

FUNDAÇÃO DE ENSINO “EURÍPIDES SOARES DA ROCHA”
CENTRO UNIVERSITÁRIO EURÍPIDES DE MARÍLIA – UNIVEM
CURSO DE DIREITO

KAROL DORETTO GRECCHI

**A VISTORIA VEICULAR E SUA COMPETÊNCIA:
ANÁLISE CRÍTICA**

MARÍLIA
2014

KAROL DORETTO GRECCHI

**A VISTORIA VEICULAR E SUA COMPETÊNCIA:
ANÁLISE CRÍTICA**

Trabalho de Curso apresentado ao Curso de Direito da Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, mantenedora do Centro Universitário Eurípides de Marília – UNIVEM, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Roberto da Freiria Estevão

MARÍLIA
2014

Grecchi, Karol Doretto.

A Vistoria Veicular e sua competência: análise crítica / Karol Doretto Grecchi; orientador: Roberto da Freiria Estevão. Marília, SP: [s.n.], 2014, 57 fls.

Trabalho de Curso (Graduação em Direito) - Curso de Direito, Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, mantenedora do Centro Universitário Eurípides de Marília – UNIVEM, Marília, 2014.

1. Trânsito 2. Vistoria Veicular 3. Competência

CDD: 341.376



FUNDAÇÃO DE ENSINO "EURÍPIDES SOARES DA ROCHA"

MANTENEDORA DO CENTRO UNIVERSITÁRIO EURÍPIDES DE MARÍLIA – UNIVEM

Curso de Direito

Karol Doretto Grecchi

RA: 45575-1

A Vistoria Veicular e Sua Competência: Análise Crítica

Banca examinadora do Trabalho de Conclusão de Curso apresentada ao Programa de Graduação em Direito da UNIVEM, F.E.E.S.R, para obtenção do Título de Bacharel em Direito.

Nota: 9.5

ORIENTADOR(A):


Roberto da Freiria Estevão

1º EXAMINADOR(A):


Jairo José Gênova

2º EXAMINADOR(A):


Silvia Helena de Almeida Stefano

Marília, 04 de dezembro de 2014.

A Deus, pelo esplendor da vida;

*Ao meu pai Edward,
minha mãe Marli e
meu irmão Kauê,
por serem meu porto seguro e;*

*Aos familiares e amigos que,
com muito carinho e apoio,
não mediram esforços para que eu
chegasse até esta etapa de minha vida.*

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me concedido saúde e força para superar as dificuldades.

Aos meus pais Edward e Marli, pela vida, pela educação calcada em princípios de honestidade e solidariedade, pela indicação de bons caminhos, pela transformação de caminhos obscuros em trilhas cheias de esperança, pela confiança, pelos passos apoiados na infância, os conselhos proferidos na adolescência e os ensinamentos de toda a vida, pois nesse quesito foram literalmente mestres. A eles que se doaram inteiros e renunciaram aos seus sonhos, para que eu pudesse realizar os meus. Agradecer também pelas dificuldades já ultrapassadas, as vitórias conquistadas e as alegrias divididas.

Ao meu irmão Kauê, meu grande companheiro, pela atenção, apoio e cuidado que a mim sempre dedicou.

Aos professores por me propiciarem o conhecimento não apenas racional, mas a manifestação do caráter e afetividade da educação no processo de formação pessoal e profissional. Em especial ao meu orientador Roberto, pela paciência, dedicação, atenção, auxílio seguro e oportuno na orientação, aliados à sua grande experiência profissional e intelectual, que foram imprescindíveis para o desenvolvimento e conclusão deste trabalho. A ele que demonstrou que não há limite para o conhecimento.

Aos amigos que me acompanharam durante estes anos de estudo em especial Anelisie, Bárbara, Claudinei, Cléber, Fernando, Juliana, Lucas, Simone, Vinícius e Wladson, que impulsionaram o meu crescimento acadêmico.

A todos aqueles que de alguma forma estiveram e estão próximos de mim, contribuindo com o meu crescimento pessoal e profissional.

“É muito melhor lançar-se em busca de conquistas grandiosas, mesmo expondo-se ao fracasso, do que alinhar-se com os pobres de espírito, que nem gozam muito nem sofrem muito, porque vivem numa penumbra cinzenta, onde não conhecem nem vitória, nem derrota.”

Theodore Roosevelt

GRECCHI, Karol Doretto. **A vistoria veicular e sua competência: análise crítica**. 2014. 57f. Trabalho de Conclusão de Curso de Bacharelado em Direito – Centro Universitário Eurípides de Marília, Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, Marília, 2014.

RESUMO

Este estudo analisa a competência da vistoria veicular, tendo em vista as discussões que pairam sobre a possibilidade das empresas privadas executarem atividades delegadas aos órgãos de trânsito. Neste sentido, vale ressaltar a importância do assunto, principalmente devido ao crescente número de empresas privadas credenciadas em vistoria buscando o amparo do judiciário para realizarem os atos de vistoria que lhe são delegados por leis, portarias e resoluções. Dessa forma, frente à ausência de doutrinas e posicionamentos pacíficos dos tribunais e das decisões de primeira instância a respeito do referido tema, as pesquisas deste trabalho foram realizadas com intuito de resolver tais contradições, estabelecendo critérios mais específicos para a resolução dos conflitos judiciais. Com base na metodologia da pesquisa bibliográfica, será apresentado um estudo sistematizado com doutrinas, legislações e artigos disponibilizados na Internet.

Palavras-chave: Trânsito. Vistoria Veicular. Competência.

GRECCHI, Karol Doretto. **A vistoria veicular e sua competência: análise crítica**. 2014. 57f. Trabalho de Conclusão de Curso de Bacharelado em Direito – Centro Universitário Eurípides de Marília, Fundação de Ensino “Eurípides Soares da Rocha”, Marília, 2014.

ABSTRACT

This study analyzes the vehicular inspection's competence, considering the discussions that hover over the possibility of private companies to perform tasks delegated to transit agencies. In this sense, it is worth mentioning the importance of the subject, mainly due to the growing number of accredited private inspection companies seeking the support of the judiciary to carry out acts of inspection that are delegated to it by laws, ordinances and resolutions. Thus, due to the absence of peaceful doctrines and positions and decisions of courts of first instance in respect of this issue, the researches of this work were carried out aiming to resolve such contradictions, setting more specific criteria for the resolution of legal conflicts. Based on the methodology of literature research, a systematic study with doctrines, laws and articles available on the Internet will be presented.

Keywords: Transit. Vehicular Inspection. Competence.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Estrutura Hierárquica das Normas.....	26
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BIN/RENAVAM: Base de Índice Nacional do Registro Nacional de Veículos Automotores
BIN: Base de Índice Nacional
CETTRAN: Conselho Estadual de Trânsito
CF: Constituição Federal
CIRETRAN: Circunscrição Regional de Trânsito
CONTRADIFE: Conselhos de Trânsito do Distrito Federal
CONTRAN: Conselho Nacional de Trânsito
CTB: Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS: Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN: Departamento Estadual de Trânsito
ECV: Empresa Credenciada de Vistoria
INMETRO: Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia
JARI: Juntas Administrativas de Recursos e Infrações
PNT: Política Nacional de Trânsito
SESCON: Sindicato das Empresas de Serviços Contábeis e das Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas
SISCSV: Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular e Vistorias
SNT: Sistema Nacional de Trânsito

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Registro do número de óbitos no trânsito	14
Gráfico 2 - Registro do número de feridos no trânsito	14
Gráfico 3 - Frota de veículos nacionais	31

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1 - ASPECTOS HISTÓRICOS	13
1.1 Levantamento histórico a respeito da necessidade da vistoria veicular	13
1.2 As Primeiras Normas Reguladoras da Matéria.....	17
1.3 O Atual Panorama Normativo sobre a Vistoria Veicular	19
CAPÍTULO 2 - A RELEVÂNCIA DA HIERARQUIA DAS NORMAS PARA A PESQUISA A RESPEITO DO TEMA	22
2.1 A Hierarquia das Normas no Pensamento de Hans Kelsen	22
2.2 As Normas Constitucionais como Prevalentes no Sistema Normativo.....	23
2.3 A Localização Hierárquica do Código de Trânsito Brasileiro, das Portarias e das Resoluções	25
CAPÍTULO 3 - A QUESTÃO DA VALIDADE DAS NORMAS RELATIVAS À VISTORIA VEICULAR.....	29
3.1 A Competência Municipal estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro	29
3.2 O Poder de Polícia Administrativa	32
3.3 A Legalidade da Resolução do CONTRAN.....	36
3.4 A Nova Resolução do CONTRAN.....	39
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
REFERÊNCIAS.....	44
ANEXO A	47
ANEXO B.....	49

INTRODUÇÃO

O presente trabalho teve como finalidade precípua a análise da competência da vistoria veicular, com especial enfoque em uma análise crítica no que tange a possibilidade de particulares executarem atividades delegadas aos órgãos de trânsito.

Os estudos realizados justificam-se em razão da importância que o tema vem despertando por meio de ações judiciais, quando empresas privadas credenciadas em vistoria precisam recorrer ao judiciário para realizarem os atos de vistoria que lhe são delegados por leis, portarias e resoluções.

Dessa forma, frente à ausência de doutrinas e posicionamentos pacíficos dos tribunais e das decisões de primeira instância a respeito do referido tema, as pesquisas no presente trabalho foram realizadas com intuito de resolver tais contradições, estabelecendo critérios mais específicos para a resolução dos conflitos judiciais.

Ante a problemática exposta, duas foram as hipóteses inicialmente elaboradas. A primeira diz respeito à competência dos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal para realização da vistoria veicular e a segunda, à competência das empresas particulares credenciadas para a mesma prestação de serviço.

Enfrentando estas propostas, notou-se que no ordenamento jurídico pátrio há regramentos que devem ser obedecidos para fiel cumprimento e validade das normas. Todavia, muitas das leis apresentam generalidades necessitando de normas complementares posteriores. Essa falta de especificidade acaba prejudicando o judiciário que pode obter diversos posicionamentos em casos idênticos se não realizar uma análise crítica do ordenamento jurídico pátrio. Ademais, essa contrariedade acaba movimentando a máquina judiciária desnecessariamente, ao passo em que poderia o Estado estar resolvendo questões muito mais importantes que meras confusões causadas pelos órgãos de trânsito.

Nesse sentido, um dos primeiros instrumentos elaborados a respeito do tema foi o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, no ano de 1997, que serviu de base para a municipalização do trânsito. Em seguida vieram atos normativos como portarias e resoluções para complementar o que estava generalizado e não especificado.

Para a completa compreensão do procedimento de execução de vistoria veicular, este estudo se desenvolveu em 3 (três) capítulos.

No primeiro capítulo foi apresentado um sucinto levantamento histórico a respeito da necessidade deste serviço, as primeiras normas reguladoras da matéria e conseqüentemente, o atual panorama normativo a respeito do tema.

O segundo capítulo abordou a relevância da hierarquia das normas sob a ótica do pensamento de Hans Kelsen, bem como o estudo acerca das normas constitucionais prevalentes no sistema normativo e em seguida, a localização hierárquica das normas que regulamentam a execução da vistoria veicular, quais sejam, o Código de Trânsito Brasileiro, as Portarias e as Resoluções, expedidas pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) respectivamente.

Por fim, o terceiro capítulo discute a questão da validade das normas relativas à vistoria adentrando na competência municipal estabelecida no CTB, o poder de polícia administrativa e sua possibilidade de delegação ou não a particulares e finalmente, a legalidade da Resolução do CONTRAN nº 282/2008.

Para o desenvolvimento deste estudo, adotou-se o método dedutivo, análise de referenciais bibliográficos colhidos por meio de livros, artigos, análises jurisprudenciais e atos administrativos.

CAPÍTULO 1 - ASPECTOS HISTÓRICOS

1.1 Levantamento histórico a respeito da necessidade da vistoria veicular

Desde a invenção da roda e dos automóveis, o homem passou a ser dependente da máquina. Máquina essa utilizada para transporte de bens, de pessoas ou até mesmo para status¹ social. Surge a partir de então o trânsito, a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

O conceito de trânsito “está relacionado, portanto, à própria vida em sociedade e passou a ser sedimentado na medida em que os deslocamentos humanos passaram a ser cada vez mais frequentes, na formação das cidades” (ARAUJO, 2010, p. 60).

