

**FACULDADE EVANGÉLICA DE RUBIATABA  
CURSO DE DIREITO  
ELIAKIN MACIEL CABRAL DA SILVA**

**A PORTARIA Nº 14 DE 2013 DA COMARCA DE CRIXÁS E A APREENSÃO DE  
VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DE SOM ALTO EM 2020**

**RUBIATABA/GO  
2020**

**ELIAKIN MACIEL CABRAL DA SILVA**

**A PORTARIA Nº 14 DE 2013 DA COMARCA DE CRIXÁS E A APREENSÃO DE  
VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DE SOM ALTO EM 2020**

Monografia apresentada como requisito parcial à conclusão do curso de Direito da Faculdade Evangélica de Rubiataba, sob orientação do professor Especialista Lincoln Martins.

**RUBIATABA/GO  
2020**

**ELIAKIN MACIEL CABRAL DA SILVA**

**A PORTARIA Nº 14 DE 2013 DA COMARCA DE CRIXÁS E A APREENSÃO DE VEÍCULOS EM DECORRÊNCIA DE SOM ALTO EM 2020**

Monografia apresentada como requisito parcial à conclusão do curso de Direito da Faculdade Evangélica de Rubiataba, sob orientação do professor Especialista Lincoln Martins.

**MONOGRAFIA APROVADA PELA BANCA EXAMINADORA EM 13/07/2020**

**Especialista Lincoln Martins**  
**Orientador**  
**Professor da Faculdade Evangélica de Rubiataba**

**Mestre Pedro Henrique Dutra**  
**Examinador**  
**Professor da Faculdade Evangélica de Rubiataba**

**Especialista Marilda Ferreira Leal**  
**Examinador**  
**Professor da Faculdade Evangélica de Rubiataba**

Dedico este trabalho aos meus filhos,  
Marina e Matheus.

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente agradeço a Deus, que nos momentos difíceis me deu força e animo para continuar a jornada até a conclusão do curso.

À minha esposa, Maida, pelo companheirismo, apoio e paciência nesta longa e desgastante jornada.

Aos meus pais, Elias e Catarina, por todo suporte até os dias atuais.

Aos meus demais familiares, colegas de faculdade e amigos que contribuíram e torceram para que este momento se realizasse.

## EPÍGRAFE

“Quando penso que cheguei ao meu limite, descubro que tenho forças para ir além”.

Ayrton Senna

## RESUMO

O objetivo desta monografia é compreender a aplicabilidade da Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás com relação a apreensão dos veículos em decorrência de som automotivo alto em relação a legislação de trânsito brasileira e a liberdade de expressão do condutor do veículo. Para atingimento deste objetivo o autor desenvolveu o estudo documental no Código de Trânsito Brasileiro, na Resolução nº 204 e 624 do CONTRAN e especialmente na Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás. Introduzindo ainda um estudo bibliográfico da liberdade de expressão e proteção ambiental na Constituição Federal. Em termos metodológicos, faz-se também uma pesquisa campo no Fórum da Comarca de Crixás, Delegacia de Polícia Civil e Polícia Militar de Crixás-GO, para que se possa entender o conhecimento, aplicação e estudo da Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO. Os resultados obtidos nesse estudo demonstram que a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO fundamenta-se na proteção ambiental, nos moldes Constitucionais referentes a poluição sonora, tornando relativa a liberdade de expressão do condutor do veículo. Por outro lado, ao determinar a apreensão do veículo, a Portaria nº 14 de 2013 acaba por violar a previsão do Código de Trânsito Brasileiro, que estipula como medida administrativa somente a retenção do veículo.

**Palavras-chave:** Código de Trânsito Brasileiro. CONTRAN. Portaria nº 14 de 2013. Resolução nº 204. Resolução nº 624.

## ABSTRACT

The purpose of this monograph is to understand the applicability of Ordinance No. 14 of 2013 from the Comarca de Crixás regarding the seizure of vehicles due to loud automotive sound in relation to Brazilian traffic legislation and the freedom of expression of the vehicle driver. To achieve this goal, the author developed the documentary study in the Brazilian Traffic Code, in Resolution No. 204 and 624 of CONTRAN and especially in Ordinance No. 14 of 2013 of the Comarca de Crixás. Also introducing a bibliographic study of freedom of expression and environmental protection in the Federal Constitution. In methodological terms, a field research is also carried out in the Forum of the Comarca de Crixás, Civil Police Station and Military Police of Crixás-GO, in order to understand the knowledge, application and study of Ordinance No. 14 of 2013 of the Comarca de Crixás-GO. The results obtained in this study demonstrate that Ordinance No. 14 of 2013 of the Comarca de Crixás-GO is based on environmental protection, in the Constitutional molds referring to noise pollution, making relative the freedom of expression of the driver of the vehicle. On the other hand, in determining the seizure of the vehicle, Ordinance No. 14 of 2013 ends up violating the provision of the Brazilian Traffic Code, which stipulates as an administrative measure only the retention of the vehicle.

**Keywords:** Brazilian Traffic Code. CONTRAN. Ordinance No. 14 of 2013. Resolution No. 204. Resolution No. 624.



## LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Nível Crítico de Avaliação NCA para ambientes externos (Db).....	21
Tabela 02	Valores.....	22
Tabela 03	Nível de Pressão Sonora Máximo x Distância de Medição.....	33

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ABRAMET	Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e da
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
Art	ART
CE	Ceará
CETTRAN	Conselhos Estaduais de Trânsito
CONAMA	Conselho Nacional de Meio Ambiente
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CONTRANDIFE	Conselho de Trânsito do Distrito Federal -
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
dB	Decibéis
Dr	Doutor
GO	Goiás
M	Metros
NBR	Norma Técnica
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PDL	Projeto de Decreto Legislativo
PR	Paraná
RBC	Rede Brasileira de Calibração
RS	Rio Grande do Sul
SBA	Sociedade Brasileira de Acústica
SINAMA	Sistema Nacional de Meio Ambiente
STF	Supremo Tribunal Federal
TCO	Termo Circunstanciado de Ocorrência

## LISTA DE SÍMBOLOS

§	Parágrafo
nº	Número

## SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	A POLUIÇÃO SONORA NO DIREITO BRASILEIRO E AS VARIANTES DO USO DE SOM AUTOMOTIVO NA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA.....	16
2.1	A PROTEÇÃO AMBIENTAL CONTRA A POLUIÇÃO SONORA NO DIREITO BRASILEIRO.....	17
2.1.1	A Resolução nº 1/90 do Conselho Nacional de Meio Ambiente.....	18
2.1.2	A Resolução nº 2/90 do Conselho Nacional de Meio Ambiente.....	19
2.1.3	NBR nº 10.151 de 2000 da ABNT.....	20
2.1.4	NBR nº 10.152 de 2017 da ABNT.....	21
2.2	A PERTURBAÇÃO DO SOSSEGO E O ARTIGO 42 DO DECRETO LEI Nº 3.688/41.....	22
2.3	O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: O ARTIGO 228 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO .....	24
2.31	O Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 9.503/1997.....	24
3	AS RESOLUÇÕES Nº 204 E Nº 624 DO CONSELHO NACIONAL DO TRÂNSITO.....	27
3.1	A COMPETÊNCIA DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – OS ARTIGOS 7º, 12º E 14º DO CTB.....	28
3.2	A RESOLUÇÃO Nº 204 DE 2006 DO CONTRAN.....	32
3.3	A DISCUTIDA RESOLUÇÃO Nº 624 DE 2016 DO CONTRAN.....	34
4	A PORTARIA Nº 14 DA COMARCA DE CRIXÁS E A LIBERDADE DE EXPRESSÃO DO CONDUTOR DO VEÍCULO MEDIANTE O USO DO SOM AUTOMOTIVO.....	37
4.1	A ATUAÇÃO POLICIAL EM OCORRÊNCIAS DE SOM ALTO: ANÁLISE DA POSSIBILIDADE DE SER IMPRÓPRIA APREENSÃO E/OU A REGULAR RETENÇÃO DO VEÍCULO A LUZ DO ARTIGO 228 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	38
4.2	A EFETIVIDADE DA PORTARIA Nº 14 DA COMARCA DE CRIXÁS-GO, O ARTIGO 228 DO CTB E A LIBERDADE DE EXPRESSÃO DO CONDUTOR DO VEÍCULO COM SOM AUTOMOTIVO.....	42
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47

## 1 INTRODUÇÃO

O uso de som automotivos tem sido debatido na Comarca de Crixás, à medida que existe uma Portaria na Comarca (Portaria nº 14 de 2013, emitida pelo Juiz de Direito e Diretor de Foro da Comarca de Crixás, Dr. Alex Alves Lessa) que permite a apreensão dos veículos quando houver a abordagem policial e fique discriminado pela autoridade policial o uso do som alto.

Nessa ótica, tem-se uma discussão sobre os parâmetros que devem ser observados dentro da atuação policial quando configurado o uso do som automotivo, comparando os dispositivos dessa Portaria nº 14 de 2013 e a legislação vigente, fazendo um adendo a liberdade de expressão do condutor do veículo, vide Constituição Federal Brasileira.

Além disso, analisa-se nesse tema a própria atuação policial, como a discricionariedade do ato da apreensão dos veículos (verificação do excesso no uso de som automotivo), visto que não vem sendo usados equipamentos e meios que possibilitem a percepção da afronta a legislação de trânsito brasileira. O tema da monografia é a aplicação da Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás e as contradições dessa portaria com a legislação de trânsito brasileira e a liberdade de expressão do condutor do veículo.

Exposto o tema da monografia, tenta-se por meio desse responder a problemática: Qual a eficácia da Portaria nº 14 da Comarca de Crixás em decorrência do uso de som automotivo alto em relação a legislação de trânsito brasileira e liberdade de expressão do condutor do veículo?

O objetivo geral da monografia são compreender a aplicabilidade da Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás com relação a apreensão dos veículos em decorrência de som automotivo alto em relação a legislação de trânsito brasileira e a liberdade de expressão do condutor do veículo. Os objetivos específicos da monografia são: estudar a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, expor a Resolução nº 204 de 2006 e 624 de 2016 do CONTRAN e o uso de som automotivo alto e analisar a efetividade da Resolução nº 14 da Comarca de Crixás em relação a legislação de trânsito brasileira e a liberdade de expressão do condutor.

Tem-se a princípio que a utilização de veículo com som alto segundo a legislação brasileira é passível de retenção, conforme prevê o artigo 228 do Código

de Trânsito Brasileiro, não sendo possível a apreensão do veículo, contrariando o que prevê a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás.

A segunda hipótese é que a determinação da apreensão de veículo automotivo em decorrência de som alto se necessária, uma vez que estão preenchidos os requisitos, como a averiguação de som audível do lado exterior dos veículos, conforme prevê Resolução nº 624 de 2016 do CONTRAN, não sendo necessário a aferição por aparelho eletrônico.

Constantemente são realizadas abordagens policiais no território brasileiro em relação ao uso dos sons automotivos, conforme prevê a legislação de trânsito pátria. Além da previsão existente na legislação pátria, ainda existem diversas portarias e resoluções de órgãos como o CONTRAN que regulamentam a utilização de som dentro dos veículos.

A justificativa para análise da pesquisa se faz com a existência da Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, que prevê a apreensão de veículo em decorrência de som alto. Em contrariedade com a previsão da legislação de trânsito brasileira, que prevê outras medidas quando verificadas a existência dessa conduta por parte do possuidor do veículo apreendido.

