

UNIVERSIDADE DE PASSO FUNDO
FACULDADE DE DIREITO

Maurício Vivian

A IMPLEMENTAÇÃO DOS CENTROS DE DESMANCHE DE
VEÍCULOS, ATRAVÉS DA LEI 12.745/2007, NO
RIO GRANDE DO SUL

Casca
2014



Maurício Vivian

A IMPLEMENTAÇÃO DOS CENTROS DE DESMANCHE
DE VEÍCULOS, ATRAVÉS DA LEI 12.745/2007, NO
RIO GRANDE DO SUL

Monografia apresentada ao curso de Direito, da Faculdade de Direito da Universidade de Passo Fundo, como requisito parcial para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais, sob orientação da professora Especialista Bruna De Witt Faccini.

Casca
2014



Dedico este trabalho primeiramente à Deus, que sempre me acompanha nos momentos de alegria e me protege nos momentos de dificuldade. A minha mãe pelo amor e compreensão nos momentos difíceis. Ao meu pai, que embora não esteja presente neste momento, deve estar muito orgulhoso de seu filho. A minha noiva, que sempre me deu força para seguir em frente. Aos meus irmãos pelo companheirismo e ajuda nas longas jornadas enfrentadas.

Agradeço a minha família, a minha noiva, aos meus colegas e amigos, aos professores, e em especial a minha orientadora, professora Especialista Bruna De Witt Faccini, pelo constante apoio, e pelos ensinamentos no desenvolvimento do trabalho.

RESUMO

Diante da elaboração e aprovação da Lei Estadual n. 12.745 do ano de 2007, que determina o credenciamento das empresas atuantes no comércio de peças de veículos automotores perante a autarquia Detran/RS, tornando-as (CDVs), Centros de Desmanche de Veículos, surgiu a expectativa de que esta Lei diminuiria significativamente os delitos de furto e roubo de veículos no Estado do Rio Grande do Sul. O Código de Trânsito Brasileiro possui regramentos específicos para os estabelecimentos que comercializam partes de veículos automotores, em nível nacional. O art. 170 da Constituição Federal trata da ordem econômica fundada entre outras na livre iniciativa assegurando o livre exercício de qualquer atividade. A legislação infraconstitucional atualmente aplicada às empresas, trata desde o seu âmbito inicial, quando da constituição das mesmas, seus requisitos essenciais, prosseguindo pela análise das obrigações perante o universo jurídico, bem como suas responsabilidades principalmente perante as recentes regras de preservação e conservação do meio ambiente. Também, a prática criminal, ou seja, daqueles crimes que se caracterizam pela peculiaridade de serem praticados por empresários no exercício de suas atividades empresariais, como é o caso do crime de receptação qualificada, que vai ao encontro do núcleo do tema abordado é regulada pelo Código Penal. Por fim, passados mais de sete anos da elaboração e aprovação da referida Lei Estadual que trata de matéria já regulamentada em nível nacional, o Estado possui apenas uma empresa credenciada, e o cometimento dos delitos continuam prejudicando a sociedade.

Palavras chave: CDVs. Delitos. Diminuiria. Elaboração. Furto. Roubo.

LISTA DE ABREVIATURAS

Art. : Artigo

CDV: Centro de Desmanche de Veículo

CDVs: Centros de Desmanche de Veículos

CFCs: Centros de Formação de Condutores

CRDs: Centros de Remoção e Depósito

CRVAs: Centros de Registro de Veículos Automotores

CNT: Código Nacional de Trânsito

CONTRAN: Conselho Nacional de Trânsito

CP: Código Penal

CTB: Código de Trânsito Brasileiro

DETRAN: Departamento Estadual de Trânsito

GID: Gerenciamento de Informações e Dados

RS: Rio Grande do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	8
1 A ATIVIDADE DE COMÉRCIO DE PEÇAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES PERANTE O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO.....	10
1.1 Da implementação da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito.....	11
1.2 Das responsabilidades sobre os veículos irrecuperáveis perante o Código de Trânsito Brasileiro.....	17
1.3 Das exigências aos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços a veículos automotores pelo Código de Trânsito Brasileiro.....	21
2 A EMPRESA E SUAS RESPONSABILIDADES.....	25
2.1 Pressupostos Constitucionais do regime jurídico-comercial.....	26
2.2 Das obrigações das empresas.....	29
2.3 Das responsabilidades da pessoa jurídica perante a legislação ambiental.....	31
2.4 Do crime de receptação.....	35
3 A IMPLEMENTAÇÃO DOS CENTROS DE DESMANCHE DE VEÍCULOS PELA LEI ESTADUAL N. 12.745/2007 E SEUS EFEITOS.....	40
3.1 As estatísticas como fundamento de elaboração e aplicação da legislação.....	41
3.2 A análise detalhada do conteúdo da sistemática adotada pelo Detran-RS.....	45
3.3 A implementação como instrumento de auxílio aos órgãos de fiscalização.....	48
3.4 Os efeitos da legislação em relação ao alcance dos objetivos planejados.....	52
CONCLUSÃO.....	56
REFERÊNCIAS.....	58

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem por objetivo analisar os detalhes e as peculiaridades da Lei Estadual n. 12.745 do ano de 2007, com intuito de verificar se a mesma constitui um instrumento eficaz de coibir a comercialização de autopeças oriundas de veículos furtados/roubados, e por consequência proporcionar a diminuição destes delitos, servindo como instrumento de pacificação social.

O Estado do Rio Grande do Sul, por meio de seu Departamento Estadual de Trânsito, vem, ao longo dos últimos sete anos, trabalhando no fortalecimento de uma divisão específica de controle das empresas atuantes no ramo de comércio de autopeças usadas provenientes de veículos, que por motivo de acidentes de trânsito ou pela simples finalização de sua vida útil, se tornam impossibilitados de circular em vias públicas. Diante dos dispositivos da Lei Estadual n. 12.745/2007, que foi elaborada pelo então Deputado Estadual Adroaldo Loureiro, toda empresa atuante no comércio de autopeças usadas deverá obrigatoriamente estar credenciada perante o Departamento Estadual de Trânsito, sendo que estas empresas receberão a denominação de Centros de Desmanche de Veículos.

Quanto aos métodos de procedimento, neste trabalho se utilizará o documental, onde serão feitas análises de legislações existentes ao longo do tempo sobre o tema, bem como da doutrina aplicada as peculiaridades do conteúdo, e os métodos de abordagem o hermenêutico e o dialético.

Este trabalho, em um primeiro momento, reproduz por meio da análise e estudo da fundamentação e elaboração de outras legislações de trânsito já existentes, como o Código de Trânsito Brasileiro, por exemplo, o potencial regulador de dispositivos nesta lei contidos, que tratam das exigências para as empresas atuantes no ramo de comercialização de peças para veículos automotores. A implementação da Política Nacional de Trânsito também revela preocupações que levaram o Legislador da época de sua criação, estabelecer critérios para que um sistema de enorme relevância para todos os cidadãos, como é o caso do sistema de trânsito, se desenvolvesse em consonância com a preservação da vida e do meio ambiente.

De forma introdutória analisam-se os procedimentos obrigatórios a serem requeridos pelos proprietários dos veículos automotores que se tornaram impossibilitados de circular em

via pública, como é o caso da baixa do registro de propriedade, quando do final da vida útil destes veículos, bem como as possíveis responsabilizações atribuídas aos proprietários ou responsáveis que não cumprirem o conteúdo normativo. Cumpre registrar que os procedimentos de baixa de registro de propriedade de veículos automotores, igualmente, são regulados pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503 de 23 de Setembro de 1997. Como forma de finalização deste primeiro momento de pesquisa, são abordadas as exigências, também estabelecidas no CTB, aos proprietários das empresas acima referidas.

Em complementação ao estudo da legislação de trânsito, em um segundo momento verificam-se os aspectos normativos do ramo do Direito Empresarial e do Direito Ambiental, mais especificamente em relação aos pressupostos constitucionais do regime jurídico comercial, a questão das obrigações das empresas em geral e das atuantes no comércio de autopartes, e as responsabilidades da pessoa jurídica perante a legislação ambiental brasileira. O crime de receptação, previsto no art. 180 do Código Penal, também é conteúdo indispensável para a análise referente as responsabilidades dos indivíduos que praticam a conduta descrita neste dispositivo penal.

Assim, em um terceiro e último momento, elencam-se estatísticas de grande repercussão em nível estadual demonstrando que a prática dos delitos de furto e roubo de veículos vem aumentando significativamente nos últimos anos, prejudicando os cidadãos de bem que sofrem as consequências destes delitos, e preocupando as autoridades atuantes no combate destes ilícitos. Dessa forma, o presente trabalho monográfico adentra na órbita da matéria que dá alicerce e estrutura para a Lei Estadual n. 12.745/2007, e suas resoluções, sendo que sobre o conteúdo normativo desta Lei, será desenvolvido estudo detalhado com objetivo de verificação da possível produção dos efeitos desejados no momento da elaboração das mesmas. Esta legislação, possui em seu conteúdo mecanismos que visam auxiliar os órgãos de fiscalização, sendo que estes órgãos trabalharão em conjunto com o Departamento Estadual de Trânsito, que possuirá um sistema informatizado contendo todas informações referentes aos veículos e as autopeças a serem comercializadas pelos centros credenciados, ou seja, o Detran/RS, de acordo com os dispositivos legais atinentes a matéria em questão, controlará o estoque de peças de cada empresa credenciada, sendo que o objetivo deste sistema de controle é o de impedir que partes de veículos furtados ou roubados possam ser comercializados no Estado do Rio Grande do Sul.

1 A ATIVIDADE DE COMÉRCIO DE PEÇAS DE VEÍCULOS AUTOMOTORES PERANTE O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Esta pesquisa, possui o objetivo de verificar a possível produção de efeitos da Lei Estadual n. 12.745/2007, que regulamenta a atividade de comércio de autopeças, sob a qual gerou-se grande expectativa pela Assembléia Legislativa e pela sociedade do Estado do Rio Grande do Sul, sendo que de sua elaboração, se almeja uma significativa diminuição da prática dos delitos de furto e roubo de veículos automotores, e por consequência, a redução dos valores de seguros destes automóveis. Busca-se dados contidos em arquivos doutrinários da época da elaboração do Código de Trânsito Brasileiro, e ainda dados da própria legislação nacional de trânsito, que comprovam a existência de dispositivos específicos que estão em vigência na atualidade, e que poderão se confrontar com a Lei objeto do presente estudo, quando do início de sua aplicação, tratando, exatamente da mesma matéria contida na referida Lei Estadual.

