

RAFAELLA ESPÍRITO SANTO DUARTE

**DA APREENSÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR:
(in)constitucionalidade?**

CURSO DE DIREITO – UniEVANGÉLICA

2018

RAFAELLA ESPÍRITO SANTO DUARTE

**DA APREENSÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR:
(in)constitucionalidade?**

Monografia apresentada ao Núcleo de Trabalho de Curso da UniEvangélica, como exigência parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do Prof. Me. Rivaldo Jesus Rodrigues.

ANÁPOLIS – 2018

RAFAELLA ESPÍRITO SANTO DUARTE

**DA APREENSÃO DE VEÍCULO AUTOMOTOR:
(in)constitucionalidade?**

Anápolis, ____ de _____ de 2018.

Banca Examinadora

RESUMO

O presente trabalho analisa a apreensão do veículo automotor e os efeitos jurídicos no ordenamento jurídico brasileiro. O tema está relacionado à regularidade do direito de propriedade e circulação do veículo automotor nas vias. O primeiro capítulo relata o desenvolvimento histórico da propriedade, seus conceitos, principais características e o regime jurídico da propriedade no Direito Brasileiro. O segundo aborda o direito de propriedade de veículo automotor, o Código de Trânsito Brasileiro, as infrações e as penalidades e medidas administrativas cabíveis. E, por fim, o terceiro e último capítulo destacará a tributação e apreensão, os procedimentos legais e o condicionamento para emissão do CRLV.

Palavras-chave: Propriedade de veículo automotor; Tributação; Apreensão.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----------|
| INTRODUÇÃO | 01 |
| CAPÍTULO I – DO DIREITO DE PROPRIEDADE | 03 |
| 1.1 Evolução Histórico..... | 03 |
| 1.2 Conceitos..... | 05 |
| 1.3 Principais características | 07 |
| 1.4 O regime jurídico da propriedade no direito brasileiro | 10 |
| CAPÍTULO II – PROPRIEDADE DE VEÍCULO AUTOMOTOR | 12 |
| 2.1 A propriedade de veículo e o Código de Trânsito Brasileiro..... | 12 |
| 2.2 Infrações de trânsito | 15 |
| 2.3 Penalidades e Medidas administrativas | 18 |
| CAPÍTULO III – TRIBUTAÇÃO E APREENSÃO .. | 22 |
| 3.1 Espécies de tributos para veículos automotores | 22 |
| 3.1.1 Imposto sobre a propriedade de veículo automotor – (IPVA) | 23 |
| 3.1.2 Certificação de registro e licenciamento de veículos – (CRLV) | 25 |
| 3.2 Procedimentos legais..... | 26 |
| 3.2.1 Da apreensão | 26 |
| 3.2.2 Da retenção | 27 |
| 3.2.3 Da remoção | 29 |
| 3.2.1 Do condicionamento para emissão do CRLV | 29 |
| CONCLUSÃO..... | 33 |
| REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 35 |

INTRODUÇÃO

O presente trabalho monográfico tem por objetivo analisar a apreensão de veículo automotor, evidenciando seus aspectos legais e doutrinários. A Legislação que rege a presente matéria objeto da pesquisa é a Lei n. 9.503/1997 Código de Trânsito Brasileiro, que impõe regras de circulação e conduta no trânsito.

Esta pesquisa monográfica foi realizada por intermédio do método da compilação, com o auxílio de grandes doutrinadores que foram de extrema importância, os artigos postados na internet, reportagens em revistas e jornais para assim engrandecer e enriquecer tais pesquisas.

O primeiro capítulo relata o desenvolvimento histórico da propriedade e seus conceitos, numa abordagem doutrinária, abarcando suas principais características e o regime jurídico da propriedade no direito brasileiro.

No segundo capítulo é feita a abordagem do direito de propriedade de veículo automotor, o surgimento do Código de Trânsito Brasileiro e a possibilidade da aplicação de penalidades e medidas administrativas inerentes as infrações cometidas no trânsito.

Por conseguinte, o terceiro capítulo aduz a Lei n. 5.172/1966 e a Lei 9.503/1997, que descrevem e enfatizam os direitos e as obrigações dos proprietários de veículos automotores de acordo com o ordenamento jurídico brasileiro.

A (in)constitucionalidade da apreensão de veículo automotor exige um estudo mais esmerado para a aplicação da lei ao caso concreto, visto que o tema envolve duas legislações que detém a mesma hierarquia, são elas a legislação tributária e a legislação de trânsito.

A pesquisa desenvolvida espera colaborar, mesmo que de forma modesta, para a melhor compreensão da questão planteada, indicando observações doutrinárias e jurisprudências, a fim de serem aplicadas quando do confronto judicial com o tema.

CAPÍTULO I – DO DIREITO DE PROPRIEDADE

A propriedade é um direito real que atribui a um indivíduo, denominado proprietário, direito total e pleno sobre a coisa, podendo dela usar e dispor da forma como bem entender, respeitadas as limitações da lei, e de reavê-la de quem quer que injustamente a possua ou detenha (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Sobre o prisma do Estado Social de Direito, a propriedade não mais é considerada absoluta, sofrendo restrições pelos princípios da função social, bem como pelo uso sustentável da propriedade, a qual deve ser usufruída em harmonia com os recursos ambientais, de modo a preservar a fauna e a flora do ecossistema em que está inserida (TARTUCE, 2015).

1.1 Evolução Histórica

O homem primitivo, em estado natural, na concepção de Rousseau, não tinha noção precisa de propriedade, mas apenas de apoderamento das coisas, para delas usufruir imediatamente, abandonando-as em seguida, sem a intenção de definir que aquele bem seria sua propriedade exclusiva (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Nesse sentido, o verdadeiro fundador da sociedade, ainda sob o ponto de vista de Rousseau, seria aquele que, primeiro, cercou uma porção de terras e definiu que aquele bocado seria de uso exclusivo dele, de sua família e, às vezes, de uso exclusivo apenas daquela tribo a que pertenciam (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Quando o homem passou a viver em comunidade, ainda que primitiva, começou a se assenhorar de alguns objetos que se não integravam sua propriedade

individual, traduziam a ideia que de aquele bem representava a identidade do grupo, portanto pertencia somente a este e a mais ninguém. Deste modo, a primeira noção de propriedade é de fato tribal, como forma de estabelecer um patrimônio, composto de território e coisas, em favor de uma determinada tribo, a qual a defendia com unhas e dentes contra ataques de outras tribos inimigas, a ideia era de identidade grupal e não individual como conhecemos hoje (TARTUCE, 2015).

Na antiguidade clássica, não existia a ideia de propriedade privada, mas somente a de propriedade comunal, defendida por Platão, que considerava a propriedade privada motivo para lutas de classes, e sem esta não haveria motivos para violência, disputas ou a adulação. Aristóteles, mais comedido e realista que seu mestre, considerava a propriedade comunal impraticável, porquanto ninguém zela de objetos que não sejam seus e pessoas que possuem coisas em comum tendem a brigar mais do que aquelas que as possuem individualmente (PIPES, 2001).

Entre os romanos o direito de propriedade era absoluto, podendo o proprietário usar, gozar e dispor da coisa, sem qualquer restrição de ordem pessoal ou coletiva, não havia concepção de função social, econômica e ecológica da propriedade neste período. Já na época do feudalismo, a propriedade era exercida pelos nobres, sob a legitimação de Deus, concedendo-se aos ocupantes da terra apenas a posse, com pagamento de tributos aos senhores feudais, sob pena de expulsão, escravização ou até mesmo a morte para os colonos devedores (BORGES, 1978).

A revolução francesa de 1789 considerava inconcebível a desigualdade de oportunidades entre os homens para a aquisição da propriedade, rompendo assim com o ideal cristão, o qual legitimava a propriedade apenas nas mãos dos escolhidos de Deus. Porém, o ideário liberal da revolução francesa só fez solidificar a concepção de propriedade absoluta, limitada apenas pelas exigências do interesse público (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

O Código Civil Brasileiro de 1916 inclusive adotava essa vertente de propriedade absoluta da revolução francesa, limitando os poderes do proprietário apenas quanto ao direito de vizinhança, ou seja, não havia limitação quanto à função

social da propriedade, mas apenas quanto ao direito de propriedade de outrem (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Atualmente, na segunda década do Século XXI, a propriedade, além de todos os direitos que já lhe são inerentes (usar, gozar, dispor, reaver), tem que cumprir uma finalidade econômica e social, consistente em preservar a flora, fauna, as belezas naturais, o equilíbrio ecológico e o patrimônio histórico e artístico, bem como evitar a poluição do ar e das águas, podendo o proprietário ser privado da coisa em caso de utilidade pública, interesse social, ou de posse coletiva da terra extensa, ocupada por mais de cinco anos (TARTUCE, 2015).