Isto torna a pesquisa de fundamental importância, pois demonstra uma comparação entre a aplicação prática dessa Portaria da Comarca de Crixás e a legislação de trânsito brasileiro e de órgãos como CONTRAN, que regulamentam as normas que regem os veículos automotores no Brasil.

Portanto, pela pesquisa, busca-se dimensionar como essa portaria presente na Comarca de Crixás-GO dispõe sobre o uso do som automotivo e como a atuação da polícia nesses casos, especialmente quanto aos instrumentos utilizados pela polícia para verificação da infringência dessa portaria em caso de uso de som alto.

A respeito do método de abordagem que permeará a pesquisa frisa-se que na resolução e desenvolvimento dos objetivos elaborados, desenvolve-se um estudo com método dedutivo, comparando-se a legislação de trânsito brasileira, com a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO e ainda resoluções de órgãos como o CONTRAN (nº 204 e 624), nas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que regulam sobre o uso de som automotivo.

Na análise dos três objetivos desenvolvidos, levanta-se uma pesquisa documental no Código de Trânsito Brasileiro, na Resolução nº 204 e 624 do CONTRAN e especialmente na Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, que

traz um dimensionamento local para o uso do som automotivo em veículos e a atuação policial nesses casos, com relação a apreensão dos veículos, além da liberdade de expressão e proteção ambiental na Constituição Federal. Tendo como base a pesquisa desses dispositivos do Código de Trânsito e da Constituição Federal Brasileira, portarias e resoluções do CONTRAN, dá-se início a pesquisa documental que será fundamento para a resolução da problemática.

Finda-se a pesquisa com a elaboração e levantamento de uma pesquisa campo no Fórum da Comarca de Crixás, Delegacia de Polícia Civil e Polícia Militar de Crixás-GO, com intuito de se promover o conhecimento, aplicação e estudo da Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, que regulamenta a apreensão de veículos pelo uso de som alto, levantando os processos, procedimentos referentes a esse uso de som alto e a confrontação dessa com a legislação nacional.

Repartida em três capítulos, a monografia expõe no primeiro ato dessa pesquisa uma delineada análise da política ambiental brasileira, com foco na poluição sonora na égide da Constituição Federal de 1988, atuação do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) no controle ambiental brasileiro. Citando também os dispositivos referentes a perturbação do sossego e o artigo 228 do CTB.

No segundo ato da monografia estuda-se o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), responsável pela regulamentação de medidas concernentes ao uso de veículos no território brasileiro, com foco nas elaboradas Resolução nº 204 de 2006 e Resolução nº 624 de 2016.

No terceiro ato da monografia finaliza a análise do tema com o foco na Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, elaborada pelo Juiz de Direito e Diretor de Foro da Comarca, Dr. Alex Alves Lessa e a relação dessa portaria com a legislação do Código de Trânsito Brasileiro (artigo 228), a política ambiental e liberdade de expressão da Constituição Federal de 1988 e resoluções nº 204 e 624 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

## **2 A POLUIÇÃO SONORA NO DIREITO BRASILEIRO E AS VARIANTES DO USO DE SOM AUTOMOTIVO NA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO BRASILEIRA**

Inicia-se o estudo de monografia com uma explicação da legislação de trânsito brasileira concernente ao uso do som automotivo e a poluição sonora dentro do direito ambiental brasileiro. Fundamentando-se essa parte da pesquisa com os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, especialmente do artigo 228 desse código de leis.

Essa seção do estudo disporá um aglomerado de normas, dispositivos e parâmetros estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro, Lei de Contravenções Penais e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, bem como do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), por meio de uma pesquisa documental dessas normativas que positivam o uso de veículos e a utilização de som.

A autuação dos policiais a condutores de veículos automotores que estiverem fazendo uso de som automotivo deve obedecer uma série de requisitos apresentados no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e no Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), responsáveis pela regulamentação de requisitos, punições e medidas a serem tomadas quando verificados o uso de som automotivos fora do padrão estabelecido.

### **2.1 A PROTEÇÃO AMBIENTAL CONTRA A POLUIÇÃO SONORA NO DIREITO BRASILEIRO**

A poluição sonora revela-se como uma forma de atentado ao meio ambiente, através do uso de aparelhos, ruídos e instrumentos que venham a exceder o permitido pelos órgãos competentes no Brasil, representando uma ameaça a sociedade e ao meio ambiente local.

A Constituição da República Federativa do Brasil guardou espaço amplo para que se possa promover a discussão ambiental e o desenvolvimento de medidas que visem a redução e melhor aproveitamento dos recursos naturais, sempre visando a garantia desses para as futuras gerações, valorizando conceitos como a sustentabilidade, como introduz o artigo 225 da Constituição Federal.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. (BRASIL, 1988).



A proteção do meio ambiente pela representação constitucional deve ser atribuída a todos os membros da coletividade, pois a todos também é garantida a estadia em um meio ambiente propício e dotado de recursos naturais em vasta escala, reconhecendo a necessidade de preservação desses recursos.

Representada como forma de poluição comumente violadora das normas ambientais brasileiras, a poluição sonora também é respaldada nos órgãos internacionais, como na Organização Mundial da Saúde (OMS), pertente a Organização das Nações Unidas (ONU).

Conforme site do Senado (2019) tem-se um nível tolerável de até 50 decibéis (db) para efeitos de audição, de acordo com parâmetros seguidos pela Organização Mundial da Saúde, como segue “Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o nível de ruído recomendável para a audição é de até 50 decibéis (dB). A tabela abaixo mostra exemplos de níveis médios de ruídos em decibéis”.

No contexto nacional, o Brasil possui o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) que fora criado para regulamentar as questões e parâmetros referentes aos índices de poluições nas mais variadas vertentes dessa ameaça, como na poluição do tipo sonora.

Segundo Farias (2015), é por meio do CONAMA que são criados padrões de qualidade ambiental, como afirma “A mais importante atribuição do CONAMA é estabelecer os padrões de qualidade ambiental com vistas ao controle da poluição e ao uso racional dos recursos naturais”.

Cabe ao Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) a elaboração dos índices e padrões que seriam necessários a ser exigidos para a regulação do meio ambiente e proteção dos recursos naturais, voltados para as futuras gerações possa receber os mesmos bens da natureza.

Farias (2015) ainda informa que o Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) tem como função deliberar assuntos sobre o Meio Ambiente no território brasileiro, fazendo composição do Sistema Nacional de Meio Ambiente, pela Lei nº 6.398 de 1981.

Ao CONAMA, Órgão Federal especializado, compete estipular os índices máximos de poluição suportáveis, fixando, em consequência, um mínimo a ser exigido, o que não impede aos Estados formular exigências maiores a respeito, dentro dos limites de seus territórios.

Estabelece-se pelo CONAMA, por meio de resoluções de abrangência nacional, os índices toleráveis que podem ser implementados pelas pessoas no contato com o Meio Ambiente, evitando que se vejam ameaças a proteção ambiental, conforme objetivo declarado na instituição desse conselho pela Lei nº 6.938 de 1981.

### **2.1.1 A Resolução nº 1/90 do Conselho Nacional de Meio Ambiente**

A primeira Resolução editada pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente com relação a poluição sonora foi no ano de 1990 (Resolução nº 01/1990), quando se começou a elaborar os primeiros padrões de uso dos recursos naturais a ser implementado no território brasileiro.

Alguns direitos são sobrepostos quando se fala na emissão de sons, pela Resolução editada pelo CONAMA, visto que tratasse diretamente da proteção ao sossego e tranquilidade das pessoas, a saúde dessas que às vezes são turbadas com a emissão de sons em alto volume, etc.

Considerando que os critérios e padrões deverão ser abrangentes e de forma a permitir fácil aplicação em todo o Território Nacional, resolve: I - A emissão de ruídos, em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, inclusive as de propaganda política, obedecerá, no interesse da saúde, do sossego público, aos padrões, critérios e diretrizes estabelecidos nesta Resolução. (CONAMA, 1990).

Além da ameaça aos recursos naturais, os padrões elaborados pelo CONAMA também observam claramente a proteção da saúde, uma vez que riscos ao meio ambiente estariam diretamente ligados a riscos a vida das pessoas, seja de forma direta ou indireta, com relação ao uso dos recursos naturais.

Pelo parágrafo IV da Resolução nº 01 de 1990, estabelece-se que cabe ao CONTRAN a função de dispor sobre a emissão de ruídos nos veículos, como segue “A emissão de ruídos produzidos por veículos automotores e os produzidos no interior dos ambientes de trabalho obedecerão às normas expedidas, respectivamente, pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN”. (CONAMA, 1990)

O inciso IV da Resolução nº 01/1990 se identifica com o tema que move a pesquisa, pois direciona-se especificadamente ao uso de aparelhos sonoros em veículos automotores, instituindo que essa forma de uso de equipamentos deve ser regida pelas resoluções do CONAMA.

V - As entidades e órgãos públicos (federais, estaduais e municipais) competentes, no uso do respectivo poder de polícia, disporão de acordo com o estabelecido nesta Resolução, sobre a emissão ou proibição da emissão de ruídos produzidos por qualquer meio ou de qualquer espécie, considerando sempre os locais, horários e a natureza das atividades emissoras, com vistas a compatibilizar o exercício das atividades com a preservação da saúde e do sossego público. (CONAMA, 1990).

No cenário federal, o Conselho Federal de Meio Ambiente edita as resoluções a nível nacional. Mas dispõe também que os entes federativos e seus órgãos podem editar medidas que visem os respeitos as considerações elaboradas pelo CONAMA, sempre respeitando as normativas por ele implementadas quanto a poluição sonora.

### **2.1.2 A Resolução nº 2/90 do Conselho Nacional de Meio Ambiente**

Momento posterior a edição da Resolução nº 02 de 1990 pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente, teve-se a elaboração da Resolução nº 02, ainda no ano de 1990, onde se deu a constituição do Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora – silêncio.

Estabeleceu o Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) pela Resolução nº 02 de 1990, o Programa Silêncio, como afirma Behrends (2011, p. 72) “O CONAMA elabora a Resolução nº 002 de, 08 de março de 1990, em que "institui o Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora – silêncio.”. Visualiza-se o artigo primeiro dessa Resolução do CONAMA:

Art .1º Instituir em caráter nacional o Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora - SILÊNCIO com os objetivos de: a) Promover cursos técnicos para capacitar pessoal e controlar os problemas de poluição sonora nos órgãos de meio ambiente estaduais e municipais em todo o país; b) Divulgar junto à população, através dos meios de comunicação disponíveis, matéria educativa e conscientizadora dos efeitos prejudiciais causados pelo excesso de ruído. c) Introduzir o tema “poluição sonora” nos cursos secundários da rede oficial e privada de ensino, através de um Programa de Educação Nacional; d) Incentivar a fabricação e uso de máquinas, motores, equipamentos e dispositivos com menor intensidade de ruído quando de sua utilização na indústria, veículos em geral, construção civil, utilidades domésticas, etc. e) Incentivar a capacitação de recursos humanos e apoio técnico e logístico dentro da polícia civil e militar para receber denúncias e tomar providências de combate para receber denúncias e tomar providências de combate à poluição sonora urbana em todo o Território Nacional; f) Estabelecer convênios, contratos e atividades afins com órgãos e entidades que, direta ou indiretamente, possa contribuir para o desenvolvimento do Programa SILÊNCIO. (CONAMA, 1990)

Na Resolução nº 002 de 1990 do CONAMA, destaca-se de forma mais cristalina os deveres da sociedade e dos órgãos competentes e os objetivos dessa Política Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora ao propor-se uma cooperação social para reduzir os índices de poluição sonora.