Destaca-se aqui, o fato que a Lei Estadual n. 12.745/2007, de autoria do então Deputado Estadual Adroaldo Loureiro, foi considerada pelos deputados do Estado do Rio Grande do Sul, como a legislação de maior relevância social naquela legislatura. Para Loureiro, a denominada Lei dos Desmanches trouxe normas a um ramo de atividade que no seu entender não possuía nenhum controle estatal. (Rio Grande do Sul, Assembléia Legislativa, 2008).

Neste trabalho, serão analisados os fundamentos que estruturam o Sistema Nacional de Trânsito, bem como os fatos e as necessidades que levaram a elaboração da atual Legislação de Trânsito. Sobre o Código de Trânsito Brasileiro, que possui dispositivos reguladores da matéria pesquisada, serão abordados e estudados os fundamentos que estruturaram o surgimento de regras não contidas nas Legislações de Trânsito anteriores a este Código, mais especificamente na questão da retirada de circulação de veículos automotores, e a comercialização de suas partes, que é o objeto do presente estudo. Com a utilização de informações doutrinárias entre outras, busca-se o entendimento se a implantação de uma longa e complexa sistemática, estruturada em Lei Estadual, promoverá ou não os benefícios pretendidos, que são direito da sociedade em geral.

1.1 Da implementação da Política Nacional de Segurança e Educação de Trânsito

Com o advento de uma era moderna, em que o homem encontra na máquina auxílio para desenvolver suas atividades, a chegada do automóvel e uma ampla aderência de fazer uso deste instrumento na maioria dos países, torna indispensável que estes estabeleçam regramentos sobre o tema, a fim de que se torne possível a utilização deste meio de transporte, que com o passar dos anos vêm crescendo e se tornando parte do dia a dia das pessoas.

Entre os problemas que mais preocupavam a sociedade brasileira nos anos noventa, e pode-se dizer que essa preocupação se estendia para as demais nações, a violência de uma forma geral ganhava significante destaque. E no contexto de violência está atrelada aquela causada de várias formas pelo trânsito. A criminalidade cresceu de forma gigantesca e código que regulava a matéria no Brasil no ano de 1966, completava naquela época trinta anos de vigência. A realidade do ano de elaboração da nova Legislação de Trânsito Brasileira do ano de 1997, por óbvio já não condizia com a realidade de trinta anos atrás. Em 1966, ano da elaboração do Código Nacional de Trânsito, a frota de veículos no Brasil era de 900.000, número que até o final do ano de 1995 saltou para 26.609.232, em dados obtidos pelos registros dos Departamentos Estaduais de Trânsito, ou seja, quase trinta vezes a mais. (SILVA, 1996, p.07).

Pelo exposto acima, urgia naquele momento a criação de uma nova legislação, que acolhesse na sua estrutura as alterações necessárias para um melhor funcionamento do sistema de trânsito. Assim, no ano de 1993, uma Comissão Especial da Câmara dos Deputados apreciou o Projeto de Lei n. 3.710 instituindo o Código de Trânsito Brasileiro, que uma vez aprovado, foi levado ao plenário da Câmara, confirmando a aprovação. Após o Projeto de Lei foi aprovado pelo Senado e levado ao plenário, e com emendas foi também aprovado. Nesta fase o Substitutivo do Senado ao Projeto, retornou à Câmara dos Deputados para apreciação das emendas introduzidas na casa revisora e depois de submetido a sanção presidencial para transformação em Lei passando a vigorar após sua publicação e *vocatio legis*. (SILVA, 1996, p.08).

No ano de 1997, no Brasil, nasce então o Código de Trânsito Brasileiro. Esta esperada Legislação de Trânsito não é um paliativo, e não deve ser vista como uma solução

emergencial, mas sim, mais um alicerce de consciência de cidadania, em um seguimento de busca de melhorias nos inevitáveis problemas de trânsito. Não é suficiente para o Brasil possuir um ordenamento jurídico de trânsito nos moldes dos países mais adiantados do mundo; existia e sempre existirá, acima de tudo, a necessidade de disciplina por parte dos usuários do trânsito: motoristas, pedestres, ciclistas e animas. (SILVA, 1996, p.25)

De fato, não é suficiente para o Brasil, ser possuidor de uma ampla Legislação de Trânsito, porém, sendo esta legislação contemplada com inúmeros dispositivos que determinam o desenvolvimento de uma Política Nacional de Trânsito, e que estimulam de forma objetiva a prática da educação para o Trânsito, faz com que o sistema funcione de maneira a cumprir com os objetivos desejados.

Verifica-se pelo que expressa Silva, em sua obra: “De nada resolverá uma legislação rígida e tecnicamente perfeita se não houver uma efetiva fiscalização e punição dos infratores de trânsito”. E em relação aos efeitos da Nova Lei na época de sua aprovação o autor registra a crença de não obstante a todas as considerações feitas, que nosso futuro Código de Trânsito Brasileiro estará entre os melhores do mundo, sendo capaz de revolucionar as estatísticas atuais. (1996, p.25)

Como se sabe, o Trânsito é um sistema amplo, que possibilita a concretização de inúmeras coisas, dentre elas, que as pessoas se encontrem e convivam socialmente. “Entretanto, esse convívio nem sempre ocorre de forma satisfatória ou harmônica, o que não raro gera irritação, estresse, conflitos e confusões”. (CRISTO, 2012, p.22)

Em relação as inovações introduzidas pelo novo código, vigente atualmente, verifica-se que a primeira modificação realizada na Legislação de Trânsito da época diz respeito a sua nomenclatura, pois o Código anterior denominava-se “Código Nacional de Trânsito (CNT), enquanto que a nova legislação foi denominada de Código de Trânsito Brasileiro (CTB)”.(SILVA, 1996, p.33).

Resta perceptível ainda que o Código de 1966, não possuía na sua estrutura, alguns conceitos e definições do vocabulário de trânsito de maneira tão ampla. Já o Código de Trânsito Brasileiro, no seu primeiro Anexo, possui a presença de importantes conceitos e definições da maioria dos termos utilizados no trânsito como: Autoridade de Trânsito; bicicleta. ciclomotor; fiscalização; infração; licenciamento; motocicleta; operação de trânsito;

patrulhamento; placas; policiamento ostensivo de trânsito; Renach; Renavam; rodovia; sinalização; trânsito; via, entre outros. (SILVA, 1996, p.33).

No que diz respeito a regulação das normas em branco, houve a atribuição ao Conselho Nacional de Trânsito, para expedir Resoluções. Como por exemplo, a promoção e a participação dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de educação e segurança, devem ser de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo contran. (SILVA, 1996, p.35).

Verifica-se que o Sistema de Trânsito Brasileiro, possui Conselhos Nacionais que tem por objetivo principal, desenvolver programas que estimulem os órgãos atuantes a realizar políticas educativas que visem a prevenção de acidentes e outros conflitos que prejudiquem o desenvolvimento deste sistema.

Como novidade sem dúvidas, benéficas do novo código, é a de que além das campanhas de âmbito nacional que devem ser promovidas pelos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, principalmente nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito, o Código faz previsão ainda que a educação no Trânsito será promovida na pré-escola e nas Escolas de 1º, 2º e 3º graus, hoje em dia de ensino fundamental, ensino médio e ensino superior, através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades de trânsito e de educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. (SILVA, 1996, p.36).

No art. 5º da Lei n. 9.503/1997, do Código de Trânsito, entende-se melhor a sua composição e a finalidade de existência de um Sistema Nacional de Trânsito. Conforme disposto

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

Este artigo define a estrutura do Sistema Nacional de Trânsito, bem como suas responsabilidades, mostrando que ele é um organismo composto por uma série de entidades públicas com dever de aplicação das normas contidas no Código, sendo que estas normas vão desde um planejamento de trânsito, até a responsabilização pelos descumprimentos legais. Evidente que não se pode excluir deste contexto as instituições que não constam no rol do sistema, atuam por obrigação na consecução dos dispositivos, como é o caso do Poder Judiciário na esfera penal e cível, e também dos sistemas de educação e de saúde, entre outros. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p. 14).

Por todos estes fatos acima abordados, denota-se que o Código de Trânsito Brasileiro, desde seus primeiros artigos, prevê e sistematiza a questão do descumprimento de suas regras, sendo que estes descumprimentos resultam em infrações puníveis administrativamente pelas entidades expressas no texto do seu Artigo 5º, mas também podem ocorrer pela intervenção do Poder Judiciário, pois é de sua alçada a atuação nas questões referentes ao trânsito.

O Sistema Nacional de Trânsito, é, portanto, uma organização composta por vários órgãos com caráter normativo, consultivo, e ainda outros com dever julgador e executor, do poder público federal, estadual, e municipal, com obrigação de administrar o trânsito de forma ampla e abrangedora. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.15).

Quando da implementação de uma legislação, é de profunda importância que se estabeleçam objetivos básicos, que normalmente são a sua principal razão, para facilitar o seu desenvolvimento e a sua aplicação. O Código de Trânsito Brasileiro, nos incisos I, II e III do seu Artigo 6º dispõe que

São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento.

II fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito.

III estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Neste Artigo encontram-se os objetivos básicos almejados pelo Código de Trânsito Brasileiro, por meio do Sistema Nacional, com suas principais metas a serem atingidas através do entrosamento dos organismos integrantes. Os objetivos deste sistema vão muito além dos descritos no Artigo 6º, pois os que nele aparecem são os que promovem sustentabilidade a filosofia de trânsito buscada ou pretendida pelo Código, ou seja, as estruturas do sistema, o que leva a crer que eles representam as prioridades. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.16)

Acima de tudo, há a necessidade no sentido do desenvolvimento de ações preventivas e eficazes no contexto da circulação de viária, pois não há a existência de uma receita mágica, sendo que as experiências que alcançaram bons resultados, contaram com o apoio de inúmeras especialidades profissionais, científicas e outros setores que auxiliaram para um trabalho em equipe. (HOFFMAN, CRUZ, ALCHIERI, 2011, p.60)

Ao analisar o inciso I deste do Artigo, resta confirmada a preocupação do Legislador em possuir amplo controle com objetivo de produzir segurança, fluidez, entre outros. Porém, destaca-se aqui seu pensamento protetor quando refere à defesa ambiental, bem como a questão da fiscalização para o seu cumprimento.

A Política de Trânsito é orientadora nas realizações que Sistema Nacional denomina como objetivo para atendimento ao longo do tempo, não se caracterizando como uma série de realizações em separado, mas como uma atuação fluente na qual fazem parte várias realização coligadas entre si, buscando sempre um trânsito melhor e mais seguro.(ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.16).

