utilizada pela Administração Pública para bens que estão em seu poder e não tem utilidade para si. Tem como principal embasamento jurídico o art. 22 § 5º da Lei 8.666 de 1993:

Leilão é a modalidade de licitação entre quaisquer interessados para a venda de bens móveis inservíveis para a administração ou de produtos legalmente apreendidos ou penhorados, ou para a alienação de bens imóveis prevista no art. 19, a quem oferecer o maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação. (BRASIL, 1993)

Na legislação estadual da Bahia apoia-se no art. 50 § 6º da Lei 9.433 de 2005, tendo quase a mesma redação:

Leilão é a modalidade de licitação utilizada para a venda de bens móveis ou de produtos legalmente apreendidos ou penhorados, ou para a alienação de bens imóveis, nos termos desta Lei, a quem oferecer o maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação, efetuado em sessão presencial ou eletrônica. (BAHIA, 2005)

Tendo em vista as leis fundamentais anteriores, o Código de Trânsito Brasileiro dispõe sobre a hasta pública de automotores que se encontram nos depósitos das autoridades de trânsito responsáveis por período superior a 60 dias não tendo sido reclamado por seu proprietário. Julyver Modesto Araujo considera o leilão como uma medida complementar à remoção:

O leilão constitui uma providência acessória à medida administrativa de remoção de veículos, por infrações de trânsito, a ser realizado pelo órgão ou entidade executivo de trânsito ou rodoviário com responsabilidade sobre o depósito onde o veículo tenha permanecido, acima do período determinado pelo artigo 328, sem que tenha sido retirado pelo seu proprietário. (ARAUJO, 2017).

O art. 328 do supracitado código dispõe que “o veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico.” (BRASIL, 1997). Sendo, portanto, uma maneira de quitar a estadia e outros débitos associados aos veículos removidos, ao tempo que esvazia os depósitos.

3.1 Hipóteses que ensejam a remoção do veículo

No Código de Trânsito Brasileiro, contamos com as hipóteses em que os proprietários dos veículos possam ser sancionados com a medida administrativa de remoção e em seguida leiloados, decorrido o prazo de 60 dias. Antes de adentrarmos a discussão, faz-se necessário diferenciarmos a medida administrativa da penalidade, ambas as sanções são previstas em todos os artigos que definem infrações e aplicadas pela autoridade de trânsito.

[...] verifica-se que as medidas administrativas são de competência da autoridade de trânsito (dirigente do órgão) ou de seus agentes (pessoas incumbidas da fiscalização); por outro lado, as penalidades são de atribuição exclusiva da autoridade de trânsito. (ARAUJO, 2017).

No que tange a autuação da penalidade é imprescindível a instituição do processo administrativo regular, que conta com princípios consagrados como o contraditório e a ampla defesa, só podendo então ser executada após o esgotamento de recursos. Já a medida administrativa não está sujeita a tais procedimentos e é dotada de autoexecutoriedade, não deixando de mencionar que esta pode ser aplicada em concomitância com a penalidade, pois são institutos complementares.

Como exemplo, Modesto afirma que “[...] a autuação deve ser lavrada pelo agente de trânsito, para a correspondente imposição da multa de trânsito, pois a

regularização da infração não afasta o fato de que ela foi cometida e, portanto, fica o infrator sujeito à sanção administrativa.” (ARAUJO, 2015).

Durante uma abordagem de trânsito existem duas principais medidas administrativas que podem ser aplicadas se o veículo apresentar alguma irregularidade, sendo estas a retenção ou remoção. O CTB elenca todas as possíveis medidas administrativas a serem aplicadas de imediato pelo agente de trânsito, as quais estão presentes no artigo 269, sendo para esta pesquisa indispensáveis os dois primeiros incisos:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas:

I - retenção do veículo;

II - remoção do veículo;

[...] (BRASIL, 1997).

Cabe aqui diferenciá-las para que não haja confusão entre esses dispositivos.

A retenção prevista no art. 270 do CTB ocorre quando o automotor apresenta alguma irregularidade que pode ser sanada no local da infração, podendo ser liberado assim que houver a correção demandada:

Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

§ 1º Quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

[...] (BRASIL, 1997).

Sobre o tema, Julyver Modesto afirma que:

Apesar de a lógica nos levar ao entendimento de que a retenção do veículo seria medida administrativa aplicável apenas às irregularidades de fácil solução, no local da infração, o Código estabelece tal consequência jurídica também para infrações de trânsito de difícil correção pelo condutor, como é o caso, por exemplo, do veículo com a cor ou característica alterada (artigo 230, inciso VII); portanto, o que importa não é a facilidade (ou não) de se resolver o problema, mas a expressa previsão legal desta medida administrativa, em cada tipo infracional. (ARAUJO, 2017).

As infrações que podem ocasionar essa medida administrativa encontram-se dispostas nos art. 162 a 165, 167, 168, 170, 221, 223, 228, 230 a 232, 235, 237 e 248 do CTB.

Dos artigos 162 a 164 estão previstos dirigir, entregar a direção e permitir que pessoas nas seguintes condições tomem posse do veículo: sem possuir Carteira Nacional de Habilitação, com Carteira Nacional de Habilitação suspensa, cassada ou de categoria diferente do veículo que esteja dirigindo, com CNH vencida por período superior a 30 dias, não estar fazendo uso de prótese física, aparelho auditivo ou lentes corretoras exigidas na concessão/renovação de sua licença para conduzir e por fim, não possuir os cursos especializados obrigatórios (BRASIL, 1997).

Dirigir sob a influência de álcool e recusar-se a ser submetido a teste que comprove a ingestão de substâncias psicoativas (art. 165 e 165-A) também têm como medida administrativa a retenção, assim como:

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65:

[...]

Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código:

[...]

Art. 170. Dirigir ameaçando os pedestres que estejam atravessando a via pública, ou os demais veículos:

[...]

Art. 221. Portar no veículo placas de identificação em desacordo com as especificações e modelos estabelecidos pelo CONTRAN:

[...]

Art. 223. Transitar com o farol desregulado ou com o fecho de luz alta de forma a perturbar a visão de outro condutor:

[...]

Art. 228. Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN:

[...] (BRASIL, 1997).

O artigo 230 conta com vinte e quatro incisos e destrincha as hipóteses em que conduzir um veículo com irregularidades como, por exemplo, sem placa de identificação ou com cor alterada, podem ensejar retenção ou remoção. Incisos VII ao XIX e XXI ao XXIII permitem o veículo ser retido. O mesmo fenômeno ocorre no subsequente (art. 231) que é caracterizado por transitar com veículos que estejam derramando seu conteúdo ou combustível na via, produzindo gases ou fumaça em excesso, danificando a via, entre algumas outras situações elencadas. Novamente, I ao V, IX e X prevêm tal medida.

Por fim, os seguintes finalizam as condutas ilícitas que possibilitam a retenção de um automotor:

Art. 232. Conduzir veículo sem os documentos de porte obrigatório referidos neste Código:

[...]

Art. 235. Conduzir pessoas, animais ou carga nas partes externas do veículo, salvo nos casos devidamente autorizados:

[...]

Art. 237. Transitar com o veículo em desacordo com as especificações, e com falta de inscrição e simbologia necessárias à sua identificação, quando exigidas pela legislação:

[...]

Art. 248. Transportar em veículo destinado ao transporte de passageiros carga excedente em desacordo com o estabelecido no art. 109:

[...] (BRASIL, 1997).

Caso a irregularidade não possa ser sanada no local, haverá a liberação do veículo a um condutor devidamente habilitado e o Certificado de Licenciamento Anual será recolhido, sob um prazo de até 30 dias para reparar o motivo da retenção. Mediante apresentação do veículo regularizado, o certificado de registro e licenciamento de veículo (CRLV) é devolvido ao proprietário.

Se, porém, dado o prazo não houver a devida correção será aplicado o que consta no art. 271, “O veículo será removido, nos casos previstos neste Código,

para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.” (BRASIL, 1997).

Esta medida administrativa também é aplicada em outras infrações como:

Art. 173. Disputar corrida:

[...]

Art. 174. Promover, na via, competição, eventos organizados, exibição e demonstração de perícia em manobra de veículo, ou deles participar, como condutor, sem permissão da autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via:

[...]

Art. 175. Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus:

[...]

Art. 179. Fazer ou deixar que se faça reparo em veículo na via pública, salvo nos casos de impedimento absoluto de sua remoção e em que o veículo esteja devidamente sinalizado:

[...]

Art. 180. Ter seu veículo imobilizado na via por falta de combustível:
[...] (BRASIL, 1997).

Ainda no artigo 181, encontramos um vasto rol taxativo que conta com vinte incisos que ensejam a remoção do veículo por estacionar em locais inapropriados listados. Seguido pelo artigo 184 que dispõe sobre a infração de trânsito de veículos em faixas e vias regulamentadas ou exclusivas. Já a infração de transpor bloqueios viários policiais sem autorização e o uso indevido no veículo de alarme que com sons ou ruídos perturbem o sossego público também tem como medida administrativa a remoção (art. 210 e 229).

Os dispositivos 230 e 231, anteriormente explanados, contam com a medida de remoção apenas nos incisos I ao VI e XX (ART. 230) e incisos VI ao VIII (art. 231). As últimas hipóteses constantes do CTB que têm a remoção como uma sanção administrativa encontram-se nos seguintes artigos:

Art. 234. Falsificar ou adulterar documento de habilitação e de identificação do veículo:

[...]

Art. 238. Recusar-se a entregar à autoridade de trânsito ou a seus agentes, mediante recibo, os documentos de habilitação, de registro, de licenciamento de veículo e outros exigidos por lei, para averiguação de sua autenticidade:

[...]