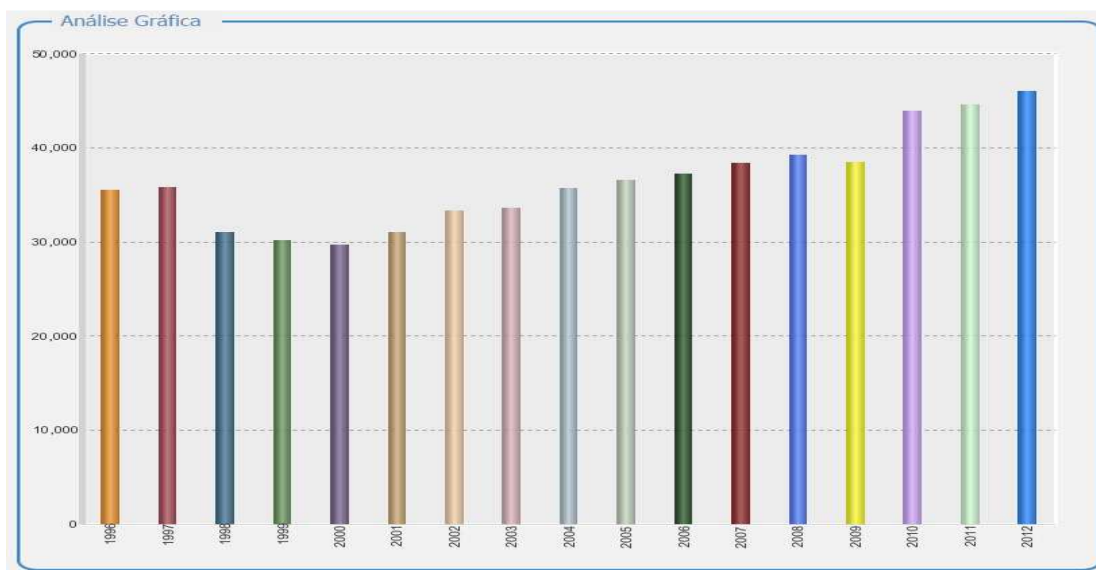
As vantagens oferecidas pelos veículos são inúmeras: locomoção, lazer, ferramenta de trabalho, comodidade, encurtamento de distâncias, comercialização, etc, ao mesmo tempo apresentam desvantagens: congestionamento, perda de dinheiro e tempo, conflitos com pedestres, onerosidade e principalmente acidentes de trânsito.

A segurança no trânsito tem se tornado um problema muito sério no Brasil. Os índices de fatalidade vêm aumentando significativamente a cada ano, chegando a subir de 30.000 para 45.000 o número de óbitos no trânsito do ano de 2000 para 2012. Estatísticas apuradas pelo Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS) relatam que a cada ano em média 35 mil pessoas são mortas e 100 (cem) mil pessoas tornam-se feridas em ocorrências de trânsito, sem levar em consideração as que ficam inválidas.

Os números de feridos envolvidos no trânsito praticamente dobraram dos anos de 2008 para 2013. Números alarmantes que a população e até mesmo as autoridades muitas vezes não tem conhecimento, o que acaba impedindo a realização de políticas mais severas pela tutela do bem jurídico mais importante que é a vida. Para melhor visualizar esses dados, seguem os gráficos 1 e 2:

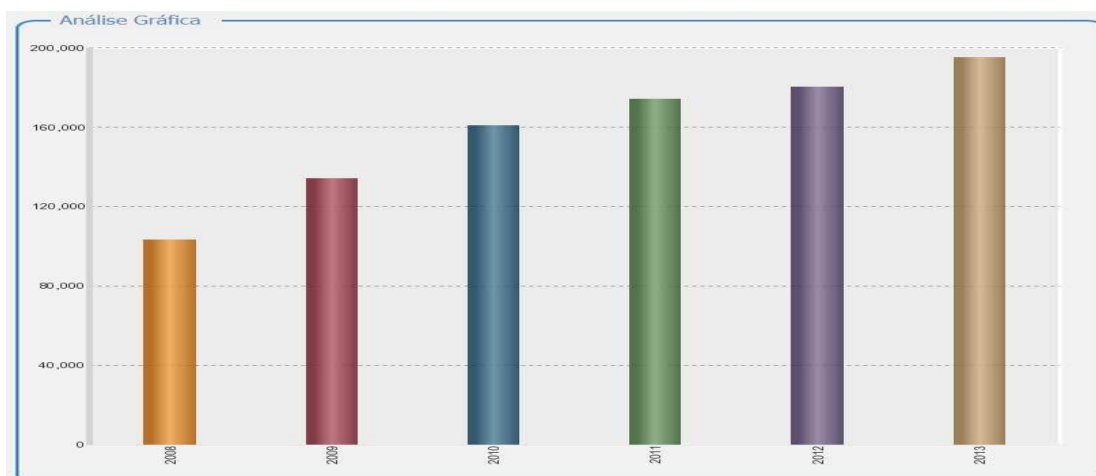
¹1. Situação ou posição hierárquica num grupo ou numa organização, e que implica determinados direitos e obrigações; 2. Prestígio ou distinção social (FERREIRA, 2001).

Gráfico 1 - Registro do número de óbitos no trânsito



Fonte: DATASUS – Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde

Gráfico 2 - Registro do número de feridos no trânsito



Fonte: DATASUS – Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde

Para redução dessas estatísticas é necessária uma política preventiva e campanhas de conscientização da sociedade.

No dia 23 de setembro de 1997, como um despertar de consciência, foi criado o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), através da Lei nº 9.503, vinculado aos preceitos estabelecidos na Constituição Federal de 1988 (CF), estando em vigor até os dias atuais.

O CTB possui como escopo a participação da sociedade para a garantia de uma vida segura e digna no trânsito.

Através deste instrumento normativo o trânsito seguro torna-se direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes, cabendo a esses a adoção de medidas destinadas a assegurar esse direito.

Para alcançar seus objetivos é necessária uma atuação permanente e sistemática dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT). Vale destacar, que fazem parte desse sistema o CONTRAN, como órgão máximo normativo, consultivo e coordenador da política nacional de trânsito e o DENATRAN, como órgão máximo executivo de trânsito da União.

As competências do CONTRAN estão presentes no artigo 12, do CTB, tendo como principais, estabelecer normas regulamentares, diretrizes da Política Nacional de Trânsito (PNT), normatizar os procedimentos de aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores e registro e licenciamento de veículos. Compete precipuamente ao DENATRAN, segundo o artigo 19, do CTB, cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e executar as normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN.

O CONTRAN atua por meio de Resoluções, ou seja, atos administrativos de cunho complementar às normas de trânsito, zelando pela uniformidade e cumprimento delas. O DENATRAN atua por meio de Portarias, atos administrativos que contém instruções acerca da aplicação de leis ou regulamentos, recomendações de caráter geral, execução de serviço ou qualquer outra determinação de sua competência.

Neste contexto, o CTB, as resoluções do CONTRAN e as portarias do DENATRAN tratam de assuntos específicos da relação do cidadão com o Sistema Nacional de Trânsito como instrumentos de consulta para todos aqueles que se empenham em promover um trânsito melhor, mais maduro e consciente.

Junto ao aumento da frota de veículos no Brasil também cresce a preocupação com a segurança, visto que furtos e roubos acompanham essa expansão, alimentando um ciclo vicioso de violência.

A maioria dessas práticas ilícitas tem por finalidade o desmanche, ou seja, a operação de retirada das peças dos veículos para revendê-las a um preço mais baixo que o mercado legal oferece. Todavia, as peças dos veículos, assim como as pessoas físicas, possuem identificações numéricas próprias e algumas delas intransferíveis. Alguns exemplos de peças numeradas também denominadas de agregados são: o motor, os vidros, o câmbio, o eixo e o chassi.

No exercício de sua competência privativa, a União conferiu atribuições executivas e competências legislativas complementares sobre política de educação, fiscalização de trânsito aos demais entes federados, especialmente nos artigos 22 ao 24 da Carta Magna.

Assim sendo, por questões de competência e como forma de retaliação às ilicitudes, o artigo 22, do CTB, determinou ser de competência dos órgãos ou entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal: vistoriar, inspecionar as condições de segurança veicular, registrar, emplacar, expedir Certificado de Registro dentre outras obrigações, mediante delegação do órgão federal competente, como forma de garantir a segurança e fiscalização dos veículos automotores.

Neste sentido, ressalta-se a obrigação legal para a realização de vistoria veicular e não inspeção veicular. Embora os termos aparentem semelhança semântica, seus diferentes significados devem ser definidos.

A Vistoria Veicular, objeto deste trabalho, é, em síntese, um ato no qual se verifica e examina visualmente as conformidades dos veículos. É realizada por um profissional com experiência e treinamento, que avalia a procedência dos números dos agregados e os compara com os registrados em uma Base de Índice Nacional (BIN). Verifica-se a autenticidade do veículo, sua propriedade, seus equipamentos e suas características originais de fábrica.

A Inspeção Veicular é realizada por um Organismo de Inspeção de Segurança Veicular, acreditado pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO). É um processo muito mais técnico, onde se verifica por meio mecânico as conformidades ou não da estrutura, dos componentes, dos equipamentos obrigatórios e dos sistemas de um veículo, realizado e acompanhado por um engenheiro mecânico e técnicos em mecânica. Utiliza-se de um sistema computadorizado de medição, capaz de inspecionar e medir: gases, ruídos, opacidade e requisitos de segurança do veículo, estabelecidos por legislação própria e específica.

Ante o exposto é possível perceber que através da vistoria veicular é possível: a preservação da vida e da saúde, a diminuição do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito, identificação de irregularidades e evitar que o consumidor adquira um veículo com adulterações irregulares.

1.2 As Primeiras Normas Reguladoras da Matéria

O CTB em suas disposições finais e transitórias, mais precisamente no artigo 314, determinou que o CONTRAN expedisse resoluções necessárias à sua melhor execução, no prazo de 240 (duzentos e quarenta) dias a partir de sua publicação.

Pouco tempo depois, em janeiro de 1998, o CONTRAN cumpriu com a determinação supra, editando a Resolução nº 005/98 (Anexo A) que resolveu que as vistorias seriam realizadas nos casos de transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou estadual do proprietário do veículo ou qualquer tipo de alteração de suas características originais. Ademais, esclareceu os objetivos precípuos da vistoria veicular, quais sejam: identificar a autenticidade e documentação do veículo, a legitimidade da propriedade, se os veículos dispõem dos equipamentos de segurança, se estão em perfeitas condições de funcionamento e circulação, se atendem às especificações técnicas e principalmente, se as características originais dos veículos e seus agregados não foram modificados. Desta forma a circulação de veículos irregulares seria identificada e ao mesmo tempo dificultada.

Em setembro de 2004 a participação dos cidadãos na gestão do trânsito teve grande avanço quando da publicação pelo CONTRAN, da Política Nacional de Trânsito - PNT, Resolução nº 166/2004. Para sua aprovação foram ouvidos os órgãos e as entidades do Sistema Nacional de Trânsito e em especial, a sociedade. Essa política leva em conta todos os fatores que relatam a realidade brasileira, tais como, os culturais, sociais, ambientais e históricos. A partir daí elaboram-se diretrizes para o exercício pleno da cidadania e conquista da qualidade de vida.

Seguido da necessidade de estabelecer critérios para a regularização de motores dos veículos registrados ou que viessem a ser registrados no país, foram editadas as Resoluções nº 199 de 25 de agosto de 2006, e a Resolução nº 250, de 24 de setembro de 2006, ambas do CONTRAN.

Entrementes, com o crescimento exacerbado da frota de veículos e a ausência de investimentos pelo Estado, as condições de realização das vistorias pelo DETRAN's se tornaram cada vez mais precárias com muitas filas, falta de capacitação pessoal e técnica, descontrole, ausência de infraestrutura adequada e frequentes denúncias de corrupção e exploração do mercado de ocasião nas proximidades dos locais de vistoria com a venda de extintores de incêndio e triângulos de segurança.

Em razão disso, o CONTRAN criou a Resolução 282 (Anexo B), em 26 de junho de 2008, estabelecendo também critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no Brasil.

Além de trazer procedimentos mais específicos, a Resolução 282/08 (Anexo B), trouxe também uma inovação em seu primeiro artigo, a possibilidade da realização das vistorias, bem como da regularização e transferência de veículos pelos órgãos de trânsito ou pelas empresas credenciadas pelo DENATRAN, empresas particulares. Nascia então, a possibilidade de empresas privadas realizarem um serviço que até então era de atribuição tão somente dos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Nesse mesmo momento, surgia a obrigação do DENATRAN em definir os critérios mínimos para habilitação e credenciamento dessas empresas. Pouco tempo depois, em 23 de dezembro de 2008, o DENATRAN, no uso de suas atribuições conferidas pelo artigo 19, inciso I, do CTB, cumpriu esta obrigação. Expediu a Portaria nº 131, no qual estabeleceu os procedimentos e os requisitos técnicos para credenciamento das empresas que seriam prestadoras do serviço de vistoria veicular, denominadas a partir de então de Empresas Credenciadas para Vistoria (ECV's).

Posteriormente, em 21 de julho de 2010, o DENATRAN expediu a Portaria nº 431, onde regulamentou procedimentos para a prestação de serviços pelas ECV's para a emissão dos Laudos de Vistoria.

Até o momento, observa-se que a vistoria veicular tem por objetivo quatro verificações importantes a saber: a autenticidade e documentação do veículo; a legitimidade da propriedade; se os veículos possuem os equipamentos obrigatórios, se estão em perfeitas condições de funcionamento e se atendem às especificações técnicas e; se as características originais dos veículos e seus agregados foram alterados. Em caso positivo, se essas alterações foram regularizadas.

A partir da análise desses dados, é emitido um laudo acompanhado da pesquisa da Base de Índice Nacional do Registro Nacional de Veículos Automotores (BIN/RENAVAM) com observação aos critérios definidos na Portaria nº 431, já mencionada.