Já no seu inciso II, encontra-se a necessidade da fixação de metas para todas as atividades desenvolvidas em nível nacional, em seus vários patamares, seja federal, estadual, distrital, ou ainda municipal. Ao contran é atribuída a competência de regulamentar os dispositivos do Código de Trânsito, e este é um dos importantes mandamentos dessa norma que necessita de regramentos complementares, porém, o contran não pode em hipótese alguma ser interpretado como a única fonte regulamentar, já que o próprio texto preceitua que é dever de todo o Sistema Nacional de Trânsito, e não só do contran que é apenas uma parte dele. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.17).

Pode-se dizer então que as regras e os mecanismos que devem orientar a atividade padronizada da estrutura do Sistema Nacional de Trânsito, via de regra, emergirão do agir em

conjunto de cada peça do Sistema, das experiências vivenciadas, das necessidades administrativas, e de um contato mais direto com os usuários do trânsito em geral, e a segmentos envolvidos. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.17).

O contato direto com os usuários, objetiva aproximá-lo do sistema, fazendo com que o mesmo entenda de fato a justificativa da existência da norma, pois o não conhecimento pode ser a primeira contribuição para o não cumprimento da mesma. (CRISTO, 2012, p.56)

Por fim, no inciso III, evidencia-se que a integração entre as entidades do Sistema Nacional de Trânsito, tornou-se além de importante, necessária obrigação direcionada ao CONTRAN, pois como o Sistema é representado pela união dos órgãos que o compõem, se objetiva que estas entidades trabalhem de forma unida, principalmente na questão da informação, que se torna importante para o desenvolvimento de um bom trabalho. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.18).

Diante dos dados acima analisados, percebe-se a importância da informação, pois a ausência de explicações para os usuários, tende a causar sérios problemas to tocante ao cumprimento da norma, sendo que não sabendo ou não entendendo as razões para cumprimento de uma norma, poderá não manifestar atitude favorável a ela, ser indiferente a ela, ou ainda pior, manifestar atitudes contrárias. (CRISTO, 2012, p.60)

O trânsito no Brasil há muitos anos é interpretado como questão de interesse nacional, ou seja, de enorme relevância, e ocorre em todo o território de maneira equilibrada e livre, por isso, cada entidade do Sistema, no núcleo de suas atribuições, precisa de dados que nem todas as vezes partem de seus próprios registros, mas sim da integração e participação de outros órgãos. Exemplo disso, verifica-se a importância e imprescindibilidade do fornecimento de dados estatísticos de acidentes ou infrações de trânsito, que se mantidos apenas pelos entes que os elaborarem, não se poderá ter uma estatística nacional sobre estes importantes temas. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.19).

Analisadas as peculiaridades e os principais dispositivos estruturadores do Sistema de Trânsito Brasileiro, é possível a introdução e aprofundamento do estudo em questões mais específicas sobre o tema abordado, que são objeto dos itens a seguir.

1.2 Da responsabilidade do proprietário sobre os veículos irrecuperáveis perante o Código de Trânsito Brasileiro

Com a proliferação do uso do automóvel no Brasil, resta lógica a necessidade, e de certa forma por parte do legislador a obrigação, em dar especial atenção ao fato, estabelecendo dispositivos para que a utilização deste instrumento possa trazer benefícios a todos os usuários e também ao próprio país.

Quando da elaboração da última legislação de trânsito no Brasil, vigente até os dias atuais, foi que as autoridades perceberam a necessidade de elaborar dispositivos que regulassem além daquelas questões corriqueiras envolvendo a matéria. O trânsito já não era mais como nos primeiros anos em que surgiu a figura dos veículos automotores, e então, restaram obrigatórios os primeiros regramentos, envolvendo a questão da responsabilidade na retirada de circulação, dos veículos que de uma forma ou de outra, restavam impossibilitados de circulação em via pública.

Primeiramente cumpre salientar o dever de conservação atribuído aos proprietários e condutores de veículos automotores. É dever do condutor prestar atenção nas características e nos sons normais de funcionamento do veículo. Sons anormais e intensos apontam para anomalias (são considerados ruídos), devendo o veículo ser levado, com presteza, para ser verificado pela assistência técnica competente. (CARRIDE, 2003, p.151).

Caracteriza negligência, deixar de fazer os reparos necessários no veículo, como substituição de pneus gastos, manutenção preventiva, ou deixar faltar equipamento obrigatório, sem o que o veículo se torna ineficiente ou inoperante (art. 230, X). (CARRIDE, 2003, p.151).

Evidente que os veículos com determinado lapso de tempo em uso, bem como aqueles que sofrem acidentes de grande monta, se tornam impossibilitados de circular nas vias de acordo com as regras de trânsito, e necessitam de alguma destinação.

Tendo um tempo de vida útil, chega um determinado momento que o veículo deixa de ter eficácia para continuar circulando, ou seja, se deteriora a ponto de se tornar irrecuperável. Isso ocorre por inúmeros motivos, desde um acidente de trânsito, até o desgaste ou rompimento de uma peça indispensável ao seu funcionamento e que não mais existe no

mercado. O tempo de uso com o conseqüente desgaste integral. Enfim, por uma série de fatores o veículo passa a não mais poder ser utilizado. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.346)

Devido a este acontecimento os veículos passam por um processo de desmontagem, para que suas peças em bom estado possam ser reutilizadas em outros, ou simplesmente transformado em sucata. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.346)

O Código de Trânsito Brasileiro, entre outros temas, estabelece regramentos atribuindo responsabilidades aos proprietários de veículos automotores, bem como aqueles que retiram os veículos de circulação quando do final da vida útil destes.

Neste sentido, Arnaldo Rizzardo entende que a disposição do artigo 126¹ estabelece que

O veículo totalmente desmontado, ou irrecuperável em vista de seu estado de decomposição, não poderá ser utilizado para a reconstituição, se mantida a mesma identidade. Surgindo um novo veículo, há de se mudar o número do chassi, ou passará a ter uma nova identificação. Não que a lei vede a sua utilização. Exige unicamente que se apresente uma nova unidade, distinta da anterior. Passará a regular-se a reconstituição pelas regras que tratam do registro de veículo própria ou artesanal, ditadas pela resolução n. 63, de 21.05.1998. Efetivamente, nota-se da parte final do art. 126 que a proibição restringe-se à remontagem sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior. (2008, p.391).

Assim, deduz-se que sempre se deve diligenciar para proceder a baixa do registro. Desde que não reconstituído com a mesma carroceria, ou com elementos anteriores, pedirá o proprietário a baixa, mesmo que aproveitando apenas o chassi. Com esta exigência, evita-se a prática de industrialização e comercialização de veículos furtados, tão comum em todos os pontos do país, verificada no desmanche e na remontagem dos veículos com peças e características diferentes das originais, mantendo-se apenas a identificação original. (RIZZARDO, 2008, p.391).

O procedimento de baixa de registro de veículo automotor, imediatamente, encerra a vida útil do mesmo, permitindo que ele seja desmontado ou transformado em sucata. A responsabilidade deste procedimento é da pessoa constante no seu registro, ou seja, do seu

¹ Artigo 126 do Código de Trânsito Brasileiro: "O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa de registro, no prazo e de forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior";

proprietário que comunicará ao órgão executivo de trânsito competente do fato e circunstâncias que impossibilitam o veículo a continuar em circulação. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.347)

Por este procedimento se objetiva que a carcaça ou as partes deste veículo voltem a circular, que sobre o monobloco do veículo sucateado venha a ser montado outro veículo com utilização do mesmo número de chassi, porem com peças de origens as vezes ilícitas. Cada veículo nasce com seu número de identificação determinado, que o acompanha até o fim de sua vida útil, assim como suas placas de identificação externa. A remontagem de qualquer veículo com peças diversas das originais é expressamente proibida pelo texto do art. 126² do Código de Trânsito Brasileiro. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.347)

Ainda, no parágrafo único deste mesmo artigo, podemos perceber que o efeito do dispositivo se estende aos sucessores dos proprietários, ao estabelecer que “a obrigação de que trata este artigo é da companhia seguradora ou do adquirente do veículo destinado à desmontagem, quando estes sucederem ao proprietário”.

A legislação toma por consideração o princípio do menor dano, quer dizer, aceita que o proprietário de um veículo irrecuperável e impossibilitado de circular em via pública possa não ter interesse nenhum na baixa de seu registro, e para estes casos permite que o adquirente da sobra do veículo possa efetuar-la, além do mais, para os casos de transferência antes do procedimento de desmonte, a responsabilidade passa a ser por obrigação da pessoa do adquirente. Ainda, também à Companhia Seguradora é repassada a responsabilidade da baixa do registro para os casos em que a indenização por sinistro for por perda total e esta for a sucessora do proprietário. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.347)

O procedimento de baixa de registro de veículo automotor é um procedimento que merece certos cuidados quando da sua efetivação, por tanto, o art. 127 do Código de Trânsito Brasileiro somente permite a realização de tal procedimento depois de esgotadas as consultas sobre possíveis irregularidades no referido registro. Como se pode verificar “o órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro RENAVAM”.

² Artigo 126 do Código de Trânsito Brasileiro: “O proprietário de veículo irrecuperável, ou definitivamente desmontado, deverá requerer a baixa do registro, no prazo e forma estabelecidos pelo CONTRAN, sendo vedada a remontagem do veículo sobre o mesmo chassi, de forma a manter o registro anterior”.

No tocante as providências administrativas em respeito à efetivação do procedimento de baixa de registro prevista no art. 127³, destaca-se a atribuição ao ente executivo de trânsito, a responsabilidade em procedê-la somente depois de prévia consulta ao renavam, para certificação do cumprimento das exigências para o ato, e posterior comunicação ao RENAAM sobre a realização do procedimento. Esta comunicação deve ser imediata, pois a demora poderá ensejar que o veículo ainda é existente. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.348)

O cadastro do órgão referido anteriormente, com abrangência de nível nacional, possui toda e qualquer informação pertinente aos veículos registrados no território do Brasil, portanto caso um registro seja baixado este órgão deverá ser imediatamente comunicado. Assim no Parágrafo único do Artigo 127, está estabelecido que “efetuada a baixa do registro, deverá ser esta comunicada, de imediato, ao renavam”.

Desta forma resta notório que o atual Sistema Nacional de Trânsito, através do Código de Trânsito Brasileiro que possui vigência desde o ano de 1997, regula com certa complexidade os procedimentos de retirada de circulação daqueles veículos que perderam a utilidade e não mais se encontram aptos a circular nas vias públicas, e também, atribuindo as devidas obrigações no sentido de que se efetuem as determinações quando da desativação do registro dos veículos, bem como das penalidades em caso de descumprimento. O proprietário de veículo automotor que não obedecer ao dispositivo contido no art. 126 do CTB, no caso deste veículo vir a ser montado de forma a manter o registro anterior, cometerá crime de Adulteração de Veículo, contido no art. 311⁴ do Código Penal.