A cooperação e a conscientização das pessoas sobre os efeitos da poluição sonora são fatores bem claros no primeiro artigo dessa Resolução do CONAMA, em forma de alerta a sociedade para que se desenvolve com eficiência medidas que afetem menos o meio ambiente em torno da poluição sonora desse.

Pela Resolução nº 02 do CONAMA, a competência para disposição sobre programas de educação e controle de poluição no âmbito estadual é dos estados e municípios, como afirma “Compete aos estados e municípios o estabelecimento e implementação dos programas estaduais de educação e controle da poluição sonora, em conformidade com o estabelecido no Programa SILÊNCIO”. (CONAMA, 1990)

A competência de instituição de medidas de controle do uso dos sons e proteção ambiental é direcionada aos estados, municípios e Distrito Federal, como forma de educação, de controle e conscientização social sobre os recursos naturais e a orientação desses programas de proteção ambiental.

### **2.1.3 NBR nº 10.151 de 2000 da ABNT**

A Associação Brasileira de Normas Técnicas editou no ano de 2000 a Norma Técnica (NBR) nº 10.151 que veio para estipular os índices tido como ideais de uso de aparelhos sonoros no território brasileiro. Sendo esses parâmetros para configuração da proteção ambiental.

O medidor de nível de pressão sonora e o calibrador acústico devem ter certificado de calibração da Rede Brasileira de Calibração (RBC) ou do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO), renovado no mínimo a cada dois anos. As medições em ambientes internos devem ser efetuadas a uma distância de no mínimo 1 m de quaisquer superfícies, como paredes, teto, pisos e móveis. (ABNT, 2000)

A Tabela 01 exibe os índices que podem ser emitidos de som:

Tabela 01: Nível Crítico de Avaliação NCA para ambientes externos (Db)

Tipos de áreas	Diurno	Noturno
Áreas de sítios e fazendas	40	35
Área estritamente residencial urbana ou de hospitais ou de escolas	50	45
Área mista, predominantemente residencial	55	50
Área mista, com vocação comercial e administrativa	60	55
Área mista, com vocação recreacional	65	55
Área predominantemente industrial	70	60

Fonte: ABNT (2000)

Existem dois parâmetros diferentes para análise da emissão de sons segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas, estipulando valores diferentes para o período diurno e período noturno, tendo diferenças também quanto ao local que está se emitindo os sons.

#### 2.1.4 NBR nº 10.152 de 2017 da ABNT

Complementando a questão da emissão de ruídos sonoros pelas pessoas e instrumentos utilizados em determinados ambientes e pelo desenvolvimento do trabalho, editou-se pela Norma Técnica (NBR) da Associação Brasileira de Norma Técnica (ABNT) nº 10.152 de 2017.

Olha-se a Tabela 02 da NBR nº 10.152 de 2017:

Tabela 02 – Valores

Locais	dB(A)	NC
<b>Hospitais</b>		
Apartamentos, Enfermarias, Berçários, Centros cirúrgicos	35 - 45	30 - 40
Laboratórios, Áreas para uso do público	40 - 50	35 - 45
Serviços	45 - 55	40 - 50
<b>Escolas</b>		
Bibliotecas, Salas de música, Salas de desenho	35 - 45	30 - 40
Salas de aula, Laboratórios	40 - 50	35 - 45
Circulação	45 - 55	40 - 50
<b>Hotéis</b>		
Apartamentos	35 - 45	30 - 40
Restaurantes, Salas de Estar	40 - 50	35 - 45
Portaria, Recepção, Circulação	45 - 55	40 - 50
<b>Residências</b>		
Dormitórios	35 - 45	30 - 40
Salas de estar	40 - 50	35 - 45
<b>Auditórios</b>		
Salas de concertos, Teatros	30 - 40	25 - 30
Salas de conferências, Cinemas, Salas de uso múltiplo	35 - 45	30 - 35
<b>Restaurantes</b>	40 - 50	35 - 45
<b>Escritórios</b>		
Salas de reunião	30 - 40	25 - 35
Salas de gerência, Salas de projetos e de administração	35 - 45	30 - 40
Salas de computadores	45 - 65	40 - 60
Salas de mecanografia	50 - 60	45 - 55
<b>Igrejas e Templos (Cultos meditativos)</b>	40 - 50	35 - 45
<b>Locais para esporte</b>		
Pavilhões fechados para espetáculos e atividades esportivas	45 - 60	40 - 55

Fonte: ABNT (2017)

Ritter (2018) cita como a normativa nº 10.512 de 2017 e dispõe que essa tem importância quanto a execução e medição da pressão sonora:

A normativa estabelece procedimento para execução de medições de níveis de pressão sonora em ambientes internos a edificações; procedimento para determinação do nível de pressão sonora representativo de um ambiente interno a uma edificação.

Exprime-se por essa norma técnica medidas que devem ser utilizadas em diversificados ramos de atividades e socialmente pelas pessoas, independente da área onde deva ser controlado o uso do som, evitando que se transgrida os valores implementados por essa norma técnica.

## **2.2 A PERTURBAÇÃO DO SOSSEGO E O ARTIGO 42 DO DECRETO LEI Nº 3.688/41**

A poluição sonora invade outros ramos do direito brasileiro, especialmente do direito penal, que na Lei de Contravenções Penais prevê que essa conduta se enquadraria como perturbação do sossego ou trabalho da sociedade, tendo punições a serem impostas aos que contrariarem esses dispositivos.

Nota-se as condutas dessa contravenção penal:

Art. 42. Perturbar alguém o trabalho ou o sossego alheios: I - com gritaria ou algazarra; II - exercendo profissão incômoda ou ruidosa, em desacordo com as prescrições legais; III - abusando de instrumentos sonoros ou sinais acústicos; IV - provocando ou não procurando impedir barulho produzido por animal de que tem a guarda: Pena - prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de duzentos mil réis a dois contos de réis. (BRASIL, 1941).

A jurisprudência do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul sinaliza sobre a perturbação do sossego alheio, descrevendo a não caracterização desse crime pela insuficiência de provas. No voto foram consideradas as alegações pela ausência de número relevante de testemunhas no ato. Relatando no voto a prudência que deve ser dada as alegações proferidas pelos policiais, não podendo ainda considerar a ocorrência de desacato e resistência, como afirma a transcrição do julgamento do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul por Serrano (2015). Razão pela qual foi concedida absolvição do acusado, como segue:

APELAÇÃO. PERTURBAÇÃO DO SOSSEGO ALHEIO. ARTIGO <sup>[42]</sup>, I E III, DALCP. NÃO CARACTERIZADA. INSUFICIÊNCIA DE PROVAS. ABSOLVIÇÃO. RESISTÊNCIA E DESACATO. PALAVRA DE POLICIAIS. INSUFICIÊNCIA PROBATÓRIA. ABSOLVIÇÃO. PROVIMENTO. A) A configuração da perturbação do sossego exige que a conduta perturbe o trabalho ou sossego alheio de modo significativo, diante de um número expressivo de pessoas. Esse tipo contravencional tutela a paz e tranquilidade da coletividade e não apenas o sossego de um indivíduo considerado isoladamente. Não há testemunhas arroladas que indiquem a perturbação de uma coletividade, sendo imperativa a absolvição. B) A palavra de policiais, quando diretamente envolvidos nos fatos, deve ser acolhida com prudência. Apontados os crimes apenas pelos ofendidos, não há a certeza necessária para a manutenção da condenação pelos delitos de resistência e desacato. Recurso defensivo provido. (Apelação Crime Nº 70057698623, Quarta Câmara Criminal, Tribunal de Justiça do RS, Relator: Gaspar Marques Batista, Julgado em 03/07/2014). (SERRANO, 2015).

Existe então uma estreita relação entre a proteção ambiental e a perturbação do sossego alheio como meios de se promover a punição daqueles que gerarem essas ameaças ao meio ambiente, através da poluição sonora e que vierem a perturbar os outros membros da sociedade.

Conforme a Lei de Contravenções Penais, no artigo 65 tem-se a transcrição desse artigo, como segue “Art. 65. Molestar alguém ou perturbar-lhe a tranquilidade, por acinte ou por motivo reprovável: Pena - prisão simples, de quinze dias a dois meses, ou multa, de duzentos mil réis a dois contos de réis”. (BRASIL, 1941).

As condutas paralelas a perturbação do sossego alheio que originam da poluição sonora, podem ser enquadradas como transtornos a tranquilidade, que se enquadrariam no artigo 65 da Lei de Contravenções Penais, que refletem a afronta a tranquilidade das pessoas.

Para que o indivíduo seja atuado por crime ambiental é necessário o aferimento do nível de ruído propagado e a constatação do abuso cometido e em muitos casos também é necessário a vítima, já para a constatação da contravenção de perturbação do sossego alheios ou da tranquilidade, apenas é necessário a denúncia para a polícia, visto que se verificado que o som está incomodando, o policial deve apreender o objeto propagador do som, dá voz de prisão ao infrator e conduzi-los até a delegacia, para ser lavrado o T.C.O.- Termo Circunstanciado de Ocorrência. (COSTA, ARAÚJO, BORGES, 2014).

Nesse sentido, a poluição sonora deve ser entendida no aspecto penal sob vários enfoques, sendo uma conduta reprovável como contravenção penal e como ilícito dentro do direito ambiental brasileiro. Estipulando-se pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente os parâmetros de análise dessa questão da poluição sonora.

## **2.3 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO: O ARTIGO 228 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

No direito brasileiro, a regulamentação para a questão do uso de som automotivo no Código de Trânsito Brasileiro está presente no artigo 228 do código citado, que estabelece a atuação do Conselho Nacional de Trânsito na fase de averiguação do som automotivo, estabelecendo os requisitos que devem ser observados para autuação.

Estuda-se em seguida o artigo 228 da Lei n 9.503 de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro, que apresenta o uso de som automotivo nos veículos brasileiros, descrevendo qual conduta é vista como infração ao Código de Trânsito e a penalidade aplicada aos que infringirem essas disposições.

### **2.3.1 O Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 9.503/1997**

Cita-se o artigo 228 do CTB que diz sobre o uso de som automotivo em veículos “Usar no veículo equipamento com som em volume ou frequência que não sejam autorizados pelo CONTRAN: Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo para regularização”. (BRASIL, 1997)

Pela transcrição do dispositivo do Código de Trânsito Brasileiro, verifica-se que a utilização de veículos com som automotivo em índices superiores ao previsto e dissonância com que que prevê o Conselho Nacional de Trânsito, deve-se tratar a situação de infração grave, conforme a legislação de trânsito.

A transcrição do referido artigo posiciona ainda que devesse haver a aplicação de multa para aqueles que forem autuados quando transitarem em veículos automotores com uso de som alto. Podendo-se haver a retenção do veículo, com a finalidade de se promover a regularização do veículo as normas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Na averiguação da infringência a legislação de trânsito brasileira, deve-se entender o procedimento de autuação dos policiais deve ser realizado mediante a presença de alguns requisitos, como a verificação dos decibéis do som, através de aparelho eletrônico. Segue o artigo 280, em seu parágrafo 2º:



§ 2º A infração deverá ser comprovada por declaração da autoridade ou do agente da autoridade de trânsito, por aparelho eletrônico ou por equipamento audiovisual, reações químicas ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível, previamente regulamentado pelo CONTRAN. (BRASIL, 1997).

Atenta-se então que a verificação dos decibéis deve ser mediante o uso de decibelímetro, ou seja, deve o agente policial estar munido de aparelho eletrônico para que se possa averiguar e comprovar a infringência a norma de trânsito, pelo prescrito no artigo 280, em seu parágrafo segundo do Código de Trânsito Brasileiro.