Assim, o proprietário não tem mais a liberdade de dispor do bem da maneira que bem entender, caso isso signifique desperdícios tanto ambientais quanto de espaço útil que seriam mais bem aproveitados se redistribuído a sociedade no geral.

1.2 Conceitos

Na observação de Clóvis Beviláqua (1977), propriedade é o poder assegurado pelo grupo social à utilização dos bens da vida física e moral. No mesmo sentido, Caio Mario da Silva Pereira afirmou que a propriedade é:

Direito real por excelência, direito subjetivo padrão, ou “direito fundamental”, a propriedade mais se sente do que se define, à luz dos critérios informativos da civilização romano-cristã. A ideia de meu e teu, a noção de assenhoreamento de bens corpóreos e incorpóreos independe do grau de cumprimento ou do desenvolvimento intelectual. Não é apenas o homem do direito ou business man que a percebe. Os menos cultivados, os espíritos mais rudes, e até crianças têm dela a noção inata, defendem a relação jurídica dominial, resistem ao desapossamento, combatem o ladrão. Todos sentem o fenômeno propriedade (2004, p. 90).

Para Orlando Gomes (2004), a propriedade é um direito complexo, que pode ser conceituada a partir de três critérios: o sintético, o analítico e o descritivo. Em seu aspecto sintético, a propriedade é a submissão de uma coisa, em todas as suas relações jurídicas, a uma pessoa, é o poder de senhorio sobre a coisa. No sentido analítico, a propriedade estaria relacionada com os direitos de usar, fruir, dispor e alienar o bem.

No aspecto descritivo, a propriedade seria um “direito complexo, absoluto, perpétuo e exclusivo, pelo qual uma coisa está submetida à vontade de uma pessoa, sob os limites da lei”, nesse aspecto levam-se em consideração suas características de pública, privada, plena, restrita, entre outras (GOMES, 2004, p.109).

No mesmo sentido, Cristiano Chaves de Farias e Nelson Rosenvald (2006), conceituaram propriedade como um direito complexo que se instrumentaliza pelo domínio que possibilita ao seu titular uma gama de atributos consubstanciados nas faculdades de usar, gozar, dispor e reivindicar a coisa que lhe serve de objeto.

Maria Helena Diniz, ao conceituar propriedade afirmou que esta é “[...] o direito que a pessoa física ou jurídica tem, dentro dos limites normativos, de usar, gozar, dispor de um bem corpóreo ou incorpóreo, bem como reivindicá-lo de quem injustamente o detenha” (2010, p. 848).

A Constituição Federal de 1988 assegura que a propriedade seja protegida como um direito fundamental, estando prevista no artigo 5º, inciso XXII, da Carta Magna. Mas não é um direito fundamental apenas individual, uma vez que a propriedade deve atender a uma função social, em prol de toda a coletividade. (BRASIL, 1988)

A função social está relacionada aos interesses sociais, ao que almeja o bem comum, evidenciando-se uma destinação positiva que deve ser dada ao bem, seja ela de caráter ambiental, econômico ou social, e até mesmo trabalhista, uma vez que a constituição exige exploração que favoreça o bem estar dos trabalhadores (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Conforme consta no artigo 186 da Constituição Federal, para considerar que uma propriedade atinge sua função social, abarcando todos os aspectos, ela deve atender, simultaneamente, e segundo critérios e graus de exigência estabelecidos em lei, aos seguintes requisitos:

Art. 186 [...]

- I- Aproveitamento racional e adequado;
- II- Utilização adequada dos recursos naturais disponíveis e preservação do meio ambiente;
- III- Observância das disposições que regulam as relações de trabalho;
- IV- Exploração que favoreça o bem-estar dos proprietários e dos trabalhadores.

Deste modo, o legislador preocupa-se tanto com a função social que garanta um uso saudável da propriedade de forma a beneficiar tanto o proprietário quanto terceiros, mas se preocupa também com a função socioambiental da propriedade ao garantir proteção ao meio ambiente natural (fauna, flora, equilíbrio ecológico, belezas naturais, ar e águas), bem como ao ambiente cultural (patrimônio cultural e artístico) (TARTUCE, 2015).

Da análise do artigo 5º, inciso XXII percebe-se que a função social ali prevista é aplicável a qualquer direito de propriedade, visto que a Constituição Federal fez uso desta palavra em acepção genérica (FARIAS; FIGUEIREDO; EHRHARDT; DIAS, 2014).

Conclui-se, portanto, que não há que se falar em um direito absoluto do proprietário sobre o bem, e é certo que se este não atender as funções previstas na Constituição e na legislação infra legal, corre concretos riscos de perder sua propriedade seja ela de qual espécie for.

1.3 Principais características

O direito de propriedade é o mais importante dos direitos reais, apresentando-se como o núcleo do direito das coisas, sendo considerado absoluto, em regra, porque conforme demonstrado nas linhas pretéritas há algumas limitações ao exercício deste direito (TARTUCE, 2015).

O proprietário tem o direito de usar da coisa como bem desejar, respeitadas as limitações dispostas pelo interesse coletivo, caso da função social e socioambiental da propriedade, conforme disposto no artigo 1.228 do Código Civil de 2002, nos seguintes termos: “O proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa, e o direito de reavê-la de quem injustamente a possua ou detenha”.

A propriedade também é considerado direito exclusivo, pois determinada coisa/bem não pode pertencer a mais de uma pessoa, e esta regra não é excepcionada nem mesmo pelo condomínio ou a copropriedade, pois dizer que a coisa pertence a alguns não é o mesmo que afirmar que ela é coletiva (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

A característica da exclusividade do direito de propriedade pode ser extraída do artigo 1.231 do Código Civil, pelo qual a propriedade presume-se plena e exclusiva, salvo prova ou previsão em contrário (presunção relativa ou *iuris tantum*) (FARIAS; FIGUEIREDO; EHRHARDT JUNIOR; DIAS, 2014).

Porém, não se pode esquecer de que a propriedade em que pese ser exclusiva envolve interesses indiretos de outras pessoas, no caso do direito de vizinhança, condomínio etc., e até de toda a sociedade, que almejam o atendimento a sua função social, não se permitindo propriedades infrutíferas ou que prejudiquem ao meio ambiente.

De acordo com Flávio Tartuce (2015), o direito de propriedade permanece independentemente do seu exercício, por esta razão pode ser considerado perpétuo, ou seja, não há limite temporal para o exercício do direito de propriedade. Assim, o proprietário que não utiliza o bem de forma constante não irá perder seu direito de dono, a não ser que surja um fato novo que interrompa a sua posse, uma ação de usucapião, por exemplo.

Orlando Gomes (2004), no mesmo sentido, atribuiu à propriedade a característica da elasticidade, aludindo que esta pode ser distendida ou contraída quanto ao seu exercício e sem a destruição da mesma, conforme sejam adicionados ou retirados os atributos que são destacáveis.

Na propriedade integral, o direito se encontra no grau máximo de maleabilidade, não havendo redução nos direitos reais de gozo ou fruição e nos direitos reais de garantia, ou seja, o proprietário pode usar, gozar, dispor e reaver de quem quer que perturbe sua propriedade, além de usufruir de todas as relações jurídicas dela advindas (TARTUCE, 2015).