De acordo com o que elencam os artigos abordados, ocorrem diariamente inúmeros procedimentos de baixa de registro de veículos automotores em todo o território nacional, sendo que a sistemática do procedimento comprova aos usuários ser eficiente e de extrema importância para o Sistema Nacional de Trânsito. Não efetuando o procedimento, e configurado o crime de Adulteração de Veículo, o proprietário poderá ser submetidos a pena, que pode chegar a três anos de reclusão, e multa.

³ Artigo 127 do Código de Trânsito Brasileiro: “O órgão executivo de trânsito competente só efetuará a baixa do registro após prévia consulta ao cadastro do RENAAM”.

⁴ Artigo 311 do Código Penal: “Adulterar ou remarcar número de chassi ou qualquer sinal identificador de veículo automotor, de seu componente ou equipamento”.

1.3 As exigências dos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços a veículos automotores

De maneira ampla e sistemática, porém pouco ou nada efetivada, o Código de Trânsito Brasileiro, estabelece em vários de seus artigos, como devem proceder as empresas que exercem a atividade de desmanche e aproveitamento de partes de veículos usados que por uma forma ou por outra se tornaram impossibilitados de circular em vias públicas.

As disposições finais e transitórias do Código de Trânsito Brasileiro, encontra-se no seu Artigo 330⁵ várias atribuições, ou obrigatoriedades às empresas que possuem o ramo de atividade voltado ao manuseio de veículos automotores. Arnaldo Rizzardo ao dissertar sobre estas atribuições afirma que

Vem estabelecido um rígido controle das entradas e saídas dos veículos em todos os estabelecimentos que trabalham com veículos, repetindo-se, praticamente, as regras constantes do Regulamento do Código anterior, em seu art. 238. Na verdade, muito pouco vem sendo colocado em prática do extenso regramento, dada a dificuldade de fiscalização, eis que não devidamente equipados e munidos de pessoal técnico os órgãos de trânsito. O objetivo da lei centra-se na política de evitar e reprimir a criminalidade, adotando medidas rígidas de controle de veículos reparados, reformados, negociados, reconstituídos e desmontados por estabelecimentos que se apresentam, na fachada, como simples oficinas mecânicas, mas que, na realidade, desempenham a criminalidade de *legalizar* bens de origem ilícita. (2008, p.830).

As obrigações existentes no sentido de que os estabelecimentos que realizem comercialização de autopartes, que atuem no ramo da reparação e desmonte de veículos automotores com intuito objetivo da venda destas peças, são obrigações antigas determinadas pelos órgãos de trânsito e que existe desde antes da vigência do Código de Trânsito Nacional. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.706)

A atividade de desmanche e comércio de peças de automóveis é atrativo para os possuidores daqueles veículos em situação irregular, pois através desta atividade estes

⁵ Artigo 330 do Código de Trânsito Brasileiro: “ Os estabelecimentos onde se executem reformas ou recuperação de veículos e os que comprem, vendam ou desmontem veículos, usados ou não, são obrigados a possuir livros de registro de seu movimento de entrada e saída e de uso de placas de experiência, conforme modelos aprovados e rubricados pelos órgãos de trânsito”.

conseguem dar destinação para os veículos e obter para si algum ganho pelo procedimento. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.706)

Pode-se assim perceber a previsão da legislação de 1997 na organização desta atividade que inclusive já era exercida ainda antes da elaboração do Código de Trânsito. No parágrafo 1º do art. 330, verifica-se uma minuciosa sistemática a ser reproduzida nos livros de registro, pois segundo este parágrafo

Os livros indicarão:

I data da entrada do veículo no estabelecimento;

II nome, endereço e identidade do proprietário ou vendedor;

III data da saída ou baixa, nos casos de desmontagem;

IV nome, endereço e identidade do comprador;

V características do veículo constantes do seu certificado de registro;

VI número da placa de experiência.

Estes livros, ou se for o caso, nos meios digitais, para o registro das entradas e saídas dos veículos nos estabelecimentos, deverão por força do artigo, conter obrigatoriamente espaços separados, para ocorrer o lançamento de cada movimentação. Para os casos de desmanche em específico, as peças aproveitáveis que serão comercializadas devem ser listadas, porém, sempre depois do devido procedimento da baixa de registro do automotor. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.706).

Ainda na questão dos livros de registros dos estabelecimentos, estão estabelecidos no parágrafo 2º do art. 330, certos procedimentos de manuseio

Os livros terão suas páginas numeradas tipograficamente e serão encadernados ou em folhas soltas, sendo que, no primeiro caso, conterão termo de abertura e encerramento lavrados pelo proprietário e rubricados pela repartição de trânsito, enquanto, no segundo, todas as folhas serão autenticadas pela repartição de trânsito.

Toda esta sistemática de controle de autenticidade dos registros, ocorrerá por meio da rubrica das folhas dos livros de registro pela repartição ou entidade executiva de trânsito, para a qual é atribuída a fiscalização das empresas, tanto pra livros encadernados como para livros

com folhas soltas. Estas folhas devem ser numeradas de modo que se forme uma sequência cronológica de uso, sendo que para os encadernados deve ocorrer anotações de abertura e de encerramento. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.708).

Existe ainda, a previsão de possibilidade de apreensão de veículos irregulares ou suas sucatas, como determinado no parágrafo 3º que possui o seguinte texto

A entrada e a saída de veículos nos estabelecimentos referidos neste artigo registrar-se-ão no mesmo dia em que se verificarem assinaladas, inclusive, as horas a elas correspondentes, podendo os veículos irregulares lá encontrados ou suas sucatas ser apreendidos ou retidos para sua completa regularização.

Evidente resta que o controle previsto na Lei é bastante rigoroso e detalhado, sendo que é exigida, além data de entrada e da data de saída, também a hora em que o fato ocorreu. Também está previsto que a ausência dos registros enseja a apreensão ou retenção dos veículos no estabelecimento encontrados, até a regularização completa. Esta medida evita o acontecimento de fraudes para o sistema. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.708).

No que tange a fiscalização, o parágrafo 4º trata deste importante assunto, estabelecendo que “as autoridades de trânsito e as autoridades policiais terão acesso aos livros sempre que solicitarem, não podendo, entretanto, retirá-los do estabelecimento”.

Por fim, este sistemático artigo possui, para as fiscalizações, previsão de penalidades no caso de descumprimento de suas regras, assim verifica-se no seu parágrafo 5º que “a falta de escrituração dos livros, o atraso, a fraude ao realizá-lo e a recusa de sua exibição serão punidas com multa prevista para as infrações gravíssimas, bem como independente das demais cominações legais cabíveis”.

É considerada infração de nível gravíssimo, podendo ser punida com aplicação de multa, o atraso ou a falta da escrituração dos livros, e também fraudes ou a simples negativa de entregá-los a autoridade fiscalizadora. Dependendo da gravidade da ocorrência poderão ocorrer ainda outras penalidades. (ALMEIDA SOBRINHO, 2012, p.709).

Resta evidente, portanto, que o legislador no ano de 1997, previu e elaborou a legislação com respeitável conteúdo na questão de desmonte e comercialização de autopartes,

bem como, estabelecendo penalidades no caso de descumprimento ou infrações do estabelecido, razão pela qual causa necessidade, de certa análise na questão da efetiva aplicação destas regras no território nacional.

Ocorre com muita frequência por parte do governo, a elaboração de Leis que visam regular certas condutas ou certos procedimentos, mas nem sempre se torna possível que estes preceitos se concretizem de forma integral no meio social, aumentando a perspectiva negativa, para os casos em que não há uma efetiva fiscalização da aplicação destes dispositivos.

2 A EMPRESA E SUAS RESPONSABILIDADES

Conforme determina a legislação vigente, em se tratando de matéria empresarial estão vinculados inúmeros dispositivos reguladores desta atividade, sendo que estes dispositivos tratam das mais diferentes matérias relativas ao direito empresarial e as empresas como um todo, portanto, se faz necessário uma análise ampla das questões referentes as exigências e obrigações que as empresas em geral devem obedecer, e também, mais especificamente, sobre as empresas atuantes no ramo de comércio de autopeças, que são o foco principal da presente pesquisa. Ao adentrar neste assunto referente às empresas, relacionar-se-ão as questões atribuídas a sua formação, seus requisitos perante a Constituição Federal, bem como algumas de suas responsabilidades fiscais.

Especificamente quanto as empresas que exercem a atividade de comércio de autopeças, no seguimento das autopeças usadas ou remanufaturadas, desenvolver-se-á um estudo amplo, com abrangência integral, buscando nas suas peculiaridades uma visão aprofundada de uma sistemática teoricamente ideal, nos moldes da legislação vigente.

Nesse sentido, cumpre destacar que atualmente as empresas de um modo geral, mas principalmente as atuantes nos ramos que envolvam o manuseio de veículos automotores, estão sendo alvo de inúmeras exigências advindas de normas de preservação e conservação do meio ambiente, portanto, serão analisados os requisitos para que estas empresas que realizam suas atividades envolvendo veículos possam estar devidamente regularizadas perante a legislação ambiental.

Importante também, ao desenvolver o trabalho de pesquisa direcionado para questões empresariais associadas a prática de delitos de comercialização de produtos obtidos de forma ilícita, buscar no ordenamento jurídico, mais especificamente no âmbito penal, o máximo de informações sobre a relação resultante da prática de um delito por uma pessoa jurídica com as punições existentes na legislação penal. O crime de receptação, previsto no artigo 180 do código penal brasileiro, quando apresenta seu cometimento na forma qualificada, praticada em estabelecimentos comerciais, reflete esta situação e será abordado no desenvolvimento deste capítulo.

2.1 Pressupostos Constitucionais do regime jurídico-comercial

Ao iniciar uma análise aprofundada no ramo empresarial, em especial na sua questão jurídica, nos resta à obrigatoriedade de verificar os pressupostos atinentes a atividade, principalmente no aspecto constitucional.

A Constituição Federal, ao dispor sobre a exploração de atividades econômicas, vale dizer, sobre a produção ou circulação dos bens e serviços necessários à vida das pessoas em sociedade, atribuiu à iniciativa privada, aos particulares, o papel primordial, reservando ao Estado apenas uma função supletiva (art.170 da Constituição Federal). (COELHO, 2008, p.26).

Ao verificar o conteúdo do artigo 170⁶ da Constituição Federal percebe-se a atribuição dada ao setor privado, resguardados por óbvio alguns princípios nele elencados. Percebe-se o caráter liberal do parágrafo único deste artigo 170 que dispõe “É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei”.

Ora, por este artigo constitucional, de enorme importância e relevância, com conteúdo indiscutivelmente democrático percebe-se que o legislador constituinte não esqueceu da enorme importância do empresário para a formação de um Estado digno da designação de “Estado Democrático de Direito” como é o caso do Brasil.