Conforme é possível notar, a vistoria foi sendo atualizada, padronizada e moldada aos fatores sociais, até porque, com a emissão dos laudos de vistoria, a situação não poderia ser diferente.

Acompanhando esta tendência, em 29 de dezembro de 2010, o DENATRAN em posse das atribuições conferidas no artigo 19, inciso I, do CTB, editou a Portaria nº 1.334,

estabelecendo critérios quanto ao modelo, registro e controle da emissão de Laudos de Vistoria emitido pelas ECV's.

Vale destacar, que essa última Portaria utilizou-se de tecnologia para inibir fraudes e consequentemente preservar a vida e segurança do cidadão no trânsito.

Através dela exige-se que os Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal e as ECV's estejam cadastradas no DENATRAN para a utilização do Sistema Nacional de Controle e Emissão do Certificado de Segurança Veicular (SISCSV) e vistorias baseado em OCR², biometria e filmagem.

1.3 O Atual Panorama Normativo sobre a Vistoria Veicular

Atualmente, permanecem em vigor o Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503/1997, as Resoluções do CONTRAN nº 05/98 (Anexo A), nº 166/04 e nº 282/08 (Anexo B) e as Portarias do DENATRAN de nº 131/08 e nº 1334/10.

Ocorreram apenas algumas alterações na Resolução do CONTRAN nº 282/08 (Anexo B), pelas de nº 308/09 e nº 325/09 e também na Portaria nº 131/08 do DENATRAN, alterada pelas de nº 660/09 e nº 312/10.

Contudo, atualmente a atuação das ECV's encontra resistência dos DETRAN's, que alegam ter a competência exclusiva para a realização dessa atividade, conforme previsto no artigo 22, inciso III, do CTB.

Alguns Estados como Rio Grande do Norte, Minas Gerais, Santa Catarina, Paraná e Distrito Federal impedem a atuação das ECV's, tornando necessária a utilização de liminares judiciais para a execução do serviço de vistoria.

Neste sentido, destacam-se algumas decisões a respeito:

REEXAME NECESSÁRIO EM MANDADO DE SEGURANÇA. EMPRESA CREDENCIADA JUNTO AO DENATRAN PARA VISTORAR VEÍCULOS AUTOMOTORES, COM FULCRO NA RESOLUÇÃO N. 282/2008 DO CONTRAN. DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (DETRAN/SC) QUE SE NEGA A RECEBER OS LAUDOS EMITIDOS PELA IMPETRANTE, SEM JUSTIFICATIVA. COMPETÊNCIA DO CONTRAN PARA REGULAMENTAR O PROCEDIMENTO DE VISTORIA, DE ACORDO COM O ART. 12, X, DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. AUSÊNCIA DE PROVA DE IRREGULARIDADE QUE MACULE O CREDENCIAMENTO. ILEGALIDADE DO ATO COATOR CARACTERIZADA. CONCESSÃO DA SEGURANÇA. SENTENÇA

²*Optical Character Recognition*: tecnologia que permite reconhecer caracteres de texto em imagens, transformando-os em texto editável (MORIMOTO, 2005, p.1).

MANTIDA. REMESSA DESPROVIDA. "É ilegal a negativa da autoridade coatora em recusar o recebimento e validação de laudos de vistoria veicular, quando comprovado, nos termos da Portaria n. 282/2008 do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, ser a empresa impetrante credenciada e possuir autorização para a prática de tais atos." (Reexame Necessário em Mandado de Segurança n., da Capital, rel. Des. Carlos Adilson da Silva) (TJSC - RNMS n. , da Capital, Rel. Des. José Volpato de Souza, j. 2/2/2012) (TJ-SC - MS: 20130372327, Relator: Jaime Ramos, Data de Julgamento: 21/08/2013, Quarta Câmara de Direito Público Julgado).

AGRAVO DE INSTRUMENTO - AÇÃO DECLARATÓRIA - AUSÊNCIA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES PARA A CONCESSÃO DA TUTELA ANTECIPADA - VEROSSIMILHANÇA DAS ALEGAÇÕES NÃO DEMONSTRADA - VISTORIAS VEICULARES REALIZADAS POR EMPRESAS CREDENCIADAS JUNTO AO DENATRAN - IMPOSSIBILIDADE - COMPETÊNCIA ATRIBUÍDA AO DETRAN/PR NOS TERMOS DO ART. 22, INCISOS III E X DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - RECURSO NÃO PROVIDO. Para a concessão da tutela antecipada exige-se a presença de certos requisitos, materializados na prova inequívoca que convença da verossimilhança da alegação (art. 273, caput, do Código de Processo Civil), conciliada, alternativamente, com o fundado receio de dano irreparável ou de difícil reparação (inciso I) ou ainda, quando caracterizado o abuso de direito de defesa ou mesmo, o manifesto propósito protelatório do réu (inciso II) (TJ-PR 8836280, Relator: Regina Afonso Portes, Data de Julgamento: 22/05/2012, 4ª Câmara Cível).

No Estado de São Paulo, o Departamento Estadual de Trânsito, por meio do Comunicado nº 01, de 07 de dezembro de 2010, publicado no Diário Oficial em 10 de dezembro de 2010, tornou público sob pena de responsabilidade funcional, que a partir de 1º de janeiro de 2011, ocorreria a cessação da aceitação de laudos de vistorias veiculares confeccionados por ECV's. Desta feita, todas as unidades de trânsito do Estado deveriam confeccionar de forma exclusiva os próprios laudos.

No entanto, o DENATRAN, por meio de seu Diretor Alfredo Peres da Silva, expediu o Ofício nº 1.732/2010 colocando abaixo o comunicado supra relatado, encaminhando-o ao DETRAN e exigindo que esse cumprisse a Resolução nº 282/2008 expedida pelo CONTRAN. Assim, tanto os laudos de vistorias expedidos pelos órgãos de trânsito quanto pelas empresas credenciadas deveriam ser aceitos.

O Sindicato das Empresas de Serviços Contábeis e das Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas no Estado de São Paulo (SESCON/SP), na mesma época, ajuizou uma ação de reconhecimento de procedimento comum ordinário (nº 0001685-97.2011.8.26.0053) em face da Fazenda Pública do Estado de São Paulo, requerendo a antecipação dos efeitos da tutela para suspensão da aplicação do referido Comunicado expedido pelo DETRAN/SP. O juiz da 14ª Vara da Fazenda Pública da Capital, Dr. Randolfo Ferraz de Campos, acolheu os argumentos do SESCO/SP e reconheceu a ilegalidade dos

comunicados. A sentença foi proferida em 5 de novembro de 2012, decidindo o nobre Juiz pela ratificação da tutela antecipada e pelo julgamento procedente da ação proposta.

Foi interposto Recurso de Apelação pela parte sucumbida, sendo recebido nos efeitos devolutivos e suspensivos salvo quanto à tutela antecipada concedida. O processo encontra-se em grau de recurso.

A partir de então, a jurisprudência e os órgãos e entidades de trânsito têm se dividido, alguns pela legalidade, outros pela ilegalidade da prestação do serviço de vistoria veicular por empresas particulares devidamente credenciadas pelo DENATRAN. Ambas as faces debatem principalmente quanto à hierarquia de normas, usurpação de competência delegada, cumprimento das determinações esculpidas no CTB, regularidade de Portarias e Resoluções e delegação do exercício do poder de polícia. Os debates são muitos, e por enquanto, ainda não há pacificação.

CAPÍTULO 2 - A RELEVÂNCIA DA HIERARQUIA DAS NORMAS PARA A PESQUISA A RESPEITO DO TEMA

2.1 A Hierarquia das Normas no Pensamento de Hans Kelsen

Segundo os pensamentos de Hans Kelsen (2005, p. 181), o direito só existe dentro de um ordenamento jurídico imposto pelo Estado e que a justiça se estabelece quando da aplicação das normas.

Neste contexto, o ordenamento jurídico não pode ser estudado simplesmente como uma justaposição de normas que regulam o comportamento humano e sim como um todo unitário e sistemático pelo fato de todas possuírem o mesmo fundamento de validade.

Ressalta-se a peculiaridade do direito, qual seja, a regularização de sua autocriação, como preleciona (2005, p. 181): “O Direito regula a sua própria criação, na medida em que uma norma jurídica determina o modo em que outra norma é criada e também, até certo ponto, o conteúdo dessa norma”.

De acordo com o entendimento de Kelsen (1998, p. 247):

A norma que regula a produção é a norma superior, a norma produzida segundo as determinações daquela é a norma inferior. A ordem jurídica não é um sistema de normas jurídicas ordenadas no mesmo plano, situadas umas ao lado das outras, mas é uma construção escalonada de diferentes camadas ou níveis de normas jurídicas. A sua unidade é produto da conexão de dependência que resulta do fato de a validade de uma norma, que foi produzida de acordo com outra norma, se apoiar sobre essa outra norma, cuja produção, por sua vez, é determinada outra; e assim por diante, até abicar finalmente na norma fundamental – pressuposta.

Assim, sempre haverá uma norma superior fundante, ou seja, que estabelece a criação da próxima norma que será a norma inferior ou norma fundada. Logo, uma norma só é componente do ordenamento jurídico se estabelecida em conformidade com a outra norma que lhe é superior nesta ordem jurídica, ou seja, qualquer norma inferior será fruto de uma norma jurídica superior e esta por sua vez, será também norma inferior em relação àquela que determinou sua criação, uma norma superior.

Toda norma jurídica será fonte de criação de outra norma jurídica, devendo a primeira regular o processo de criação e o conteúdo da segunda. O modo de criação, a função e aplicação das normas inferiores são determinados pelas normas superiores.

Rizzatto Nunes (2005, p. 89) sintetiza que:

(...) a estrutura do ordenamento jurídico organizado é hierárquica. Por hierarquia legal entende-se que umas normas são superiores a outras, isto é, algumas normas para serem válidas têm de respeitar o conteúdo formal e material, da norma jurídica superior.

No tocante ao conteúdo formal e material, é necessário distingui-los. As normas gerais pelas quais se regula o processo e a organização das autoridades judiciais e administrativas, tratam-se de direito formal. Já o direito material cinge-se às normas gerais que terminam o conteúdo dos atos que serão praticados pelas autoridades judiciais e administrativas supra determinadas.

A criação da norma inferior pela superior poderá ser determinada em duas direções conforme destaque de Kelsen (1998, p. 261):

A norma superior pode não só fixar o órgão pela qual e o processo no qual a norma inferior é produzida, mas também determinar o conteúdo desta norma. Mesmo quando a norma superior só determine o órgão, isto é, o indivíduo pelo qual a norma inferior deve ser produzida, e deixe à livre apreciação deste órgão tanto a determinação do processo como a determinação do conteúdo da norma a produzir, a norma superior é aplicada na produção da norma inferior: a determinação do órgão é o mínimo do que se tem de ser determinado na relação entre uma norma superior e uma norma inferior. Com efeito, uma norma cuja produção não é de forma alguma determinada por uma norma superior não pode valer como uma norma posta dentro da ordem jurídica e, por isso, pertencer a essa ordem jurídica (...).

Acompanhando esta linha de raciocínio, quando se fixa o órgão e o processo pelo qual a norma inferior será produzida, surge o direito formal, quando da determinação de seu conteúdo, estabelece o direito material.

Assim sendo, é possível dizer que para Kelsen (1998, p. 261), uma norma pertence à ordem jurídica quando ela respeita o conteúdo formal e material da norma superior que por sua vez também já foi inferior algum dia.

2.2 As Normas Constitucionais como Prevalentes no Sistema Normativo

A determinação da criação das normas se faz presente na estrutura hierárquica da ordem jurídica de um Estado. A constituição representa o escalão de Direito positivo mais elevado dentro do Direito Nacional.

Nos dizeres de Kelsen (2005, p. 183):

A constituição é aqui compreendida não num sentido formal, mas material. A constituição no sentido formal é certo documento solene, um conjunto de normas jurídicas que pode ser modificado apenas com a observância de

prescrições especiais cujo propósito é tornar mais difícil a modificação dessas normas. A constituição no sentido material consiste nas regras que regulam a criação das normas jurídicas legais gerais.

Direito constitucional formal são as normas que acabam assumindo a forma de constitucional por sua formalização na constituição, ou seja, tão somente porque experimentou um processo específico para sua elaboração, caso contrário, poderia ter sido legislada em caráter infraconstitucional haja vista sua essência não ser constitucional.

Por outro lado, o direito constitucional material é o conjunto das normas cuja sua essência é naturalmente constitucional tendo em vista sua relevância para o Estado. Sua importância é caracterizada em determinado momento histórico e, portanto, deve disciplinar o “modo de ser” do Estado, quem exerce, como e quais os limites do poder. Pela sua própria natureza pode ser implícita ou explícita.

Lecionando, Kelsen (1998, p. 247) explica:

Esta Constituição pode ser produzida por via consuetudinária ou através de um ato de um ou vários indivíduos a tal fim dirigido, isto é, através de um ato legislativo. Como, neste segundo caso, ela é sempre condensada num documento, fala-se de uma Constituição “escrita”, para distingui-la de uma Constituição não escrita, criada por via consuetudinária. A Constituição material pode consistir, em parte, de normas escritas, noutra parte, de normas não escritas, de Direito criado consuetudinariamente.