Art. 239. Retirar do local veículo legalmente retido para regularização, sem permissão da autoridade competente ou de seus agentes:

[...]

Art. 245. Utilizar a via para depósito de mercadorias, materiais ou equipamentos, sem autorização do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via:

[...]

Art. 253. Bloquear a via com veículo

[...] (BRASIL, 1997).

A remoção ocorre através do deslocamento do veículo mediante guincho até o pátio do órgão de trânsito, podendo ser alvo dessa medida infrações como as que foram explanadas acima. Depois da remoção o automóvel ou motocicleta só podem ser liberados depois do pagamento de taxas, multas e quaisquer despesas relacionadas à estadia do automotor no respectivo depósito. Como exemplo da remoção pode se considerar:

Há ainda a possibilidade de a irregularidade não ser possível de resolução no local. É o caso de um veículo estar com cor alterada, o que necessita da estada em uma empresa especializada para refazer a pintura do veículo ou da regularização da situação no Órgão Executivo de Trânsito do Estado – Detran. (ANDRADE FILHO, 2014, p.16)

Anteriormente a principal diferença entre a retenção e a remoção era que no dispositivo da retenção existe a previsão de que o veículo poderia ser liberado, mesmo que não houvesse a correção da irregularidade. Porém, a Lei nº 14.071 de 2020 trouxe a seguinte alteração no parágrafo 9 do art. 271 “Não caberá remoção nos casos em que a irregularidade for sanada no local da infração.” (BRASIL, 1977), tornando os dois institutos muito parecidos em sua aplicabilidade, pois agora o automotor só poderá de fato ser removido se, novamente, após o prazo de 15 dias não for sanada a irregularidade que ocasionou a infração, havendo somente um menor prazo para a correção.

Araujo diferencia os dois institutos:

A remoção e a retenção do veículo, por sua vez, continuam existindo, nas infrações de trânsito em que estejam previstas como medidas administrativas cabíveis [...]. A diferença entre elas é que, na remoção, não sendo sanada a irregularidade, o veículo deve ser recolhido ao pátio (artigo 271 do CTB); já nos casos de retenção, o não saneamento deve acarretar a liberação do veículo, mediante o recolhimento do Certificado de Licenciamento Anual, e desde que o veículo tenha condições de segurança (artigo 270, § 2º, do CTB) – quando não tiver condições de segurança, aí sim poderá ser igualmente recolhido ao depósito (artigo 270, § 7º). (ARAUJO, 2017)

Com o advento da Lei nº 13.281 de 2016 a apreensão deixou de ser uma penalidade administrativa aplicada pelo CTB. Era aplicada através do art. 256, deslocando o veículo até os depósitos e suspendendo os direitos de posse deste, só podendo ser retirado após a quitação de todos os débitos vinculados ao automóvel, inclusive estadia e guincho. Enquanto era vigente foi muito criticada por invadir o direito à propriedade:

Concordamos que seja justificável manter o veículo apreendido enquanto pairam irregularidades em seus equipamentos ou documentação, mas não vemos coerência numa penalidade que prejudica diversas outras pessoas além do infrator e pode, em outros casos, ser indiferente como penalidade de quem tenha diversos carros. Prender o “carro” não significa impedir seu condutor de dirigir veículos, mas sem dúvida invade o direito de propriedade de seu proprietário. (ARAUJO, 2011, p. 51)

Como esse artigo foi revogado, atualmente a apreensão só pode ser aplicada judicialmente em processos cíveis, mais comumente em virtude de falta de pagamento nos contratos de alienação fiduciária com instituições financeiras, existindo, porém, outras hipóteses em matéria de Direito Penal que ensejam tal sanção quando utilizado como instrumento para prática de crimes.

No que tange a remoção, Julyver Modesto conceitua:

Com a alteração da Lei n. 13.160/15, a liberação do veículo removido (seja qual for a motivação da providência adotada) será condicionada ao reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento; se demandar providência que não possa ser tomada no depósito, a autoridade responsável pela remoção liberará o veículo para reparo, mediante autorização, assinalando prazo para reapresentação e vistoria [...] (ARAUJO, 2015).

Então, de acordo com o ordenamento vigente, os automotores só podem ser removidos aos depósitos mediante infrações por irregularidades não sanadas dentro do prazo que constem em seus artigos a remoção como medida administrativa, e

por mandato de apreensão cível no qual o proprietário faltou com o pagamento de parcelas referente à alienação fiduciária em que o próprio bem é a garantia do contrato.

3.2 Do objetivo do leilão

Esclarecidas os artigos e hipóteses que ensejam a remoção dos veículos até os pátios dos órgãos responsáveis, podemos então aprofundar a discussão acerca dos principais objetivos da realização das hastas públicas dos automotores em questão.

De acordo com o Departamento de Trânsito da Bahia (DETRAN), “[...] a alienação dos veículos descritos e caracterizados no Anexo I deste Edital, que serão vendidos NO ESTADO DE CONSERVAÇÃO EM QUE SE ENCONTRAM e SEM GARANTIA [...]” (BAHIA, 2022, p. 1).

O objetivo fundamental dos leilões de veículos conservados e sucatas aproveitáveis encontra-se embasado no § 6º do art. 328 do CTB:

Os valores arrecadados em leilão deverão ser utilizados para **custeio da realização do leilão**, dividindo-se os custos entre os veículos arrematados, proporcionalmente ao valor da arrematação, e destinando-se os valores remanescentes, na seguinte ordem, para:

I – as despesas com remoção e estada;

II – os tributos vinculados ao veículo, na forma do § 10;

III – os credores trabalhistas, tributários e titulares de crédito com garantia real, segundo a ordem de preferência estabelecida no art. 186 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional);

IV – as multas devidas ao órgão ou à entidade responsável pelo leilão;

V – as demais multas devidas aos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, segundo a ordem cronológica; e

VI – os demais créditos, segundo a ordem de preferência legal. (BRASIL, 1997)

Portanto, o interesse do Estado na realização do leilão, além do custeio da realização deste, é utilizar os valores arrecadados para a quitação de débitos com remoção e estada do veículo no pátio (observando que o § 5º do mesmo artigo limita a cobrança ao prazo de 6 meses) e em seguida para tributos, credores e multas devidas que estejam associadas ao automotor.

O Conselho Nacional de Trânsito, através da resolução nº 623, de 6 de setembro de 2016, regulamenta “[...] os procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e realização de leilão de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, por Órgãos e Entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT [...]” (BRASIL, 2016).

Constatada a irregularidade no ato da abordagem e decorrido o prazo para regularização do automotor, é encaminhada notificação de recolhimento deste para o seu proprietário. Ainda que no momento do recolhimento o condutor não seja o proprietário do veículo ou não possua CNH, considera-se que foi notificado. O mesmo vale para proprietário ou condutor ausente no momento, pois será enviada notificação postal ou será emitido edital no prazo de 10 dias, e se for devolvida, também será considerado notificado.

Depois que o veículo é removido, e passado 30 dias de estadia em pátio, é emitida nova notificação através de edital com prazo de 10 dias, solicitando ao proprietário quitação e retirada do veículo. Novamente, no artigo 8º a resolução reitera o que consta do CTB:

Art. 8º A restituição do veículo sob custódia somente ocorrerá mediante prévio pagamento de todos os débitos incidentes devidos, bem como o reparo de qualquer componente ou equipamento obrigatório que não esteja em perfeito estado de funcionamento. (BRASIL, 2016).

No intuito de evitar que sejam geradas cobranças abusivas para retirada do veículo e afixar um prazo a ser aplicado uniformemente por todos os órgãos, essas despesas só podem ser cobradas até seis meses de estadia do automotor em depósito licenciado.

A cobrança das despesas com estada no depósito passou a ser limitada ao prazo de seis meses (antes da alteração, não havia regra fixada, o que gerava posicionamentos diversos: alguns entendiam que poderia ser cobrado todo o período que o veículo tivesse

permanecido no depósito; outros adotavam o entendimento de que se deveria cobrar apenas pelos 90 dias, já que antes disso não poderia ser leilado, na redação anterior do artigo 328, e, após, a venda dependeria apenas das providências do órgão de trânsito; e há quem defendia o máximo de 30 dias, que era o período máximo da extinta penalidade de apreensão) – tal limitação de 6 meses, para cobrança, também consta do § 10 do artigo 271, incluído pela Lei n. 13.281/16. (ARAUJO, 2017).

Se transcorrido o prazo de 60 dias o proprietário não demonstrar interesse em reclamar o veículo, este será levado a hasta pública pelo órgão ou entidade responsável pela remoção do veículo ao pátio, podendo ser realizado pelo próprio órgão, instituição conveniada ou leiloeiro. (BRASIL, 2016).

Antes de serem levados a leilão os automotores devem ser vistoriados e avaliados a fim de averiguar os débitos com tributos, gravames financeiros e se este se encontra associado a algum inquérito judicial ou policial. Aqueles que se enquadrem na última hipótese devem ser quitados ou liberados pela autoridade que instituiu a restrição:

Art. 13

§ 1º O veículo que apresentar restrição judicial ou policial poderá ser retirado pela autoridade responsável pela restrição, desde que a manifestação ocorra no prazo de 60 (sessenta) dias de sua notificação e que sejam pagas as despesas com remoção e estada do veículo.

§ 2º O leilão de veículo que apresentar restrição judicial ou policial ocorrerá após a autorização da autoridade responsável pela restrição ou em caso de descumprimento do estabelecido no § 1º.