A exploração direta de atividade econômica pelo Estado só é possível em hipóteses excepcionais, quando, por exemplo, for necessária à segurança nacional ou se presente um relevante interesse coletivo (artigo 173 da Constituição Federal)⁷. Ainda a nossa Constituição atual atribui à iniciativa privada o papel a fim de tornar possível, sob ponto de vista jurídico, a previsão de um regime específico pertinente às obrigações do empreendedor privado. Não poderia em outros termos a ordem jurídica conferir uma obrigação a alguém, sem

⁶ Artigo 170 da Constituição Federal: “A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:”

⁷ Artigo 173 da Constituição Federal: “Ressalvados os casos previstos nesta Constituição, a exploração direta de atividade econômica pelo Estado só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo, conforme definidos em lei”.

concomitantemente, prover os meios necessários para integral e satisfatório cumprimento dessa obrigação. (COELHO, 2008, p.26).

O artigo 170, III⁸, ao ter a função social da propriedade como um dos princípios da ordem econômica refere que a principal importância disso está na compreensão da valorização do trabalho humano (artigo 170, caput), da defesa do consumidor (artigo 170, V⁹), da defesa do meio ambiente (artigo 170, VI¹⁰), da redução das desigualdades regionais e sociais (artigo 170, VII¹¹), e da busca do pleno emprego (artigo 170, VIII¹²), tem-se configurada a sua direta implicação com a propriedade dos bens de produção, especialmente imputada à empresa pela qual se realiza e efetiva o poder econômico, o poder de dominação empresarial. (SILVA, 2012, p.816).

Encontra-se através destes dispositivos a existência de uma perfeita sistemática a ser obedecida, e que sem sombra de dúvidas, se for praticada em todas as empresas da Nação, estariam estas cumprindo com sua função social, e mais do que isso, proporcionando a elas próprias e a todos os cidadãos, qualidade de vida, educação, desenvolvimento entre outros mais. Não se pode esquecer que, como bem determina o artigo no seu inciso V, deverá sempre ser observada a proteção e a defesa do meio ambiente.

Disso decorre que tanto vale falar de *função social da propriedade dos bens de produção*, como de *função social da empresa*, como de *função social do poder econômico*. A propriedade sobre a qual em maior intensidade refletem os efeitos do princípio é justamente à propriedade, *dinâmica*, dos bens de produção. Na verdade, ao nos referirmos à função social dos bens de produção em dinamismo, estamos a aludir à *função social da empresa*”, com profunda importância na sociedade. (SILVA, 2012, p.816). (grifos do autor).

Por estas razões, é pressuposto jurídico do regime jurídico-comercial uma Constituição que adote os princípios do liberalismo, ou de uma vertente neoliberal, no regramento da ordem econômica. Sem um regime econômico de livre iniciativa, de livre competição, não há direito comercial. Ao nível da legislação ordinária, o direito complementa tais pressupostos constitucionais, procurando garantir a livre iniciativa e a livre competição através da repressão ao abuso do poder econômico e à concorrência desleal. Em consonância

⁸ Artigo 170, III, da Constituição Federal: “função social da propriedade”.

⁹ Artigo 170, V, da Constituição Federal: “defesa do consumidor”.

¹⁰ Artigo 170, VI, da Constituição Federal: “defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação”.

¹¹ Artigo 170, VII, da Constituição Federal: “redução das desigualdades regionais e sociais”.

¹² Artigo 170, VIII, da Constituição Federal: “busca do pleno emprego”.

com a definição de um regime econômico de inspiração neoliberal, pela constituição, o legislador ordinário estabeleceu mecanismos de amparo à liberdade de competição e de iniciativa. Estes mecanismos visam desestimular estas práticas empresariais. (COELHO, 2008, p.27).

Ainda sobre o direito comercial, deve-se reconhecer sua posição autônoma, pois como entende Fran Martins, apesar de conter certas normas do Direito Privado (nas sociedades, na falência, no direito dos transportes), o Direito Comercial não se confunde com o Civil, não obstante os inúmeros pontos de contato existentes entre ambos, mormente a partir da atual codificação civil. Regulando as atividades profissionais do comerciante e os atos por lei considerados, ficam fora do âmbito do Direito Mercantil as relações jurídicas relativas à família, à sucessão e ao estado da pessoa, que são regidas pela lei civil. (2012, p.25).

O Direito Comercial é, assim, um direito autônomo, ramo do Direito Privado, cujas normas não se confundem com as do Direito Civil. Compreendem a matéria comercial, ou seja, o campo de ação desse ramo do Direito, as relações jurídicas dos comerciantes no exercício de sua profissão e os atos praticados por comerciantes ou não, desde que a lei configure essas práticas como atos comerciais. Mesmo que reconheçam as empresas como o elemento básico das relações comerciais, pode-se fazer a separação da matéria comercial da civil. (MARTINS, 2012, p.29).

Ao abordar a questão do Direito Civil, deixando de lado momentaneamente o conteúdo constitucional, cumpre registrar que o Código Civil de 2002, rompe com a tradição até então observada nas leis brasileiras, pois ao revogar a parte geral do Código Comercial de 1850, adotou a Teoria da Empresa, com base no Código Civil italiano de 1942, abolindo o conceito de comerciante e da própria sociedade mercantil, vindo a denominar, assim respectivamente de empresário e de sociedade empresária. Com esta teoria alargou-se a aplicabilidade do direito empresarial e os denominados atos de mercancia foram ampliados em produção ou circulação de bens ou serviços. (ALMEIDA, 2011, p. 27).

Por todas as informações acima descritas verifica-se que a atual Constituição Federal, no que se refere ao direito comercial, repassa à iniciativa privada, ou seja, aos cidadãos, certa preferência no tocante a produção dos bens e serviços necessários à vida das pessoas em sociedade, onde a função social da empresa possui enorme relevância ao desenvolvimento econômico do país.

Também, evidencia-se que há a existência de um modelo empresarial constitucional em nosso ordenamento jurídico, com ampla abrangência nos mais diferentes campos da atividade empresarial, e, ousado dizer, que se este modelo for seguido conscientemente pelos empresários brasileiros com obediência aos princípios ali contidos, e no caso de descumprimento dos mesmos, ocorresse a devida e legal fiscalização, com aplicação de penalidades, não haveria a necessidade de se investir tanto dinheiro público na elaboração de legislações infraconstitucionais, que a todo momento sofrem modificações, mas que na prática, raramente produzem seus efeitos.

2.2 Das obrigações das empresas

Todas as empresas, para que assim sejam denominadas, necessitam certos requisitos que efetivarão a sua existência no mundo jurídico e também perante a sociedade como um todo, ou seja, para se tornar empresa possuidora de personalidade jurídica e poder realizar os atos pertinentes ao seu ramo de atividade elas deverão obedecer as exigências legais atribuídas ao seu surgimento.

Os empresários estão sujeitos a três obrigações: a) registrar-se no Registro de Empresa antes de iniciar suas atividades, exigência esta contida no art. 967¹³ do Código Civil Brasileiro; b) escriturar regularmente os livros obrigatórios; c) levantar balanço patrimonial e de resultado econômico a cada ano, de acordo com o art. 1.179¹⁴ também do Código Civil. (COELHO, 2008, p. 44).

Segundo Coelho

A inobservância de cada uma dessas obrigações não exclui o empresário do regime jurídico comercial, mas importa consequências diversas que visam mais a estimular o cumprimento dessas obrigações que, propriamente punir o empresário pelo

¹³Artigo 967 do Código Civil Brasileiro: “É obrigatória a inscrição do empresário no Registro Público de Empresas Mercantis da respectiva sede, antes do início de sua atividade”.

¹⁴Artigo 1.179 do Código Civil Brasileiro: “O empresário e a sociedade empresária são obrigados a seguir um sistema de contabilidade, mecanizado ou não, com base na escrituração uniforme de seus livros, em correspondência com a documentação respectiva, e a levantar anualmente o balanço patrimonial e o de resultado econômico”.

descumprimento. Isso não significa que tais consequências sejam desprovidas de caráter sancionador. Pelo contrário, elas importam, até em alguns casos, prática de crime. A inobservância da obrigação de promover sua inscrição no órgão de empresas, antes de iniciar as atividades, tem por consequência a irregularidade do exercício da atividade empresarial, ou seja, a ilegitimidade ativa para o pedido de falência e de recuperação judicial, a ineficácia probatória dos livros e a responsabilidade ilimitada dos sócios pelas obrigações da sociedade. (2008, p. 44).

Assim, a partir do marco do registro terão as empresas sua personalidade iniciada com seu respectivo nome empresarial, que segundo a definição de Ricardo Negrão,

Além de sua função identificadora, o nome se destina ao exercício da atividade empresarial. Nesse sentido, Dylson Doria o define como “o adotado pela pessoa física ou jurídica para o exercício do comércio e por cujo meio se identifica”. O Decreto n. 916, de 24 de outubro de 1980, ao conceituar firma ou razão comercial, igualmente optou por enfatizar seu caráter funcional: “o nome sob o qual o comerciante ou sociedade exerce o comércio e assina-se nos atos a ele referentes”. Da mesma forma faz o Código Civil: “Considera-se nome empresarial a firma ou a denominação adotada, de conformidade com este Capítulo, para o exercício de empresa”. (2003, p.187).

No tocante aos livros empresariais, verificam-se aqui algumas de suas espécies mais importantes. Classificam-se os livros empresariais em obrigatórios e não obrigatórios ou facultativos, também chamados auxiliares. Os primeiros são aqueles cuja escrituração é imposta ao empresário, sob pena de sanções administrativas, processuais ou penais; os segundos são aqueles em que a omissão de escrituração não implica em qualquer sanção. (NEGRÃO, p.212 - 213).

Para ter valor probante, os livros devem revestir-se de formalidades de ordem extrínseca (externa) e intrínseca (interna). A primeira ordem de exigências formais refere-se ao modo de abertura e encerramento dos livros e fichas e seu registro. A segunda ordem assenta na necessidade de ser completa, em idioma e moeda corrente nacionais, em forma mercantil, com individualização e clareza, por ordem cronológica de dia mês e ano, sem intervalos em branco, nem entrelinhas, borraduras, rasuras, emendas e transportes sobre as margens (art. 2º do Decreto lei n. 486/69). (NEGRÃO, p.218)

A força probante dos livros, entretanto, dependerá de sua unidade, pois a escrituração contábil é indivisível, nos termos do art. 380¹⁵ do Código de Processo Civil. A regra aplicável aqui é a mesma para a prova de confissão. A indivisibilidade se refere a cada operação considerada individualmente: se o empresário afirmou em seu Livro Diário ter recebido certa quantidade de uma mercadoria, pagando determinada importância em dinheiro ao fornecedor, esse fato em sua inteireza será assim considerado, não se podendo aceitar como correta a quantidade, rejeitando-se, por exemplo, o valor pago. Entretanto, se os lançamentos são distintos, referindo-se a duas ou mais operações diversas entre os mesmos empresários, não há por que falar em indivisibilidade. (NEGÃO, p.223 e 224).