A Constituição material é que regula a produção das normas gerais, conforme salienta Kelsen (2005, p. 183):

A constituição material determina não apenas os órgãos e o processo de legislação, mas também, em certo grau, o conteúdo das leis futuras. A constituição pode determinar negativamente que as leis não devem ter certo conteúdo (...).

Quando do estudo da hierarquia das normas no pensamento de Kelsen, é possível notar que uma norma superior poderá não somente fixar o processo que a norma inferior será produzida, mas que também há possibilidade de determinar o conteúdo dessa mesma. O mínimo que se exige é a determinação do órgão responsável por sua criação. Assim funciona com a Constituição Federal, pois ela estabelece os órgãos e o processo de legislação e em alguns casos também, o conteúdo das leis futuras.

Assim sendo, a constituição influencia todo o sistema normativo, afinal é ela quem obriga que todas as outras normas que lhe são hierarquicamente inferiores estejam conforme seus fundamentos, sob pena de se tornarem inconstitucionais (NUNES, 2005, p. 90).

Neste contexto, destaca-se o famoso Princípio da Constitucionalidade, como bem enfatizado por Montoro (2005, p. 392):

No grau mais elevado da hierarquia, dentro do ordenamento jurídico, encontra-se a Constituição, à qual todas as demais normas se devem subordinar. Todas as disposições que integram o texto da Constituição passam, automaticamente, a constituir normas constitucionais e a ocupar o primeiro plano na hierarquia jurídica. As demais devem conformar-se a suas disposições. É o princípio da ‘constitucionalidade’, que exige a conformidade de todas as demais normas e atos inferiores: leis complementares, leis ordinárias, medidas provisórias, regulamentos, atos administrativos, atos judiciais, etc., às disposições da Constituição.

Logo, as normas constitucionais são prevalentes no sistema normativo, de modo que, todas as disposições inferiores devem respeitá-las para então serem chamadas de normas e conseqüentemente, fazerem parte do ordenamento jurídico.

Não obstante Kelsen (1998, p. 300) afirma:

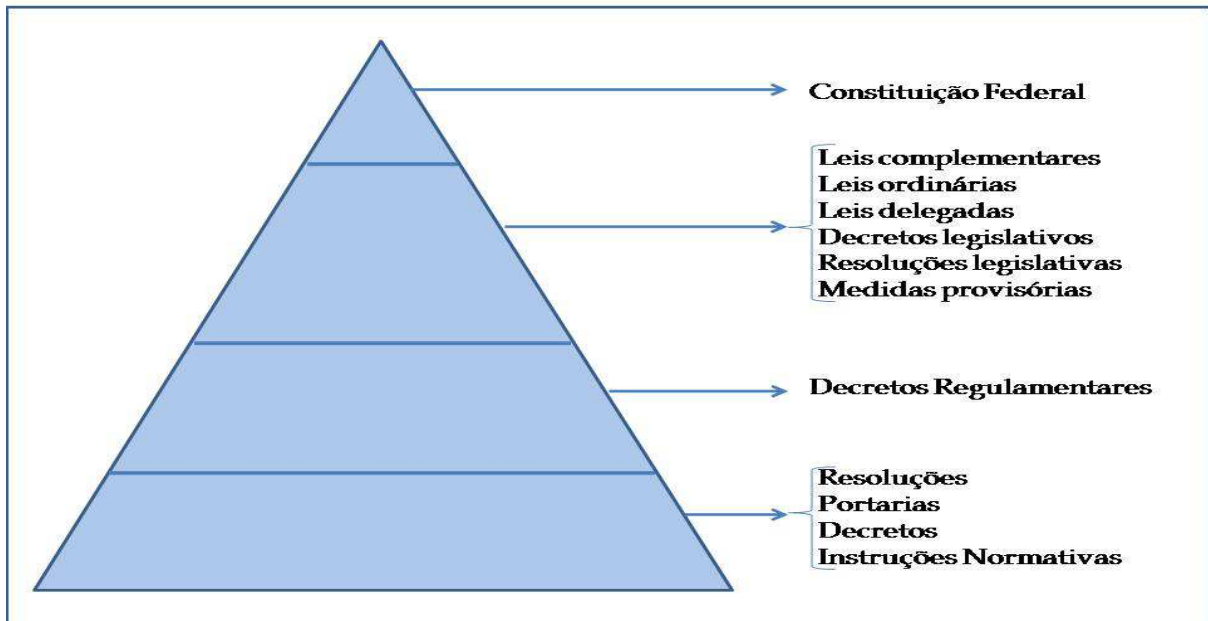
Quando se tem fundamento para aceitar a validade de uma lei, o fundamento de sua validade tem de residir na Constituição. De uma lei inválida, não se pode, porém, afirmar que ela é contrária à Constituição, pois uma lei inválida não é sequer uma lei, porque não é juridicamente existente e, portanto, não é possível acerca dela qualquer afirmação jurídica. Se a afirmação, corrente na jurisprudência tradicional, de que uma lei é inconstitucional há de ter um sentido jurídico possível, não pode ser tomada ao pé da letra. O seu significado apenas pode ser o de que a lei em questão, de acordo com a Constituição, pode ser revogada não só pelo processo usual, quer dizer, por uma outra lei, segundo o princípio *Lex posterior derogat priori*, mas também através de um processo especial, previsto pela Constituição.

Por fim, conclui-se que uma norma será considerada válida e fará parte do ordenamento jurídico quando produzida de acordo com os critérios formais e materiais previstos no próprio ordenamento por normas superiores. Assim, respeitará automaticamente as normas constitucionais.

2.3 A Localização Hierárquica do Código de Trânsito Brasileiro, das Portarias e das Resoluções

A estrutura hierárquica das normas que se interrelacionam enseja a figura de uma pirâmide, onde seu ápice é o ponto de partida mais importante para todo o restante (Figura 1).

Figura 1 - Estrutura Hierárquica das Normas



Fonte: Autoria Própria

No topo da pirâmide que representa o ordenamento jurídico, encontra-se a Constituição Federal - CF, à qual todas as demais normas devem se subordinar. Posteriormente, as leis complementares, as ordinárias, as delegadas, os decretos e as resoluções legislativas e as medidas provisórias. No patamar abaixo estão os decretos regulamentares e na sequência, as resoluções, portarias, decretos e instruções normativas.

O CTB é uma lei ordinária, foi elaborada pelo Poder Legislativo em sua atividade típica. Sua posição hierárquica de um lado é inferior às normas constitucionais e de outro, superior a dos decretos regulamentares e dos demais atos que seguem (resoluções, portarias, decretos e instruções normativas).

Na base da pirâmide situam-se as Resoluções do CONTRAN e as Portarias do DENATRAN. Importante destacar neste momento a diferença das resoluções legislativas das resoluções administrativas. As primeiras são decisões do legislativo sobre assuntos de seu interesse internos:

As resoluções são decisões do legislativo - Congresso, Senado ou Câmara - sobre assuntos de seu interesse interno como decisão sobre licença ou perda de cargo por deputado ou senador, fixação de subsídios, mudança temporária da sede do Congresso Nacional etc. A estes, a atual Constituição acrescenta um caso especial: "Terá a forma de Resolução do Congresso Nacional" a delegação de competência do Presidente da República para elaboração de lei delegada livro (MONTORO, 2005, p. 395).

Também estão presentes como normas as resoluções administrativas, embora não sejam do legislativo, elas são confeccionadas para resolução de assuntos internos com efeito público interno e externo.

As resoluções, as instruções normativas, os decretos e as portarias como as do DENATRAN, existem para permitir a execução das leis. Funcionam como um “detalhamento”, uma forma mais minuciosa de determinar a realização do que já está previsto em lei genericamente.

Ademais, especificam a forma de como executar, cobrar, elaborar, verificar, etc. As resoluções funcionam nesse contexto como ferramenta para a execução plena e efetiva do CTB, pois como bem determinado no referido diploma, incumbe ao CONTRAN órgão emissor dessas resoluções, estabelecer normas regulamentares e normatizar os procedimentos sobre aprendizagem e ao DENATRAN cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito.

Conforme já explicitado, as normas para se tornarem válidas precisam obedecer às normas superiores a elas. Desta feita, todo esse ordenamento jurídico (Constituição Federal, Lei Ordinária, Resoluções e Portarias), que trata a respeito da realização da vistoria veicular é válido.

Isso porque o CTB respeitou a CF, bem como as resoluções do CONTRAN e portarias do DENATRAN respeitaram as determinações da Carta Magna.

A CF, o CTB, as portarias e as resoluções compõem um todo unitário e sistemático por possuírem o mesmo fundamento de validade, ainda que em diferentes camadas ou níveis de normas jurídicas (KELSEN, 1998, p. 247).

Destarte, bem se vê que tais normas observam as características do sistema normativo, visto que, percebe-se entre elas: a coerência, de acordo com a qual o sistema normativo é coerente, de forma a não admitir contradições (antinomias) entre as normas que o integram; a completude, vale dizer, o sistema normativo não possui lacunas, posto que, em toda e qualquer situação, de uma ou outra forma, haverá regulação, característica que está em conformidade com o artigo 4º, da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro, e ao artigo 126, do Código de Processo Civil; e por fim a unidade, que significa dizer que todas as normas de um sistema estão em sintonia com o que se denomina norma fundamental, observando-se que no caso brasileiro, norma fundamental é a CF.

Outrossim, nota-se que a CF, o CTB, as portarias e as resoluções também observam os princípios aplicáveis ao sistema de normas.

Com efeito, verifica-se entre essas normas a presença do Princípio do Entrelaçamento, pois elas não estão isoladas e sim interligadas e entrelaçadas, formando um todo harmônico.

Há, ainda, a perfeita observância do Princípio da Fundamentação, pois as normas fundam-se e derivam-se umas das outras, numa linha de descendência a partir da norma fundamental, a Constituição Federal.

CAPÍTULO 3 - A QUESTÃO DA VALIDADE DAS NORMAS RELATIVAS À VISTORIA VEICULAR

3.1 A Competência Municipal estabelecida no Código de Trânsito Brasileiro

O CTB foi criado precipuamente para redução das infrações e dos acidentes de trânsito, com o objetivo de alcançar maior segurança, defesa pela vida, fluidez e organização. Para tanto, deve haver a atuação permanente dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, conforme determina seu artigo 7º, *in verbis*:

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 – CONTRADIFE, 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.

É possível observar, nestes dois primeiros incisos, a presença dos órgãos máximos consultivos, o CONTRAN, o CETRAN e o CONTRADIFE, bem como, logo abaixo, os órgãos responsáveis pelos atos executivos mais conhecidos como DENATRAN para âmbito federal, DETRAN(s) para âmbito estadual e CIRETRAN(s) para âmbito municipal.

Na mesma oportunidade, a União conferiu atribuições executivas e competências legislativas principalmente nos artigos 22 a 24 da Lei nº 9.503/97. Ao exercer sua competência constitucional legislativa (artigo 22, inciso XI, CF), a União dispôs no artigo 22, inciso III, do CTB, as atribuições dos órgãos e entidades de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, em especial, a da vistoria veicular, *in verbis*:

Art. 22 Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição:

(...)

III- vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente.

No artigo 24, do mesmo diploma legal, estão várias competências reservadas aos Municípios, sendo algumas delas: estabelecer a forma e o modo de circulação local, implantação da sinalização nas vias urbanas, pintura das vias e demais orientações físicas e controle de sua fluidez através de pessoal e equipamentos técnicos.

Até a criação do CTB, em 1997, nada era novidade a não ser a fiscalização do trânsito e a inserção do ente municipal como integrante do Sistema Nacional de Trânsito, ou seja, a Municipalização do trânsito. Assim, o Código passou a observar a repartição federativa constante na CF, para determinar as competências, permitindo aos municípios a consolidação de sua autonomia político-administrativa.

A respeito, destaca-se a lição de Favreto (2000, p. 155), que ressalta:

É a mais importante porque implica a verificação in loco se as regras do Código estão sendo observadas pelos condutores e usuários do sistema de trânsito. Desta atuação é que verificamos as autuações, aplicações de penalidades e medidas administrativas, bem como a arrecadação das multas aplicadas.