Tem-se a necessidade de uso de equipamentos eletrônicos para que se haja a configuração do crime previsto no artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro. Não existindo a medição pelo aparelho eletrônico, não se pode configurar a infringência a norma do Código de Trânsito Brasileiro. (PAGANI NETO, 2018)

Existe na legislação brasileira exigências para que se possa realizar a autuação do condutor do veículo automotivo. Como o autor Pagani Neto (2018) evoca, a infringência de quaisquer desses requisitos deve ser encarada como fator que impossibilita a autuação e a retenção do veículo quando verificado o som alto.

Liga-se ao artigo 229 do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 229. Usar indevidamente no veículo aparelho de alarme ou que produza sons e ruído que perturbem o sossego público, em desacordo com normas fixadas pelo CONTRAN: Infração - média; Penalidade - multa e apreensão do veículo; Medida administrativa - remoção do veículo. (BRASIL, 1997).

O artigo 229 do Código de Trânsito Brasileiro veio a complementar a situação do uso de aparelhos sonoros em veículos automotores. Aduz-se o texto da lei que descreve que “O artigo apresenta duas situações fáticas que podem incidir as sanções do artigo, ou seja, usando indevidamente no veículo aparelho de alarme ou usando aparelho que produza sons e ruídos que perturbem o sossego”. (SANTOS, 2016).

Os resultados desse momento da pesquisa incidem na poluição sonora como um dos problemas recorrentes da sociedade, pois atinge diretamente a forma como as pessoas se relacionam e utilizam os recursos que a elas são disponibilizados pela natureza, bem como usam para se manterem na sociedade.

Demonstra-se ao final desse capítulo que no Brasil existem diversos órgãos e normas que delimitam os parâmetros do uso de sons no Brasil. Independentemente da forma como se exprime esse som, de forma natural ou por uso de aparelhos eletrônicos, como sons automotivos.

### **3 AS RESOLUÇÕES Nº 204 E Nº 624 DO CONSELHO NACIONAL DO TRÂNSITO**

Fora mencionada na primeira fase da pesquisa uma sinopse do uso do som automotivo no território brasileiro e as variantes desse uso, ou seja, as normas, resoluções e portarias que regem esse uso desses aparelhos sonoros em veículos, citando dentre outros os danos provocados pelo uso impróprio desses aparelhos eletrônicos sem a devida observância das regulamentações estabelecidas quanto ao seu uso pela sociedade. Destacou-se ainda na primeira fase da monografia a proteção constitucional dada em decorrência da poluição sonora provocada pelo uso dos sons automotivos no território brasileiro, citando artigos como o 225 da Magna Carta. Por fim, foram demonstradas resoluções do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA), normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Citando-se ainda o artigo 42 da Lei de Contravenções Penais (Decreto Lei nº 3.688/41) e artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro.

Após apresentada a poluição sonora no Brasil no primeiro capítulo da monografia, adentra-se adiante nas Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito, que são de suma importância para que se possa compreender como são orientados o uso de som automotivo no território brasileiro.

Concernente a isso, desenvolve-se no seio desse capítulo uma pesquisa documental tanto do Código de Trânsito Brasileiro, quanto do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Estudando-se o artigo 12 do Código de Trânsito, que dispõe sobre a funcionalidade do Conselho Nacional de Trânsito e posteriormente citam-se as Resoluções nº 204 e 624 desse órgão.

Em breves considerações, inicia-se citando que a previsão normativa brasileira regulamenta que cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) o estabelecimento de requisitos para a averiguação do uso de som automotores em veículos, previstas na Resolução nº 204 e 624 do CONTRAN e regulamentação essa disposta no artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro.

Deste modo, parte nessa fase da pesquisa para a apresentação do estabelecido no artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro e em segundo momento cita-se a Resolução nº 204 de 2006 do Conselho Nacional de Trânsito e a Resolução nº 624 de 2016 do mesmo órgão.

### **3.1 A COMPETÊNCIA DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – OS ARTIGOS 7º, 12º E 14º DO CTB**

Mostra-se nesse momento da monografia a competência do Conselho Nacional de Trânsito, estipulada no próprio Código de Trânsito Brasileiro e cita-se resoluções desse órgão, concernentes ao uso de som automotivo no território nacional, como a Resolução nº 204 e 624 do CONTRAN.

Em última análise do capítulo exhibe-se os Projetos de Decreto Legislativo nº 542 de 2016 e Projeto de Decreto Legislativo nº 546 de 2019, que insurgiram dispositivos em contrapartida as Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito, com referência ao uso de som automotivo.

Por meio de uma pesquisa documental do assunto, faz-se uma referência a competência do Conselho Nacional de Trânsito, que tem regulamentação pelo próprio Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 1997), que estipulou entre os artigos 7º e 14 as funcionalidades desse órgão, bem como as responsabilidades desse órgão no território brasileiro.

Cita-se, primeiramente, o artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro:

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).

Pela análise do artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro, disposto pela Lei nº 9.503 de 1997, revela-se que no Conselho Nacional de Trânsito faz parte do Sistema Nacional de Trânsito, juntamente com outros órgãos executivos e entidades que regulamentam e orientam as normativas sobre o trânsito no Brasil.

Dentro dessa composição do Sistema Nacional de Trânsito, existem órgãos de esfera federal, estadual e municipal, que correspondem ao desenvolvimento e execução dessas normas dentro de suas territorialidades. Menciona-se ainda a Polícia Rodoviária Federal como entidade relevante na execução e fiscalização da aplicabilidade das normas de trânsito no Brasil. (BRASIL, 1997).

Ainda dentro da análise do artigo 7º do Conselho Nacional de Trânsito, citam-se as entidades portuárias e as concessionárias nesses locais, que dentro das suas atribuições podem promover a cooperação entre essas para que se possa ter uma eficiência nas normas. Informa pelo artigo 7-A do Conselho Nacional de Trânsito:

Art. 7º-A. A autoridade portuária ou a entidade concessionária de porto organizado poderá celebrar convênios com os órgãos previstos no art. 7º, com a interveniência dos Municípios e Estados, juridicamente interessados, para o fim específico de facilitar a atuação por descumprimento da legislação de trânsito. § 1º O convênio valerá para toda a área física do porto organizado, inclusive, nas áreas dos terminais alfandegados, nas estações de transbordo, nas instalações portuárias públicas de pequeno porte e nos respectivos estacionamentos ou vias de trânsito internas. (BRASIL, 1997).

Ademais, para melhor compreensão, tem-se o artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro, que orienta as funcionalidades do Conselho Nacional de Trânsito. Quanto a isso, dispõe o artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro, a respeito das competências do CONTRAN:

Art. 12. Compete ao CONTRAN: 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; III - (VETADO) IV - criar Câmaras Temáticas; V - estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN 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 a imposição, a arrecadação e a compensação das multas por infrações cometidas em unidade da Federação diferente da do licenciamento do veículo; VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para a aplicação das multas por infrações, a arrecadação e o repasse dos valores arrecadados; (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência). (BRASIL, 1997)

Entre as competências citadas no artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro, tem-se que cabe ao Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) a função de estabelecer a política nacional de trânsito, diretrizes e regimentos dos órgãos a níveis estaduais e dos JARI "s".

Ainda se tem como competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) orientar e normatizar a fiscalização e arrecadação das multas oriundas das infrações de trânsito no território brasileiro, conforme prevê o inciso VIII desse dispositivo legal.

Compete ainda ao Conselho Nacional de Trânsito, nos termos desse artigo:

IX - responder às consultas que lhe forem formuladas, relativas à aplicação da legislação de trânsito; X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos; XI - aprovar, complementar ou alterar os dispositivos de sinalização e os dispositivos e equipamentos de trânsito; XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código; (Revogado pela Medida Provisória nº 882, 2019) (Vigência encerrada). (BRASIL, 1997)

O CONTRAN ainda possui funções importantes relacionadas a efetivação das normas inseridas no Código de Trânsito Brasileiro, como a normatização, fiscalização e orientação das sinalizações de trânsito, documentação exigida para os condutores no território nacional.

Por fim, regulamenta o artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro:

XII - apreciar os recursos interpostos contra as decisões das instâncias inferiores, na forma deste Código; XIII - avocar, para análise e soluções, processos sobre conflitos de competência ou circunscrição, ou, quando necessário, unificar as decisões administrativas; e XIV - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal. XV - normatizar o processo de formação do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, estabelecendo seu conteúdo didático-pedagógico, carga horária, avaliações, exames, execução e fiscalização. (Incluído pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência). (BRASIL, 1997).

Figurando no artigo 12 do Código de Trânsito Brasileiro, que é de competência do CONTRAN a apreciação dos recursos de infrações de trânsito, observando a validade e eficiência das decisões de instâncias inferiores, formando convencimento em última instância na via administrativa.

Além disso, aplica-se ao Conselho Nacional de Trânsito a obrigação ditar as normas referentes ao processo de habilitação no território brasileiro, dispondo normas que generalizem essa situação, evitando disparidades entre as demais localidades existentes no território nacional.

Dentro da análise das funcionalidades do Conselho Nacional de Trânsito, menciona-se também o artigo 14 do CONTRAN:

Art. 14. Compete aos Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e ao Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições; II - elaborar normas no âmbito das respectivas competências; III - responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito; IV - estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito; V - julgar os recursos interpostos contra decisões: a) das JARI; b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos

casos de inaptidão permanente constatados nos exames de aptidão física, mental ou psicológica; VI - indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores; VII - (VETADO). (BRASIL, 1997).

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o CONTRAN tem funcionalidade na orientação dos Conselhos Estaduais de Trânsito (CETTRAN), em consonância a isso, indiretamente o Conselho Nacional de Trânsito orienta a execução de campanhas educativas com relação ao trânsito.

Ainda configura o artigo 14 do Conselho Nacional de Trânsito:

VIII - acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização, policiamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN; IX - dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios; X - informar o CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 333. XI - designar, em caso de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores. Parágrafo único. Dos casos previstos no inciso V, julgados pelo órgão, não cabe recurso na esfera administrativa. (BRASIL, 1997).

Tem-se pelo artigo 14 do Código de Trânsito Brasileiro que as atividades desses conselhos estaduais de trânsito devem ser interligadas ao Conselho Nacional de Trânsito, no âmbito de fiscalização, policiamento, educação dos condutores de veículos, entre outras atribuições, dentro das esferas estaduais e distritais.

Desta forma, apresentou-se nessa fase da monografia as funcionalidades principais do Conselho Nacional de Trânsito, permitindo-se que se possa compreender como esse órgão contribui para a orientação do Sistema Nacional de Trânsito no território brasileiro. Passando-se adiante a dispor sobre as Resoluções nº 204 e 624 do CONTRAN.

### **3.2 A RESOLUÇÃO Nº 204 DE 2006 DO CONTRAN**

Depois de apresentadas as funcionalidades do Conselho Nacional de Trânsito no território nacional, conforme prevê o artigo 12 da Lei nº 9.503 de 1997, foca-se nesse momento da pesquisa a questão central dessa que perpassa pelo uso do som automotivo no território pátrio. Por isso, cita-se adiante a Resolução nº 204 do Conselho Nacional de Trânsito, que reza acerca desse assunto mencionado.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) tem a atribuição de estabelecer os requisitos quanto ao uso de som automotivo no Brasil, prevendo as medidas a serem tomadas e as punições que devem ser aplicadas quando verificado o excesso do condutor do veículo no uso do som automotivo, conforme prevê artigo 12 da Lei nº 9.503 de 1997.