Diante do exposto, verificam-se as obrigatoriedades a serem cumpridas desde o registro das empresas e prosseguindo no período da realização de suas atividades, tendo elas o dever de obediência aos requisitos a elas atribuídos, sob pena das sanções administrativas e penais cabíveis quando do não cumprimento dos mesmos.

2.3 Das responsabilidades da pessoa jurídica perante a legislação ambiental

Ao adentrar no campo da legislação ambiental, mais especificamente no tocante as responsabilidades das empresas em preservar este importantíssimo meio, necessário se faz uma breve análise sobre o seu conceito, seus aspectos, sua qualidade e as razões para a sua tutela.

O sistema viário de qualquer país, inegavelmente possui enorme influência na questão ambiental, e por este motivo, principalmente em sua modalidade rodoviária, onde ocorre um constante crescimento da utilização de veículos automotores equipados com máquinas movidas pela queima de combustíveis, que lançam diariamente na atmosfera uma enorme quantidade de elementos químicos prejudiciais ao meio ambiente, que a utilização destes veículos deve acontecer atendendo a toda e qualquer regra que possua conteúdo direcionado a preservação e conservação do meio ambiente. Vale aqui dizer que a utilização destes veículos abrange desde a sua fabricação, passando pela utilização e não podendo

¹⁵ Artigo 380 do Código de Processo Civil: “A escrituração contábil é indivisível: se dos fatos que resultam dos lançamentos, uns são favoráveis ao interesse de seu autor e outros lhe são contrários, ambos serão considerados em conjunto como unidade”.

esquecer do seu descarte, ou seja, ao final de sua vida útil deverá ser descartado adequadamente de modo que sejam respeitadas as normas ambientais.

Atualmente, percebe-se que vivenciamos um momento de grande preocupação no sentido de que o desenvolvimento econômico, em nível mundial, ocorra de uma forma em que seja protegido e respeitado o meio ambiente acima de tudo, ou seja, é evidente que a maneira mais adequada para que isso aconteça é por meio da sustentabilidade.

Nesta linha de pensamento, Clóvis Eduardo Malinverni Da Silveira, em sua obra *Princípios do Direito Ambiental*, faz observação de que

Dessa forma, com o fortalecimento da teoria do desenvolvimento sustentável, em 1992, a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, celebrada no Rio de Janeiro (Eco 92), elaborou e aprovou, entre outros documentos, um programa global, conhecido como “Agenda 21”, para dar institucionalidade e legitimidade às políticas de desenvolvimento sustentável. “Este documento, apesar de não ter força vinculante, possui relevante valor político e se caracteriza como uma verdadeira declaração de intenções de amplitude mundial. Ademais, por meio da agenda 21 foram desenvolvidos programas de ação para serem internalizados nos diversos países participantes, dentre eles o Brasil, visando solucionar os problemas ambientais.”(2012, p.21).

No Brasil, a legislação ambiental como um todo, vêm sendo ampliada e sistematizada, para que o desenvolvimento do país se realize sem que haja impactos prejudiciais ao meio ambiente, dessa forma, essas modificações são direcionadas principalmente para as empresas, ou seja, para o setor industrial, comercial e na prestação de serviços, para que estas atividades somente sejam exercidas se obedecerem as regras de preservação e conservação, e no caso de descumprimento, com a aplicação de penalidades.

Ainda, para melhor entendimento da questão, é possível traçar um paralelo entre o desenvolvimento econômico como um todo e o meio ambiente para verificar as peculiaridades entre ambos.

O ambiente integra-se de um conjunto de elementos naturais e culturais, cuja interação constitui e condiciona o meio em que se vive. Daí por que a expressão “meio ambiente” se manifesta mais rica de sentido (como conexão de valores) do que a simples palavra “ambiente”. Esta exprime o conjunto de elementos; aquela expressa o resultado da

interação desses elementos. O conceito de meio ambiente há de ser pois, globalizante, abrangente de toda a Natureza original e artificial, bem como os bens culturais correlatos, compreendendo, portanto, o solo, a água, o ar, a flora, as belezas naturais, o patrimônio histórico, artístico, turístico, paisagístico e arqueológico. (SILVA, 2004, p.20).

De acordo com José Afonso da Silva “O meio ambiente é, assim, a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas. A integração busca assumir uma concepção unitária do ambiente, compreensiva dos recursos naturais e culturais”. (2004, p.20).

De acordo com o conceito de meio ambiente percebe-se a existência de três aspectos, ou seja, o meio ambiente artificial constituído pelo espaço humano construído, consubstanciado no conjunto de edificações (espaço urbano fechado) e dos equipamentos públicos (ruas, praças, áreas verdes, espaços livres em geral: espaço urbano aberto), ainda, o meio ambiente cultural, ao qual não reflete maior relevância ao nosso tema, e por último, o meio ambiente natural, ou físico, constituído pelo solo, a água, o ar atmosférico, a flora; enfim, pela interação dos seres vivos e seu meio, onde se dá a correlação recíproca entre as espécies e as relações destas com o ambiente físico que ocupam. (SILVA, 2004, p. 21).

É este o aspecto do meio ambiente que a Lei 6.938, de 31.08.1981, define em seu art. 3º, I,¹⁶, quando refere que, para os fins nela previstos, entende-se por meio ambiente o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas. (SILVA, 2004, p. 21).

A qualidade do meio ambiente em que as pessoas vivem, trabalham e se divertem influi consideravelmente na própria qualidade de vida. O ambiente pode ser satisfatório e atrativo, e permitir o desenvolvimento individual, ou pode ser nocivo, irritante e atrofiante. A qualidade do meio ambiente transforma-se, assim, num bem ou patrimônio, cuja preservação recuperação ou revitalização se tornaram um imperativo do Poder Público, para assegurar uma boa qualidade de vida, que implica boas condições de trabalho, lazer, educação, saúde, segurança – enfim, boas condições de bem estar do homem e de seu desenvolvimento. (SILVA, 2004, p. 24).

¹⁶ Artigo 3º da Lei 6.938/81 - Para os fins previstos nesta Lei, entende-se por:

I - meio ambiente, o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas;

A Constituição proclama que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao poder público e a coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (CF, art. 225), prescrevendo as seguintes normas obrigatórias de atuação da administração pública e dos particulares, uma vez que as condutas e atividades consideradas lesivas ao meio ambiente sujeitarão os infratores, pessoas físicas ou jurídicas, a sanções penais e administrativas, independentemente da obrigação de reparar os danos causados (CF, art. 225, § 3º). (MORAES, 2006, p.753).

De acordo com Moraes a Constituição possui conteúdo a fim de atribuir: “Exigência na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, de estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade. (2006, p.754).

Em se tratando de responsabilidade ambiental, deve se observar que ela é formada por três modalidades existentes, quais seja a civil, administrativa e a penal. Assim, muito embora a Constituição Federal tenha mencionado no parágrafo 3º do art. 225¹⁷ a existência de uma trílice responsabilidade ambiental, fato é que a responsabilidade civil ambiental não se desenvolve na forma unitária como sustenta a jurisprudência e parte da doutrina. Ocorre que as políticas públicas de proteção ao meio ambiente se fazem por leis específicas, estabelecendo sistemas próprios de responsabilidade que se distanciam do modelo contido na Política Nacional de Meio Ambiente. (ANTUNES, 2013, p. 505)

No que se refere à responsabilidade ambiental dos estabelecimentos que atuam no ramo de desmonte e comercialização de autopeças oriundas de veículos retirados de circulação, estes devem possuir, por obrigatoriedade, o devido licenciamento com respectivo órgão competente. O Detran-RS ao iniciar o procedimento de credenciamento de centros de desmanche de veículos no Estado do Rio Grande do Sul alerta que “o respeito às normas ambientais também é parte importante e deve ser verificada pelos CDVs. São medidas essenciais para tanto, a promoção do desmonte ambientalmente correto dos veículos, com descontaminação prévia, destinação adequada às sucatas e peças não aproveitáveis”. (DETRAN/RS, 2013).

¹⁷ Artigo 225 da Constituição Federal: “Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”.

Importante se faz aqui, o registro de que o Detran-RS, ainda não possui qualquer controle sobre as empresas cadastradas com o propósito de se tornarem Centros de Desmanche de Veículos, porém, não resta dúvidas que toda e qualquer empresa atuante em ramo de atividade relacionado com veículos automotores deve estar adequada a legislação ambiental em vigor, independente de ter ou não realizado cadastro para ser futura credenciada perante a autarquia. Diariamente os órgãos de fiscalização ambiental atuam no combate ao cometimento de crimes ambientais, e como sabemos este ofício foi atribuído para as esferas de nível federal, estadual e também municipal, portanto, nada impede que estes órgãos autuem aquelas empresas que descumprirem as regras de direito ambiental, ou que cometam os crimes nelas previstos.

Resta evidente, portanto, que todos os cidadãos têm dever e responsabilidades sobre a preservação e conservação do meio ambiente, não sendo diferente com toda e qualquer empresa, independente do ramo de atividade. Comprovado também que cada ramo de atividade possui suas características que deverão se enquadrar nas regras de preservação atinentes aquele ramo. Somente desta forma se poderá ter desenvolvimento econômico em consonância com a preservação ambiental.

2.4 Do crime de receptação

Obrigatório se torna que o presente estudo adentre na questão criminal, afinal é exatamente esta questão o principal objetivo da pesquisa. Como é sabido, a prática de comercializar produtos com origem ilícita, inclusive se realizada por empresários no exercício da atividade empresarial, se enquadram na conduta tipificada e denominada de acordo com o Código Penal Brasileiro, como *receptação*, na sua forma qualificada.

Reza o art. 180 do Código Penal Brasileiro que “Adquirir, receber, transportar, conduzir ou ocultar, em proveito próprio ou alheio, coisa que sabe ser produto de crime, ou influir para que terceiro de boa-fé, a adquira, receba ou oculte”.

De acordo com o artigo acima descrito, resta evidente que independente de qualquer outra legislação, a prática nele elencada é crime, passível, inclusive, de pena de reclusão, de 1 (um) a 4 (quatro) anos, e multa.

O principal objetivo do tipo penal observado é da proteção da inviolabilidade patrimonial, não podendo olvidar que a receptação atinge novamente o direito de propriedade já anteriormente violado, permanecendo a situação antijurídica criada, e obstaculizando, também a recuperação dos produtos obtidos pelo primeiro crime. (PRADO, 2005, p. 678).