§ 3º As instituições financeiras poderão habilitar-se aos créditos remanescentes, após deduzidos os valores dos encargos legais do montante obtido no leilão. (BRASIL, 2016)

O CTB versa sobre a mesma disposição no artigo 328:

§ 14. Se identificada a existência de restrição policial ou judicial sobre o prontuário do veículo, a autoridade responsável pela restrição será notificada para a retirada do bem do depósito, mediante a quitação das despesas com remoção e estada, ou para a autorização do leilão nos termos deste artigo.

§ 15. Se no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da notificação de que trata o § 14, não houver manifestação da autoridade responsável pela restrição judicial ou policial, estará o órgão de trânsito autorizado a promover o leilão do veículo nos termos deste artigo. (BRASIL, 1997)

A avaliação também é feita para averiguar as condições do veículo, classificá-lo como conservado ou sucata inservível e estabelecer um valor proporcional a cada um deles, possibilitando o arremate. Depois que o edital é publicado com a lista dos veículos a serem leiloados e estes devidamente adquiridos, é necessário ratear a receita auferida que estão em ordem de importância:

Art. 32

[...]

I - os custos necessários ao ressarcimento com o procedimento licitatório, em montante a ser definido na forma indicada no §1º;

II - despesas com remoção e estada;

III - tributos vinculados ao veículo:

a) taxas de licenciamento; e

b) imposto sobre a propriedade de veículos automotores – IPVA.

IV - os credores trabalhistas, tributários e titulares de crédito com garantia real, segundo a ordem de preferência estabelecida no art. 186 da Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966. V - multas de trânsito devidas ao órgão responsável pelo Leilão;

VI - multas de trânsito devidas aos demais órgãos integrantes do SNT, segundo a ordem cronológica da aplicação da penalidade;

VII - Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não – Seguro DPVAT;

VIII - multas ambientais; e

IX - demais créditos, segundo a ordem de preferência legal. (BRASIL, 2016)

Sobre a temática Julyver Modesto de Araujo afirma em concordância:

Os valores arrecadados em leilão deverão ser utilizados para custeio da realização do leilão, dividindo-se os custos entre os veículos arrematados, proporcionalmente ao valor da arrematação, e destinando-se os valores remanescentes, PRIMEIRAMENTE, para as despesas com remoção e estada e, somente depois, aos tributos, credores, multas e demais débitos [...]. (ARAUJO, 2015).

Se por ventura houver algum saldo remanescente, este será creditado na conta do órgão responsável que deverá emitir uma notificação ao proprietário anterior em até 30 dias para que este demonstre interesse ou não. Caso não haja manifestação, depois do prazo de 5 anos os valores serão destinados ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET).

Havendo também débito remanescente, estes não mais estarão vinculados ao veículo, porém podem ser cobrados do prévio possuidor por meio de inclusão em

dívida ativa. E “se o antigo proprietário reaver o veículo, por qualquer meio, os débitos serão novamente vinculados ao bem” (ARAUJO, 2015).

3.3 Definição de conservado e sucata aproveitável

O veículo disponibilizado para leilão está dividido em dois grupos, conservado e sucata aproveitável, de acordo com o art. 328, § 1º:

Publicado o edital do leilão, a preparação poderá ser iniciada após trinta dias, contados da data de recolhimento do veículo, o qual será classificado em duas categorias:

I – conservado, quando apresenta condições de segurança para trafegar; e

II – sucata, quando não está apto a trafegar. (BRASIL, 1997)

A categoria de conservado trata-se do automotor que se encontra em condições adequadas de segurança para voltar a trafegar. Este tem direito a devida documentação e pode necessitar de reparos após a aquisição em leilão, como bem define o DETRAN/BA:

[...] são veículos que se encontram em condições de segurança para trafegar, tendo direito a documentação, após a eventual e devida necessidade de recuperação, consertos e/ou substituição de peças, de única e exclusiva responsabilidade dos arrematantes. (BAHIA, 2022, p.1)

Os veículos da categoria sucata são aqueles que podem não estar mais em bom estado de conservação para voltar a trafegar, ou que esteja comprometido quanto a “autenticidade de identificação ou legitimidade da propriedade não restar demonstrada, não tendo direito à documentação” (BAHIA, 2022, p.1). Isso quer dizer o veículo pode estar em um bom estado de conservação, porém a autenticidade ou legitimidade esteja prejudicada por algum motivo.

As sucatas se subdividem em duas categorias, “sucatas aproveitáveis” que podem ser desmanchadas e ter suas peças utilizadas em outros automotores, mediante inutilização de placas e chassis, e as “sucatas aproveitáveis com motor inservível” nas quais as peças do motor não poderão ser reaproveitadas, também mediante inutilização de placas e chassis. Tal requisito é exigido pela resolução nº 623/2016 do CONTRAN:

Art. 17. Para os veículos avaliados como sucata, o órgão ou entidade responsável pelo procedimento de leilão deverá:

I - inutilizar a identificação gravada no chassi que contém o registro VIN e suas placas, nas hipóteses de sucatas aproveitáveis ou de sucatas aproveitáveis com motor inservível;

II - solicitar a baixa ao órgão executivo de trânsito de registro do veículo, após a realização da venda e do recolhimento dos débitos pendentes, quitados com os recursos do leilão, antes da entrega ao arrematante.

III - emitir ou solicitar ao órgão de registro do veículo a certidão de baixa de veículo, para entrega ao arrematante, com cópia juntada a processo vinculado ao do leilão, que reúna as certidões ou solicitações de todas as sucatas leiloadas no respectivo procedimento. (BRASIL, 2016)

Para ser considerada uma sucata, a resolução 623/2016 do CONTRAN estabelece os seguintes critérios no artigo 16º:

§ 1º São critérios mínimos para classificação de veículos como sucata:

I - danos de grande monta;

II - impossibilidade de reparo gerando causa impeditiva à circulação;

III - motor cuja numeração não seja possível confirmar, por motivo de corrosão, inexistência ou divergência de cadastro nos sistemas Base Índice Nacional e Base Estadual do RENAVAM, ilegibilidade ou qualquer outro motivo que impossibilite a identificação, desde que não caracterize fraude;

IV - veículo artesanal sem registro; ou

V - veículo registrado no exterior e não licenciável no Brasil. (BRASIL, 2016)

É interessante dispor aqui que no art. 328 do CTB, § 3º consta que se um veículo categorizado como conservado for a leilão por duas vezes e não for arrematado, esse passará a ser considerado sucata para efeito da próxima hasta pública que for incluído. Os automotores que estejam em restrição policial ou judicial por mais de um ano, também poderão ser levados a leilão para reciclagem, ainda que estejam sob restrição:

Neste caso, o procedimento de hasta pública será realizado por lote de tonelagem de material ferroso, condicionando-se a entrega do material arrematado aos procedimentos necessários à descaracterização total do bem e à destinação exclusiva, ambientalmente adequada, à reciclagem siderúrgica, vedado qualquer aproveitamento de peças e partes. (ARAUJO, 2017)

O mesmo se aplica quando os veículos já estiverem nos pátios em condição de sucata, em virtude de acidentes, incêndios ou serem adulterados:

[...] os veículos sinistrados irrecuperáveis queimados, adulterados ou estrangeiros, bem como aqueles sem possibilidade de regularização perante o órgão de trânsito, serão destinados à reciclagem,

independentemente do período em que estejam em depósito (desde que recolhidos há mais de 60 dias) [...]. (ARAUJO, 2017)

3.4 Legislação de desmontagem de veículos: aspectos relevantes (Lei Federal nº 12.977/2014)

O Código de Trânsito Brasileiro versa no art. 328, § 4 que “é vedado o retorno do veículo leilado como sucata à circulação.” (BRASIL, 1997). Embora haja vasto corpo de lei para barrar os veículos leiloados como sucata de retornar a trafegar, não sendo somente matéria do CTB e sim de outras leis, como já demonstrado, que integram e auxiliam na regulamentação e coibição de tal conduta ilícita.

A hasta pública trata-se de uma licitação pública, e nela estão autorizados a participar e arrematar pessoas físicas e jurídicas, atendendo aos requisitos que constem nos editais. Entre as exceções que não podem se cadastrar para efetiva participação estão os menores de 18 anos não emancipados, proprietário do veículo que esteja no leilão, funcionários e terceirizados do DETRAN/BA, funcionários públicos do Estado da Bahia (isso inclui policiais civis e militares), proprietários dos pátios vinculados ao DETRAN/BA e pessoas físicas/jurídicas que tenham algum impedimento quanto a licitações com a administração pública.

Porém, no que tange as sucatas existem restrições para o arremate dessa categoria, pois “[...] somente empresas do ramo de desmonte, devidamente credenciada no DETRAN da sua sede/instalações, poderão adquirir sucatas aproveitáveis [...]” (BAHIA, 2022, p. 3). De acordo com a Lei Federal nº 12.977/2014, que regulamenta o desmonte, versa em seu art. 3º “A atividade de desmontagem somente poderá ser realizada por empresa de desmontagem registrada perante o órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal em que atuar.” (BRASIL, 2014).

A supracitada lei dispõe de outros requisitos para o funcionamento das empresas do ramo de desmonte, trazendo em seguida uma série de procedimentos que devem ser executados pelas desmontadoras depois da aquisição de sucatas, como a comunicação da desmontagem ou da inutilização do veículo, e também registro em banco de dados sobre as peças que serão reutilizadas, estabelecendo prazos para tais. Tais medidas visam impedir a sucata de ser comercializada para tráfego.