Sendo assim, institui-se por meio da Lei a organização dos parâmetros para o uso de volume e frequência de sons dentro dos veículos automotores no Brasil, para que não se tipifique o previsto no artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro. (BRASIL, 2006).

A princípio, resta claro a finalidade da Resolução nº 204 de 2006, que dentre as funcionalidades estabelece que se deve haver a delimitação de volume e frequências para emissão de sons por veículos automotores. Regulamentando também os instrumentos que devem ser usados como parâmetro para medida desses sons emitidos.

Utiliza-se também como parâmetros para disposição do Conselho Nacional de Trânsito na referida resolução as disposições trazidas pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente, em suas resoluções nº 01, datadas do ano de 1990, que se relacionam a emissão de ruídos.

Entre os parâmetros que devem ser verificados para se averiguar o uso de sons automotivos está o limite de 80 decibéis. Deve-se promover a medição com aparelho eletrônico a sete metros de distância do veículo. Mostra-se o artigo 1º da Resolução nº 204 de 2006 do Conselho Nacional de Justiça:

Art. 1º A utilização, em veículos de qualquer espécie, de equipamento que produza som só será permitida, nas vias terrestres abertas à circulação, em nível de pressão sonora não superior a 80 decibéis -db (A), medido a 7m (sete metros) de distância do veículo. Parágrafo único. Para medições a distâncias diferentes da mencionada no caput, deverão ser considerados os valores de nível de pressão sonora indicados na tabela do Anexo desta Resolução. (BRASIL, 2006).

Deve-se, portanto, ter-se uma aferição, mediante uso de equipamento eletrônico que alcance valores superiores a oitenta decibéis, medidos a uma distância superior a sete metro de distância, havendo então a configuração de uma infração de trânsito, conforme estipula o artigo primeiro da presente resolução.

Quanto a utilização de aparelho eletrônico para aferição dos decibéis, conforme a presente resolução, tem-se que “Art. 3º A medição da pressão sonora de

que trata esta Resolução se fará em via terrestre aberta à circulação e será realizada utilizando o decibelímetro.” (BRASIL, 2006).

Acerca da atuação das autoridades responsáveis pela lavragem do auto de infração de trânsito, cita-se o artigo 4º da Resolução nº 204 de 2006 do CONTRAN:

Art. 4º O auto de infração e as notificações da autuação e da penalidade, além do disposto no CTB e na legislação complementar, devem conter o nível de pressão sonora, expresso em decibéis - dB (A): I - O valor medido pelo instrumento; II - O valor considerado para efeito da aplicação da penalidade; e, III - O valor permitido. Parágrafo único. O erro máximo admitido para medição em serviço deve respeitar a legislação metrológica em vigor. (BRASIL, 2006).

Deve-se ser observado, nos termos do artigo 4º da Resolução nº 204 de 2006 do CONTRAN, uma série de medidas para que se possa validar a constatação da infração de trânsito, ou seja, para que se possa lavrar o auto de infração, como a determinação do valor aferido pelo instrumento, o permitido e o considerado.

Sendo assim, observa-se que não basta uma simples constatação do som automotivo e a caracterização do volume alto, deve-se haver uma clara e objetiva aferição dos decibéis observados para que se configure a infração prevista na Resolução nº 204 do CONTRAN. Exibe-se a Tabela 01, que expõe os níveis máximos de pressão sonora, nos termos da Resolução nº 204 do CONTRAN.

Tabela 03 - Nível de Pressão Sonora Máximo x Distância de Medição

Nível de Pressão Sonora Máximo - dB (A)	Distância de medição (m)
104	0,5
98	1,0
92	2,0
86	3,5
80	7,0
77	10,0
74	14,0

Fonte: Resolução nº 204 do CONTRAN

Cita-se ainda o artigo 5º dessa Resolução, que reforça a validade dessa quanto ao uso de aparelhos de som em automóveis, que reza “Art. 5º A inobservância do disposto nesta Resolução constitui infração de trânsito prevista no art. 228 do CTB”. (BRASIL, 2006).



Portanto, os resultados apresentados nesse momento da monográfica demonstram que a Resolução nº 204 de 2006 do Conselho Nacional de Trânsito ditou por anos o uso de som automotivo no território brasileiro, com relação ao que prevê o artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro e as funcionalidades do Conselho Nacional de Trânsito, regulamentada no artigo 12 desse mesmo código.

Deixando de ter vigência somente com a edição da Resolução nº 624 do CONTRAN, no ano de 2016, que passou a regulamentar o uso de aparelhos sonoros em veículos no Brasil, de acordo com a previsão legal pátria, que passará adiante a ser analisada, como objeto do presente estudo monográfico.

### **3.3 A DISCUTIDA RESOLUÇÃO Nº 624 DE 2016 DO CONTRAN**

Após apresentada a Resolução nº 204 de 2006 do Conselho Nacional de Trânsito, exhibe-se adiante uma síntese da Resolução nº 624 de 2016 do mesmo Conselho Nacional de Trânsito, que revogou a anterior e passou a dispor sobre o uso de som automotivo no território brasileiro.

Mostra-se o artigo 1º da Resolução nº 624 do CONTRAN:

Art. 1º - Fica proibida a utilização, em veículos de qualquer espécie, de equipamento que produza som audível pelo lado externo, independentemente do volume ou frequência, que perturbe o sossego público, nas vias terrestres abertas à circulação. Parágrafo único - O agente de trânsito deverá registrar, no campo de observações do auto de infração, a forma de constatação do fato gerador da infração. (BRASIL, 2016)

A edição dessa resolução pelo Conselho Nacional de Trânsito no ano de 2016, veio a estabelecer a impossibilidade de uso de aparelhos sonoros por veículos automotores, do lado externo desse som, ou seja, não existe uma previsão do volume a ser dimensionado como válido, havendo a vedação total a utilização de som externo.

A regularização da infração pode ser sanada no local com a simples diminuição do som do veículo e não com sua remoção. O veículo somente deverá ser recolhido ao pátio em caso de desobediência ao tempo concedido pelo agente de trânsito para redução da altura do som automotivo. (DAMASCENO, 2019).

Por essa resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito, não é sempre que se deve haver a retenção do veículo ou a sua remoção, desde que fique comprovado que o condutor do veículo promoveu a redução da poluição sonora.

Diferenciando das medidas anteriores que exigiam a existência de sanções como remoção ou retenção.

A respeito da Resolução nº 624 de 2016 e o Projeto de Decreto Legislativo nº 542 de 2016, vê-se:

A Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Decreto Legislativo 542/16, do deputado Cabo Sabino (PR-CE), que revoga a atual norma do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) sobre som automotivo (Resolução 624, de 2016). A resolução proíbe a utilização, em veículos de qualquer espécie, de equipamento que produza som audível pelo lado externo, independentemente do volume ou frequência, que perturbe o sossego público, nas vias terrestres abertas à circulação. (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016).

Porém, a editada Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito, no ano de 2016, passou a ser questionada e veio a receber críticas quanto a sua atuação. Sendo proposto o Projeto de Decreto Legislativo nº 542 de 2016, que sustou os efeitos dessa última resolução do Conselho Nacional de Trânsito.

Em análise final desse capítulo, mostra os projetos de Decreto Legislativo nº 542 de 2016 e Projeto de Decreto Legislativo nº 546 de 2016. Ambos os projetos tinham como finalidade a sustação dos efeitos da Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito, tendo em vista a polemica gerada por essa, que inviabilizava o uso de som automotivo fora do ambiente interno desses veículos.

Acerca disso, vê-se:

O projeto de decreto legislativo em referência, de autoria do ilustre Deputado Cabo Sabino, tem por objetivo sustar a aplicação da Resolução nº 624, de 19 de outubro de 2016, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que "Regulamenta a fiscalização de sons produzidos por equipamentos utilizados em veículos, a que se refere o art. 228, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB". O autor argumenta que a norma editada pelo Contran retirou a exigência do uso de equipamento para aferir o som produzido pelo veículo (decibelímetro), por parte do agente de trânsito, para a constatação da infração. Segundo ele, a medida é oportunista e reveste-se de fins arrecadatórios. (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016).

Ainda se tem na redação desse comentário, destaca-se a existência de um projeto de decreto legislativo que tem como finalidade a sustação da vigência dessa referida Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito, destacando-se a alteração que não mais exigia a existência de aferição por aparelho competente sobre o volume e frequência sonora nos veículos automotores.

A alegação apresentada pelo órgão consultivo é a de que os agentes de fiscalização têm enfrentado dificuldades de aplicabilidade operacional, o que estaria contribuindo para a impunidade dos infratores. No entanto, não vislumbramos essas dificuldades, uma vez que a Resolução nº 204, de 2006, até então vigente, define bem os critérios e procedimentos a serem utilizados. Além disso, é fundamentada em estudos técnicos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e da Sociedade Brasileira de Acústica (SBA). (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016).

Atrelado ao Projeto de Decreto Legislativo nº 542 de 2016, tem-se o Projeto de Decreto Legislativo nº 546 de 2016, que “Susta a aplicação da Resolução nº 624, de 19 de outubro de 2016, do Conselho Nacional de Trânsito – Contran”, segundo o site da Câmara dos Deputados. (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016).

Porém, o relatório do Projeto de Decreto Legislativo nº 542 de 2016 requer o arquivamento e rejeição do Projeto de Decreto Legislativo nº 546 de 2016, pois tratam-se das mesmas questões e essa veio anterior, como nota-se pela redação desse que prevê “Ante o exposto, por possuírem idêntico efeito, somos pela APROVAÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo no 542, de 2016, mais antigo, e pela REJEIÇÃO do Projeto de Decreto Legislativo no 546, de 2016, apenso”. (CAMARA DOS DEPUTADOS, 2016).

Os resultados dispostos nesse momento da monografia inseriram os mesmos conhecimentos relevantes, pois foram apresentados os parâmetros usados para que se configure a infração de trânsito prevista no artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro, bem como demonstraram a retirada de vigência da Resolução nº 204 de 2006. Ao passo que foram apresentados os Projetos de Decreto Legislativo nº 542 de 2016 e nº 546 de 2019.

#### **4 A PORTARIA Nº 14 DA COMARCA DE CRIXÁS E A LIBERDADE DE EXPRESSÃO DO CONDUTOR DO VEÍCULO MEDIANTE O USO DO SOM AUTOMOTIVO**

Nas duas primeiras partes do texto, foram discutidas, primeiramente, a poluição sonora no direito brasileiro, reiterando como as normas existentes no Brasil dispõem sobre a necessidade de medidas de controle do uso sonoro. Em seguida, focou-se nas Resoluções nº 204 e 624 do Conselho Nacional de Trânsito, órgão responsável pela regulamentação do uso desses equipamentos sonoros em veículos automotivos no território brasileiro.

Ao final do estudo parte-se para uma contraposição entre a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, relacionada com as Resoluções nº 204 e 624 do Conselho Nacional de Trânsito e artigo 228 do Código de Trânsito brasileiro, discutindo sua legalidade, tendo em vista as disparidades existentes entre essas normatizações e a constitucional liberdade de expressão dos cidadãos brasileiros, representados nesse caso pelo condutor do veículo em uso de equipamentos sonoros.

Permitindo-se a partir da correlação entre esses resultados encontrados na primeira e segunda parte da monografia, compreender como se manifesta o direito brasileiro concernente ao uso de som automotivo no território nacional e a correlação dessas normas, portarias e resoluções com a liberdade de expressão do condutor de veículo automotivo nos cenários urbanos brasileiros.