Busca-se, ao incriminar um sujeito que pratica o crime de receptação inutilizar, nas mãos do culpado pelo primeiro delito cometido, qual seja o furto ou o roubo, o produto do crime, ademais de se buscar facilitar a recuperação do produto do crime. (PRADO, 2005, p. 679).

Existe ainda a possibilidade do cometimento do crime de receptação qualificada elencada nos parágrafos do art. 180 do Código Penal, são eles

§ 1º Adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda, ou de qualquer forma utilizar, em proveito próprio ou alheio, no exercício de atividade comercial ou industrial, coisa que deve saber ser produto de crime. Pena- reclusão, de 3 (três) a 8 (oito) anos, e multa.

Por determinação da legislação nacional de trânsito vigente, o Código de Trânsito Brasileiro combinado com o Código Penal em vigor, a prática por parte qualquer empresário atuante no ramo de autopeças, de comercializar partes de veículos automotores que não possuïrem o devido procedimento de baixa de registro e ser de origem ilícita, configura na atualidade o crime de receptação qualificada independente de qualquer outra legislação de nível estadual.

Determina ainda o Código Penal Brasileiro, no parágrafo 2º do artigo 180 que “Equipara-se à atividade comercial, para efeito do parágrafo anterior, qualquer forma de comércio irregular ou clandestino, inclusive exercido em residência”.

Assim percebe-se que o tipo penal descrito possui como elemento subjetivo o dolo, sendo que quando existir este, está configurado o crime independente de o local da prática do crime por parte do empresário ser uma empresa devidamente estabelecida em uma sede, ou em local de fim residencial.

O legislador, com objetivo de punir com mais severidade a atuação das organizações criminosas que praticam os chamados delitos patrimoniais, assim denominou e qualificou o delito de receptação, na modalidade dolosa, sendo que esta ocorre no exercício de atividade comercial ou industrial, pela realização das condutas *adquirir, receber, transportar, conduzir, ocultar, ter em depósito, desmontar, montar, remontar, vender, expor à venda*, ou de qualquer forma *utilizar*, em proveito próprio ou alheio, coisa que deve saber ser produto de crime (tipo derivado/misto alternativo/ anormal/ incongruente). (PRADO, 2005, p. 683). (grifos do autor)

Porém, não é correto olvidar que esta norma foi estruturada em erro técnico de composição típica, pois o legislador inseriu no parágrafo primeiro do art. 180 um tipo penal independente, sem vinculação ao tipo fundamental. (PRADO, 2005, p. 683)

Importante ressaltar que a especificação da coisa, vale dizer a sua modificação ou transformação em espécie nova, como por exemplo, a transformação de madeira furtada em mobília, não exclui o delito de receptação. (BARROS, 2009, p. 466).

Quanto à questão da expressão “produto de crime”, esta compreende: a) a coisa adquirida diretamente com o crime (exemplo: a jóia furtada); b) a coisa obtida mediante especificação (exemplo: o anel feito com ouro roubado); c) a coisa adquirida em razão da alienação (exemplo: o dinheiro obtido com a jóia roubada). Assim, o artigo 180 do Código Penal não determina que a coisa seja proveniente diretamente do crime, abrangendo também o produto indireto. (BARROS, 2009, p. 466).

Observa-se que o parágrafo 1º do art. 180 do Código Penal, com redação da Lei n. 9.426/96, descrevendo crime próprio, pune o comerciante ou industrial que comete receptação, com uso da expressão “que deve saber ser produto de crime”. Pelo fato de que o caput prevê o conhecimento pleno “coisa que sabe ser produto de crime, sendo que a jurisprudência e a doutrina juntam ao dolo indireto, e o parágrafo 3º prevê a forma culposa, o parágrafo 1º só pode tratar de crime doloso com o chamado conhecimento parcial da origem ilícita da coisa que a doutrina conecta ao dolo eventual (ou à culpa). (JESUS, 2013, p. 546).

Oportuno também ao tema principal da pesquisa, que visa a verificação da possível produção de efeitos da Lei Estadual n. 12.745 do ano de 2007, a observância do elencando no

parágrafo 3º¹⁸ do art. 180 do Código Penal Brasileiro, que trata da aquisição da coisa em que exista na negociação notável desproporção entre seu valor real e o valor atribuído no momento do negócio jurídico, onde o sujeito passivo tenha a obrigação de presumir que a desproporção nos valores, a sua natureza, ou a condição daquela pessoa que a oferece, seja aquela coisa obtida por meio criminoso. (NUCCI, 2013, p. 901).

A pena a ser atribuída ao sujeito que praticar a conduta descrita no acima referido dispositivo, é de detenção de 1 (um) mês a 1 (um) ano, ou multa, ou ambas as penas. (NUCCI, 2013, p. 901)

Ao dar seguimento a questão punitiva da prática do verbo núcleo do tipo penal em questão, verifica-se no seu parágrafo 4º¹⁹ que o crime é punível ainda que desconhecido ou isento de pena, o sujeito que praticou o primeiro crime em que provem a coisa obtida, ou seja, haverá punição pelo crime de receptação mesmo que o sujeito que obteve para si por meio ilícito a coisa, por motivos diversos acabe por restar isento da pena prevista para a sua conduta. (NUCCI, 2013, p. 901).

Também estão previstas nos parágrafos 5º²⁰ e 6º²¹ do art. 180 do Código Penal, algumas causas de aumento e ou diminuição de pena, em que o juiz dependendo do caso e das circunstâncias poderá utilizar quando da fixação da punição.

No tocante a classificação delituosa como crime de receptação e outros delitos, existe três tipos penas que se confundem com o primeiro, sendo que devem ser observadas algumas peculiaridades. (PRADO, 2005, p. 688).

Portanto, ao tratar da receptação e o contrabando ou descaminho, se o agente, ao exercer a atividade comercial ou industrial, vender, expor à venda ou manter em depósito mercadoria estrangeira que introduziu clandestinamente no país, que importou mediante fraude ou recebeu de outro sabendo da sua origem, não comete o crime de receptação

¹⁸ § 3º do Artigo 180 do Código Penal Brasileiro: “Adquirir ou receber coisa que, por sua natureza ou pela desproporção entre o valor e o preço, ou pela condição de quem a oferece, deve presumir-se obtida por meio criminoso.” (Redação dada pela Lei nº 9.426, de 1996).

¹⁹ § 4º do Artigo 180 do Código Penal Brasileiro: “A receptação é punível, ainda que desconhecido ou isento de pena o autor do crime de que proveio a coisa.” (Redação dada pela Lei nº 9.426, de 1996).

²⁰ § 5º do Artigo 180 do Código Penal Brasileiro: “Na hipótese do § 3º, se o criminoso é primário, pode o juiz, tendo em consideração as circunstâncias, deixar de aplicar a pena. Na receptação dolosa aplica-se o disposto no § 2º do art. 155.” (Incluído pela Lei nº 9.426, de 1996)

²¹ § 6º do Artigo 180 do Código Penal Brasileiro: - Tratando-se de bens e instalações do patrimônio da União, Estado, Município, empresa concessionária de serviços públicos ou sociedade de economia mista, a pena prevista no caput deste artigo aplica-se em dobro. (Incluído pela Lei nº 9.426, de 1996).

qualificada e sim o de contrabando ou descaminho (artigo 334, § 1º, c, CP). (PRADO, 2005, p. 688).

No caso da confusão entre o crime de receptação com o de favorecimento real, ela ocorre na seguinte forma, o primeiro, conforme já explicitado, diferencia-se do segundo pois neste o agente atua em benefício do autor do crime antecedente, sendo hipótese de crime contra a Administração Pública, enquanto que na receptação o agente atua em benefício próprio ou de outrem, que não seja o autor do crime anterior, com animus lucrandi. (PRADO, 2005, p. 689).

Por fim, quando a receptação concorrer com o crime de quadrilha, haverá concurso material entre os dois tipos, quando se estabelecer uma associação estável com propósito de adquirir e vender coisas furtadas. (PRADO, 2005, p. 689).

Pelo exposto, em relação a atividade empresarial atuante no ramo da comercialização de autopeças, resta notório que a prática do tipo penal classificado como receptação possui vasto conteúdo regulador, nas suas mais variadas formas de cometimento, sendo que de modo específico em sua forma qualificada, qualquer comerciante ou empresário que for flagrado comercializando partes de veículos furtados ou roubados, estará automaticamente incorrendo nas penas previstas à este tipo de crime, não havendo necessidade da existência de outras legislações para punir estes ilícitos.

3 A IMPLEMENTAÇÃO DOS CENTROS DE DESMANCHE DE VEÍCULOS PELA LEI ESTADUAL N. 12.745/2007 E SEUS EFEITOS

Conforme consta nos capítulos anteriores, a Lei Estadual n. 12.745, denominada como lei dos desmanches, foi aprovada e sancionada no ano de 2007 com o objetivo de coibir a prática dos delitos de furto e roubo de veículos no Estado do Rio Grande do Sul, ou seja, o seu foco principal é realizar o desenvolvimento de um sistema eletrônico que controlasse todo o estoque de autopeças provenientes de veículos automotores impossibilitados de circulação em via pública, das empresas que atuassem neste ramo, a fim de impedir que o crime organizado atuante neste setor, conseguisse colocar no mercado produtos com origem provenientes da prática destes delitos.

Ocorre que desde o período de aprovação da Lei Estadual 12.745/2007, até os dias atuais, o Estado do Rio Grande do Sul, por meio de servidores públicos do seu Departamento Estadual de Trânsito, vem tentando implementar efetivamente esta legislação. Porém, devido à complexidade do assunto, bem como o conteúdo confuso das resoluções derivadas da mesma, resultam na dificuldade de efetivação da sistemática elaborada. Percebe-se que sete anos se passaram desde sua chegada, e até então não há qualquer perspectiva de concretização dos efeitos desejados.

O Código de Trânsito Brasileiro, de acordo com as informações já colocadas no item desta pesquisa que trata das exigências aos estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços a veículos automotores, é possuidor de dispositivos dotados de ampla regulamentação referente ao ramo de atividade empresarial em questão, fato que vincula à esta Lei, todas as empresas constituídas em território brasileiro, porém, além do Estado do Rio Grande do Sul, no ano de 2014 o governador do Estado de São Paulo, Geraldo Alckmin, sancionou legislação tratando da matéria referente ao comércio de autopeças oriundas de veículos usados.(GLOBO, 2014)

Devido as expectativas que cercam a implementação de Centros de Desmanche de Veículos (CDVs), pelo Detran/RS através da Lei Estadual n. 12.745/2007, necessário se torna uma verificação dos detalhes de sua complexa sistemática que vem sendo desenvolvida ao longo dos últimos sete anos. Assim se fará uma análise de seu custo/benefício bem como

uma comparação com a legislação nacional de trânsito vigente, que possui ampla regulamentação a respeito deste tema, porém da mesma forma não vêm sendo aplicada.