A propriedade é um direito fundamental, a teor do disposto no artigo 5º, incisos XXII e XXIII, da Constituição Federal. Essa característica faz com que a tutela do direito de propriedade seja aplicada de forma imediata nas relações entre particulares. Isso porque a eficácia deste direito é horizontal, pelo que consta no

artigo 5º, § 1º, da Constituição Federal/88: “As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata”. (BRASIL, 1988)

O Código Civil Brasileiro de 2002 também especifica garantias e formas para o exercício dos direitos inerentes ao proprietário, estabelecendo nas disposições preliminares, conforme o caput do artigo 1.228: “o proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa, e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha”. (BRASIL, 2002)

Portanto, a norma civilista traça elementos internos (usar, gozar e dispor da coisa) e externos (reaver a coisa do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha). O direito de usar da coisa, ou o *jus utendi*, envolve a sua posse direta ou indireta. É assegurado ao proprietário o direito de usar a própria coisa e também seus acessórios, sejam partes integrantes ou pertenças (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Segundo Cristiano Chaves de Faria e Nelson Rosenvald, o *jus fruendi*, chamado direito de gozo, envolve a percepção dos frutos da propriedade, sejam eles naturais ou civis, bem como dos produtos e demais vantagens provenientes da coisa, pois os frutos advindos do bem, mesmo não sendo deles, mas como um seu acessório, estão atrelados ao seu titular, de acordo com o disposto no Art. 1.232/CC: “Os frutos e mais produtos da coisa pertencem, ainda quando separados, ao seu proprietário, salvo se, por preceito jurídico especial, couberem a outrem.” (2006, p. 819).

O último dos elementos internos é o direito de dispor da coisa, ou *jus abutendi*, o que envolve alienar, ou seja, transferir a outrem, gravar de ônus, seja através de garantias reais (penhor, hipoteca ou anticrese) ou direitos de fruição em favor de terceiros (servidão, usufruto, uso e habitação) (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

O direito de dispor abarca também o direito de destruir a coisa, desde que não seja vedado por lei, como no caso das reservas legais de vegetação em bens imóveis, por exemplo, as quais não podem ser destruídas sob pena de se caracterizar crime ambiental.

Ao proprietário, é também assegurado o direito de consumir os bens oriundos da coisa, o que se dá com aqueles naturalmente consumíveis (alimentos, bens biodegradáveis), ou ficção jurídica da destinação à alienação, que no caso assegura ao proprietário os lucros da coisa (CHAVES; ROSENVALD, 2014).

O direito de transformar a coisa, intrínseco ao *ius abutendi*, pode se dar com a especificação (utilização de matéria prima para obtenção de espécie nova), com a confusão (mistura das coisas líquidas), comistão (mistura das coisas sólidas) e adjunção (justaposição de uma coisa a outra) (TARTUCE, 2015).

O proprietário também tem direito a dividir o bem, seja física ou juridicamente, e desde que essa divisão seja oportuna e possível. Por exemplo, um imóvel que já se encontre no limite mínimo estabelecido pela lei de parcelamento do solo urbano e rural não pode ser dividido pelo proprietário (ASSIS NETO; JESUS; MELO, 2014).

Além dos elementos internos, o artigo 1.228 do Código Civil também dispõe acerca do elemento externo inerente a propriedade, qual seja, o direito de reaver a coisa do poder de quem quer que injustamente possua ou detenha, mais conhecido como direito de seqüela.

1.4 O Regime Jurídico da Propriedade no Direito Brasileiro

O Direito de propriedade tem natureza *Sui Generis*, mesmo sofrendo influência do Direito Civil e estando ambientado no Código Civil, isso porque mescla tanto elementos do direito público, como elementos do direito privado. Na perspectiva de José Afonso da Silva: “O tema é resultante de um complexo de normas jurídicas de Direito Público e de Direito Privado, e que pode interessar como relação jurídica e como instituição jurídica” (2002, p. 270).

Na vigência do Código Civil de 1916 e início de do Código de 2002, quando não se tinha tanta influência da constituição federal sobre os outros diplomas legais, e influenciados por uma visão liberalista e individualista do direito, a doutrina civilista assentou o entendimento de que a natureza do direito de propriedade seria eminentemente privada. (EVANGELISTA, 2013)

Não concordando com essa visão civilista, doutrinadores da corrente constitucionalista criticaram os princípios liberalistas e individualistas da propriedade. Entre eles, José Afonso da Silva, afirmou o seguinte:

[...] Essa é a perspectiva dominada pela atmosfera civilista, que não leva em conta as profundas transformações impostas às relações de propriedade privada, sujeita hoje, à estreita disciplina do Direito Público, que tem sua sede fundamental nas normas constitucionais. Em verdade, a Constituição Federal assegura o direito de propriedade, mas não só isso, pois, como assinalamos, estabelece também seu regime fundamental, de tal sorte que o Direito Civil não disciplina a propriedade, mas tão somente as relações civis a ela inerentes (SILVA, 2002, p. 270).

A propriedade é efetivamente tutelada pela Constituição Federal de forma a garantir que seja exercitada na maior medida possível. Nesse sentido, a propriedade é apresentada como efetiva garantia ao patrimônio dos indivíduos, indispensável ao alcance da dignidade humana. (EVANGELISTA, 2013)

Além de receber destaque como garantia fundamental no artigo 5º, incisos XXII e XXX da Constituição Federal, a propriedade também é relacionada ao princípio da ordem econômica (artigo 170, II e III), princípio informador da política urbana (artigos 182 e 183), bem como a política agrícola e fundiária (artigos 184 a 186), além de outras previsões constitucionais que igualmente interferem na propriedade.

Observa-se que é inegável a importância assumida pela propriedade no ordenamento constitucional, com efeito, a propriedade consiste em um dos mais versáteis instrumentos de que dispõe o Estado para alcançar os fins almejados pelo Estado Democrático de Direito. (EVANGELISTA, 2013)

Conclui-se que o direito de propriedade tem natureza jurídica híbrida ou *sui generis*, apresentando características tanto de direito privado, regido pelas normas de direito civil, na sua parte material, quanto de direito público, quanto à garantia e proteção de direitos constitucionais relacionados ao direito de propriedade.

CAPÍTULO II – PROPRIEDADE DE VEÍCULO AUTOMOTOR

O direito das coisas trata do direito real pleno, ou seja, da propriedade, tendo por objeto coisa móvel ou imóvel corpórea do próprio titular, e dos direitos reais limitados, incidentes sobre coisa alheia. Bens são as coisas materiais ou imateriais que têm valor econômico e que podem servir de objeto a uma relação jurídica; para que o bem seja objeto de uma relação jurídica é preciso que ele apresente os seguintes caracteres, idoneidade para satisfazer um interesse econômico, gestão econômica autônoma e subordinação jurídica ao seu titular. (GONÇALVES, 2007)

2.1. A propriedade de veículo e o Código de Trânsito brasileiro

O direito de propriedade é um dos princípios fundamentais elencados na Constituição Federal de 1988, sendo que, conforme define Manoel Gonçalves Ferreira Filho, a propriedade é um direito constitucional que não está acima nem abaixo dos outros, porém, está sujeito a adaptações corriqueiras em prol do interesse público, não sendo, portanto caracterizada como um bem intocável. (FERREIRA FILHO, 2006)

Desde a Idade Média, é dada maior importância aos bens imóveis em relação aos bens móveis. O fato do forte crescimento da industrialização no mundo, bem como o consumismo elevado fez com que se desse maior importância na propriedade móvel, pela vantagem de sua circulação pelo seu alto valor. Automóveis, máquinas, instrumentos são bens móveis, tem grande valor e desempenham importante papel na economia. (DINIZ, 2009)

Os bens imóveis são aqueles que não podem ser deslocados de um lugar para o outro sem que sejam destruídos e os bens móveis como sendo aqueles suscetíveis de movimento próprio ou de remoção por força alheia, sem alteração da substância ou da sua destinação econômica-social. O Código Civil em seu art. 82 prescreve: "São móveis os bens suscetíveis de movimento próprio, ou de remoção por força alheia, sem alteração da substância ou da destinação econômico-social".

No direito brasileiro a propriedade móvel e imóvel se adquire de forma diversa. Os bens imóveis são adquiridos pelo registro do título, acessão, usucapião e direito hereditário e os móveis pela tradição, usucapião, ocupação, achado de tesouro, especificação, confusão, comistão, adjunção.

O Código Civil em seu artigo 1.267 dispõe que, "A propriedade das coisas não se transfere pelos negócios jurídicos antes da tradição". Tratando-se o veículo automotor de bem móvel, por consequência da regra legal, a transferência de sua propriedade ocorrerá pela simples tradição do bem.