Dentro da visão metodológica do capítulo, faz-se uma pesquisa em sua maioria voltada para a revisão documental, pois discute-se a vigência de Resoluções (204 e 624) editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), artigos do Código de Trânsito Brasileiro (228), normas constitucionais referentes a liberdade de expressão e focado no cenário municipal, na Portaria nº 14 da Comarca de Crixás.

##### **4.1 A ATUAÇÃO POLICIAL EM OCORRÊNCIAS DE SOM ALTO: ANÁLISE DA POSSIBILIDADE DE SER IMPRÓPRIA APREENSÃO E/OU A REGULAR RETENÇÃO DO VEÍCULO A LUZ DO ARTIGO 228 DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO**

A proteção ambiental tem se insurgido nos últimos tempos como uma das grandes preocupações mundiais, na disponibilidade de recursos para as futuras gerações e um uso menos degradante do meio ambiente por parte das pessoas. Dentro da discussão da proteção ambiental, a poluição sonora dos grandes centros

urbanos tem provocado debates acalorados, especialmente quanto ao uso de veículos automotores e equipamentos que o compõe.

Relacionado a isso, o uso de som automotivo, especialmente nos cenários urbanos, provoca diversas opiniões (favoráveis e contrárias), que acabam por direcionar a elaboração e edição de normas, resoluções, portarias dos órgãos competentes e representantes legislativos.

Nesse sentido, a elaboração de medidas de combate a poluição sonora decorrente do uso de som automotiva também opõe a liberdade de expressão do condutor do veículo com a proteção ambiental, efusivamente almejada no cenário mundial nos últimos tempos.

O controle do uso do som automotivo nos veículos dentro do território nacional perpassa por uma fiscalização e atuação constante das polícias dentro dos cenários urbanos, que possibilitam que aqueles que infringirem as normas existentes no Código de Trânsito Brasileiro, agências reguladoras e tomada de medidas na esfera municipal pelas autoridades competentes.

Exemplo dessa interferência de autoridades competentes no cenário municipal é a própria Portaria nº 14 da Comarca de Crixás-GO, editada pelo Juiz de Direito e Diretor de Foro da Comarca de Crixás (Dr. Alex Alves Lessa), que dimensiona uma série de medidas a serem aplicadas quando do uso indevido do som automotivo.

Foca-se por hora na fiscalização e atuação da polícia militar quando do uso de som automotivo pelos condutores de veículos automotores no cenário brasileiro, ou seja, pela efetivação das normas relacionadas a verificação, aferição e sanções aplicáveis segundo direito brasileiro.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu artigo 228, regulamenta a penalidade ocorrida quando do uso impróprio do som automotivo pelos condutores desses veículos, tratando-a como uma infração grave, a qual é imposta uma pena de multa e tem-se como medida administrativa somente a retenção do veículo.

Porém, comumente é realizada além da retenção, a apreensão do veículo com som automotivo, violando a previsão legal do artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro, que não cita essa medida como a ser adotada nesses casos, configurando um abuso de autoridade por parte das autoridades policiais.

Botelho (2010) relata a participação da autoridade policial nessa prática, que no entendimento desse, havendo a infração penal, basta tão somente a regularização

do veículo para a liberação desse, como o pagamento de tributos, atribuídas as condutas praticadas pelo agente.

Assim, pela redação do artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro, havendo a regularização do veículo, não seria passível a apreensão desse, ou seja, uma vez que seja retirada o equipamento causador da infringência legal, não pode o veículo ficar fora de circulação, como prevê artigo 270 do Código de Trânsito Brasileiro.

O artigo 270 do CTB cita a regularização administrativa dos veículos, que diz “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)

Analisando-se a retenção do veículo pelo regulamentada no artigo 270 do Código de Trânsito Brasileiro, vislumbra-se que quando sanada a questão que levou a retenção do veículo (no caso do uso de som automotivo), deve esse ser liberado de imediato, após a retirada do aparelho sonoro.

Fonseca (2018) apresenta essa discussão sobre a retenção dos veículos com uso de som automotivo:

Como diz o CTB, em caso de autuação, o veículo pode ser retido para regularização. Contudo, entende-se que a regularização seria desligar o som, o que não implica em necessidade de retenção do veículo. Por isso, não é comum nem necessária a prática de retê-lo. Isso está esclarecido no artigo 270 do CTB, que diz que quando a irregularidade puder ser sanada no local da infração, o veículo será liberado tão logo seja regularizada a situação.

Nesse cenário, quando um condutor for autuado pela polícia e promover a regularização do veículo, tão logo deve-se realizar a retirada desse do ambiente policial, ou seja, é vedada pela normatização do Código de Trânsito a manutenção desse veículo apreendido, tornando-se ilegal o ato.

Outro ponto questionável dentro da atuação policial no momento da apreensão e retenção dos veículos, da forma que vem ocorrendo, é a inexistência de aparelhos dotadas de capacidade para aferição dos índices de decibéis verificáveis a cada caso de uso de som automotivo.

Desta forma, tem-se que a atuação policial nesses casos parte de uma análise um tanto quanto discricionária do agente policial, à medida que na maioria das vezes não é utilizado nenhum equipamento eletrônico para medição dos índices realmente auferidos, contrariando as disposições legais.

Fonseca (2018) rebate essa questão, ao firmar sobre a polêmica dessa Resolução nº 624 de 2016, pois não existe um parâmetro a ser condicionado para aferição dos índices sonoros perceptíveis em cada caso de uso de equipamento eletrônico nos veículos.

No cenário atual, geralmente as ocorrências relacionadas a som automotivo terminam como a apreensão dos veículos que se encontram com esses aparelhos eletrônicos sendo utilizados, mesmo que não haja uma verificação correta dos índices sonoros em cada caso, para validar a ocorrência da infração.

A jurisprudência do Tribunal de Justiça de Goiás já acentuou sobre a apreensão de som automotivo sem a medição por decibelímetro na Comarca de Crixás, em análise de Mandado de Segurança contra o Comandante da Polícia Militar de Crixás-GO, julgado pela 3ª Câmara Cível.

No voto referente ao Mandado de Segurança, foi entendida pela 3ª Câmara Cível a nulidade do ato da polícia, pois não foi verificado por equipamento eletrônico (decibelímetro) os índices sonoros existentes no veículo, violando a Resolução nº 204 do CONTRAN.

Na decisão acima mencionada, demonstra-se a anulação do auto de infração de trânsito pela ausência de expressa medição pelo aparelho eletrônico competente, no caso, decibelímetro, ou seja, respeitando a previsão legal brasileira, que exige a utilização desse aparelho sonoro.

Pelos resultados expostos nessa parte, nota-se então, que os agentes policiais fazem uso de sua autoridade para nos casos de uso de som automotivo realizar a apreensão desse enquanto existe a análise do caso em concreto pelas autoridades competentes, como juízes, devido a instauração de um processo penal, pela infringência ao artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro.

Na próxima parte do texto apresentar-se-á a Portaria nº 14 da Comarca de Crixás-GO, editada pelo Juiz de Direito e Diretor de Foro da Comarca de Crixás (Dr. Alex Alves Lessa), que permite a apreensão e retenção dos veículos por uso de som automotivo e confronta-se a efetividade dessa Portaria nº 14 de 2013 com a liberdade de expressão do condutor do veículo.

#### **4.2 A EFICÁCIA DA PORTARIA Nº 14 DA COMARCA DE CRIXÁS-GO, O ARTIGO 228 DO CTB E A LIBERDADE DE EXPRESSÃO DO CONDUTOR DO VEÍCULO COM SOM AUTOMOTIVO**

Dimensionada a atuação policial segundo o artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro e as Resoluções nº 204 e 624 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), traz-se agora a importante alteração imposta pela Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO, discutindo a liberdade de expressão do condutor do veículo e a efetivação dessa portaria nessa comarca local.

Nota-se na atuação policial uma ineficácia na atuação, uma vez que a legislação determina que fossem usadas na aferição dos valores de decibéis um aparelho chamado decibelímetro. Ainda na atuação pela autoridade policial, deve-se descrever a medida auferida pelos policiais no ato da verificação da infringência legal.

Ademais, busca-se com o estudo dessa Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO entender a efetividade dessa portaria editada pelo Diretor de Foro e Juiz de Direito da Comarca de Crixás-GO e com isso debater as medidas adotadas nessa Portaria editada no ano de 2013, em relação a liberdade de expressão do condutor do veículo e as normas brasileiras.

Portanto, a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO, trouxe significativa alteração aos casos de uso de som automotivo na Comarca citada, pois determinou novas medidas a serem tomadas quando os condutores de veículos automotores fizerem usos de equipamentos sonoros nessa localidade.

O uso de som automotivo também levanta uma discussão quanto a liberdade de expressão dos usuários desses veículos, representada pela vontade manifestada desses condutores em ouvir sons dentro de suas propriedades automotoras. Carvalho (2013) *apud* Lins (2017) preceituam sobre a liberdade de expressão:

A liberdade consiste na escolha de uma possibilidade da forma de pensar e agir. Assim, apesar do embate sobre amplitudes axiológicas desse termo a CF/88 consagrou esse direito no rol dos direitos e garantias em suas diversas modalidades.

A liberdade de expressão está prevista como um dos direitos fundamentais na Constituição Federal Brasileira, o que torna esse questionamento ainda mais efusivo, pois confronta-se a proteção ambiental (também protegida na Constituição Federal)



através da redução da poluição sonora e as medidas adotadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, editado em 1997.

Santiago (2015) *apud* Lins (2017) cita a liberdade de expressão como uma manifestação, uma tentativa de um cidadão que recebe proteção constitucional para expressar suas ideias, expressões. Deste modo, o direito à liberdade de expressão não é visto como absoluto, podendo ser a medida da necessidade da sobreposição de outro direito constitucional, como no caso a proteção ambiental.

Quanto liberdade de expressão, no cenário brasileiro, a Constituição Federal entende esse como um direito fundamental, a ser disponibilizado a todos os nacionais. Enquanto isso, o Supremo Tribunal Federal entende esse direito como relativo, a ser observado a cada situação aplicável.

O Tribunal reiterou que a liberdade de expressão não é um direito absoluto. O art. 13.2 da Convenção, que proíbe a censura prévia, também prevê a possibilidade de exigir responsabilidades pelo exercício abusivo deste direito, inclusive para “assegurar o respeito aos direitos e a reputação das demais pessoas” (alínea “a” do art. 13.2). Essas restrições são de natureza excepcional e não devem limitar, para além do estritamente necessário, o pleno exercício da liberdade de expressão e tornar-se um mecanismo direto ou indireto da censura prévia. A este respeito, o Tribunal estabeleceu que se pode impor tais responsabilidades posteriores, na medida em que for afetado o direito à honra e à reputação. [Corte IDH. Caso Lagos del Campo vs. Peru. Exceções preliminares, mérito, reparações e custas. (STF, 2017)]

Pode então a liberdade de expressão, mesmo que preceito constitucional, ser restringida sempre que estiverem valores em contradição, como a problemática ambiental e proteção à saúde das pessoas, pelo possível excesso provocado pelo abuso do som automotivo.