No entanto, diante do cenário discutido, esses veículos têm chegado à posse de pessoas físicas indevidamente. Pode haver diversas hipóteses que expliquem o motivo que esteja ocasionando o fato, porém, a mais coerente é a de que as empresas que deveriam efetuar o desmanche não têm obedecido ao que consta na Lei Federal nº 12.977/2014 que alterou o art. 126 do CTB, e os órgãos responsáveis por efetuar a fiscalização e observar o cumprimento da lei não tem desempenhado seu papel adequadamente.

O art. 8º da lei que disciplina a atividade de desmontagem determina que:

O veículo deverá ser totalmente desmontado ou receber modificações que o deixem totalmente sem condições de voltar a circular no prazo de 10 (dez) dias úteis após o ingresso nas dependências da unidade de desmontagem ou, conforme o caso, após a baixa do registro. (BRASIL, 2014).

Ou seja, quando o veículo chega às dependências da empresa responsável é necessário que seja emitida uma nota fiscal de entrada, e somente depois da certidão de baixa no banco de dados, é concedido um prazo de 10 dias úteis para efetuar a desmontagem e em até 5 dias úteis registrar no mesmo banco de dados as peças que serão reutilizadas.

A presente lei delega a autoridade de fiscalizar as atividades de desmontagem ao órgão executivo de trânsito do Estado, indicando apenas que a fiscalização in loco será feita periodicamente e sem aviso prévio, porém, não determina um prazo mínimo. Também é necessário salientar que não é citado o nome do banco de dados e não foi possível localizá-lo.

É fato que existe previsão legal que determina infrações leves, médias e graves para as desmontadoras que não obedecerem aos prazos e procedimentos impostos para manter o funcionamento correto do ramo, prevendo apenas sanções de multa que vão de R\$ 2.000,00 a R\$ 8.000,00 para aqueles que descumprirem o disposto em lei, evidenciando uma frouxidão do direito de punir do Estado.

Embora seja de conhecimento geral que os órgãos fiscalizadores estejam sobrecarregados com inúmeras demandas, é perceptível que não tem se feito cumprir as disposições legais. Portanto, tem-se consolidado um comércio ilegal de automotores inservíveis para o tráfego que oferece inúmeros riscos a sociedade, a

qual pode nem ter conhecimento do que tem acontecido diariamente nas ruas da cidade por onde transitam.

4. COMPOSIÇÃO DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

O sistema de trânsito brasileiro atualmente é composto por diversos órgãos a nível nacional, estadual e municipal. São 7 órgãos que integram o Sistema Nacional de Trânsito sendo eles consultivos, normativos e executivos, elencados no art. 7º do CTB:

Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo;

II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores;

III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

V - a Polícia Rodoviária Federal;

VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e

VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI. (BRASIL, 1997).

A finalidade de haver um órgão representante em cada esfera é poder colaborar juntos para promover melhorias em todas as escalas, distribuindo as competências de maneira adequada para que cada um possa ser responsável por suas atribuições.

4.1 Dos órgãos normativos, consultivos e executivos

A começar pelos órgãos normativos que compõem a base elementar da cadeia legislativa, Julyver Modesto de Araujo conceitua que “os Conselhos de

Trânsito [...] possuem como atribuição principal a elaboração de normas, de forma complementar ao estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro.” (ARAUJO, 2017).

Órgãos como o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN) e Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) são mais voltados à normatização e regulamentação do funcionamento do trânsito brasileiro, podendo também ser consultivos quando houver necessidade de interpretação da lei por meio de pareceres, auxiliando os órgãos inferiores em hierarquia a tomar as medidas corretas.

Segundo o art. 12º do CTB, o CONTRAN tem as principais funções de:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

[...]

V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETTRAN e CONTRANDIFE;

VI - estabelecer as diretrizes do regimento das JARI;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados;

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito; (BRASIL, 1997).

Portanto, como órgão máximo na hierarquia do trânsito, o CONTRAN é quem estabelece normas e diretrizes acerca do Código de Trânsito, tem a função de integrar, estabelecer o regimento interno e o funcionamento dos órgãos de trânsito abaixo dele, ao tempo que deve fazer cumprir as leis estabelecidas e regulamentar os procedimentos de fiscalização efetuados pelos órgãos executivos.

Como coordenador do SNT e órgão máximo normativo e consultivo, ao CONTRAN cabe uma das tarefas mais nobres, se não a mais, qual seja, a de regulamentar os artigos do Código de Trânsito Brasileiro.

[...]

Atualmente, o CONTRAN regulamenta os artigos deste Código através de Resoluções, com validade em âmbito nacional. (GOMES, 2011, p. 16)

Em grau de importância seguem os CETRAN e o CONTRANDIFE, responsáveis pela esfera estadual.

Na esfera de atuação, como órgão coordenador, compete ao CETRAN, também, a participação no processo de integração dos Municípios ao Sistema Nacional de Trânsito, recebendo a documentação inicial para criação do órgão ou entidade municipal de trânsito, realizando a inspeção técnica, com suporte dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, para avaliação in loco das condições de integração do Município e certificando ao DENATRAN, para que se promova a “municipalização do trânsito”, conforme Resolução do CONTRAN n. 811/20. (ARAUJO, 2017)

Tem como suas atribuições, de acordo com o art. 14º do CTB (BRASIL, 1997), cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito, dentro das suas competências pode estabelecer normas, deve estimular e promover campanhas educativas sobre o trânsito e como órgão consultivo pode responder no que tange a dúvidas sobre aplicação de procedimentos normativos e legislação e julgar recursos que foram interpostos contra as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI).

Julyver Modesto de Araujo reafirma a importância das JARI ao ressaltar que estão presentes a nível municipal, estadual e nacional:

As Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI integram o Sistema Nacional de Trânsito, nas três esferas de governo (União, Estados e Municípios), pois devem existir junto a todos os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários, responsáveis pela aplicação de penalidades por infrações de trânsito. (ARAUJO, 2017)

Gomes aduz que “[...] cada órgão fiscalizador que aplique penalidade de multa deverá ter sua JARI, pois após a análise da consistência da infração pela Autoridade de Trânsito e a imposição da penalidade da multa, é a 1ª instância recursal do cidadão. (GOMES, 2011, p. 19). Portanto, as JARI competem o julgamento de recursos de infrações em primeira instância, e são juntas essenciais de todos os órgãos de trânsito que tem o poder de multar, como apontando no art. 16º:

Art. 16. Junto a cada órgão ou entidade executivos de trânsito ou rodoviário funcionarão Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI, órgãos colegiados responsáveis pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades por eles impostas.

Parágrafo único. As JARI têm regimento próprio, observado o disposto no inciso VI do art. 12, e apoio administrativo e financeiro do órgão ou entidade junto ao qual funcionem. (BRASIL, 1997).

É interessante pontuar que as JARI têm regimento próprio estabelecido pelo CONTRAN.

4.2 Dos órgãos fiscalizadores que detém poder de polícia de trânsito

Araujo conceitua os órgãos fiscalizadores como “responsáveis pelo controle do cumprimento da lei, no âmbito de sua competência e dentro de sua circunscrição” (ARAUJO, 2017).

Dentre os órgãos que tem papel executivo e fiscalizador, a Polícia Rodoviária Federal exerce sua função dentro da jurisdição das estradas federais, como definido no art. 144 da Constituição Federal, inciso II que versa que a PRF é garantidor da segurança pública. O § 2 do mesmo artigo discorre que “A polícia rodoviária federal, órgão permanente, organizado e mantido pela União e estruturado em carreira, destina-se, na forma da lei, ao patrulhamento ostensivo das rodovias federais.” (BRASIL, 1988).

Acerca disso Gomes afirma que “A segurança pública, através das atividades de patrulhamento ostensivo, é a face mais visível da Polícia Rodoviária Federal, cumprindo também o previsto na Constituição Federal no art. 144, quando trata da Segurança Pública.” (GOMES, 2011, p. 26).

Na legislação específica, o CTB elenca as funções mais específicas da PRF no art. 20, citam-se as mais relevantes de acordo com o tema discutido:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública, com o objetivo de preservar a ordem, incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros;

III - executar a fiscalização de trânsito, aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa e as medidas administrativas

cabíveis, com a notificação dos infratores e a arrecadação das multas aplicadas e dos valores provenientes de estadia e **remoção de veículos**, objetos e animais e de escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; (BRASIL, 1997).

Portanto nas rodovias e estradas federais é competência da Polícia Rodoviária Federal fazer cumprir as normas de trânsito, a fiscalização e aplicação de multas e medidas administrativas, tendo o poder de remoção de veículos, onde for sua jurisdição. Importante aclarar que estrada e rodovia não gozam da mesma definição, e por serem distintas fazem diferença na interpretação legislativa, visto que o anexo I do CTB preocupou-se em conceituá-las. “Desde logo, vamos distinguir Rodovia, que é uma via rural pavimentada, de Estrada, que é uma via rural não pavimentada. Tão somente o tipo de pavimento as diferencia [...]” (GOMES, 2011, p. 26).

Julyver Modesto de Araujo ainda defende a possibilidade da constituição de um corpo distinto de agentes de fiscalização:

Além destes dois órgãos, componentes da Segurança pública, há que se ressaltar a possibilidade de que os órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários constituam corpos próprios de agentes de fiscalização, responsáveis por tal atividade na sua esfera de competência (ARAUJO, 2017)

Ainda no que tange a fiscalização e autoridade de trânsito, Rizzardo define que está apta a aplicar penalidades a autoridade que for responsável pela circunscrição da via:

Quem aplica as penalidades é a autoridade de trânsito, que recebe delegação de poderes para atuar no trânsito. Não se trata de qualquer autoridade de trânsito, mas da dirigente de órgão de trânsito com jurisdição sobre a via pública onde se deu a infração. (RIZZARDO, 2007, p. 508)

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro de 1997 houve “a municipalização do trânsito, atribuiu-se uma gama enorme de responsabilidades aos municípios.” (ANDRADE FILHO, 2014, p. 57), com a intenção de integrar os municípios e dar mais liberdade ao controle e organização nas particularidades de trânsito em suas circunscrições.