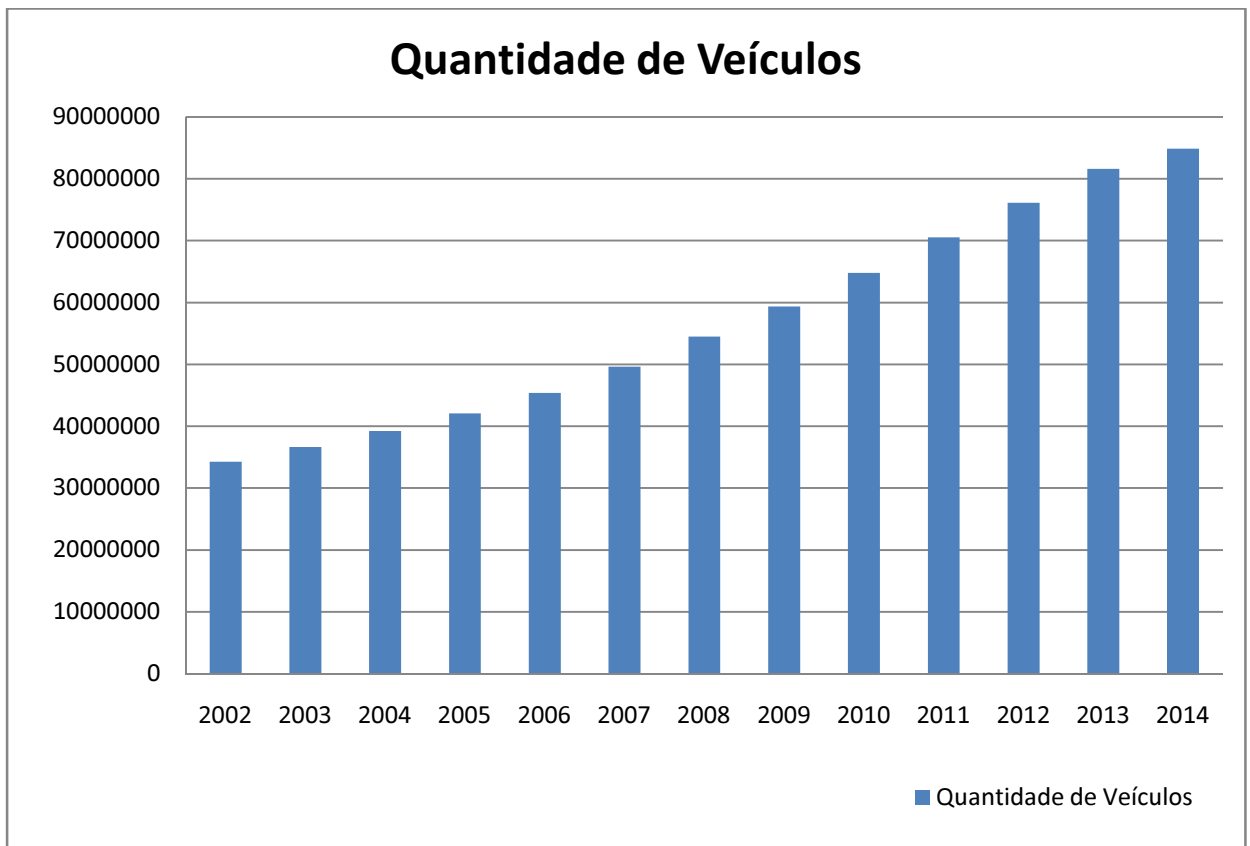
Resume-se, que ninguém mais adequado que o próprio município para ter conhecimento do que acontece em seu território, para saber detalhadamente quais as medidas a serem adotadas, em cumprimento fiel às normas federais de trânsito. Até porque, não se pretende retirar competência de outro ente federado, mas garantir maior eficácia da fiscalização no trânsito e conseqüentemente maior efetividade do CTB.

Em 1998, surgiu a atuação do CONTRAN, e de acordo com o texto normativo da Lei nº 9.503/97, incumbe a este Conselho dentre as várias de suas atribuições estabelecer normas regulamentares e normatizar os procedimentos para então zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas nesta lei.

Neste sentido, o CONTRAN criou alguns mecanismos, dentre os quais, cita-se a Resolução nº 05 (Anexo 1), que regulamentou que nos casos de transferência de propriedade ou domicílio, bem como nos casos de mudança das características originais, a vistoria veicular tem que ser realizada.

Entretanto, é de ser enfatizado, que desde a vigência do CTB, em 1998, a frota de veículos só aumentou, conforme verifica-se nas estatísticas levantadas e divulgadas pelo DENATRAN (gráfico 3):

Gráfico 3 - Frota de veículos nacionais



Fonte: DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

Diante desse crescimento exacerbado e a falta de investimento do Estado, a realização das vistorias pelos DETRAN's tornaram-se cada vez mais precárias.

Neste contexto, a possibilidade de trabalhar com a particularidade de cada município se torna um dos fortes motivos, para a municipalização. As CIRETRAN's passam a realizar a atividade de vistoria de veículos, porém, ainda assim é uma medida insuficiente, visto que, filas imensas se formam, há falta de pessoal qualificado, falta de estrutura, algumas vistorias são realizadas nos acostamentos das vias urbanas sob condições de intempéries, há total descontrole de informações e até mesmo denúncias quanto à exploração do mercado de ocasião com a venda de lâmpadas, triângulos e extintores nas proximidades dos locais de realização das vistorias.

Da mesma forma que a municipalização ocorreu “naturalmente”, a criação das ECV's seguiu o mesmo curso, como forma de atender melhor a população por meio da compatibilização das normas com a cultura, a economia e a política social de determinadas regiões.

Em decorrência dos problemas apresentados, o CONTRAN expediu a Resolução nº 282/08 (Anexo B), regulamentando a realização das vistorias nos casos de regularização e transferência de veículos automotores por órgãos de trânsito ou empresas pelo DENATRAN credenciadas. A partir desse momento, as ECV's passaram a integrar o processo de licenciamento e transferência de veículos.

Embora a atividade de vistoria tenha sido outorgada aos órgãos de trânsito estaduais, o nascimento das ECV's, foi um acontecimento natural e necessário para estrito cumprimento do CTB e para atendimento da demanda.

Tanto a municipalização do trânsito quanto a criação das ECV's, surgiram para garantir o estrito cumprimento das regras de trânsito. Se fosse diferente, as consequências seriam inúmeras, sendo mais grave dentre elas a fragilidade documental da frota nacional, veículos em circulação que, mesmo aparentemente regulares, são produtos de furto ou roubo ou que trazem outras adulterações, colocando em risco a vida dos pedestres e dos outros condutores que transitam pelas vias públicas.

Fiscalizar é observar a correta execução de regras previamente estabelecidas. Assim sendo, para realizá-la ninguém mais competente que aquele que está efetivamente próximo daqueles que executam as referidas regras, ou seja, o Município.

Defende-se que o Estado não possuiria as mesmas condições e peculiaridades do município, razão pela qual, mesmo que a vistoria veicular relacione-se diretamente com o Estado, justificativa detém a Municipalização: a defesa pela vida, fluidez e a organização no trânsito.

3.2 O Poder de Polícia Administrativa

Para compreensão do poder de polícia administrativa, necessário é o estudo de seus termos e de suas diferenciações com outras expressões que equivocadamente são tratadas como similares.

Segundo Di Pietro (2006, p. 126):

O vocábulo polícia origina-se do grego *politeia*, sendo utilizado para designar todas as atividades da cidade-estado (*polis*), sem qualquer relação com o sentido atual da expressão. Na Idade Média, durante o período feudal, o príncipe era detentor de um poder conhecido como *jus polittae* e que designava tudo o que era necessário à boa ordem da sociedade civil sob autoridade do Estado, em contraposição à boa ordem moral e religiosa (...).

O termo polícia eram os amplos poderes que dispunha o príncipe de interferência na vida privada dos cidadãos “em resumo, nessa fase, conhecida como Estado de Polícia, o *jus polittiae* compreendia uma série de normas postas pelo príncipe e que se colocavam fora do alcance dos Tribunais” (DI PIETRO, 2006, p. 126).

Atualmente, quando se estuda o regime jurídico da Administração Pública, conclui-se que há dois aspectos fundamentais: prerrogativas e sujeições, a autoridade da Administração Pública versus a liberdade individual.

Percebe-se assim, que desde a Idade Média, isso faz todo sentido.

Asseverando, vale destacar a lição de Justen Filho (2011, p. 567), sobre conceito de poder de polícia administrativa: “(...) é a competência para disciplinar o exercício da autonomia privada para a realização de direitos fundamentais e da democracia, segundo os princípios da legalidade e da proporcionalidade”.

Ou seja, o poder de polícia coloca de um lado o cidadão que quer exercer seus direitos e de outro, a Administração que tem por dever condicionar o exercício dos particulares para o bem coletivo.

Colaborando com a abordagem Justen Filho (2011, p. 567) salienta:

Em vez de fornecer o meio concreto de satisfazer uma necessidade, a atividade de poder de polícia conforma o exercício individual ou coletivo das liberdades para permitir a satisfação de necessidades alheias. A expressão “conformação” significa a adoção pelo Estado de modelos de conduta reputados como proibidos ou como desejáveis. Portanto, a atividade de poder de polícia traduz-se tanto na repressão como no fomento de condutas. Reprimem-se as condutas indesejáveis e fomentam-se aquelas reputadas como necessárias ou úteis à realização de valores buscados pela nação.

Assim sendo, a atividade deste poder busca evitar que os direitos e as liberdades individuais lesionem outros direitos, interesses e bens alheios, sejam eles públicos ou privados. A limitação individual é necessária para que haja conservação e irredutibilidade da liberdade alheia.

Nesta linha de raciocínio, torna-se necessário distinguir as expressões polícia administrativa e polícia judiciária, visto que, ainda que erroneamente tratada como similares, essas polícias apresentam distinções ao mesmo tempo em que ambas são manifestações de natureza administrativa.

Muitas das pessoas defendem que a atividade de polícia administrativa é de cunho preventivo enquanto a polícia judiciária é repressiva, mas não é tão simples assim, conforme explica Justen Filho (2011, 572):

A distinção reside em que a polícia judiciária atua de modo conexo ao Poder Judiciário, no sentido de que busca prevenir e reprimir a ocorrência de

eventos indesejáveis relacionados à competência jurisdicional. Assim, a ocorrência de um crime desencadeia atividades de persecução penal, que são desempenhadas em grande parte por meio de autoridades administrativas que exercitam função de polícia judiciária. Justamente por isso, a polícia judiciária não se traduz em medidas gerais de restrição à autonomia e à propriedade privada. Como regra, a polícia judiciária se preocupa em cumprir as determinações de autoridades judiciárias, em evitar a ocorrência de ilícitos ou em adotar providências destinadas a identificar a consumação e a autoria de ilícitos penais ou administrativos.

Em breve síntese, é possível dizer que a polícia administrativa tem por objeto principal a manutenção da ordem pública, prevenir os delitos (antes da concretização do dano) e a polícia judiciária investiga os delitos que a polícia administrativa não conseguiu evitar sua ocorrência, ficando encarregada de punir os respectivos autores (quando da violação e da boa ordem perturbada).

Destacando a interpretação autêntica prevista no ordenamento jurídico, cita-se o artigo 78, do Código Tributário Brasileiro, *in verbis*:

Considera-se poder de polícia atividade da administração pública que, limitando ou disciplinando direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou abstenção de fato, em razão de interesse público concernente à segurança, à higiene, à ordem, aos costumes, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício de atividades econômicas dependentes de concessão ou autorização do Poder Público, à tranquilidade pública ou ao respeito à propriedade e aos direitos individuais ou coletivos.

A partir do dispositivo destacado, conclui-se que o poder de polícia administrativa é todo o aparelhamento destinado para a garantia da segurança jurídica dos direitos dos indivíduos e do Estado.

O ponto mais relevante a respeito desse tema cinge-se à possibilidade de delegação deste poder.

Reportando a lição de Justen Filho (2011, p. 580):

Não se admite que o Estado transfira, ainda que temporariamente, o poder de coerção jurídica ou física para a iniciativa privada. Isso não significa vedação a que algumas atividades materiais acessórias ou conexas ao poder de polícia sejam transferidas ao exercício de particulares. O que não se admite é que a imposição coercitiva de deveres seja exercitada por terceiros, que não os agentes públicos.

A regra geral é a inadmissibilidade de delegação do poder de polícia à iniciativa privada. Todavia, como toda e boa regra tem exceção, aqui não seria diferente. São admissíveis algumas exceções, quando se tratar de atividades meramente materiais, ou seja, atividades acessórias ou conexas ao exercício deste poder. Veda-se na realidade o exercício da imposição coercitiva de natureza jurídica ou física por terceiros.

Tem-se que somente os atos relativos à fiscalização são delegáveis, pois os referentes às sanções derivam do Poder Público, mesmo porque se fossem permitidos os atos de sanções por particulares, esses teriam cunho lucrativo, como por exemplo, aplicações de multas, de modo a comprometer tais atos por interesses econômicos.