Essa análise do Supremo Tribunal Federal do ano de 2014 expressa o entendimento dos ministros na tentativa de resguardar a população contra excessos que possam vir a ser provocados, destacando no entendimento da Suprema Corte a valência da ordem pública e supremacia popular, como segue:

É importante enfatizar que o direito à liberdade de expressão não é um direito absoluto, ele pode estar sujeito a restrições, conforme indicado pelo art. 13 da Convenção em seus parágrafos 4 e 5. Da mesma forma, a Convenção Americana, no seu art. 13.2, prevê a possibilidade de estabelecer restrições à liberdade de expressão, que se manifestam através da aplicação de responsabilidade adicional pelo exercício abusivo deste direito, que não deve de modo algum limitar, para além do estritamente necessário, a plena liberdade de expressão e tornar-se um mecanismo direto ou indireto de censura prévia. Para determinar outras responsabilidades, é necessário cumprir três requisitos, a saber: 1) devem ser expressamente estabelecidas

pela lei; 2) devem ser concebidas para proteger os direitos ou a reputação de terceiros, ou a proteção da segurança nacional, a ordem pública ou a saúde ou moral pública; e 3) devem ser necessárias em uma sociedade democrática. [Corte IDH. Caso Herrera Ulloa vs. Costa Rica. Exceções preliminares, mérito, reparações e custas. (STF, 2014).

Costa (2019) acentua o julgamento da Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 130, que discutiu a questão da liberdade de expressão dos brasileiros, reconhecendo a possibilidade de restrições a liberdade de expressão, mas somente para que persista outros valores constitucionais.

A Portaria nº 14 de 27 de agosto de 2013 foi editada no intuito da regulamentação do uso de som automotivos na Comarca de Crixás, visto a grande quantidade de reclamações e casos de violação de diversos dispositivos legais brasileiros, atrelados ao meio ambiente e contravenções penais ligadas a perturbação do sossego. Regulamenta o § 1º do artigo 1º da Portaria nº 14 de 2013

Considera-se poluição sonora o som automotivo que ultrapassa o nível máximo permitido de 75 db (setenta e cinco decibéis), medidos na curva “B”, à distância de 7m (sete) metros do veículo ou nível máximo permitido pelo Código de Postura do Município. (BRASIL, 2013).

Estabelece-se nessa portaria o montante que deve ser verificado como parâmetro para observância dos cumprimentos dessa portaria, ou seja, os limites toleráveis. Exigindo-se também que deve haver a averiguação das medidas por meio de instrumento eletrônico (decibelímetro), de acordo com a legislação brasileira, obedecendo na sua edição a Resolução nº 204 de 2006 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), vigente até então.

Elucida-se o que positiva no §4º do artigo 1º dessa Portaria, que regulamenta o seguinte “Na falta de equipamento técnico para medição de poluição sonora, será admitida, para efeitos penais, a prova testemunhal, nos termos do art. 167 do Código de Processo Penal”. (BRASIL, 2013). Nesse contexto, abre-se espaço para a discricionariedade da autoridade policial e possíveis testemunhas da infração, pois geralmente não são usados aparelhos para aferição desses decibéis e potencial audível fora do veículo.

Ponto crucial da pesquisa está presente no § 5º da referida Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO:

O veículo somente será liberado em audiência preliminar, previamente designada, nos termos dos arts. 69 e 72 da Lei nº 9.099/95, e a restituição do automóvel e dos equipamentos sonoros ocorrerá após o pagamento das multas, impostos, taxas e despesas com remoção e estada, além de outros encargos previstos na legislação específica, conforme determinada o § 2º do artigo 262 do CTB. (BRASIL, 2013).

Nota-se, portanto, que existe na previsão dessa Portaria nº 14 de 2013 uma incidência de um dispositivo que veda a liberação (somente a retenção para regularização) do veículo, sendo possível a apreensão desse e somente após a realização de uma audiência preliminar, poderá haver a liberação desse veículo, desde que haja o pagamento das multas e demais sanções administrativas previstas no direito brasileiro, contrariando a previsão do artigo 228 do Código de Trânsito.

Veja-se a Súmula 312 de 2005 do Superior Tribunal de Justiça que diz “No processo administrativo para imposição de multa de trânsito, são necessárias as notificações da autuação e da aplicação da pena decorrente da infração”. A Súmula 312 do Superior Tribunal de Justiça vai de encontro com a previsão da Portaria de 2013 da Comarca de Crixás-GO.

A respeito da aplicabilidade dessa Portaria no cenário local, mediante a pesquisa realizada junto a órgãos como Fórum da Comarca de Crixás-GO, Polícia Civil de Crixás e Polícia Militar de Crixás pode-se levantar dados referentes aos descritos crimes de trânsito e infringência da Portaria nº 14 de 2013. Infelizmente, devido a condição atual do país, não foi autorizado pelo juiz da Comarca a realização de pesquisa no sentido de se compreender a quantidade, o procedimento adotado pela elaboração dessa Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO.

Em contrapartida, na Delegacia de Polícia Civil de Crixás-GO, pode-se auferir que entre o ano de 2017 e 2019, foram realizados 26 Termos Circunstanciados de Ocorrência fruto do uso de som automotivo em veículos, com fundamento na Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás.

Pelas respostas apresentadas na Polícia Militar de Crixás, tem-se na lavratura do Termo Circunstanciado de Ocorrência o primeiro ato, que mediante isso é repassado ao Poder Judiciário de Crixás-GO, que designará audiência preliminar para se verificar a possibilidade de liberação do veículo ou a imposição de medidas cautelares ao condutor do veículo no momento da apreensão, como se prevê o § 6º da Portaria nº 14 de 2013. Na pesquisa não foi mencionado o índice de reincidência desses condutores em uso de som automotivo fora dos padrões nos veículos.

Com relação ao artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro, observa-se que existe uma incoerência nessa Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, pois no artigo do CTB, não existe previsão para a apreensão de veículos, somente sendo possível como medida administrativa a retenção do veículo.

Garantindo, pelo artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro, ao condutor ou proprietário do veículo a possibilidade de retirada do veículo com a simples desligamento do aparelho ou a retirada desse, não necessitando da realização de audiência preliminar, como acentua a Portaria em comento.

Outro parâmetro de discussão dentro dessa Portaria nº 14 de 2013 é a possibilidade de prisão do condutor do veículo, como se no § 6º da Portaria, quando esse barulho for bastante excessivo. Previsão essa que não existe no Código de Trânsito Brasileiro, demonstrando mais uma disparidade entre as regulamentações.

Nesse ponto debatido, tem-se que a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás então viola a previsão legal do Código de Trânsito Brasileiro, pois não se deve haver a apreensão do veículo, somente a retenção, que ao sanar o problema, pode-se colocar o veículo em circulação novamente.

Esmiuçando ainda mais a Portaria nº 14 de 2013 em paralelo com outras normativas, vê-se que a edição da Resolução nº 624 de 2016 dá respaldo para a não utilização de aparelhos eletrônicos como decibelímetros para aferição da quantidade de decibéis que está sendo tocado. Esclarece-se que a referida Resolução nº 624 do CONTRAN de 2016 proibiu o uso de som audível no exterior dos veículos, ou seja, bastando somente a verificação pela autoridade policial da captação sonora para retenção do veículo.

No que tange a liberdade de expressão do condutor do veículo, a Portaria nº 14 de 2013 acaba por macular essa, uma vez que além de permitir a abordagem policial, essa ainda permite a apreensão do veículo, dispondo de forma diferente a previsão legal de trânsito brasileira.

Portanto, na redação da Portaria nº 14 de 2013, observa-se que fora fundamentada a elaboração dessa portaria com foco na preservação ambiental, manutenção do sossego público (resguardando o artigo 42 da Lei de Contravenções Penais), como rege o artigo 1º dessa normativa, que se atenta diretamente para a questão da poluição sonora.

Os resultados encontrados no capítulo esclarecem que a Portaria editada no ano de 2013, a Portaria nº 14 da Comarca de Crixás-GO, contraria a previsão legal do

artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro ao permitir a apreensão dos veículos enquanto não é realizada a audiência preliminar (§ 6º da Portaria nº 2013). Contrariando a revogada Resolução nº 2004 de 2006 do CONTRAN, que estabelecia limites toleráveis para o uso de som automotivo e assim necessitava também da aferição dos índices sonoros durante a autuação e obrigava a retenção dos veículos automotores.

Porém, com a edição no ano de 2016, da Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito, passou a não tolerar mais quaisquer utilizações de som automotivo audível no exterior do veículo. Não sendo mais necessária a aferição dos índices perceptíveis de som no veículo.

Dessa pesquisa aplicada na Delegacia de Polícia Civil e a Polícia Militar, observa-se que essas duas entidades vêm cumprindo o que determina a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO, editada pelo Juiz de Direito e Diretor de Foro Alex Alves Lessa. Em linhas gerais, isso permite-se conceber que dentro do cenário local, a Portaria de 2013 da Comarca de Crixás-GO vem sendo cumprida e atendendo os requisitos presentes em seus artigos.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O direito brasileiro possui várias normatizações e regulamentos que impõe medidas diferentes em determinados casos. Da mesma forma, a existência de três poderes possibilita a discricionariedade para cada poder delimitar dispositivos, referentes a determinados assuntos, como o uso de som automotivo, amplamente discutido dentro dessa pesquisa.

Verificou-se no primeiro ato da monografia a proteção constitucional ao meio ambiente, com foco no artigo 225 da Constituição Federal brasileira e Resoluções nº 01 e 02 de 1990 do Conselho Nacional de Meio ambiente (CONAMA), que regulamentam o Programa Nacional de Educação e Controle da Poluição Sonora. Mostrou-se também a NBR nº 10.151 de 2000 da ABNT e NBR nº 10.152 de 2000 da ABNT, que estabelecem os limites referentes ao meio ambiente sonoro no território nacional. Citou-se o artigo 42 da Lei de Contravenções Penais e o artigo 228 do Código de Trânsito brasileiro, que estabelecem requisitos para a configuração da perturbação do sossego alheio e o uso indevido de som automotivo em veículos automotores.

Analisou-se no segundo ato da monografia a competência do Conselho Nacional de Trânsito e as Resoluções nº 204 de 2006 e nº 624 de 2016 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), ambas que citam as exigências dentro da legislação brasileira para o uso de som automotivo no território nacional. Devido a elaboração da Resolução nº 624 do CONTRAN, teve-se que se apresentar o Projeto de Decreto Legislativo (PJDL) no 542 de 2016 e do PJDL no 546, de 2016.

No ato final da monografia, apresentou-se a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, editada pelo Juiz de Direito e Diretor de Foro da Comarca de Crixás-GO, que trata do excesso da emissão sonora na Comarca de Crixás, por veículos, estabelecimentos e empresas. Nesse caso da monografia, fez-se importante a referência ao uso de equipamentos sonoros dentro dos veículos.

Na edição da Portaria nº 14 de 2013, o juiz Dr. Alex Alves Lessa levou em consideração e fundamentou a edição dessa portaria na proteção contra poluição sonora, positivada pela Constituição Federal e resoluções de órgãos como o Conselho Nacional de Meio Ambiente. Invocando também a perturbação do sossego, tida como contravenção penal pela legislação brasileira, no artigo 42.

Embora editada sob o fundamento desses princípios ambientais e de resguardar e proteção da ordem pública, a Portaria nº 14 de 2013 alterou a aplicação de medidas pelas autoridades policiais no cenário local, pois aglutinou requisitos de variados regramentos legais brasileiros.

Na égide constitucional, a Portaria nº 14 de 2013 se fundamenta na proteção ambiental, contrária a poluição sonora, que visa a segurança do meio ambiente, como institui o artigo 225 da Constituição pátria, demonstrando uma ligação entre os dispositivos dessa medida e os preceitos constitucionais atinentes a legislação ambiental vigente no Brasil.