O veículo automotor é um bem de consumo que pode chegar, em muitos casos, a ter um valor monetário igual ou superior ao de um imóvel. A invenção do automóvel em meados do século XIX, e sua propagação com a Primeira Guerra Mundial, foram expandidas as ruas e as estradas, adequando-se ao tráfego de veículos automotores, as quais foram aplainadas, alargadas e sinalizadas. (RIZZARDO, 2007)

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503/97, definiu em seu Anexo I, veículo automotor "Todo veículo a motor de propulsão que circule por seus próprios meios, e que serve normalmente para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de veículos utilizados para o transporte de pessoas e coisas."

O trânsito ocorre em espaço público e reflete o movimento de interesses múltiplos atendendo às necessidades humanas de trabalho, saúde, lazer e outros, muitas vezes divergentes. Com o intuito de garantir o equilíbrio entre esses interesses coletivos são estabelecidos acordos sociais, sob a forma de regras, normas e sinais que, sistematizados formam as leis. (MARTINS, 2006)

A primeira legislação referente ao trânsito no Brasil surgiu em 1910, sobre a forma do Decreto Legislativo n. 8.324, treze anos após a chegada do primeiro carro no Brasil, tinha como objetivo regulamentar a atividade de transporte por automóveis. As autoridades atuavam somente no âmbito policial burocrático, fiscalizando a concessão de licenças para dirigir, bem como o pagamento de taxas e impostos referentes ao meio de transporte. (LIMA, 2005)

O primeiro Código Nacional de Trânsito surge em 28 de janeiro de 1941, através do Decreto-Lei nº 2.994 e teve a duração de apenas oito meses, sendo revogado pelo Decreto-Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941 que deu nova redação ao Código e criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), subordinado diretamente ao Ministério da Justiça e negócios interiores. Em 21 de setembro de 1966 através da Lei nº 5.108, foi promulgado o segundo Código Nacional de Trânsito, mesmo antes de ser regulamentado sofreu alterações pelo Decreto nº 237/1967, vigorando por trinta e um anos. (MARTINS, 2006)

Em 23 de setembro de 1997, foi sancionado o atual Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998, sendo recepcionado em seu artigo 314, parágrafo único, todas as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) existentes, desde que não estivessem em conflito com suas disposições, determinando ao órgão a revisão de todas as Resoluções anteriores e a expedição de outras necessárias à melhor execução do Código.

O Direito de Trânsito em regra não é ramo próprio e nem autônomo de direito, e sim mera face do direito administrativo. A edição de normas de Direito Administrativo compete às três esferas da Administração, e o mesmo ocorre com o Direito de Trânsito. As relações jurídicas de trânsito correspondem a um emergente direito autônomo, verdadeiro Direito de Trânsito, composto de princípios e regras jurídicas, ditado pelo interesse público, regulador da movimentação e imobilização de pessoas, veículos e animais nas vias terrestres abertas a circulação. (MITTIDIERO, 2005)

A administração de Trânsito baseia-se na CRFB/88, na Lei n.503/97 e na legislação esparsa, inclusive Resoluções e Portarias emanadas dos Órgãos pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito. Hely Lopes Meirelles a respeito da competência afirma:

De um modo geral, pode-se dizer que cabe a União legislar sobre os assuntos nacionais de trânsito e transporte, ao Estado-membro compete regular e prover ao aspecto regional e a circulação intermunicipal em seu território, e ao Município cabe a ordenação do trânsito urbano, que é de seu interesse local (art. 30, inc. I e V da CRFB/88). Realmente, a circulação urbana e o tráfego local, abrangendo o transporte coletivo em todo o território municipal, são atividades da estrita competência do Município para atendimento das necessidades específicas de sua população (2007, p. 339).

O sistema Nacional de Trânsito é composto pelos: Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN), órgãos e entidades executivos de Trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (DETRAN), órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (DER), Polícia Rodoviária Federal, Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal, Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI).

2.2 Infrações de trânsito

O termo infração no universo jurídico é definido como a transgressão a uma norma. No direito penal recebe outras denominações, fazendo parte desta sinonímia à infração penal, que é o gênero das espécies crime (delito) e contravenção penal. Com efeito, o direito de trânsito não se distancia do sentido homogêneo empregado pela teoria geral, porém, faz uso de seus próprios contornos legalmente estabelecidos, conforme dispõe o artigo 161 do Código de Trânsito Brasileiro de 1997:

Art: 161 – Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do COTRAN, sendo o infrator sujeito as penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Celso Antônio Bandeira de Mello considera que a infração de trânsito, no mais das vezes, é uma infração administrativa que se caracteriza, com um “descumprimento voluntário de uma norma administrativa para o qual se prevê sanção cuja imposição é decidida por uma autoridade no exercício de função administrativa - ainda que não necessariamente aplicada nesta esfera.” (2007, p 813).

A competência para aplicação das multas está dividida entre o Município e o Estado, podendo somente um aplicar a multa de competência do outro, mediante acordo multo. O processo de apuramento acerca da ocorrência ou não da infração de trânsito inicia-se com a lavratura de auto de infração, que é um documento escrito, onde se descreve uma conduta provavelmente ilícita, prevista legalmente no Código de Trânsito Brasileiro (MITTIDIERO, 2005).

O auto de infração é um documento escrito revestido de formalidades, numerado em séries, anotado em três vias, sendo uma delas destinadas a quem atribua à infração. O auto de infração possui previsão no artigo 280 do CTB. De acordo com o mencionado artigo o auto de infração deverá constar:

I) tipificação da infração; II) local, data e hora do cometimento da infração; III) caracteres da placa de identificação do veículo, sua marca e espécie, e outros elementos julgados necessários a sua identificação; IV) o prontuário do condutor, sempre que possível; V) identificação do órgão ou entidade e da autoridade ou agente atuador ou equipamento que comprovar a infração; VI) assinatura do infrator, sempre que possível, valendo esta como notificação do cometimento da infração [...]

O agente ou autoridade de trânsito somente lavrará o auto de infração quando tenha presenciado de fato o ato infracional. Caso o fato seja descrito por terceiro, ocorrendo apenas constatação pessoal inequívoca e preenchido os demais requisitos formais, haverá a chamada presunção relativa (*juris tantum*) de veracidade dos fatos narrados, em face do princípio de legitimidade do ato administrativo. (CARRIDE, 2003)

A Resolução de nº 01/98 do COTRAN dispõe acerca de quais informações mínimas deverão constar no auto de infração, com o intuito de

resguardar os direitos fundamentais dos cidadãos. De acordo com a resolução compete a cada órgão e entidades executivas de trânsito e executivos rodoviários de qualquer das unidades de Federação, dentro de suas respectivas jurisdições, desenvolver e estruturar o modelo de auto de infração que será por ela utilizado. A autuação por infração de trânsito deve ser corretamente fundamentada e detalhada, sob pena de nulidade do auto infração. (MARTINS, 2006)

A necessidade de cuidado no momento do preenchimento do auto de infração se presta a demonstrar que o auto de infração continua válido, mesmo que o autor não seja apanhado em estado de flagrância. Referente aos requisitos de auto de infração e sua eficácia, pequenas irregularidades não tornam o auto de infração inválido. (MARTINS, 2006)

O Código de Trânsito Brasileiro permite a utilização de dispositivos eletrônicos, equipamento audiovisual ou qualquer outro meio tecnológico, para fim de comprovar a ocorrência de infrações de trânsito, devendo estes dispositivos, entretanto, serem aprovados pelo Conselho Nacional de Trânsito, para que seu uso seja considerado regular. (SILVA; SOPHI, 2001).

Porém, para que as infrações provenientes desses equipamentos tecnológicos tenham validade, é indispensável que os equipamentos de medição de velocidade sejam aferidos pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), aferição deverá ser realizada ao menos anualmente ou quando for notada alguma irregularidade em seu funcionamento. A resolução 19/99 do COTRAN determinou e estabeleceu condições mínimas necessárias para autorização e instalação de instrumentos eletrônicos de medição de velocidade de operação autônoma. (MARTINS, 2006).

As infrações de trânsito comprovadas mediante a utilização de sistema automático não metrológico deverá constar em seu auto de infração a imagem gerada pelo referido equipamento, observando os requisitos presentes na Resolução nº 165/04 do CONTRAN e PORTARIAS nº 16/04 e 27/05 do DENATRAN.