“Com isso, criou-se, além da figura da autoridade executiva de trânsito da União (art. 19) e dos Estados (art. 22), já existentes no código antigo, a autoridade de trânsito dos Municípios [...]” (ANDRADE FILHO, 2014, p. 57), que em Itaberaba é

nomeada de Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT) e tem suas funções estabelecidas no art. 24 do CTB:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas;

III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;

IV - coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - **executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa**, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos;

VII - aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VIII - fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

[...]

XI - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; (BRASIL, 1997)

Composto por um total de XXIII incisos resta demonstrado que a maior parte das competências de trânsito ficou a cargo dos municípios. Embora seja

responsável por grande parte da atuação nos limites municipais, a SMTT é subordinada ao Departamento Estadual de Trânsito.

Desse modo, cabe aos municípios, entre outras funções, a aplicação das penalidades de advertência por escrito e multas notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar sobre a circulação indevida de veículos, estacionamento e parada, excesso de peso, dimensões e lotações, carga e descarga, as relativas a manobras, sinalização, preferência e regulamentação da via, entre uma série de outras situações. (ANDRADE FILHO, 2014, p. 58).

De acordo com o inciso V ainda do art. 24 deve trabalhar em conjunto com as polícias ostensivas de trânsito, como a Polícia Militar, que também pode atuar como órgão fiscalizador, segundo o art. 23, inciso III “quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados”. (BRASIL, 1997).

Para Araujo, a função da Polícia Militar vai além de tão somente assegurar a segurança do trânsito, pois esta é abrangida pela segurança pública, a qual é seu principal objetivo.

A atuação da PM no trânsito, todavia, é muito mais ampla do que se imagina de um agente de trânsito, posto que a segurança do trânsito inclui-se no contexto da segurança pública; a única atividade, que lhe é cabível dependente de convênio, é o controle do cumprimento das normas de trânsito, para a correspondente imposição de sanções administrativas pelos órgãos de trânsito e rodoviários, conforme inciso III. (ARAUJO, 2017).

Embora não seja função primordial da Polícia Militar atuar na área de trânsito, poderá agir como fiscalizador quando houver convênio firmado, não sendo a autoridade em si, mas o agente dela:

[...] cumpre destacar ainda que, embora a Polícia Militar passasse a fiscalizar o trânsito, mediante convênio, o foi como agente da autoridade e não como tal. Portanto, poderá atuar e adotar as medidas administrativas decorrentes, nos termos do previsto no Cap. XVII deste Código e nunca aplicar as penalidades, previstas no CAP. XVI deste Código, pois se o fizer, estará exorbitando da permissão legal e também, seus atos serão nulos de pleno direito. (GOMES, 2011, p. 23).

Não havendo o convênio que é indispensável para que a PM aja com poder de polícia de trânsito, “todos os atos praticados serão nulos de pleno direito, eis que

se deixou de adotar um procedimento exigido em lei para atuação.” (GOMES, 2011, p. 33).

Portanto, conclui Rizzardo:

Quem aplica as penalidades é a autoridade de trânsito, que recebe delegação de poderes para atuar no trânsito. Não se trata de qualquer autoridade de trânsito, mas da dirigente de órgão de trânsito com jurisdição sobre a via pública onde se deu a infração. (RIZZARDO, 2007, P. 508).

5. CAUSAS E EFEITOS DA COMERCIALIZAÇÃO ILÍCITA DE SUCATAS

Das muitas causas que podem aqui ser elencadas, daremos ênfase aos impactos tributários que permeiam o tema, visto que a falta de arrecadação de impostos e tributos influenciam nos investimentos de segurança, saúde e educação. Este capítulo também trará um olhar crítico sobre qual artigo do Código Penal poderia adequar a conduta de possuir e transitar com um veículo classificado como sucata.

5.1 Possíveis razões de aquisição de sucatas inservíveis pela sociedade

Dados os fatos, quem são os indivíduos que tem adquirido esses veículos e com qual finalidade? Embora não seja a regra, pressupõe-se que a maioria dos interessados na aquisição das sucatas sejam pessoas que não têm condições de adquiri-los novos, seminovos ou usados, visto que as sucatas custarão bem menos do que qualquer outro automotor que se baseie na tabela FIPE, que é utilizada para estabelecer a média de preços de veículos em negociações.

Isso se explica principalmente em virtude das desigualdades sociais e econômicas que são desdobramentos de anos de má distribuição de renda no Brasil, e conseqüentemente em seus municípios, que ocasiona a falta de poder de compra. Rousseau define que a desigualdade social “consiste nos diferentes privilégios de que gozam alguns com prejuízo dos outros, como ser mais ricos, mais

honrados, mais poderosos do que os outros, ou mesmo fazerem-se obedecer por eles” (ROUSSEAU, 2001, p. 39).

Motivados muitas vezes pela necessidade de um transporte para se deslocar, principalmente para o seu local de trabalho, efetuam a compra desses automotores de autenticidade comprometida ou de estado de conservação duvidoso por não auferirem renda suficiente para a aquisição de automóveis e motocicletas legalmente.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios de 2015, em Salvador (capital do estado e cidade mais próxima que pode ser tomada como referência) a maioria da população sobrevive com 1 a 2 salários mínimos e em toda a Bahia a maior parte auferem $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo mensalmente. Em Itaberaba o IBGE apontou em 2020 que apenas 17,2% da população de Itaberaba encontra-se ocupada. Levando estes dados em consideração, não é muito difícil entender a motivação por trás da aquisição de sucatas, pois segundo a PNAD entre 2017 e 2018 5,2% da população do nordeste tinha muita dificuldade de sobreviver com seus rendimentos e 16,5% apresentavam dificuldade.

Além do valor da sucata ser abaixo do valor de mercado, a falta de documentação proporciona o não pagamento de licenciamento anual, do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) e do seguro obrigatório. Isso nos leva a concluir que se torna um automotor mais barato de ser mantido, por este motivo existe interesse da população em adquiri-los.

Um outro estudo do PNAD apontou que 14,4% dos nordestinos estavam inadimplentes em pelo menos uma de suas contas em 2017-2018. A população, já com baixos índices de renda para sobreviver, não tem conseguido efetuar o pagamento das contas mais básicas como água, luz, telefone, aluguel e gás, arcar com as despesas da aquisição de um transporte e os impostos que sobre ele recaem, seria então inconcebível.

A crescente informalidade no setor empregatício também é um agravante que merece destaque, principalmente nos interiores. Desde o advento de aplicativos como Ifood, Aiqfome, Rappi e Uber eats, houve um aumento significativo nos

entregadores da modalidade de delivery de comida em Itaberaba. Esta ampliação na demanda é notória na quantidade de motos que têm transitado no município com o objetivo de fazer entregas.

Infelizmente o que pode ser observado em conjunto é que a maioria desses motoboys com o intuito de agilizar para fazer mais entregas em menos tempo, têm infringido um rol extenso de leis de trânsito ao furar sinais vermelhos, fazer ultrapassagens indevidas, andar acima do limite de velocidade e transitar em passeios e na contramão. Essa situação nos leva ao questionamento central desta pesquisa, já que grande parte pode se tratar de sucatas, pois, é provável estarem em irregularidade de documento, não ter habilitação para conduzir ou tratar-se de automotores totalmente inapropriados para trafegar, colocando em risco a segurança no trânsito e da sociedade como pedestres, visto que aparentemente não há preocupação com multas oriundas das infrações de trânsito cometidas.

É sabido que existe grande carga tributária sobre os ombros dos brasileiros e que, de acordo com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), o salário mínimo ideal adequado para viver no Brasil em 2023 seria R\$5.969, valor extremamente distante da realidade atual, é necessário posicionar-se de maneira ponderada a respeito do assunto.

Enquanto o transporte, atualmente, é fundamental tanto para se deslocar até o local de trabalho quanto serve como ferramenta de labor, muitos recorrem a adquirir de maneira ilícita por ser menos custoso. Levando em consideração que a manutenção de uma motocicleta regulamentada gira em torno de R\$ 1.552,00 por ano, como estimado pelo site Konkero, incluindo despesas como seguro, troca de óleo, filtros, combustível e IPVA (KONKERO, 2019), enquanto, de acordo com uma estimativa feita pelo banco Neon, “Manter um carro popular no Brasil custa, em média, de R\$ 1 mil a R\$ 3 mil por mês. Esse é apenas um valor aproximado, pois o custo varia conforme a inflação, situação do mercado automotivo e preço dos combustíveis, por exemplo.” (NEON, 2022). Conclui-se, então, com facilidade que a conta do baiano médio que auferir $\frac{1}{2}$ a 1 salário mínimo mensalmente não fecha.

Portanto, embora a aquisição de uma sucata possa ser considerada uma alternativa que proverá direta ou indiretamente o sustento, não deixa de ser uma

grave infração da lei que põe em xeque muitos outros fatores de segurança na vida em sociedade.

5.2 Dos tributos e receitas que deixam de ser arrecadadas

O Estado acaba deixando de arrecadar tributos relacionados ao trânsito que são essenciais para a vida de todo cidadão brasileiro, pois a maioria desses valores é aplicado em melhorias e destinado a continuidade do serviço público como educação, saúde e segurança pública.

O Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) é calculado a partir da tabela FIPE e pode estar fixado entre 1.5% e 4% a depender do estado. Na Bahia está fundamentado na Lei nº 6.348 de 17 de dezembro de 1991 que versa sobre o pagamento do IPVA, e em seu artigo 6º determina a alíquota a ser paga dentro do estado, de acordo com o tipo de veículo:

Art. 6º A alíquota do imposto é de:

I - para automóveis e utilitários:

a) 3,0% (três por cento) quando movidos a óleo diesel;

b) 2,5% (dois inteiros e cinco décimos por cento) quando movidos a outros tipos de combustíveis; (Redação dada ao inciso pela Lei nº 8.534, de 13.12.2002, DOE BA de 13.12.2002)

II - 1% (um por cento) para ônibus, microônibus, caminhões, tratores, motos e motonetas, motocicletas e triciclos estrangeiros e nacionais, observado o disposto no parágrafo único; (Redação dada ao inciso pela Lei nº 9.430, de 10.02.2005, DOE BA de 10.02.2005)

[...] (BAHIA, 1991).

Este imposto é pago anualmente e é um tributo estadual que recai sobre a propriedade de um automotor. Não tem fundamentação legislativa no Código Tributário Nacional, porém está embasado na Carta Magna de 1988 no art. 155:

Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre:

[...]

III - **propriedade de veículos automotores.**

[...] (BRASIL, 1988)

Por se tratar de um tributo não vinculado de contraprestação geral, pode ser aplicado onde Administração Pública Estadual ou Municipal decidir, tendo em vista que os valores arrecadados são divididos pela metade para cada parte, como aduz Freitas, “[...] a receita do IPVA angariada pelos Estados é repartida com os Municípios na proporção de 50% (cinquenta por cento) dos veículos licenciados em seus territórios, conforme mandamento Constitucional (artigo 158, inciso III).” (FREITAS, 2018, p.7).

Ainda, uma parcela desse tributo é investida no Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB), compondo 20% das receitas que o integram. Essa disposição está prevista no art 3º, inciso III da Lei nº 14.113 de 25 de dezembro de 2020 que regulamenta o Fundo:

Os Fundos, no âmbito de cada Estado e do Distrito Federal, são compostos por 20% (vinte por cento) das seguintes fontes de receita:

[...]

III - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) previsto no inciso III do caput do art. 155 combinado com o inciso III do caput do art. 158 da Constituição Federal; (BRASIL, 2020)

Basicamente, esse fundo garante a manutenção e o desenvolvimento da educação do Brasil e o não pagamento em virtude da falta de registro do veículo compromete os recursos destinados as instituições públicas de ensino básico que contam com mais de 47 milhões de alunos (INEP, 2020, p. 6) que dependem das escolas.

Como exemplo, o município de Itaberaba tinha previsão de receber no bimestre de março e abril de 2023 uma cota-parte de IPVA equivalente a R\$ 3.959.077,00. No entanto, a real receita arrecada chegou apenas aos 43,73% do esperado, totalizando apenas R\$ 1.731.290,83. Embora essa porcentagem se trate de inadimplência apenas dos automotores devidamente cadastrados, pode-se estimar que, em virtude das sucatas, a receita que deixou de ser arrecadada seja superior a 50%.

Ao analisar os relatórios de execução orçamentária da cidade, nos balanços dos investimentos em saúde e do FUNDEB, constam a receita do IPVA, porém, não especificada em porcentagem ou números precisos.

Em conjunto com o pagamento anual do IPVA é cobrado o seguro DPVAT, conhecido também como seguro obrigatório. Trata-se de uma indenização a “Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.” (BRASIL, 1974). Cobre danos por invalidez permanente, total ou parcial, despesas médicas e até mesmo morte. Os valores a serem recebidos de acordo com cada sinistro estão dispostos no artigo 3º da lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974:

I - R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de morte;

II - até R\$ 13.500,00 (treze mil e quinhentos reais) - no caso de invalidez permanente; e

III - até R\$ 2.700,00 (dois mil e setecentos reais) - como reembolso à vítima - no caso de despesas de assistência médica e suplementares devidamente comprovadas. (BRASIL, 1974)

Embora não tenha sido cobrado nos exercícios dos anos 2021, 2022 e 2023 em virtude da resolução nº 399 do Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP), os últimos valores cobrados em 2020 foram considerados acessíveis. Sendo R\$ 5,23 para automóveis, R\$ 5,78 para caminhões, R\$ 10,57 para ônibus e surpreendentemente R\$ 12,30 para motocicletas, as quais provavelmente estão envolvidas com maior frequência em acidentes.

Um seguro inclusivo, universal, de baixo custo, e que beneficia, particularmente, a população de baixa renda, que tradicionalmente não possui acesso facilitado a outros mecanismos de proteção, como planos de saúde privados ou seguros de acidentes pessoais. (LÍDER, 2021, p. 6)

Segundo a Seguradora Líder, a responsável pelo pagamento das indenizações em território nacional, o DPVAT foi instituído com o objetivo de proteger os de renda mais baixa, pois somente 30% da frota brasileira dispõe de seguro facultativo (LÍDER, 2023).

Ademais, faz-se necessário considerar que a resolução anterior nº 332 da Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), a qual regulava o pagamento do DPVAT até 2020, em seu artigo 17, parágrafo 2º previa que “Se o proprietário do veículo causador do sinistro não estiver com o prêmio do Seguro DPVAT pago no próprio exercício civil, e a ocorrência do sinistro for posterior ao vencimento do Seguro DPVAT, não terá direito à indenização” (BRASIL, 2015).

Sendo assim, se o condutor não estivesse em dia com o pagamento do DPVAT, este não teria direito a receber nenhuma indenização. Porém, com a implementação da nova resolução nº 399 de 29/12/2020 houve uma mudança, abordada no artigo 15º:

Art. 15. Efetuado o pagamento da indenização e/ou reembolso, poderá ser proposta ação própria contra o responsável, com a finalidade de haver o ressarcimento da importância efetivamente indenizada e/ou reembolsada.

Parágrafo único. Em relação ao proprietário do veículo, o disposto no caput só será aplicado se, na data da ocorrência do sinistro não estiver com o prêmio do seguro DPVAT do próprio exercício civil pago e a ocorrência do sinistro for posterior ao seu vencimento. (BRASIL, 2020).

Conclui-se que embora o haja pagamento da indenização pela seguradora, se o proprietário do automotor estiver com o DPVAT vencido, o responsável poderá ser alvo de ação com objetivo de ressarcir o valor reembolsado.

Vale também ressaltar que o prêmio é repartido de modo a garantir o pagamento da indenização, o atendimento médico através do Fundo Nacional de Saúde e campanhas de prevenção aos acidentes de trânsito pelo Departamento Nacional de Trânsito nas seguintes porcentagens:

I - quarenta e cinco por cento do valor bruto recolhido do segurado a crédito direto do Fundo Nacional de Saúde, para custeio da assistência médico-hospitalar dos segurados vitimados em acidentes de trânsito, nos termos do parágrafo único do art. 27 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991;

II - cinco por cento do valor bruto recolhido do segurado ao Departamento Nacional de Trânsito, por meio de crédito direto à conta única do Tesouro Nacional, para aplicação exclusiva em programas destinados à prevenção de acidentes de trânsito, nos termos do parágrafo único do art. 78 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;

III - cinquenta por cento do valor bruto recolhido do segurado à companhia seguradora, na forma da regulamentação vigente. (BRASIL, 1998).

É um recolhimento anual de valor ínfimo que exerce um inestimável papel social, tendo em vista que 4,7 milhões de pessoas foram indenizadas entre 2011 e 2020, de acordo com a Seguradora Líder.

A receita gerada através das multas também exerce grande papel social e na segurança do trânsito, pois a sua destinação é exclusiva para fiscalização, policiamento, sinalização e despesas com a frota utilizada para prestar estes serviços. Embora seja uma importante fonte de manutenção das entidades, Araujo fundamenta que os órgãos de trânsito não têm como principal função o ato de multar:

Inicialmente, há que se destacar que a multa de trânsito NÃO é a finalidade primordial de nenhum órgão ou entidade integrante do Sistema Nacional de Trânsito (ou, pelo menos, não deveria ser), mas se trata da resultante de um comportamento infracional que, justamente, os órgãos fiscalizadores buscam PREVENIR, COIBIR e, quando de sua ocorrência, REPRIMIR. (ARAUJO)

Apenas 5% do valor total arrecadado deverá ser utilizado somente com segurança e educação no trânsito como formas de conscientização e precaução.

Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, em engenharia de tráfego, em engenharia de campo, em policiamento, em fiscalização, em renovação de frota circulante e em educação de trânsito

§ 1º O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito.

§ 2º O órgão responsável deverá publicar, anualmente, na rede mundial de computadores (internet), dados sobre a receita arrecadada com a cobrança de multas de trânsito e sua destinação. (BRASIL, 1997).

A arrecadação pode, ainda, ser compartilhada com outros órgãos a fim de fortalecer e aperfeiçoar a fiscalização de trânsito:

Art. 320-A. Os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito poderão integrar-se para a ampliação e o aprimoramento da fiscalização de trânsito, inclusive por meio do compartilhamento da receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito. (BRASIL, 1997).

5.3 Análise da conduta socialmente tolerável

Até o momento, analisamos esse cenário partindo do pressuposto que uma parcela considerável da população ainda não tem conhecimento de que sucatas estejam circulando livremente no trânsito do município junto a outros automóveis

legalizados. Isso porque embora o CONTRAN determine que as placas devam ser removidas, muitos destes conservam suas placas de identificação e os outros detalhes técnicos alterados só podem ser constatados mediante vistoria técnica, como a inutilização do chassi. Acredita-se, por conseguinte, que nem todos tenham conhecimento dos editais de leilão e podem nem saber que um veículo possa ser removido e leilado, até que um dia aconteça consigo, em virtude do pouco conhecimento de legislação.