Neste sentido, os Tribunais do país têm decidido:

ADMINISTRATIVO. PODER DE POLÍCIA. TRÂNSITO. SANÇÃO PECUNIÁRIA APLICADA POR SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA. IMPOSSIBILIDADE. 1. Antes de adentrar o mérito da controvérsia, convém afastar a preliminar de conhecimento levantada pela parte recorrida. Embora o fundamento da origem tenha sido a lei local, não há dúvidas que a tese sustentada pelo recorrente em sede de especial (delegação de poder de polícia) é retirada, quando o assunto é trânsito, dos dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro arrolados pelo recorrente (arts. 21 e 24), na medida em que estes artigos tratam da competência dos órgãos de trânsito. O enfrentamento da tese pela instância ordinária também tem por consequência o cumprimento do requisito do prequestionamento. 2. No que tange ao mérito, convém assinalar que, em sentido amplo, poder de polícia pode ser conceituado como o dever estatal de limitar-se o exercício da propriedade e da liberdade em favor do interesse público. A controvérsia em debate é a possibilidade de exercício do poder de polícia por particulares (no caso, aplicação de multas de trânsito por sociedade de economia mista). 3. As atividades que envolvem a consecução do poder de polícia podem ser sumariamente divididas em quatro grupos, a saber: (i) legislação, (ii) consentimento, (iii) fiscalização e (iv) sanção. 4. No âmbito da limitação do exercício da propriedade e da liberdade no trânsito, esses grupos ficam bem definidos: o CTB estabelece normas genéricas e abstratas para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (legislação); a emissão da carteira corporifica a vontade do Poder Público (consentimento); a Administração instala equipamentos eletrônicos para verificar se há respeito à velocidade estabelecida em lei (fiscalização); e também a Administração sanciona aquele que não guarda observância ao CTB (sanção). 5. Somente os atos relativos ao consentimento e à fiscalização são delegáveis, pois aqueles referentes à legislação e à sanção derivam do poder de coerção do Poder Público. 6. No que tange aos atos de sanção, o bom desenvolvimento por particulares estaria, inclusive, comprometido pela busca do lucro - aplicação de multas para aumentar a arrecadação. 7. Recurso especial provido. (STJ - REsp: 817534 MG 2006/0025288-1, Relator: Ministro MAURO CAMPBELL MARQUES, Data de Julgamento: 10/11/2009, T2 - SEGUNDA TURMA, Data de Publicação: DJe 10/12/2009).

ATO ADMINISTRATIVO. PODER DE POLÍCIA. INFRAÇÕES DE TRÂNSITO. TRANSERP. DELEGAÇÃO DOS ATOS DE SANÇÃO À SOCIEDADE DE ECONOMIA MISTA. INADMISSIBILIDADE. Somente os atos de fiscalização são delegáveis, pois aqueles referentes à sanção derivam do poder de coerção do ente público. AIIM. Ilegitimidade da TRANSERP para aplicar sanção, por ser pessoa jurídica de direito privado. Anulação das autuações. Precedentes jurisprudenciais. Sentença de procedência da ação mantida. Recurso não provido. (TJ-SP - APL: 00451906920138260506 SP 0045190-69.2013.8.26.0506, Relator: Djalma Lofrano Filho, Data de Julgamento: 13/08/2014, 13ª Câmara de Direito Público, Data de Publicação: 14/08/2014).

ADMINISTRATIVO E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. LIMINAR EM MANDADO DE SEGURANÇA. VISTORIA VEICULAR PARA AVALIAÇÃO E REGISTRO DE AUTOMÓVEL. ATOS EXECUTIVOS DO PODER DE POLÍCIA. ATIVIDADE QUE NÃO SE CONFUNDE COM O PRÓPRIO PODER DE POLÍCIA. POSSIBILIDADE DE DELEGAÇÃO A PARTICULAR. ART. 25 DO CTB. AUTORIZAÇÃO EM CARÁTER PRECÁRIO PARA VISTORIA DADA PELO DENATRAN, EM CONSONÂNCIA COM REGRAMENTO ADMINISTRATIVO DO CONTRAN. PRESENÇA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES DA CONCESSÃO DE LIMINAR. IMPEDIMENTO DE REALIZAÇÃO DA ATIVIDADE POR TERCEIROS. IMPOSSIBILIDADE. ATIVIDADE EXERCIDA EM REGIME DE CONCORRÊNCIA. AUSÊNCIA DO FUMUS BONI JURIS. AGRAVO DE INSTRUMENTO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO. (TJ-RN - AI: 125141 RN 2009.012514-1, Relator: Des. Dilermando Mota, Data de Julgamento: 17/08/2010, 1ª Câmara Cível).

Conclui-se que o poder de polícia administrativa entendido como o aparelhamento destinado para a garantia da segurança jurídica dos direitos dos indivíduos e do Estado é indelegável, exceto para realização de algumas atividades materiais acessórias ou conexas a este poder. Sendo a vistoria veicular atividade exclusivamente técnica, aparente e material, não restam obstáculos de sua realização pelas empresas particulares. Entrementes, os laudos emitidos pelas ECV's deverão ser aprovados pelo agente público que aí sim, executando o poder de polícia, poderá aceitar ou recusar os laudos.

3.3 A Legalidade da Resolução do CONTRAN

Muito se discute a respeito da validade das Resoluções editada pelo CONTRAN acerca da atuação das ECV's.

Conforme já explanado, o CONTRAN é o órgão máximo normativo, consultivo e coordenador da política nacional de trânsito, conforme reza o artigo 12, inciso X, do CTB, *in verbis*: “Art 12. Compete ao CONTRAN: (...) X- normatizar os procedimentos sobre aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos”.

O CONTRAN no desempenho de normatização dos procedimentos gerais presentes no CTB, expediu dentre várias Resoluções a de nº 282/08 (Anexo B), autorizando aos particulares a executoriedade de vistoria de veículo automotor, ficando, a partir de então, criada as ECV's, as empresas credenciadas em vistoria, de acordo seu artigo 1º.

Tal atividade foi posteriormente regulamentada pelas Portarias nº 131/08, 312, 431 e 1334, essas últimas do ano de 2010.

Nota-se existência de fundamento legal a atividade regulamentar exercitada pelo CONTRAN e não há por ela eiva de inconstitucionalidade, pois pertencente ao ordenamento jurídico e respeita a hierarquia de normas, de modo a dizer que, a Resolução do CONTRAN respeita a lei ordinária nº 9503/97, que respeita a CF.

As Resoluções não desrespeitam as normas que lhe são superiores, pois atuam como regulamentos às determinações expedidas no CTB em consonância com os preceitos constitucionais.

Neste sentido, Mello (2006, p. 325-326) leciona:

A Constituição prevê os regulamentos executivos porque o cumprimento de determinadas leis pressupõe uma interferência de órgãos administrativos para a aplicação do que nelas se dispõe, sem, entretanto, predeterminar exaustivamente, isto é, com todas as minúcias, a forma exata da atuação administrativa pressuposta. Assim, inúmeras vezes, em consequência de uma atuação administrativa, suscitada por lei depende de ulteriores especificações, o Executivo é posto na contingência de expedir normas a ela complementares. Ditas normas são requeridas para que se disponha sobre o modo de agir dos órgãos administrativos, tanto no que concerne aos aspectos procedimentais de seu comportamento quanto no que respeita aos critérios que devam obedecer as questões de fundo como condição para cumprir os objetivos da lei... o regulamento executivo, único existente no sistema brasileiro, é um meio de disciplinar a discricionariedade administrativa, vale dizer, de regular a liberdade que viceja no interior das balizas legais, quando a Administração esteja posta na contingência de executar lei que demande ulteriores precisões. Com efeito, salvo quando tem mira a especificidade de situações redutíveis e reduzidas a um padrão objetivo predeterminado, a generalidade da lei e seu caráter abstrato ensancham particularização normativa ulterior. Daí que o regulamento discricionariamente as procede e, assim, cerceia a liberdade de comportamento dos órgãos e agentes administrativos para além dos cerceios da lei, impondo, destarte, padrões de conduta que correspondem aos critérios administrativos a serem obrigatoriamente observados na aplicação da lei aos casos particulares. Sem estes padrões impostos na via administrativa, os órgãos e agentes administrativos guiar-se-iam por critérios díspares ao aplicarem a lei, do que resultariam tratamentos desuniformes aos administrados. A mesma lei seria executada de maneiras distintas (...).

Ao mesmo tempo, não há espreque de que a Resolução suprimiu, retirou a competência dos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal de realizarem a vistoria veicular. O CTB ao determinar a realização da vistoria aos DETRAN's não predeterminou exaustivamente, com todas as minúcias a forma exata da atuação administrativa proposta, tanto que o dispositivo legal acima mencionado traz ao seu final o termo “mediante delegação do órgão federal competente”.

Identificada a generalidade da lei e seu caráter abstrato, há possibilidade de particularização por norma ulterior. Nos dizeres de Justen Filho (2011, p. 576):

Um regime democrático exige que a solução para o exercício de liberdade seja proporcionada às circunstâncias concretas. Logo, a lei conterà uma disciplina que funcionará como moldura delimitadora das decisões administrativas.

O Código de Trânsito funciona como a moldura, delimita, mas não exaure a atuação administrativa proposta. Por isso, desde logo, ele já determinou ao CONTRAN normatizar, desenvolver normas para licenciamento de veículos e conseqüentemente, para a realização de vistorias em veículos automotores.

Por esse entendimento, Aragão (2002, p. 47) afirma:

Não há qualquer inconstitucionalidade na delegificação, que não consistiria propriamente em uma transferência de poderes legislativos, mas apenas na adoção, pelo próprio legislador, de uma política legislativa pela qual transfere a uma outra sede normativa a regulação de determinada matéria. E, com efeito, se este tem poder para revogar uma lei anterior, por que não o teria para, simplesmente, rebaixar o seu grau hierárquico?.

Os argumentos de que a Resolução nº 282/08 (Anexo B) é inválida, não devem prosperar, uma vez que não houve supressão das funções dos órgãos executivos de trânsito dos entes federados, pois conforme artigo 1º, da regulamentação, fica claro no sentido de que a titularidade de proceder às vistorias é compartilhada, tanto que não há obrigatoriedade do particular vistoriar um veículo, seja em uma ECV ou pelo DETRAN por alguma de suas CIRETRAN's. Uma vez compartilhada a titularidade e respeitado a hierarquia das normas, não há que se falar em invalidade ou sequer inconstitucionalidade da Resolução expedida.

Ademais, se existente o sentimento de interferência do órgão federal (DENATRAN) sobre o órgão estadual (DETRAN), incumbe à própria administração pública tomar as medidas cabíveis para cessar o comportamento daquele órgão através dos atos normativos baixados.

Por fim, há suporte legal e infralegal para atuação dos particulares na execução de atividades previstas na legislação de trânsito, em especial das ECV's, haja vista a legalidade da Resolução do CONTRAN que permitiu sua criação, autorização e regulamentação para os atos de vistorias veiculares.

E por todo o exposto, conclui-se que a atividade regulamentar exercitada pelo CONTRAN, qual seja, a expedição da Resolução nº 282/08 (Anexo B) tem fundamento legal e não há por ela inconstitucionalidade.

3.4 A Nova Resolução do CONTRAN

O CONTRAN, no uso de suas atribuições conferidas pelo CTB resolveu, em dezembro do ano de 2013, expedir uma nova Resolução, a de nº 466, sobre os procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular que deverá ser realizada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por pessoa jurídica de direito público ou privado por eles habilitados.

O legislador enfatizou no texto, algo que não é novidade, a possibilidade dos órgãos e entidades executivas de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exercerem diretamente a atividade de vistoria em veículos automotores, o que já estava previsto na Resolução nº 05/98 (Anexo A).

Insta destacar que após o Conselho considerar o número de ações distribuídas para discussão acerca da competência da vistoria veicular, resolveu despertar e tomar alguma providência, mesmo que não seja a mais adequada.

Nota-se que nas disposições finais e transitórias, mais precisamente no artigo 21 da Resolução nº 466, que a data estipulada para entrar em vigor seria 1º de julho de 2014, quando ficaria revogada a Resolução nº 05/98 (Anexo A) e o artigo 1º da Resolução nº 282/08 (Anexo B), ambas do CONTRAN.

Ocorre que, em junho de 2014 a Resolução nº 496 foi expedida, alterando o prazo previsto no artigo 21. Prorrogou-o então para 1º de novembro de 2014, além de resolver que ficarão extintos todos os credenciamentos realizados pelo DENATRAN, ainda que vigentes.

O DENATRAN após pressões judiciais e dos órgãos estaduais de trânsito (DETRAN's) retrocedeu todos os avanços e benefícios alcançados até então com a delegação do serviço de vistoria veicular aos particulares, às ECV's.

Em outras palavras, “taparam o sol com a peneira”. Resolveram considerar os atos administrativos de credenciamento realizados pelo DENATRAN como nulos de uma hora para outra.

Segundo a Lei nº 4.717/1965, que dispõe respeito da Ação Popular, só serão nulos os atos que infringirem os requisitos do seu artigo 2º. Desta feita, todos os credenciamentos seriam considerados nulos, mas razão não assiste tal decisão. Para se anular o ato é necessário incompetência do agente que o praticou, vício de forma quando da omissão ou inobservância das formalidades, ilegalidade do objeto quando o ato importa violação de lei, inexistência dos motivos quando a matéria de fato ou de direito é inexistente ou juridicamente inadequada ao

resultado obtido e, desvio de finalidade quando o agente pratica o ato visando fim diverso do pretendido.

Ora, os credenciamentos não apresentam nenhum dos requisitos que permitem a sua nulidade: são atos expedidos por quem detém competência para tanto (DENATRAN), todas as formalidades indispensáveis presentes nas Portarias expedidas pelo próprio órgão foram atendidas, o objeto é lícito por ser vistoria veicular, o motivo é fundado na lei e a finalidade é interesse público e por fim, inexistente o desvio de sua finalidade, preservado tão somente em autorizar empresas particulares a executarem o serviço de vistoria. Em suma, os credenciamentos, atos administrativos, não são passíveis de anulação.