Efetivado o auto de infração, o proprietário deverá ser notificado acerca da ocorrência da infração praticada com o seu veículo. A notificação de autuação tem por finalidade proporcionar ao proprietário do veículo, a faculdade de informar

quem era o responsável no momento da infração e cientificar que ocorreu uma infração, oportunizando o oferecimento de defesa. (MARTINS, 2010)

A defesa prévia é a maneira que o cidadão tem para defender-se, quando não estiver de acordo com a autuação dada pelo agente da autoridade de trânsito, devendo ser apresentada na forma escrita, constando o pedido claro e objetivo do usuário e sua utilização é de extrema relevância, uma vez que é uma forma célere e eficaz de solicitar a revisão do auto de infração. (KRIGEER, 2000)

A autoridade de trânsito ao analisar a consistência do auto de infração e se este ato for julgado subsistente, deverá ser expedida a notificação de imposição de penalidade. Em caso de não acolhimento da defesa prévia, a autoridade de trânsito aplicará a penalidade, expedindo a notificação, da qual poderá ser por remessa postal ou através de qualquer outro meio tecnológico capaz de garantir a ciência da imposição de penalidade. (RIZZARDO, 2008)

2.3 Penalidades e Medidas Administrativas

As penalidades consistem nas sanções administrativas aplicadas somente pela autoridade de trânsito com competência e jurisdição sobre a via e que devem ser aplicadas através de um processo administrativo. Acerca desse assunto, conceitua Arnaldo Rizzardo que:

[...] as penalidades consistem nas punições ou sanções administrativas para os diversos tipos de infrações. Para cada tipo de infração vêm previstas as penalidades, às quais fica adstrita a autoridade que as aplica, sem a faculdade de subverter a ordem, dado o princípio da legalidade consagrado pela Constituição Federal no art. 5.º, XXXIX: não há crime sem lei anterior que o defina, nem pena sem prévia cominação legal. Postulado que envolve qualquer cominação de pena, e assim nas infrações, eis que, do contrário, imperariam o arbítrio e a tirania. (2007, p. 507)

As penalidades serão impostas ao condutor, ao proprietário do veículo, ao embarcador e ao transportador, salvo nos casos estabelecidos pelo CTB. É de competência do proprietário as responsabilidades relativas à regularização das formalidades e condições exigidas para o trânsito do veículo e ao condutor as responsabilidades decorrentes dos atos praticados na direção do veículo.

A aplicação das penalidades previstas no artigo 256 do CTB, não elimina as punições pela prática de crimes de trânsito, uma vez que o capítulo XIX dedica-se exclusivamente aos atos ilícitos de natureza penal. (MARTINS, 2006).

O Código de Trânsito Brasileiro estipula competências aos setores federais, estaduais, e municipais, para aplicar as penalidades. As penalidades estão previstas no rol do artigo 256, do Código de Trânsito Brasileiro que são: advertência por escrito; multa; suspensão do direito de dirigir; cassação da Carteira Nacional de Habilitação; cassação da Permissão para dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem.

Em decorrência da auto executoriedade dos atos administrativos e da imperatividade, nasce à possibilidade de a própria Administração Pública fazer a devida aplicação das sanções acima citadas. O poder de polícia seria inane e ineficiente se não fosse coercitivo e não estivesse aparelhado de sanções para os casos de desobediência à ordem legal da autoridade competente. (MEIRELES, 2003)

As penalidades deverão ser aplicadas pela autoridade de trânsito competente para o ato somente quando a infração cometida pelo condutor e após um processo administrativo, devendo ser respeitado os princípios inerentes à administração pública, devido processo legal, ampla defesa, contraditório. (MACEDO, 2009)

O Código de Trânsito Brasileiro prevê, além de penalidades, a aplicação de medidas administrativas que, são providências adotadas pela autoridade de trânsito ou seus agentes quando da prática de infrações, não constituem punições, mas que, de acordo com Arnaldo Rizzardo são, “restrições momentâneas, ou providências necessárias, em face de certos eventos, até a regularização ou o devido esclarecimento de uma situação irregular” (2004. p. 480).

Contrária às penalidades, as medidas administrativas podem ser aplicadas pelos agentes. De acordo com o Anexo I do Código de Trânsito Brasileiro, agente da autoridade de trânsito é “pessoa civil ou policial militar, credenciado, pela

autoridade de trânsito para o exercício das atividades de fiscalização, operação, policiamento ostensivo de trânsito ou patrulhamento”. (CTB, 1997)

As autoridades de trânsito e seus agentes deverão agir de forma discricionária, adotando a ordem, o consentimento, a fiscalização, as medidas administrativas e coercitivas competentes aos seus cargos, adotando como prioridade a vida e a integridade física da pessoa.

As medidas administrativas devem respeitar o princípio da legalidade, devendo ser aplicadas em regra quando cominada para a infração tipificada. De acordo com Arnaldo Rizzardo, havendo incidência de condutas tipificadas como infrações nos dispositivos legais do CTB são obrigatórias a aplicação das penalidades e das medidas administrativas que a acompanham (RIZZARDO, 2007).

Com base no CTB, as medidas administrativas são: retenção do veículo, remoção do veículo, recolhimento do documento de habilitação (Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou permissão para dirigir), recolhimento do certificado de licenciamento, transbordo do excesso de carga.

Embora as medidas administrativas não possuam característica de pena, por vezes, ao atingir o infrator, podem gerar maiores implicações do que a própria penalidade. Sobre as diferenças entre as penalidades e as medidas administrativas, Silva já se manifestou:

[...] tais medidas defluem não da infração, mas da pena aplicada. São consequências lógicas da pena; são atos que visam não corrigir ou punir a infração, mas dar execução à pena. Sem elas as penas ficarão sem exequibilidade prática. Essa a substancial diferença entre as penas e as medidas administrativas. Aquelas punem a infração, estas, viabilizam a execução das penas; são atos executórios (1999, p. 622-623).

O Código de Trânsito Brasileiro admite a implementação de mais de uma medida administrativa por infração cometida. As medidas administrativas não serão executadas sempre de imediato, uma vez determinadas medidas dependem da aplicação da penalidade, como no caso do recolhimento da habilitação derivada da suspensão do direito de dirigir.

As medidas administrativas em regra, são atos discricionários por ser um ato de polícia, tendo seus limites específicos fixados na integridade física e na proteção da vida dos usuários da via ou, ainda, nos limites genéricos a todo ato de polícia, consistente na legalidade de direitos individuais conciliados com o interesse social. No entanto, a medida administrativa será vinculada caso esteja prevista para a infração e não haja motivação para sua não aplicabilidade. (MEIRELLES, 2009)

CAPÍTULO III – TRIBUTAÇÃO E APREENSÃO

O Código Tributário Nacional (CTN) em seu artigo 3º conceitua tributo nestes termos: “Tributo é toda prestação pecuniária compulsória, em moeda ou cujo valor nela se possa exprimir, que não constitua sanção de ato ilícito, instituída em lei e cobrada mediante atividade administrativa plenamente vinculada”.

3.1 Espécies de tributos para veículos automotores

O tributo é mensurado em pecúnia, ou seja, é um valor definido em moeda. Para Hugo de Brito Machado (2007) esta característica significa que o tributo é uma prestação tendente a assegurar ao Estado os meios financeiros necessários para alcançar o seus objetivos, por isso, de natureza pecuniária. No sistema tributário moderno não há mais o tributo em natureza, pago em serviços ou bens diversos do dinheiro.

O dever jurídico de pagar o tributo não decorre de um acordo de vontade. O tributo surge sem qualquer tipo de manifestação de vontade das partes. Sendo criado simplesmente por que a lei assim o estabelece, sendo necessário, apenas, que está exista e esteja vigente no ordenamento jurídico brasileiro. (TAVARES, 2003)

O tributo não é sinônimo de penalidade, uma vez que há possibilidade de incidência deste é um ato ilícito, enquanto, a hipótese de aplicação do tributo é sempre algo lícito. Entretanto, isso não significa que não existam sanções na seara tributária. (FERREIRA, 2005)

A Constituição Federal não define as espécies tributárias, estas estão definidas no CTN. O artigo 4º caput e incisos do CTN traz que:

A natureza jurídica específica do tributo é determinada pelo fato gerador da respectiva obrigação tributária, sendo irrelevantes para qualifica-la a denominação e as demais características formais adotadas pela lei e a destinação legal do produto de sua arrecadação.

Na observação de Roque Antônio Carrazza (2005), os tributos devem ser classificados em espécie, pois o Brasil é um Estado Federal, os entes são reciprocamente autônomos e legislam, inclusive em matéria tributária. Dessa forma, têm-se, no país, leis tributárias federais, estaduais, municipais e distritais, todas devendo conviver harmonicamente.