Na continuação da análise dessa portaria vigente desde 2013 com princípios e direitos constitucionais, a referida Portaria nº 14 de 2013 acaba por inibir a liberdade de expressão dos condutores de veículos automotores, pois esta acaba por ser reduzida frente a outros princípios, como a proteção ambiental e a manutenção da ordem pública, que seriam invadidas pelo excesso sonoro.

Conforme Resoluções nº 01 de 1990 e 02 de 1990, o Conselho Nacional de Meio Ambiente e a NBR nº 10.151 de 2000 da ABNT e NBR nº 10.152 de 2000 da ABNT, vê-se que essa Portaria utiliza de índices semelhantes para configuração do excesso sonoro por parte do condutor do veículo automotor, demonstrando uma coerência com os padrões estabelecidos por esses órgãos.

O Código de Trânsito brasileiro (CTB), rege a competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) para elaboração de normas quanto ao uso de equipamentos sonoros nos veículos automotores. Fato que com a edição da Resolução nº 204 de 2006 foram estabelecidas medidas, requisitos para que sejam auferidas as situações em que se configurassem as transgressões as normas de trânsito, como a exigência do uso de equipamentos eletrônicos para a verificação do excesso sonoro. Sendo que a Portaria segue os índices estabelecidos nessa Resolução do CONTRAN e segue as exigências dispostas nessa normativa do Conselho Nacional de Trânsito.

Porém, essa Resolução nº 204 de 2006 foi revogada com a edição da Resolução nº 624 de 2016, que extinguiu a necessidade de aferição dos índices sonoros, havendo a configuração da infringência a norma de trânsito com a simples observação de som audível fora do veículo. Isso assemelha-se aos requisitos existentes na Portaria nº 14 de 2013, pois essa indica que a não aferição por aparelho eletrônico pode ser validada por prova testemunhal. Também não impedindo que esse

argumento, seja levantado como forma de defesa por parte daquele que fora autuado pela autoridade policial.

Portanto, mostra-se que a Portaria nº 14 de 2013 vai de encontro com os preceitos dessa resolução nº 624 de 2016 do Conselho Nacional de Trânsito, pois dispõe índices que devem ser observados para configuração do excesso sonoro, mas também alerta que na impossibilidade de uso de equipamentos eletrônicos, valida-se a transgressão com uso de prova testemunhal, não sendo obrigatório a aferição por decibelímetro.

Consoante ao uso de equipamentos sonoros em veículos automotores, o artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro prevê medidas a serem adotados nesses casos, como a possibilidade de retenção do veículo para regularização, que ao ser feita, deveria permitir a retirada do veículo. Tornando-se esse o ponto mais controverso se comparado a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO.

Na referida Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás, entre as medidas a serem adotadas pela autoridade policial estão a instauração do Termo Circunstanciado de Ocorrência e a apreensão do veículo, que só poderá ser retirado após audiência preliminar, devidamente marcada pelo Poder Judiciário da Comarca de Crixás-GO. Demonstrando total contrariedade com referência a possibilidade de apreensão dos veículos, que não deve ser medida adotada, conforme positiva artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro.

Em contrapartida, a Portaria nº 14 de 2013 afronta valores como a liberdade de expressão do condutor do veículo, também presente na Constituição Federal, mas que é relegada frente a outros valores, como a proteção ambiental e o sossego. Tendo como ponto mais contrariante a ilegal possibilidade de apreensão dos veículos, que não é respaldada pelo Código de Trânsito Nacional, no seu artigo 228, que prevê somente a retenção do veículo, sendo liberado sem a exigência de audiência preliminar e tão somente a regularização do veículo administrativamente.

Conclui-se que a Portaria nº 14 de 2013 da Comarca de Crixás-GO reforça os fundamentos constitucionais da proteção ambiental (artigo 225 da CF), Resoluções nº 01 e 02 de 1990 do CONAMA e normas técnicas 10511 e 10512 da ABNT, bem como a proteção do sossego e da ordem pública, referidos no artigo 42 da Lei de Contravenções Penais. As Resoluções nº 204 e 624 do CONTRAN também são referenciadas e semelhantes as disposições da Portaria nº 14 de 2013.



## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 10151 de 2000**. Disponível em: <<http://www.sema.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/09/NBR-10151-de-2000.pdf>>. Acesso em 03 de nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **NBR 10152 de 2017**. Disponível em: <[http://www.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2015/02/NBR\\_10152-1987-Conforto-Ac\\_stico.pdf](http://www.joaopessoa.pb.gov.br/portal/wp-content/uploads/2015/02/NBR_10152-1987-Conforto-Ac_stico.pdf)>. Acesso em 03 de nov. 2019.

BEHRENDTS, Laura Romeu. **O movimento ambientalista como fonte material do direito ambiental**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2011.

BOTELHO, Jeferson. **Agente policial deve coibir exagero sonoro**. Disponível em <<https://www.conjur.com.br/2010-jun-11/agente-policial-coibir-exagero-sonoro-pro-mover-paz-publica>>. Acesso em 03 de nov. 2019.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 3.688 de 03 de outubro de 1941**. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/11737484/artigo-42-do-decreto-lei-n-3688-de-03-de-outubro-de-1941>>. Acesso em 03 de nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm)>. Acesso em 23 de jun. 2020.

\_\_\_\_\_. **Constituição Federal de 1988**. Disponível em: <[https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988\\_26.06.2019/art\\_225\\_.asp](https://www.senado.leg.br/atividade/const/con1988/con1988_26.06.2019/art_225_.asp)>. Acesso em 03 de nov. 2019.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em 23 de jun. de 2020.

\_\_\_\_\_. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm)>. Acesso em 21 de out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art228>>. Acesso em 21 de out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/busca?q=Art.+12+do+C%C3%B3digo+de+Tr%C3%A2nsito+Brasileiro>>. Acesso em 21 de out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução CONTRAN nº 204 de 20/10/2006**. Disponível em: <[https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-204-2006\\_103648.html](https://www.normasbrasil.com.br/norma/resolucao-204-2006_103648.html)>. Acesso em 21 de out. 2019.

\_\_\_\_\_. Diretoria de Foro da Comarca de Crixás. **Portaria nº 14, de 27 de agosto de 2013**. Crixás, 2013.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 624, de 19 de outubro de 2016.** Disponível em:<[http://www.lex.com.br/legis\\_27203959\\_RESOLUCAO\\_N\\_624\\_DE\\_19\\_DE\\_OUT\\_UBRO\\_DE\\_2016.aspx](http://www.lex.com.br/legis_27203959_RESOLUCAO_N_624_DE_19_DE_OUT_UBRO_DE_2016.aspx)>. Acesso em 23 de out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Projeto de Decreto Legislativo nº 542 de 2016.** Disponível em:<[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1583888&filename=Parecer-CVT-08-08-2017](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1583888&filename=Parecer-CVT-08-08-2017)>. Acesso em 22 de mai. 2020.

\_\_\_\_\_. **Súmula 312.** Disponível em:<[https://ww2.stj.jus.br/docs\\_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011\\_25\\_capSumula312.pdf](https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-sumulas-2011_25_capSumula312.pdf)>. Acesso em 22 de mai. 2020.

\_\_\_\_\_. **Mandado de segurança nº 0072602-87.2016.8.09.0038.** 3ª Câmara Cível. Disponível em:<<https://www.tjgo.jus.br/jurisprudencia/juris.php?acao=next>>. Acesso em 22 de mai. 2020.

CAMARA DOS DEPUTADOS. **Comissão aprova revogação de norma do Contran que proíbe som audível fora do carro.** Disponível em:<<https://www.camara.leg.br/noticias/525212-comissao-aprova-revogacao-de-norma-do-contran-que-proibe-som-audivel-fora-do-carro/>>. Acesso em 22 de mai. 2020.

CONAMA. **Resolução nº 01 de 1990.** Disponível em:<[http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/resolucao/Resolu%C3%83%C2%A7%C3%83%C2%A3o\\_CONAMA\\_001\\_1990.pdf](http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/resolucao/Resolu%C3%83%C2%A7%C3%83%C2%A3o_CONAMA_001_1990.pdf)>. Acesso em 19 de out. 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 02 de 1990.** Disponível em:<[http://portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/13\\_01\\_2011\\_16.48.49.7d3401253b9806fe01af16d3099446f6.pdf](http://portal.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/pdf/13_01_2011_16.48.49.7d3401253b9806fe01af16d3099446f6.pdf)>. Acesso em 19 de out. 2019.

COSTA, Thais Morais da. **Conteúdo e alcance da decisão do STF sobre a lei de imprensa na ADPF 130.** Disponível em:<[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1808-24322014000100006](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-24322014000100006)>. Acesso em 23 de jun. 2020.

COSTA, Francisco Nascimento; ARAÚJO, Cátia Cruz; BORGES, Igor Tavares. **Uso abusivo do som: crime ou contravenção penal?** Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/33158/uso-abusivo-do-som-crime-ou-contravencao-penal>>. Acesso em 03 de nov. 2019.

DAMASCENO, Amanda. **Detran-GO lança campanha de alerta sobre multa para som automotivo.** Disponível em:<<https://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/detran-go-lanca-campanha-de-alerta-sobre-multa-para-som-automotivo-90630/>>. Acesso em 22 de out. 2019.

FARIAS, Tolden. **Direito Ambiental.** Editora Juspodvum, Salvador, 2015.

FONSECA, Gustavo. **Limite do Som Automotivo: Saiba Quando a Multa é Indevida.** Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/70549/limite-do-som-automotivo-saiba-quando-a-multa-e-indevida>>. Acesso em 22 de mai. 2020.

LINS, Maíke. **Liberdade de expressão à luz da Constituição Federal de 1988**. Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/55573/liberdade-de-expressao-a-luz-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em 22 de mai. 2020.

PAGANI NETO, Mário. **Som alto? Autuação pelo artigo 228 do CTB: quando não houver aparelho para medição, o Policial não pode multar**. Disponível em:<<http://www.recorremultas.com.br/art-228-ctb-som-alto-policial-nao-pode-multar-caso-nao-tenha-aparelho-para-me-dir/>>. Acesso em 19 de out. 2019.

RITTER, Rafaela. **NBR 10152, de acústica em edificações, é publicada após revisão**. Disponível em:<<http://rafaelaritter.com.br/nbr-10152-de-acustica-em-edificacoes-e-publicada-apos-revisao/>>. Acesso em 01 de nov. 2019.

SANTOS, Juliano Viali dos. **Ruídos de veículos e som automotivo**. Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/8556/ruidos-de-veiculos-e-som-automotivo/2>>. Acesso em: 03 de nov. 2019.

SENADO. **Sintomas vão da dor de cabeça à perda da audição e pressão alta**. Disponível em:<<https://www.senado.gov.br/noticias/jornal/cidadania/PoluicaoSonora/not03.htm>>. Acesso em 03 de nov. 2019.

SERRANO, Carlos. **Aspectos jurídicos da atuação policial militar em ocorrências envolvendo uso de som automotivo**. Disponível em:<<https://jus.com.br/artigos/35930/aspectos-juridicos-da-atuacao-policial-militar-em-ocorrencias-envolvendo-uso-de-som-automotivo>>. Acesso em 19 de out. 2019.

SILVA, Romeu Thomé. **Manual de Direito Ambiental**. Editora Juspodivum. Salvador, 2015.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Artigo 13. **Liberdade de pensamento e de expressão**. Disponível em:<<http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/jurisprudencialInternacional/anexo/Artigo13.pdf>>. acesso em 22 de mai. 2020

## APÊNDICE A -

## ANEXO A -