Importante também salientar que a sociedade tem a falsa percepção que, partindo do pressuposto que possuímos vasto corpo de leis no território brasileiro, as autoridades têm aplicado e feito cumprir toda legislação vigente com eficiência e intrepidez. E embora, como já discutido, exista uma separação organizada de responsabilidades entre os órgãos fiscalizadores, a demanda é sempre muito grande e dificilmente os agentes competentes conseguem cumprir tudo com o rigor da lei por diversos motivos práticos.

Se analisarmos do ponto de vista em que se supõe que uma porcentagem considerável da população tem conhecimento do atual cenário e não lançam sobre a situação um olhar de indignação ou de descontentamento, e sim de triunfo e vanglória por burlar as determinações legais, poderia este fenômeno ser equiparado ao princípio da adequação social? Visto que a aceitação da conduta tornou-se admissível e por vezes pode não ser considerada como crime pela sociedade.

Zaffaroni e Pierangeli conceituam o princípio da adequação social:

A partir da premissa de que o direito penal somente tipifica condutas que têm certa “relevância social”, posto que do contrário não poderiam ser delitos, deduz-se, como consequência, que há condutas que, por sua “adequação social”, não podem ser consideradas como tal (Welzel). Esta é a essência da chamada teoria da “adequação social da conduta”: as condutas que se consideram “socialmente adequadas” não podem ser delitos, e, portanto, devem ser excluídas do âmbito da tipicidade. (ZAFFARONI; PIERANGELI, 2004)

Como exemplo Greco afirma:

O trânsito nas grandes cidades, o transporte aéreo [...] são exemplos de quão perigosa pode tornar-se a convivência social. Mas, conquanto sejam perigosas, são consideradas socialmente adequadas, e, por esta razão, fica afastada a interferência do direito penal sobre elas. (GRECO, 2017)

Ainda de acordo com Rogério Greco, uma das funções deste princípio é orientar o legislador “[...] quando da seleção das condutas que deseja proibir ou impor, com a finalidade de proteger os bens considerados mais importantes” (GRECO, 2017).

No entanto, o Direito Penal é principalmente utilizado em última instância para coibir e reprimir condutas que possam prejudicar a sociedade. Quando um determinado comportamento começa a atingir o bem maior protegido pelo ordenamento jurídico, que é a vida, mesmo que a conduta seja aceita pela população, deve ser considerada como ilegal, pois “[...] o princípio da adequação social, por si só, não tem o condão de revogar tipos penais incriminadores” (GRECO, 2017).

Em se tratando da parcela que têm conhecimento do cenário e não concorda com a utilização de sucatas, tal frouxidão e permissividade com respeito a legislação, pode gerar nos cidadãos uma grande sensação de impunidade e injustiça, como se ineficaz fosse o ordenamento jurídico e àqueles que devem o proteger.

Portanto, embora comprar sucatas e com elas trafegar nas vias urbanas possa ser socialmente aceitável, não encontra amparo legal para ser permitido, visto que compromete principalmente a segurança no trânsito e conseqüentemente pode comprometer a vida de todos que utilizam o trânsito diariamente.

5.4 Possível qualificação da conduta no art. 180 do Código Penal

Frente a todo corpo de regulamentação vigente que se propõe a impedir o retorno das sucatas ao trânsito pertinente no Código de Trânsito Brasileiro (Art. 328, § 4º) e Resolução nº 623/ 2016 (Art. 43), constando nelas a vedação da conduta. Porém, dentro do Código Penal brasileiro ainda não existe artigo que represente reprimenda específica a respeito do assunto, aplicando uma penalidade coerente para aquele que for flagrado possuindo ou transitando com sucatas inservíveis.

Enquanto o tema ainda não é discutido pelas autoridades no sentido de punir este comportamento ilegal e constituir um artigo exclusivo, podemos analisar brevemente como poderia ser qualificado no artigo 180 do Código Penal:

Art. 180 - Adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar, em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro, de boa-fé, a adquira, receba ou oculte:

Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa. (BRASIL, 1940)

Ou seja, adquirir e conduzir coisa que tem conhecimento ser produto de crime. Greco conceitua a inclusão do verbo conduzir:

Também foi inserida no caput do art. 180 do Código Penal, pela Lei nº 9.426/96, a conduta de conduzir. Ao que parece, o núcleo conduzir quer dizer respeito, efetivamente, ao ato de dirigir veículos (automóveis, motocicletas, caminhões etc.). [...] Conduzir é guiar, dirigir. (GRECO, 2017)

Definição esta que se encaixaria perfeitamente bem para tipificar o comportamento de conduzir, dirigir sucatas. Embora seja ilegal, a conduta ainda não é considerada crime, e por este motivo ainda não poderá ser aplicado o constante artigo de forma equiparada ao fato de comprar e utilizar sucatas. Greco exemplifica que este é um dos crimes mais comumente cometidos pela sociedade:

O crime de receptação encontra-se no rol dos delitos mais praticados pela nossa sociedade, variando desde a aquisição de pequenos produtos vendidos por camelôs e ambulantes até as mais impressionantes, cometidas por grandes empresas, que adquirem carregamentos inteiros de mercadorias, roubadas, quase sempre, durante o seu transporte rodoviário. (GRECO, 2017)

Importante demonstrar que todo o texto constante do instituto da receptação seria adequado para criminalizar a conduta, tendo em vista que até a utilização do bem para atividade comercial é enquadrada, pois como discutido nos tópicos anteriores, muitos dos usuários as detêm para deslocar-se ao trabalho e também como instrumento de trabalho, ainda que informal ou clandestino:

Receptação qualificada

§ 1º - Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, coisa que deve saber ser produto de crime:

[...]

§ 2º - Equipara-se à atividade comercial, para efeito do parágrafo anterior, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino, inclusive o exercício em residência.

[...]

§ 4º - A receptação é punível, ainda que desconhecido ou isento de pena o autor do crime de que proveio a coisa.

[...] (BRASIL, 1940)

Inclusive, o § 2º do artigo 180 já foi incluído para enquadrar a conduta aos desmanches clandestinos de automóveis (GRECO, 2017).

A forma qualificada, na hipótese de ser aplicada, também poderia atingir penalmente o agente responsável por comercializar sucatas, sendo este pertencente a estabelecimentos de desmontagem legalizados ou não, trazendo os verbos ter em depósito, vender, montar e desmontar.

Ter em depósito significa armazenar, guardar, manter, conservar a coisa recebida em proveito próprio ou de terceiro. [...]

Desmontar tem o sentido de separar as peças existentes, desencaixar [...].

Montar quer dizer juntar as peças que se encontravam separadas do todo, encaixando-as de modo que permitam o funcionamento da coisa. [...]

A conduta de vender, conforme salienta Luiz Regis Prado, “expressa a conduta do comerciante ou industrial de transferir a outrem, mediante pagamento, a posse da coisa obtida com o crime antecedente.” (GRECO, 2017)

Como demonstrado, já temos embasamento legislativo suficiente para reprimir a conduta, falta apenas que o problema seja identificado e ganhe visibilidade. Já que permitir que o tráfico ilegal dos automotores inservíveis pode facilitar ilícitos penais, utilizando-os como meios para cometer crimes, pois são mais difíceis de identificar em virtude da autenticidade comprometida.

Não obstante, a falta de documentação abre caminho para comportamentos em desacordo com as diretrizes de trânsito, podendo ocasionar acidentes que prejudicarão a vida de terceiros e degradar o patrimônio público, causando malefícios incalculáveis ao município e a população.

Portanto, faz-se necessário buscar medidas ativas e desconsiderar o princípio da adequação social, pois os bens jurídicos colocados em perigo são de maior valia.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do conhecimento gerado através dessa pesquisa, conseguimos compreender os aspectos que permeiam a legislação de trânsito e os leilões veículos conservados e sucatas inservíveis e como estas podem influenciar o direito de trânsito, o direito tributário e o direito penal, mas também outras esferas, tendo em vista ser um problema interdisciplinar.

Foi constatado que não se faz necessária a criação de novas leis que reprimam esta conduta que parece ser socialmente admissível, pois já temos no ordenamento jurídico brasileiro vasta legislação que trata do assunto. Já estão em vigor resolução que regulamenta as hastas públicas de veículos removidos, não permitindo que qualquer indivíduo possa arrematá-los, e, também, legislação que regulamenta as empresas responsáveis pelo desmonte dos automotores sucateados leiloados.

No entanto, o que realmente ainda não foi alcançada é uma tipificação no Código Penal que enquadre de maneira específica a condução, venda, aquisição e posse de sucatas inservíveis. Porém, como analisado nesta pesquisa, poderia o instituto da receptação qualificada ser aplicado de maneira equiparada, uma vez que já vem sendo utilizado para coibir o desmanche clandestino de veículos que provavelmente foram roubados ou furtados.

A análise dos tributos e receitas arrecadadas mediante posse de veículos legalizados permitiu com que fosse verificada a importância de impedir que o número de veículos sem documentação continue a circular em Itaberaba/BA. Os valores arrecadados com licenças, multas, e seguro obrigatório são investidos em segurança no trânsito, educação, saúde e inclusive na indenização de veículos sinistrados, sendo imprescindível garantir a manutenção do seu recolhimento.