De acordo com a teoria penta partida ou quinquipartida, têm-se como exemplos de tributos no Brasil, os impostos, as taxas e contribuições de melhoria, contribuições sociais e empréstimos compulsórios. Entretanto, apenas três encontram-se previstas no Código Tributário Nacional (imposto, taxas e contribuições de melhoria).

Para Hugo de Brito Machado (2004), além da classificação quanto a espécie, os tributos tem outras classificações como quanto à competência, quanto a vinculação e quanto a função. Referente à competência os tributos podem ser: federais, estaduais e municipais.

3.1.1 Imposto sobre a propriedade de veículo automotor (IPVA)

O imposto é uma espécie de tributo e possui previsão no artigo 16 do CTN, sendo: “imposto é o tributo cuja obrigação tem por fato gerador uma situação independente de qualquer atividade estatal específica, relativa ao contribuinte”.

Nesse sentido, o fato gerador do imposto independe de qualquer atividade específica do Estado, ou seja, o Estado não precisa prestar uma atividade

para que o imposto seja instituído, o que torna o imposto um tributo não vinculado. (SABBAG, 2014)

O Imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA), foi criado pela Emenda Constitucional nº 27/85, ainda sob a égide da Constituição de 1967, com as alterações promovidas pela Emenda Constitucional 01/69. Surgiu em substituição à antiga Taxa Rodoviária Única- TRU, cobrada anualmente pela União no licenciamento de veículos. (FREITAS, 1999)

Segundo Paulo Roberto Coimbra Silva (2011) o IPVA é um imposto cobrado anualmente, instituído pelos Estados e o Distrito Federal tendo como fato gerador a propriedade de veículo automotor. Teoricamente, a arrecadação do IPVA serve para ser aplicado em manutenção das vias públicas (conservação do asfalto, iluminação e sinalização).

O IPVA é regido pela Constituição Federal através do artigo 155, inciso III e §6º. Esse imposto não possui legislação complementar, estipulando normas gerais, conforme prescrição do artigo 146, III, da CF/88, Nesse sentido, Leandro Paulsen e José Eduardo Soares de Melo afirmam o seguinte:

A inexistência de normas gerais relativas ao imposto implicou a legitimidade dos Estados para ditar as normas indispensáveis à sua instituição, o que veio a ser cumprido no exercício da competência legislativa plena (§3º, art. 24, CF, c/c §3º, art. 34 do Ato das Disposições Transitórias) consoante postura jurisprudencial. (2012, p. 432)

O fato gerador do imposto em questão é a propriedade do veículo, sendo necessário que na propriedade esteja incluído o direito de uso regular do veículo. A obrigação tributária nascerá na data da aquisição do veículo pelo consumidor final seja pessoa física ou jurídica, ou seja, o mero detentor ou quem detenha a posse direta do veículo, não sofrerá a incidência do IPVA. (SABBAG, 2013)

A competência para realização da tributação será o ente no qual o contribuinte exerça a propriedade do veículo automotor. No mesmo sentido, Paulo Roberto Coimbra Silva ensina que: “O aspecto espacial da hipótese de incidência

indica o lugar em que ocorreu ou se tem por ocorrido o fato gerador da obrigação tributária” (2011, p.58).

A respeito da alíquota do IPVA, a Emenda Constitucional nº 42 de 2003, acrescentou o §6º no artigo 155 da Constituição Federal, determinando que o valor das alíquotas mínimas serão estabelecidas pelo Senado Federal, podendo ter valores diferenciados, em detrimento do tipo e utilização do veículo.

A base de cálculo do IPVA será o valor venal do veículo automotor. Em se tratando de veículo novo, a base de cálculo será o valor total constante na nota fiscal de aquisição; no caso de veículos usados a legislação estadual expedirá tabela com valores venais, levando-se em consideração a marca, modelo e ano de fabricação.

3.1.2 Certificado de registro e licenciamento de veículos – CRLV

Licenciamento é espécie de licença. Maria Sylvia Zanella Di Pietro (2002) conceitua a licença como sendo: “ato administrativo e unilateral pelo qual a administração faculta àquele que preencha os requisitos legais o exercício de uma atividade”.

O licenciamento é, assim como o registro, uma obrigação de quem possui um veículo e deseja sair com ele pelas ruas, avenidas, estradas e rodovias públicas do Brasil. As regras inerentes a essa obrigação estão contidas no Capítulo XII, da Lei nº 9.503/97 Código de Trânsito Brasileiro.

O licenciamento deve ser pago anualmente, depois de serem quitados outros débitos, como IPVA, Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e multas. De acordo com a Resolução Nº 110/2000, os prazos para a renovação do CRLV serão definidos pelos DETRAN'S dos estados e do Distrito Federal.

O procedimento de registro e licenciamento de veículos automotores, novos e usados, é de competência do Sistema Nacional de Trânsito, conforme estabelece o artigo 5º do Código de Trânsito Brasileiro:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

O CRLV é um documento de porte obrigatório, exceto, quando no momento da fiscalização, for possível o acesso ao sistema informatizado que seja capaz de verificar se o veículo encontra-se devidamente licenciado. A finalidade deste documento é de atestar que o veículo possui condições de segurança para estar em circulação, requisito que se faz necessário para a segurança da sociedade.

3.2. Procedimentos legais

Os procedimentos legais de apreensão, remoção e retenção de veículos, são situações distintas na legislação de trânsito. Enquanto a remoção e a retenção do veículo são medidas administrativas, a apreensão é penalidade nunca aplicada por falta de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito e foi revogada em novembro de 2016 quando a Lei n. 13.281/16 entrou em vigor.

3.2.1 Da apreensão

A apreensão do veículo é uma penalidade administrativa que será aplicada pela autoridade de trânsito competente, sendo a privação que o proprietário do veículo possui de usufruir de seu patrimônio por um período que varia de um a trinta dias, conforme a gravidade da infração cometida. (MACEDO, 2009)

O pagamento das multas e encargos públicos não dá ao proprietário o direito de retirar seu veículo do depósito público, tendo em vista que é necessário cumprir o prazo estabelecido pela autoridade de trânsito. Nesse sentido Nei Pires Mitidiero leciona:

[...] a penalidade de apreensão de veículo consiste em retirar-se, da posse de seu proprietário, e conservar-se sob poder o veículo, sem que o pagamento de multa e de despesas afins se lhe mude a duração, por certo e determinado período temporal, no qual permanecerá sob a custódia e responsabilidade do ente executivo de trânsito apreensor, com ônus para o seu proprietário, por prazo de até trinta dias, conforme critério a ser estabelecido pelo CONTRAN assinala o art. 262, „caput“ do CTB. Até exaurido esse prazo, diga-se, o veículo não será liberado, desimportando o efetivo pagamento de multa e encargos compatíveis. (2005, p. 1277)

A competência para aplicação da penalidade apreensão é inerente à autoridade de trânsito que, por força do inciso VI do art. 22 do Código de Trânsito Brasileiro, será dos DETRAN'S. Acerca desse assunto, conceitua Geraldo de Faria Lemos Pinheiro e Dorival Ribeiro:

As infrações para as quais o legislador cominou, além de multa, a apreensão do veículo, nos levam ao seguinte entendimento: a multa será imposta pela autoridade do órgão executivo de trânsito com circunscrição sobre a via (União, Estados, Distrito Federal e Municípios), enquanto que a apreensão do veículo só poderá ser imposta pelos órgãos executivos de trânsito, dos Estados e do Distrito Federal, dada a competência restrita que o Código de Trânsito Brasileiro confere aos demais órgãos, os quais só podem aplicar a advertência escrita, multas e medidas administrativas. (2000, p. 422)

A sanção de apreensão do veículo automotor, não é de execução imediata, essa será aplicada após o julgamento do auto de infração, e não no momento em que se constata a prática da infração, sendo necessário garantir o direito de ampla defesa e contraditório do infrator, decorrentes do devido processo legal. (MITIDIERO, 2005)

3.2.2 Da retenção

A retenção e remoção do veículo automotor são medidas administrativas previstas no artigo 269, da Lei nº 9.503/97 CTB:

Art. 269. A autoridade de trânsito ou seus agentes, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá adotar as seguintes medidas administrativas: I – retenção do veículo; II – remoção do veículo; [...]