Em meio à confusão criada a respeito do detentor da competência para a executoriedade da vistoria, é importante mencionar que os DETRAN's e as CIRETRAN's encontram-se desprovidos de parâmetros com que possam atuar diretamente no referido serviço. Estranhamente esses órgãos e entidades de trânsito sempre foram detentores da competência para a execução da vistoria, no entanto, desprovidos de estrutura e ordenamento, nunca a assumiram exclusivamente, lutam incansavelmente por ela, mas nunca a assumem de forma completa essa responsabilidade.

Essa Resolução coloca em risco empreendimentos de centenas de cidadãos que, seguros juridicamente, investiram dinheiro e esforços para estruturar as ECV's dentro dos padrões exigidos pelo DENATRAN, que fazem girar a economia nacional criando diversos empregos e pagando devidamente os tributos.

Todas as alterações e as inovações trazidas até o momento "caem por terra". Todas as transformações realizadas desde a criação do CTB caminharam no sentido de inovar, padronizar, facilitar, melhorar, mas por uma simples Resolução, todo o sistema está para retroceder, tornar-se ineficaz e ineficiente.

Os regramentos jurídicos criaram a figura jurídica das ECV's atendendo a todas as formalidades legais. Acreditando na segurança jurídica, empresários constituíram as empresas e foram colaborando com a administração pública em busca da satisfação das necessidades coletivas. Não satisfeito, o DETRAN/SP, por exemplo, criou diversos obstáculos para o funcionamento das ECV's, mas nada fez para assumir tamanha responsabilidade na prestação do serviço delegado.

O mais grave, é que por anos, o Estado continuou a não investir nesse setor, não sendo possível, portanto, que os DETRAN's e as CIRETRAN's possam concorrer em igualdade de condições técnicas e profissionais com as empresas privadas que se sacrificaram para atender todas as exigências legais.

Pode acontecer, de ser novamente prorrogado o prazo para entrada em vigor da Resolução nº 466/13 ou até mesmo que ela possa ser revogada. A última situação seria a salvação. Salvação para o sistema, para a sociedade, para a economia, para a segurança no trânsito.

Ainda que exista possibilidade na nova Resolução das empresas particulares executarem a vistoria veicular, as barreiras serão muitas, inclusive quanto à autorização que deverá ser concedida pelos órgãos de trânsito que tentam a qualquer custo, retirarem as ECV's da mercância.

As ECV's atuam como agentes moralizadores de um sistema conhecido como precário, inseguro, falido e corrupto. A sua desconsideração possível até então, alimentará ainda mais esse sistema carecedor de estrutura e investimento, prejudicando cada vez mais o cidadão que paga devidamente seus impostos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A obrigatoriedade da vistoria veicular surge da necessidade de medidas que possibilitem a preservação da vida e da saúde, a diminuição do número de vítimas, a identificação de irregularidades veiculares, assim como dificultar a compra pelo consumidor de um veículo com adulterações em seus números de identificação.

O CONTRAN e o DENATRAN, órgãos máximos do sistema de trânsito brasileiro, em cumprimento a determinações no CTB, emitiram atos normativos, criando a figura das ECV's, sem supressão de qualquer competência de outro órgão ou entidade de trânsito.

Acreditando na segurança jurídica, no suporte legal e infralegal, empresários constituíram empresas de vistoria seguindo todas as exigências e determinações expedidas pelo DENATRAN, visando obter o credenciamento e conseqüentemente, prestarem serviço de realização de vistoria em veículos automotivos.

Por outro lado, alguns órgãos do sistema de trânsito criaram obstáculos ao funcionamento destas empresas, alegando supressão de suas competências, contudo, sem qualquer fundamento legal.

Razão não assiste a alegação de que essas empresas particulares que realizam o serviço de vistoria estão calcadas em ilegalidade. Muito pelo contrário, o nascimento das ECV's foi um ato natural e regulamentado pelos dispositivos do CTB e atos normativos como Portarias e Resoluções, obedecendo ao ordenamento jurídico pátrio e à hierarquia das normas, cumprindo as determinações constitucionais.

O CTB trouxe a intenção de tornar o sistema de trânsito confiável, padronizado, regular, de qualidade e seguro, enquanto os atos constitutivos das ECV's surgiram para completar as normas de trânsito, funcionando como instrumentos de efetividade e eficácia.

Todo sistema normativo deve ser compatível com a realidade social, para que então, assegure a satisfação das necessidades coletivas variadas, tais como segurança, saúde, bem estar.

O Estado não possui ferramentas humanas, sequer estruturais, adequadas para realização do serviço de vistoria veicular e conforme já mencionado só se retira a competência de alguém, aquele que faz tão bem quanto, ou melhor. Infelizmente o Estado está bem longe disso. Quem sabe o crédito de competência exclusiva provoque-o, mas até lá o maior prejudicado nisso tudo será quem menos deveria de ser, aquele que paga os impostos e sustenta o sistema que não o protege: o cidadão.

Não é preciso imensa quantidade de normas em um país, basta apenas que as existentes sejam devidamente aplicadas para o benefício de toda a coletividade.

O trânsito seguro é direito e dever de todos.

REFERÊNCIAS

ARAGÃO, Alexandre Santos de. **As Agências Reguladoras Independentes e a Separação de Poderes: Uma Contribuição da Teoria dos Ordenamentos Setoriais.** Revista Diálogo Jurídico, Salvador, CAJ - Centro de Atualização Jurídica, n.º 13, abril-maio, 2002, pág. 47.

ARAUJO, Julyver Modesto. **Poder de polícia administrativa de trânsito.** São Paulo: Letras Jurídicas, 2010.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 10 julho 2014.

BRASIL. **Lei nº 4.657, de 04 de setembro de 1942.** Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del4657compilado.htm>. Acesso em: 13 agosto. 2014.

BRASIL. **Lei nº 4.717, de 29 de junho de 1965.** Regula a Ação Popular. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L4717.htm>. Acesso em: 15 agosto. 2014.

BRASIL. **Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966.** Código Tributário Nacional. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L5172.htm>. Acesso em: 15 agosto. 2014.

BRASIL. **Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973.** Código de Processo Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L5869compilada.htm>. Acesso em: 15 agosto. 2014.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Código de Trânsito Brasileiro. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 10 julho 2014.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **REsp: 817534 MG 2006/0025288-1.** Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/8635287/recurso-especial-resp-817534-mg-2006-0025288-1-stj>>. Acesso em: 25 agosto 2014.

CONTRAN. **Altera o prazo previsto no artigo 21 da Resolução CONTRAN nº 466.** Resolução 496, de 25 de junho de 2014.

CONTRAN. **Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.** Resolução nº 166, de 15 de setembro de 2004.

CONTRAN. **Dispõe sobre a vistoria de veículos e dá outras providências.** Resolução nº 005, de 23 de janeiro de 1998.

CONTRAN. **Estabelece critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.** Resolução nº 250, de 24 de setembro de 2007.

CONTRAN. **Estabelece critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.** Resolução nº 282, de 26 de junho de 2008.

CONTRAN. **Estabelece critérios para registro ou a regularização da numeração dos motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.** Resolução nº 199, de 25 de agosto de 2014.

CONTRAN. **Estabelece procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular.** Resolução nº 466, de 11 de dezembro de 2013.

DENATRAN. **Estabelece os requisitos técnicos e procedimentos para credenciamento de empresas prestadoras de serviço de vistoria em veículos automotores.** Portaria nº 131, de 23 de dezembro de 2008.

DENATRAN. **Estabelece procedimentos para a prestação de serviços por Empresas Credenciadas em Vistoria – ECV, para emissão do Laudo de Vistoria Veicular, que trata a Resolução CONTRAN.** Portaria nº 431, de 21 de julho de 2010.

DENATRAN. **Estabelece procedimentos para prestação de serviços por Empresas Credenciadas para Vistoria – ECV.** Portaria nº 1334, de 29 de dezembro de 2010.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 19ª ed. São Paulo: Atlas, 2006.

FAVRETO, Rogério. **A municipalização do trânsito e o serviço de inspeção veicular.** Datadez: Interesse Público, [S.i], julho/agosto, 2000.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Miniaurélio Século XXI: O Minidicionário da Língua Portuguesa.** 5ª ed. Revista ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

JUSTEN FILHO, Marçal. **Curso de Direito Administrativo**. 7ª ed. rev. e atual. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

KELSEN, Hans. **Teoria Geral do Direito e do Estado**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

KELSEN, Hans. **Teoria Pura do Direito**. Tradução João Batista Machado. 6ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 20ª ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

MONTORO, André Franco. **Introdução à Ciência do Direito**. 26ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

MORIMOTO, Carlos E. **OCR**. Disponível em: < <http://www.hardware.com.br/termos/ocr>>. Acesso em 14 ago. 2014.

NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Manual de Introdução ao Estudo do Direito**. 6ª ed. São Paulo: Saraiva, 2005.

PARANÁ. Tribunal de Justiça. **TJ-PR : 8836280 PR 883628-0**. Disponível em: <<http://tj-pr.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/21941233/8836280-pr-883628-0-acordao-tjpr>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

RIO GRANDE DO NORTE. Tribunal de Justiça. **Agravo de Instrumento 125141**. Disponível em: <<http://tj-rn.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/15763380/agravo-de-instrumento-com-suspensividade-ai-125141-rn-2009012514-1>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

SANTA CATARINA. Tribunal de Justiça. **Apelação Cível em Mandado de Segurança: MS 20130372327 SC 2013.037232-7**. Disponível em: <<http://tj-sc.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/24055687/apelacao-civel-em-mandado-de-seguranca-ms-20130372327-sc-2013037232-7-acordao-tjsc/inteiro-teor-24055688>>. Acesso em: 25 ago. 2014.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Apelação 00451906920138260506**. Disponível em: <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/133940058/apelacao-apl451906920138260506sp-0045190-6920138260506>>. Acesso em: 10 set. 2014.

ANEXO A – Resolução 05/98 do CONTRAN

RESOLUÇÃO Nº 005/98

Dispõe sobre a vistoria de veículos e dá outras providências

O Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o Art. 12 da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme Decreto nº 2.327, de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Considerando o que dispõe o art. 314 do Código de Trânsito Brasileiro;

Considerando ser de conveniência técnica e administrativa que as vistorias dos veículos obedeçam a critérios e procedimentos uniformes em todo o país.

R E S O L V E:

Art. 1º. As vistorias tratadas na presente Resolução serão realizadas por ocasião da transferência de propriedade ou de domicílio intermunicipal ou interestadual do proprietário do veículo, ou qualquer alteração de suas características, implicando no assentamento dessa circunstância no registro inicial.

Art. 2º. As vistorias mencionadas no artigo anterior executadas pelos Departamentos de Trânsito, suas Circunscrições Regionais, têm como objetivo verificar:

- a) a autenticidade da identificação do veículo e da sua documentação;
- b) a legitimidade da propriedade;
- c) se os veículos dispõem dos equipamentos obrigatórios, e se estes atendem as especificações técnicas e estão em perfeitas condições de funcionamento;
- d) se as características originais dos veículos e seus agregados não foram modificados, e se constatada alguma alteração, esta tenha sido autorizada, regularizada, e se consta no prontuário do veículo na repartição de trânsito;

Parágrafo Único. Os equipamentos obrigatórios são aqueles previstos pelo Código de Trânsito Brasileiro, e Resoluções do CONTRAN editadas sobre a matéria.

Art. 3º. Não se realizará vistoria em veículo sinistrado com laudo pericial de perda total, no caso de ocorrer transferência de domicílio do proprietário.

Art. 4º. Esta Resolução entrará em vigor na data da sua publicação, revogada a Resolução 809/95.

Brasília, 23 de janeiro de 1998.

IRIS REZENDE

Ministério da Justiça

ELISEU PADILHA

Ministério dos Transportes

JOSÉ ISRAEL VARGAS

Ministério da Ciência e Tecnologia

ZENILDO GONZAGA ZOROASTRO DE LUCENA

Ministério do Exército

PAULO RENATO DE SOUZA

Ministério da Educação e do Desporto

GUSTAVO KRAUSE

Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal

CARLOS CÉSAR SILVA DE ALBUQUERQUE

Ministério da Saúde

ANEXO B – Resolução 282/08 do CONTRAN

RESOLUÇÃO Nº 282, DE 26 DE JUNHO DE 2008

Estabelece critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, no uso das atribuições conferidas pelo art. 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito, e

Considerando o disposto no art. 124, inciso V, e art. 125, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, bem como o disposto nos arts. 311 e 311A do Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, que institui o Código Penal Brasileiro;

Considerando a necessidade de se estabelecer padrões de procedimentos para a atividade de registro de veículos no País, no que concerne à numeração de motor;

Considerando o contido nos Processo nºs 80001.032373/2007-53, 80001.032372/2007-17 e 80001.020631/2007-59, resolve:

Capítulo I

Das Vistorias

Art. 1º Na realização das vistorias de regularização e transferência em veículos previstos na Resolução nº 05/98, os órgãos de trânsito, ou empresas pelo DENATRAN credenciadas deverão coletar por meio óptico a numeração do chassi, do motor e da parte traseira do veículo com a numeração da placa de identificação legível e comparar com as numerações e restrições nas seguintes bases:

- I – o cadastro informatizado do veículo na BIN/RENAVAM;
- II – o cadastro informatizado do veículo em campo próprio da Base Estadual ou no campo das “observações” do CRV/CRLV;
- III – na documentação física existente nos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 1º caberá ao denatran definir os critérios mínimos para habilitação e

credenciamento de empresas capacitadas para a realização das vistorias.