Também foi possível verificar que permitir que estes automotores trafeguem diariamente pelo município pode aumentar o risco de acidentes, imprudências, sinistros e, por conseguinte, coloca em risco o direito fundamental da segurança no trânsito e, principalmente, a vida dos cidadãos itaberabenses que necessitam utilizar o trânsito para se locomover na cidade.

Deste modo, constatada a importância e relevância social deste trabalho, é necessário haver maior conscientização a respeito do tema pela sociedade, e como consequência uma maior cobrança das autoridades e agentes de trânsito responsáveis para intensificar a fiscalização e fazer cumprir a lei de modo a garantir a extinção do tráfego ilegal de sucatas inservíveis.

Portanto este trabalho serviu como precursor de visibilidade problema, tendo em vista as inúmeras dificuldades encontradas em reunir informações e estudos que tratassem deste assunto. Embora diante de tanta escassez em dados, o esmero e o zelo em reunir embasamento que fundamentasse a pesquisa foi grande. Portanto, é necessário abrir o caminho para que haja mais visibilidade e estudos científicos voltados ao tema, com objetivo de repercutir e surtir efeito na esfera acadêmica e na sociedade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 9ª edição. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Discurso sobre a origem da desigualdade entre homens** (1754) Tradução: Maria Lacerda de Moura. Edição eletrônica. Disponível em: <<https://professordiegodelpasso.files.wordpress.com/2016/05/jean-jackes-russeal-a-origem-da-desigualdade.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2022.

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito brasileiro: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 15 nov. 2022.

GOMES, Ordeli Savedra. **Código de trânsito brasileiro comentado e legislação complementar**. 5ª edição. Curitiba: Juruá, 2011.

GRECO, Rogério. **Curso de Direito Penal: parte geral**. 19ª edição. Niterói: Impetus Ltda, 2017.

BRASIL. Lei nº 12.977, de 20 de maio de 2014. **Regula e disciplina a atividade de desmontagem de veículos automotores terrestres; altera o art. 126 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro; e dá outras providências**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12977.htm>. Acesso em: 19 jun. 2023.

ANDRADE FILHO, Gildo Martins de. **Medidas administrativas, penalidades e crimes de trânsito: livro didático**. 1ª edição. Palhoça: UnisulVirtual, 2014.

ARAÚJO, Marcelo José. **Aspectos do trânsito: questões controvertidas**. 1ª edição. Curitiba: Juruá, 2011.

FREITAS, Tauan Galiano. **RETRIBUTIVIDADE TRIBUTÁRIA – A (DES)VINCULAÇÃO DA RECEITA DO IPVA A INVESTIMENTOS EM**

INFRAESTRUTURA E TRANSPORTE. ETIC 2018 – Encontro de Iniciação Científica, 2018.

SALVADOR (BA). EDITAL DE LEILÃO nº 08.2022. Veículos conservados – sucatas aproveitáveis. **Salvador:** DETRAN/BA, Salvador, 15 jul. 2022. Disponível em: <<https://www.detran.ba.gov.br/upload/leiloes/leiloes-7506579.pdf>>. Acesso em: 13 set.2022.

BRASIL. Lei nº 6.194, de 19 de dezembro de 1974. **Dispõe sobre Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não.** Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6194.htm>. Acesso em: 17 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 17 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-lei nº 73, de 21 de novembro de 1966. **Dispõe sobre o Sistema Nacional de Seguros Privados, regula as operações de seguros e resseguros e dá outras providências.** Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del0073.htm>. Acesso em: 09 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 8.441, de 13 de julho de 1992. **Altera dispositivos da Lei no 6.194, de 19 de dezembro de 1974, que trata do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).** Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8441.htm#art1>. Acesso em: 09 jun. 2023.

BRASIL. Decreto no 2.867, de 8 de dezembro de 1998. **Dispõe sobre a repartição de recursos provenientes do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2867.htm>. Acesso em: 09 jun. 2023.

BRASIL. Decreto-lei no 2.848, de 7 de dezembro de 1940. **Código Penal**. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848compilado.htm>. Acesso em: 29 jun. 2023.

BRASIL, Resolução CONTRAN nº 623, de 6 de setembro de 2016. **Dispõe sobre a uniformização dos procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e para a realização de leilão de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, por órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, nos termos dos arts. 271 e 328, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências.** Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucao-contran-no-623-de-6-de-setembro-de-2016>>. Acesso em: 29 jun. 2023.

BAHIA. Lei nº 6.348 de 17/12/1991. **Dispõe sobre o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA.** Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=120349#:~:text=Lei%20n%C2%BA%206.348%20de%2017%2F12%2F1991.%20Publicado%20no%20DOE,a%20Propriedade%20de%20Ve%C3%ADculos%20Automotores%20-%20IPVA%2C%20>>. Acesso em: 09 jun. 2023.

SEGURADORA LÍDER. **Seguradora Líder**, © 2020. Site exclusivo para acidentes de trânsito ocorridos até 31 de dezembro de 2020. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Seguro-DPVAT/Sobre-o-Seguro-DPVAT>>. Acesso em: 10 jun. 2023.

SEGURADORA LÍDER. **Cartilha Médica DPVAT**. Brasil: Seguradora Líder, 2021. 40 p. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/documentos/Cartilha%20M%C3%A9dica%20DPVAT-16%20-%20WEB.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2023.

LIMA, Jair Antônio Silva de. **Segurança no Trânsito - Direito Fundamental Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF: 30 maio 2014. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/artigos/39494/seguranca-no-transito-direito-fundamental>>. Acesso em: 28 jun 2023.

ZAFFARONI, Eugenio Raul, PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro: parte geral**. 5ª Ed. São Paulo: RT, 2004.

BRASIL. Resolução CNSP nº 399 de 29/12/2020. **Dispõe sobre as regras e os critérios para operação do seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre, ou por sua carga, a pessoas transportadas ou não - seguro DPVAT, referentes aos sinistros ocorridos até 31 de dezembro de 2020**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=407115>>. Acesso em: 09 jun. 2023.

BRASIL. Resolução SUSEP Nº 332 de 09/12/2015. **Dispõe sobre os danos pessoais cobertos, indenizações, regulação dos sinistros, prêmio, condições tarifárias e administração dos recursos do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, ou por sua Carga, a Pessoas Transportadas ou não - Seguro DPVAT**. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=407115>>. Acesso em: 11 jun. 2023.

GOVERNO BRASILEIRO. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, © 2023. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE é o principal provedor de informações geográficas e estatísticas do Brasil. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/pt/inicio.html>>. Acesso em: 02 jun. 2023.

ESTADO DA BAHIA. **Portal Transparência Bahia**, © 2023. Diárias. Obras. Municípios. Previdência e Planserv. Dados Socioeconômicos. Prestação de Contas/LRF. Dívida Ativa. Incentivos Fiscais. Portal Dados Abertos. Disponível em: <<http://www.transparencia.ba.gov.br/Home>>. Acesso em: 02 jun. 2023.

GOVERNO BRASILEIRO. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, © 2023. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE é o principal provedor de informações geográficas e estatísticas do Brasil. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/itaberaba/panorama>>. Acesso em: 27 jun. 2023.

TOTALIZE INTERNET STUDIO. **CTB Digital**, © 2017. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/>>. Acesso em: 27 jun. 2023.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Art. 270 - Novas regras para retenção, remoção e leilão de veículos, por Julyver Modesto de Araujo**. São Paulo: 2015. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/500>>. Acesso em: 28 jun. 2023.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Art. 270 - A revogação da penalidade de apreensão do veículo, por Julyver Modesto de Araujo**. São Paulo: 2017. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo-comentarista/661>>. Acesso em: 28 jun. 2023.

PLATAFORMA GEDDOEM. **Prefeitura Municipal de Itaberaba – IBDM Modernização**, © 2023. Acesso à informação. Disponível em: <<https://acessoainformacao.itaberaba.ba.gov.br/receitas>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

DIEESE. **Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos**, © 2023. Acesso à informação. Disponível em: <<https://www.dieese.org.br/analisecestabasica/salarioMinimo.html>>. Acesso em: 11 jun. 2023.

Os custos que você terá para manter uma moto. **Konkero**, 2019. Disponível em: <<https://konkero.com.br/posts/os-custos-que-voce-tera-para-manter-uma-moto>>. Acesso em: 11 jun. 2023.

Quanto custa manter um carro por mês ou ano no Brasil? **Neon**, 2022. Disponível em: <<https://neon.com.br/aprenda/economizar-dinheiro/quanto-custa-manter-um-carro>> 11 jun. 2023.

GOVERNO BRASILEIRO. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**, © 2023. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE é o principal provedor de informações geográficas e estatísticas do Brasil. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/pnad>>. Acesso em: 09 jun. 2023.

BAHIA. Lei nº 9433 de 01 de março de 2005. **DISPÕE SOBRE AS LICITAÇÕES E CONTRATOS ADMINISTRATIVOS PERTINENTES A OBRAS, SERVIÇOS, COMPRAS, ALIENAÇÕES E LOCAÇÕES NO ÂMBITO DOS PODERES DO ESTADO DA BAHIA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS**. Disponível em: <<https://leisestaduais.com.br/ba/lei-ordinaria-n-9433-2005-bahia-dispoe-sobre>>

as-licitacoes-e-contratos-administrativos-pertinentes-a-obras-servicos-compras-alienacoes-e-locacoes-no-ambito-dos-poderes-do-estado-da-bahia-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 30 jun. 2023.

Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Censo da Educação Básica 2020: Notas estatísticas**. INEP: Ministério da Educação, 2021. 27 p. Disponível em: <https://download.inep.gov.br/publicacoes/institucionais/estatisticas_e_indicadores/notas_estatisticas_censo_escolar_2020.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2023.