A retenção consiste na retirada momentânea de um veículo irregular de circulação do poder do condutor, passando para o poder da autoridade, até que se resolva a situação prevista em lei que autoriza tal medida. Restringe-se mais a anormalidades do veículo, do condutor e dos passageiros. (MACEDO, 2009)

O artigo 270 do CTB descreve a medida administrativa de retenção. A retenção ocorre quando cominada para a infração de trânsito tipificada. A irregularidade podendo ser sanada no local da infração, deverá o veículo ser liberado pelo agente de trânsito, de maneira imediatamente, sem que seja exigido o pagamento de multa ou outro encargo.

Porém, não sendo possível ser sanada a irregularidade no local da infração, o agente de trânsito deverá autuar o condutor, recolher o CRLV e liberar o veículo a pessoa autorizada e habilitada. O agente de trânsito, nesse caso, não possui poder discricionário de decidir se permite ou não a retirada do veículo, pois essa faculdade é um direito do proprietário. (MACEDO, 2009)

De acordo com OrdeliSavendra Gomes (2011), o agente de trânsito estabelecerá o prazo necessário para o proprietário sanar a irregularidade, avaliando apenas o tempo necessário para conserto. O agente ao reter de maneira coercitiva o veículo, privando o proprietário a oportunidade de sanar a irregularidade, estará afrontando o princípio da legalidade e da proporcionalidade dos atos administrativos.

O proprietário após regularizar a situação do veículo, deverá retornar ao órgão de trânsito que aplicou a medida administrativa e submetê-lo à vistoria, com o intuito de que se certifique o saneamento da irregularidade e lhe seja devolvido o CRLV. (GOMES, 2011)

Contudo, não sendo apresentado o veículo regularizado dentro do prazo estabelecido, a autoridade de trânsito deverá encaminhar o CRLV para o órgão executivo de trânsito, a fim de que seja feita a inclusão de restrição administrativa no cadastro do veículo. (MACEDO, 2009)

3.2.3 Da remoção

A remoção de veículo é um ato administrativo, que tem como intuito deslocar o veículo, mediante serviço de guincho ou similar, de um local para outro, ante a flagrância de irregularidade, até que esta seja sanada. (MITIDIERO, 2005)

A medida administrativa de remoção está descrita no artigo 271 do CTB. Similar à retenção, a remoção do veículo acontece quando for uma das medidas administrativas estabelecidas no dispositivo infracional da conduta flagrada.

A remoção tem como finalidade cessar a violação da norma, desobstruir a via e evitar que um ato infracional considerado grave pelo legislador seja continuado após a abordagem pelo agente de trânsito. Acerca desse assunto, conceitua Waldyr de Abreu:

O objetivo da remoção é em geral desobstruir a via pública, em favor principalmente da segurança e da fluidez do trânsito. [...] A remoção, ainda expressa, tem o propósito de impedir prosseguir alguma ação infracional. É o que acontece nos termos dos art. 173, 174 e 229 do CTB. (2001, p. 174)

Porém, a remoção do veículo não deve ser aplicada se o condutor solucionar o motivo da remoção antes que o agente tenha iniciado o procedimento, não sendo lícito ainda cobrar tarifa por serviço que não tenha efetivamente prestado, tal medida não se justifica, pois não constitui penalidade. (RIZZARDO, 2007)

3.3 Do condicionamento para emissão do CRLV

O Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) deverá ser renovado a cada ano, conforme norma estabelecida na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou semirreboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.

O veículo automotor após ser removido para o pátio do órgão competente será exigido ao proprietário, pela Administração Pública, o pagamento de multas, taxas e eventuais despesas com a remoção e estadia. O CTB, em seu artigo 131 dispõe acerca da necessidade de quitação de todos os débitos relativos a tributos, encargos e multas, vinculados ao veículo, para a expedição do CRLV.

Não concordando com a legislação, doutrinadores da corrente tributarista criticaram a exigência do pagamento de débitos exigidos de forma imediata para liberação do veículo e expedição do CRLV, cerceando o direito de defesa. Entre eles, Geraldo de Faria Lemos Pinheiro e Dorival Ribeiro afirmaram o seguinte:

[...] a remoção tem por finalidade a segurança e a fluidez da via, não sendo razoável que para a libertação seja exigido o pagamento das multas, já que estaria sendo cerceado o direito de defesa. Quanto às taxas e despesas com remoção e estadia, é óbvio que são devidas, cabendo, entretanto ao proprietário do veículo reclamar judicialmente quando a medida administrativa for inadequadamente executada ou ocorrerem danos ao seu patrimônio (art. 37, § 6º, da CF). (2000, p. 439)

Além de criticarem o condicionamento do pagamento de todos os débitos vencidos para emissão do CRLV, doutrinadores da corrente tributarista questionam também a legalidade da apreensão de veículo por falta de pagamento do Imposto sobre a propriedade de veículo (IPVA).

Nos dizeres de Paulo Bonavides (2004), deveram ser assegurados aos contribuintes, todos os mecanismos de defesa em sede de processo administrativo ou judicial; além disso, a remoção do veículo revela-se imprópria, desnecessária e desproporcional, sendo o mais indicado para a punição de ilícitos fiscais a imposição de penalidades pecuniárias e, excepcionalmente, pelo órgão jurisdicional, de penas restritivas de direitos (restrição da propriedade).

Conforme consta no artigo 230, inciso V, do CTB, que trata da remoção devido ao licenciamento vencido, é legal a exigência da regularização e pagamento de todos os débitos, como impostos, taxas e multas para o veículo ser liberado.

A autoridade administrativa não pode exigir o pagamento de multas em relação às quais não tenha sido o condutor notificado, pois a exigibilidade pressupõe a regular notificação do interessado, que poderá impugnar a penalidade ou dela recorrer, resguardando, assim, o devido processo legal, a ampla defesa e garantias constitucionais asseguradas. No mesmo sentido Arnaldo Rizzardo afirma que:

“Enquanto não se der o pagamento do IPVA, das multas e outros encargos, não se efetiva o licenciamento. Todavia, em casos de multa, deverá estar consolidada ou decidida, com prévia notificação do devedor e a possibilidade dos meios de defesa. Tendo havido apenas a lavratura do auto de infração, sem a posterior homologação pela autoridade competente, não se torna exigível a multa. Considerando que o licenciamento é condição para o veículo circular, não se admite a negativa em fornecer o certificado, se atingida a época da respectiva renovação, e não obedidas as formalidades para firmar a exigibilidade da cominação. Arbitrária a atitude de condicionar a licença ao pagamento, se a notificação ocorre no momento em que se providencia aquela.” (1998, p. 393)

Para Paulo Roberto Coimbra Silva (2011), o princípio da ampla defesa e contraditório será considerado violado, nos casos em que, a autoridade de trânsito condicione a liberação do veículo ao pagamento da multa, que ainda não é exigida falta de notificação ou está com sua exigibilidade suspensa defesa administrativa em curso.

Restando vencida a multa, poderá ser exigida como condição para liberação do veículo apreendido, quer por ter-se esgotado o prazo de defesa sem manifestação do interessado, quer por já ter sido julgada a impugnação ou o recurso administrativo. Acerca do assunto afirma Celso Antônio Bandeira de Mello:

“Quanto às multas de trânsito, ter-se-á de entender que a lavratura do auto de infração por parte do agente de trânsito — e que, por razões óbvias, não tem como deixar de ser feita imediatamente e sem aturados rigorismos formalísticos — é apenas uma preliminar do lançamento da multa, o qual só se estratifica depois de ofertada a possibilidade de ampla defesa e se esta for desacolhida. Quanto às outras hipóteses não procederá a dúvida, pois não seriam sanções administrativas, mas providências acautelatórias, e, por isto mesmo, em face da urgência, desobrigadas de obediência a um processo preliminar.” (2010, p. 857)

Nesse sentido, é lícito à Administração Pública ao condicionar a restituição do veículo removido para o pátio ao pagamento das despesas com

remoção e estadia, fixado o limite no valor de 30 dias de diária para evitar o confisco. No caso do veículo não estar devidamente licenciado, é lícito a exigência do licenciamento do veículo para sua liberação, com o pagamento dos impostos, taxas e multas devidas.