§ 2º As empresas credenciadas deverão comprovar sua atuação exclusiva no mercado de vistorias, mediante certidão emitida pelo órgão competente e cópia do contrato ou estatuto social vigente.

§ 3º Caso a vistoria seja realizada por empresa credenciada, deverá vir acompanhada da consulta à BIN/RENAVAM contendo necessariamente a informação cadastrada referente ao chassi e motor do veículo para confronto da informação coletada com a registrada na base conforme inciso I.

§ 4º em vistoria de veículos usados, cuja numeração de motor seja de difícil visualização, conforme cadastro de motores mantido pelo DENATRAN, deverá ser realizada a desmontagem dos componentes para a coleta por meio ótico (fotografia).

§ 5º Para os veículos contemplados no parágrafo 4º acima, que já tenham passado pelo processo de desmontagem e que os motores estejam regularizados, será necessária a gravação em baixo relevo, por empresa credenciada, de uma segunda numeração com os mesmos caracteres da numeração original no bloco do motor, visando facilitar os decalques em futuras vistorias para fins de fiscalização e ou transferências. Os veículos que apresentarem a numeração adicional deverão conter esta informação no Registro Nacional de Motores – RENAMO, conforme previsto no art. 12 desta Resolução.

§ 6º A Regularização dos motores que apresentarem divergência nas vistorias da numeração coletada com a registrada na BIN/RENAVAM e de procedência comprovada, se dará atualizando a informação nas bases estaduais e do Distrito Federal e no Registro Nacional de Motores – RENAMO, conforme previsto no art. 12 desta Resolução, mantendo o histórico do veículo desde a primeira numeração de motor registrada no licenciamento e todas as atualizações de trocas ou regravações de motores previstas nesta resolução.

§ 7º As empresas já credenciadas pelos DETRANS poderão continuar a exercer as atividades previstas neste artigo até 180 dias (cento e oitenta) dias da data de publicação desta Resolução, após o que as atividades serão restritas ao DETRANS e às empresas credenciadas pelo DENATRAN

Capítulo II

Da Regularização das Alterações de Motores Anteriores à Resolução

Artigo 2º Os proprietários dos veículos que tiveram seus motores substituídos até a publicação desta Resolução, que não tenham restrições de origem de furto/roubo/adulteração da numeração do bloco e/ou busca e apreensão ou restrições judiciais, administrativas ou tributárias, e que não estejam inseridos nos casos previstos nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º e 9º desta resolução, deverão providenciar a sua regularização junto aos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal dentro do prazo de 1 (um) ano, a contar da data de publicação desta Resolução ou por ocasião da vistoria do veículo, sendo que a

regularização será realizada após a comprovação da situação do veículo mediante a vistoria acima descrita.

Capítulo III

Da Regularização de Motores com Numeração de Origem

Art. 3º Os veículos que tiverem seus motores substituídos após a publicação desta Resolução, deverão ser apresentados ao órgão executivo de trânsito para regularização da nova numeração identificadora dentro de sessenta dias, contados a partir:

I – da emissão da nota fiscal da instalação do motor ou bloco, novo ou usado;

II – da data constante em declaração da empresa frotista que mantém estoque de motores de reposição, contendo informação de que efetuou a devida substituição do motor.

§ 1º Independentemente dos documentos citados nos incisos I e II deste artigo, deverá ser apresentada ao órgão executivo de trânsito a nota fiscal do motor instalado no veículo, para fins de sua regularização cadastral.

§ 2º Os agentes de fiscalização deverão verificar o cadastro do veículo junto à Unidade da Federação onde o mesmo se encontra registrado.

§ 3º Nos casos de motores ou blocos novos os proprietários deverão solicitar, após a realização da vistoria, a gravação da numeração no motor dentro dos critérios estabelecidos no art.10 desta Resolução.

Capítulo IV

Da Regularização de Motores sem Numeração de Origem

Art. 4º A regularização do registro de veículos que apresentam motor sem numeração de origem se dará gravando, no bloco do motor, numeração fornecida pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, conforme artigo 10, via sistema informatizado e, então, registrada a numeração, atendido um dos seguintes requisitos:

I – tratando-se de veículo com motor novo ou motor usado com bloco novo, após apresentação da pertinente nota fiscal original;

II – tratando-se de veículo com motor usado ou recondicionado, cuja numeração foi gravada em plaqueta, a qual tenha sido removida, após a comprovação da procedência, através de nota fiscal original de venda ou mediante declaração do proprietário constante do registro da procedência lícita do motor, conforme modelo constante do Anexo desta Resolução.

III - Os motores usados, recondicionados e remanufaturados não poderão ter sua numeração original alterada ou removida.

§ 1º A nota fiscal deverá discriminar as características do motor (marca e número de cilindros).

§ 2º Em qualquer outra hipótese que não a prevista neste artigo, a autoridade de trânsito deverá encaminhar o veículo à Delegacia de Polícia especializada para exames e procedimentos legais.

Capítulo V

Da Regularização de Motores com Numeração de Origem – Sem registro na Base ou com Duplicidade de Registro

Art. 5º A regularização do registro de veículos que apresentam motor com a numeração de acordo com o padrão do fabricante, porém não constando no cadastro ou sendo divergente deste ou em duplicidade, se dará registrando a numeração do motor apresentado, atendido um dos seguintes requisitos:

I – confirmação da originalidade da montagem do motor no veículo, através de documento do fabricante ou da montadora, desde que não existam outros veículos, da mesma marca registrados com o mesmo número de motor;

II – informação do fabricante ou montadora da existência de mais de um motor originalmente produzido com essa numeração;

III – comprovação da procedência do motor ou bloco, novo ou usado, através de nota fiscal original de venda ou mediante declaração do proprietário constante no registro responsabilizando-se civil e criminalmente pela procedência lícita do motor, conforme modelo constante do Anexo desta Resolução, caso não seja confirmada a originalidade referida no inciso I e a numeração não estiver vinculada a outro veículo;

IV - comprovação da procedência do motor, ou bloco novo ou usado, mediante nota fiscal original de venda ou de comprovante de compra e venda do mesmo pelo proprietário do veículo que possui o número de motor registrado, ou declaração emitida pelo proprietário responsabilizando-se civil e criminalmente pela procedência lícita do motor, conforme modelo anexo desta Resolução, caso a numeração esteja vinculada apenas a um outro veículo.

V - na hipótese prevista no inciso IV, os veículos que possuírem o mesmo número de motor em duplicidade terão incluídos em seus cadastros uma restrição devido à duplicidade, de forma a bloqueá-lo até a regularização.

§1º Para os casos previstos no caput deste artigo, fica facultado aos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal aceitar a gravação tratada no art. 10, em local de fácil visualização do motor, registrando esta nova gravação nos cadastros estaduais, com exceção ao disposto no inciso IV onde a gravação será obrigatória.

§2º O disposto nos incisos I e II deste artigo será de responsabilidade do órgão executivo de trânsito do Estado ou do Distrito Federal.

§ 3º Na hipótese do padrão de gravação do fabricante não ser conhecido pelo órgão de trânsito, este deverá consultar ao fabricante, ou montadora, ou importador, ou encaminhá-lo à perícia policial para execução de laudo.

Capítulo VI Da Regularização de Motores com Numeração Fora do Padrão de Origem

Art. 6º O registro de veículo que apresente numeração gravada em desacordo com o padrão do fabricante, se dará mediante confirmação de um órgão executivo de trânsito dos Estados ou do Distrito Federal, de que a gravação foi realizada com autorização.

Parágrafo único. Para as ocorrências anteriores à vigência desta Resolução, considera-se autorização:

- I – a apresentação de documento que comprove a remarcação por empresa credenciada;
- II – a existência da partícula “REM” após o número do motor em documento oficial.

Capítulo VII

Da Regularização de Motores com Numeração de Origem Adulterada

Art. 7º Deverão ser imediatamente encaminhados à autoridade policial os veículos que apresentarem numeração de motor nas seguintes situações:

- I – com a numeração em desacordo com o padrão do fabricante e que não atenda ao disposto no art. 6º;
- II – com a numeração removida por qualquer tipo de processo constatados pela vistoria, ou ainda, formalmente devolvidos pela autoridade competente e recuperados em decorrência de furto ou roubo, que serão regularizados conforme as regras de gravação previstas nas alíneas “a” e “b” do art. 10;
- III – com a numeração vinculada a veículo furtado ou roubado, exceto se a mesma constar na BIN para o veículo apresentado e se o fabricante informar que o mesmo foi montado com aquele motor.

Art. 8º Os motores enquadrados nos incisos I a III do artigo 7º somente serão regularizados:

- I – mediante documento da autoridade policial competente atestando ao órgão executivo de trânsito a inexistência de impedimento legal para a regularização, situação em que será acrescentado ao número de registro existente do motor o diferencial DA/DF (decisão administrativa) + a sigla da UF, no cadastro da Base Estadual;
- II – através de determinação judicial, acrescentando-se ao número de registro existente do motor o diferencial DJ/DF (decisão judicial) + a sigla da UF, no cadastro da Base Estadual.

Capítulo VIII

Da Regularização de Motores com erro de Registro na BIN/RENAVAM

Art. 9º Para a regularização de motores cuja numeração conste registrada com erro na BIN/RENAVAM, deverá ser confirmada a originalidade da montagem do motor no chassi apresentado por meio de documento do fabricante ou da montadora, ignorando-se neste caso a existência de outros veículos registrados com este mesmo número de motor;

Capítulo IX

Da Regravação de Motores

Art. 10. Não existindo norma técnica da ABNT, a gravação a que se referem os artigos 3º, 5º, e 7º somente será executada em superfície virgem do bloco, composta por nove dígitos com a seguinte regra de formação:

- a) primeiro e segundo dígitos: sigla da Unidade da Federação (UF) que autorizou a gravação;
- b) terceiro ao nono dígitos: seqüencial fornecido pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, iniciando por 0000001.

§ 1º A gravação do número fornecido, será executada exclusivamente por empresas autorizadas pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

§ 2º A gravação a que se refere o caput deste artigo em bloco cuja numeração original tenha sido removida mecanicamente, somente será autorizada após perícia realizada pela autoridade policial.

Capítulo X

Dos Registros e Documentações dos Motores

Art. 11. Todos os documentos referidos nesta Resolução integrarão o prontuário do respectivo veículo e deverão ser apresentados em sua forma original, com exceção daqueles obtidos dos órgãos oficiais, cujas cópias serão aceitas, quando por eles autenticadas.

§ 1º As declarações e termos de responsabilidade deverão ter reconhecimento das firmas por autenticidade.

§ 2º As cópias das notas fiscais apresentadas deverão ser retidas e as originais protocoladas como utilizadas pelo órgão executivo de trânsito, com a identificação do número do motor fornecido e do número do chassi do veículo onde o motor foi instalado, devidamente comprovada pela vistoria prevista no art. 1º.

Capítulo XI

Da Criação do Registro Nacional de Motores

Art. 12. Deverá ser criado e implantado pelo DENATRAN o Registro Nacional de Motores – RENAMO, visando registrar de forma centralizada todas as trocas de motores mantendo todo o histórico de alterações, possibilitando assim aos órgãos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal a consulta centralizada da informação original e das atualizações independente do estado onde a mesma tenha sido processada.

§ 1º O Registro Nacional de Motores - RENAMO deverá ser implantado no prazo máximo de 180 dias a partir da data de publicação desta Resolução quando todos os registros de alterações de motores previstos nos artigos desta Resolução deverão ser centralizados no mesmo.

§ 2º O Registro Nacional de Motores - RENAMO será responsável pelo fornecimento das numerações a serem gravadas nos veículos conforme previsto no artigo 10 desta Resolução.

Capítulo XII

Das Sanções

Art. 13. Findo o prazo previsto nos artigos 2º e 3º desta Resolução, os veículos que não estiverem regularizados incorrerão nas penas previstas no art. 237 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 14. Fica revogada a Resolução nº 250, de 24 de setembro de 2007, do Conselho Nacional de Trânsito.

Art. 15. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Alfredo Peres da Silva
Presidente

Marcelo Paiva dos Santos
Ministério da Justiça

Edson Dias Gonçalves
Ministério dos Transportes

Valter Chaves Costa
Ministério da Saúde

Carlos Alberto Ferreira dos Santos
Ministério do Meio Ambiente

José Antonio Silvério
Ministério da Ciência e Tecnologia

Rui César da Silveira Barbosa
Ministério da Defesa

ANEXO DA RESOLUÇÃO 282 DE 26 DE JUNHO DE 2008

DECLARAÇÃO:

Eu,, portador da carteira de identidade nº....., expedida por....., CPF nº, residente na rua, no município de, Estado, de acordo com o disposto nos incisos II do art. 4º, III do art. 6º e II do art. 10 da Resolução nº, do CONTRAN, declaro que assumo a responsabilidade pela procedência lícita do motor nº....., instalado no veículo de minha propriedade, marca/modelo, placa, chassi..... .

Declaro, ainda, serem verdadeiras as informações supracitadas, sujeitando-me às cominações dispostas no art. 299 do Código Penal Brasileiro.