CONCLUSÃO

Com a realização do presente trabalho foi possível perceber que em razão do desenvolvimento da sociedade, os veículos automotores passaram a fazer parte da vida das pessoas, seja de forma direta ou indireta. O debate acerca do tema abordado, sempre volta à tona, seja por uma interpretação de alguns tributaristas ao afirmarem que é ilegal a apreensão de veículo por falta de pagamento do IPVA, seja por uma decisão judicial acerca da matéria.

O termo apreensão está tecnicamente incorreto, pois de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro o que ocorre é a remoção, ou seja, são institutos distintos na legislação de trânsito. A apreensão é uma penalidade que não existe mais, pois a mesma foi revogada pela Lei Federal n. 13.281, que entrou em vigor em 01 de novembro de 2016, enquanto a remoção é medida administrativa.

Portanto, o que ocorre de fato é a aplicação da medida administrativa da remoção e não a penalidade de apreensão como é divulgado. Defensores de que o Estado não pode remover o veículo por falta de pagamento do imposto, utilizam de diversos argumentos como o disposto previsto no artigo. 150 da Constituição Federal (utilizar tributo com efeito de confisco), sendo considerado abuso do Poder de Polícia e a intervenção do Estado no direito de propriedade.

Verifica-se a relevância da fiscalização do Imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) que é exercício legítimo do poder de polícia do Estado, com o objetivo de resguardar o pagamento de obrigações tributárias.

O IPVA é o imposto cobrado anualmente pela receita estadual, metade do dinheiro arrecadado fica no município no qual o veículo foi registrado, a outra parte vai para os cofres públicos do estado e pode ser aplicado em diversas áreas, não necessariamente no trânsito. O licenciamento é composto pelo Imposto sobre a

Propriedade de Veículos Automotores (IPVA), taxas (bombeiros, licenciamento), possíveis multas de trânsito vencidas, seguro obrigatório (DPVAT) e em algumas cidades é cobrado taxa de manutenção e conservação de vias.

Observou-se que o Conselho de Trânsito, em seus manuais de fiscalização interpreta que a medida administrativa de remoção é independente da penalidade de apreensão, uma vez que a regularização do veículo possibilita sua liberação imediata, diferente das sanções de multa que só podem ser aplicadas depois do processo administrativo, respeitando o direito de defesa do infrator.

Diante do exposto, fica evidente que a informação de uma possível inconstitucionalidade acerca da remoção de veículo automotor, utilizando com base os dispositivos mencionados não passa de uma interpretação sustentada por alguns, mas sem nenhuma decisão judicial de repercussão geral que impeça os agentes de fiscalizar ou mesmo uma lei que modifique o contexto normativo atual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Waldyr de. **Como policial, ser policiado e recorrer das punições**. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

ASSIS NETO, Sebastião; JESUS, Marcelo de; MELO, Maria Izabel de. **Manual de Direito Civil**. 2. ed. rev. Atual e ampl. Salvador: JusPodivm, 2014.

BEVILÁQUA, Clóvis. **Código Civil dos Estados Unidos do Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Histórica. 1977.

BONAVIDES, Paulo. **Curso de Direito Constitucional**. 15. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

BORGES, Paulo Torminn. **Institutos básicos do Direito Agrário**. 3 ed. São Paulo: Pró-livro, 1977.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 13 ma. 2018.

_____. **LEI Nº 5.172, de 25 de outubro de 1966**. Código Tributário Nacional. Dispõe sobre o Sistema Tributário Nacional e institui normas gerais de direito tributário aplicáveis à União, Estados e Municípios. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm. Acesso em: 13 mai. 2018.

_____. **LEI Nº 9.503, de 23 de setembro 1997**. Código de Trânsito Brasileiro. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/l9503.htm. Acesso em: 13 mai. 2018.

_____. **LEI Nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/l10406.htm. Acesso em: 13 mai. 2018.

CARRAZZA, Roque Antônio. **Curso de direito constitucional tributário**. 21. ed. São Paulo: Malheiros, 2005.

CARRIDE, Norberto de Almeida. **Direito de trânsito e responsabilidade civil de A a Z**. 2. ed. São Paulo: Editora Juarez de Oliveira, 2003.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 26ª ed. São Paulo, 2009.

_____. **Código Civil anotado**. 15. ed. rev. Atual. São Paulo: Saraiva, 2010.

DI PIETRO, Maria Sílvia Zanella. **Direito administrativo**. 14. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

EVANGELISTA, Eduardo Rodrigues. **A Função social da Propriedade e o Conceito de Princípio Jurídico**, 2013. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/fun%C3%A7%C3%A3o-social-da-propriedade-e-o-conceito-de-princ%C3%ADpio-jur%C3%ADdico>> Acesso em: 28 mai. 2017

FARIAS, Cristiano Chaves de; FIGUEIREDO, Luciano; EHRHARDT JUNIOR, Marcos; DIAS, Wagner Inácio Freitas. **Código Civil para Concursos**. 3 ed. rev. Atual e Ampl. Salvador: JusPodivm, 2014.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil: Direitos reais**. 3 ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006.

FERREIRA, Eduardo Marcial. **Manual de direito financeiro e tributário**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**, 32 ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

FREITAS, Vladimir Passos de. **Código Tributário Nacional comentado**. São Paulo. RT, 1999.

GOMES, OrdeliSavendra. **Código de Trânsito Brasileiro Comentado e Legislação Complementar**. 6. ed. Curitiba: Juruá, 2011.

GOMES, Orlando. **Direitos Reais**. 19 ed. Atualizador: FACHIN, Luiz Edson. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito das Coisas**. 8ª ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

KRIGGER, Ilson Idalécio Marques. **Processo administrativo e defesa do infrator no novo código de trânsito brasileiro**. 3ª ed. Porto Alegre: Síntese, 2000.

LIMA, Marcellus Polastri. **Crimes de Trânsito: Aspectos penais e processuais**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.

MACEDO, Leandro. **Legislação de Trânsito Descomplicada**. 2. ed. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

MACHADO, Hugo de Brito. **Curso de Direito Tributário**. 24 ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

_____. **Curso de direito tributário**. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

MARTINS, Sidney. **Multas de Trânsito: defesa prévia e processo punitivo**. 1.ed. Curitiba: Juruá, 2006.

_____. **Multas de Trânsito: defesa prévia e processo punitivo**. 2. ed. Curitiba: Juruá, 2010.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito administrativo brasileiro**. 28. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2003.

_____. **Direito administrativo brasileiro**. 28. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2003.

_____. **Direito administrativo brasileiro**. 35. ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 22. ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

_____. **Curso de Direito Administrativo**. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

MITIDIERO, Nei Pires. **Comentários ao código de trânsito brasileiro: direito de trânsito e direito administrativo de trânsito**. ed. rev., modific., aument. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2005.

PAULSEN, Leandro. MELO, José Eduardo Soares de. **Impostos Federais, Estaduais e Municipais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 7ª edição, 2012.

PEREIRA, Caio Mario da Silva, **Instituições de Direito Civil**. 20 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos; RIBEIRO, Dorival. **Código de Trânsito Brasileiro Interpretado**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2000.

PIPES, Richard. **Propriedade e Liberdade**. 1 ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 1. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998.

_____. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 5. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

_____. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 2007.

_____. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 7. ed. rev. atual e ampl. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.

SABBAG, Eduardo de Moraes. **Imunidade tributária recíproca e os impostos indiretos**: uma interpretação conforme o Estado Federal. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

_____. **Manual de direito tributário**. 6 ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

SILVA, João Baptista da. **Código de Trânsito Brasileiro Explicado**: Com as resoluções de nº 1 a 84, do CONTRAN. Belo Horizonte: O lutador, 1999.

SILVA, José Afonso. **Poder Constituinte e Poder Popular – Estudos sobre a Constituição**. 1 ed. São Paulo: Malheiros, 2002.

SILVA, José Geraldo da; SOPHI, Roberta Ceriolo. **Dos recursos em matéria de trânsito**. 3. ed. Campinas: Millennium, 2001.

SILVA, Paulo Roberto Coimbra. **IPVA**: Imposto sobre a propriedade de veículos automotores. São Paulo: Quartier Latin, 2011.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito Civil Volume Único**, 5 ed. rev. Atual e ampl, São Paulo: Editora Método, 2015.

TAVARES, Alexandre Macedo. **Fundamentos de direito tributário**. Florianópolis: Momento Atual, 2003.