3.1 As estatísticas como fundamento de elaboração e aplicação da legislação

Com o significativo aumento dos crimes de furto e roubo de veículos e principalmente, pelo fato dos veículos de última geração possuírem sistema de segurança que só permite que ele funcione com a chave de ignição original, fato que obriga os praticantes destes delitos a efetuarem o assalto com o proprietário ou condutor do veículo presente, as autoridades de alguns países como a Argentina resolveram elaborar legislações e sistemas a fim de coibir estes tipos de crimes.

A partir dessa iniciativa do país vizinho foi que o Departamento Estadual de Trânsito do Estado do Rio Grande do Sul buscou com o governo argentino informações com intuito de unir forças no combate aos desmanches de veículos e as quadrilhas que os abastecem com carros roubados. (ZERO HORA, 2012).

No mês de maio do ano de 2012, missão do Detran/RS foi à Argentina conhecer as experiências do país vizinho na gestão e regularização dos desmanches. Hoje, os argentinos contam com 115 desmanches regulamentados. O projeto portenho de regularização dos desmanches, que foi implantado em 2004 e conseguiu reduzir em 70% o número de furtos e roubos a veículos, em Buenos Aires, inspirou o Detran/RS na criação dos Centros de Desmanches de Veículos (CDVs). (RIO GRANDE DO SUL, Portal do Estado, 2013).

A missão tem por objetivo o estabelecimento de um acordo de cooperação, com propósito de angariar informações de como funciona a sistemática adotada pela Argentina, para posteriormente implementá-la no Estado do Rio Grande do Sul, tendo por fundamento legal a Lei Estadual n. 12.745 do ano de 2007, sendo que a coordenação da sistemática implementada naquele país, aqui no Estado do Rio Grande do Sul ficará sob responsabilidade do Departamento Estadual de Trânsito.

Conforme a sistemática elaborada pelo departamento “ao adquirir uma peça de veículo automotor usada o cidadão deverá optar por uma empresa credenciada ao

DETRAN/RS, legalmente constituída, deixando à margem aquelas que trabalham clandestinamente, o que gerará conseqüentemente a diminuição do furto e roubo de veículos com fins de desmanche. O credenciamento permitirá ainda, um controle e fiscalização mais efetiva dos CDVs pelo poder público”. (DETRAN/RS, 2013).

Passados mais de seis meses do ano de 2014, denota-se que a Lei Estadual n. 12.745 de 11 de Julho de 2007, que é o alicerce principal da presente pesquisa, completa seu sétimo aniversário, e o Estado do Rio Grande do Sul, infelizmente não é favorecido com a significativa diminuição dos delitos de furto ou roubo de veículos automotores. Ao fazer uma análise deste dados percebe-se que existem divergências entre os órgãos. Observa-se que

De acordo com os dados da Secretaria de Segurança Pública e do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-RS), os roubos e furtos de veículos em Porto Alegre diminuíram quarenta e oito por cento nos últimos sete anos em relação à frota da cidade. Mesmo assim, entre as 10 cidades brasileiras com maior frota de veículos, a capital gaúcha é a segunda com mais carros levados por criminosos. (GLOBO, 2014)

Estes dados são significativamente contrariados pelas companhias seguradoras de veículos, como se pode verificar

Já as estatísticas do Sindicato das Seguradoras do Rio Grande do Sul (Sindiseg-RS) revelam uma realidade diferente. De acordo com a entidade, no mês de abril o furto e roubo de veículos cresceu quarenta por cento em relação ao mesmo período do ano passado. Os dados mostram que pelo menos 250 veículos segurados foram levados durante o mês de abril. (GLOBO, 2014)

Por meio de dados de indicadores criminais do ano de 2013, fornecidos pela Secretaria de segurança pública, é possível verificar que o número de consumação de delitos de furto e roubos de veículos é alto. Ainda, por se tratar de um período em que uma legislação elaborada para atacar este tipo de crime já completava seis anos, este fato deve ser considerado merecedor de certa atenção em relação aos efeitos pretendidos pela Lei em questão. Considerando que

Os indicadores criminais divulgados nesta terça-feira pela Secretaria da Segurança Pública dão uma dimensão do cenário: no primeiro trimestre deste ano, 3.272 veículos foram roubados e 4.205 furtados no Estado. Para reduzir os índices, o titular da Delegacia de Roubo de Veículos, Juliano Ferreira, enfatiza a necessidade de não focar as ações apenas nos ladrões, mas também na identificação dos receptores — muitos deles, em desmanches. (ZERO HORA, 2013).

O crime de receptação, contido no art. 180 do Código Penal e já observado anteriormente nesta pesquisa, não traz impedimento algum de ser foco de ações das polícias na identificação e punição dos seus respectivos receptores, inclusive no caso da prática da receptação estar sendo cometida em um “desmanche”, ou seja, empresa atuante no ramo de comércio de autopeças oriundas de veículos usados. Inúmeras ações são desenvolvidas neste sentido, conforme se pode ver

Policiais da 2ª Delegacia de Polícia de São Leopoldo, coordenados pelo delegado Adriano Nonnenmacher, após um mês de investigação, localizaram uma auto-peças que funcionava como desmanche clandestino de veículos em São Leopoldo. O local, segundo apurado na investigação, ocorria receptação de peças e veículos furtados e adulteração de veículos. Três pessoas foram presas por receptação qualificada e adulteração de veículos. O proprietário do local, que já tinha sido preso anteriormente pela 2ª DP do município, com liberdade provisória, não estava no momento da diligência, mas será indiciado novamente. No local foram encontrados um veículo Kadett, adulterado, e motores roubados de veículos de São Leopoldo, Novo Hamburgo e Portão. A secretaria de Desenvolvimento Econômico e Tecnológico de São Leopoldo interditou o local, pois não possuía alvará, afora a prática de crimes. Segundo o delegado, será intensificado vistorias nas oficinas, auto-peças e ferros-velhos no Vale dos Sinos. (RIO GRANDE DO SUL, POLICIA CIVIL, 2014).

Apesar das Polícias Civil e Militar realizarem operações como esta acima citada, e pelo fato da já conhecida e bastante polêmica falta de efetivo e de infraestrutura destes órgãos, essas não ocorrem frequentemente, facilitando aos praticantes dos delitos de furto e roubo de automóveis a continuidade da prática de suas ações criminosas. Evidencia-se também, a dificuldade dos órgãos fiscalizadores no sentido de que as pessoas flagradas nas operações e encaminhadas ao Poder Judiciário, acabarem retornando a atividade por falta de punição. Conforme se pode verificar

A polícia Civil gaúcha deflagrou uma oportuna operação para fiscalizar alguns ferros-velhos envolvidos com crimes de receptação. Nesta terça-feira, cerca de 50

agentes do Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic), sob o comando do responsável pela Delegacia de Roubo de Veículos (DRV), Juliano Ferreira, estiveram em vários desses locais com intuito de investigar o cometimento de crimes. Encontraram peças sem identificação ou com numeração indicativa de possíveis delitos. Ao todo, 18 estabelecimentos foram fiscalizados. A maioria do ramo trabalha corretamente. Desde março de 2013, mais de 250 pessoas já foram presas. Contudo, como se trata de crime de menor potencial ofensivo, os detidos acabam retornando às ruas e se sentem liberados para delinquir de novo. Ultimamente, os porto-alegrenses têm sido alvo de constantes roubos e furtos de veículos. Mesmo as seguradoras hoje, por conta disso, elevaram às alturas o preço dos seguros, dificultando a contratação do serviço. Como se sabe, tal tipo de fato criminoso somente ocorre porque existe a demanda do receptor. É ele, que não está na linha de frente do roubo, que incentiva, pois o ladrão já sabe para quem poderá vender o produto da sua fábrica vil. É bem-vinda a postura dos órgãos policiais de enfrentar essa questão aflitiva para a população. Há também que se aperfeiçoar a legislação para que esses crimes possam ter uma punição compatível com sua gravidade. Ninguém quer trabalhar para dar lucro ao bandido. (CORREIO DO POVO, 2014)

De acordo com os dados contidos nas citações acima, no que se refere as operações policiais, resta evidente que a maior dificuldade encontrada é a não ocorrência de uma efetiva punição aos praticantes dos delitos abordados, pois conforme visto os indivíduos não são devidamente punidos, e conseqüentemente acabam a voltar a praticar os crimes. Dessa forma, a proposta do Departamento Estadual de Trânsito, de controlar o estoque de peças usadas no Estado do Rio Grande do Sul, poderá não surtir os efeitos desejados de significativa diminuição de crimes desta espécie.

Com o credenciamento das empresas de desmanches pelo DETRAN/RS, somente os CDVs credenciados poderão permanecer na atividade de comércio de peças usadas, acabando com os ferros-velhos clandestinos. Ainda, os CDVs credenciados terão exclusividade na aquisição em hasta pública ou outra forma qualquer de venda de sucata e materiais inservíveis oriundos de veículos automotores. (DETRAN/RS, 2013).

Contudo, para que não mais se sofra as conseqüências da ocorrência dos delitos de furto e roubo de veículos, é necessário retirar de circulação aqueles indivíduos que cometem os mesmos. Também, aqueles que recebem e comercializam as autopeças oriundas destes veículos precisam receber significativas penalidades para não mais voltar a realizar estas condutas. Somente elaborar legislações em nível estadual que contenham o mesmo conteúdo normativo de legislações existentes em nível federal, não parece ser o caminho mais adequado para se acabar com a prática destes crimes que tanto prejudicam os cidadãos de bem de um país.

Conforme exposto, na maioria das vezes, os indivíduos que cometem os delitos de furto e roubo de veículos, bem como os que praticam a receptação destes para posteriormente realizar a comercialização de suas partes, ao serem flagrados e recolhidos pelo ato ilícito, dificilmente permanecem presos, e ao serem libertados, normalmente voltam a cometer os mesmos delitos.

3.2 A análise detalhada do conteúdo da sistemática adotada pelo Detran-RS

O fato de estar em vigor a Lei Estadual n. 12.745 de 11/07/2007, sem qualquer indício de aplicação ou de efeito, proporcionou ao Departamento de Trânsito Estadual o dever de elaborar a Portaria n. 505 e publicá-la em 06/12/2011. No art. 1º desta portaria resolve-se

Determinar o credenciamento de empresas estabelecidas no Rio Grande do Sul, regularmente cadastradas junto ao Detran/RS, para atuarem como Centro de Desmanche de Veículos Automotores, Comércio de Peças Usadas e Reciclagem de Sucata-CDV. § 1º Entende-se, para fins desta Portaria e seus Anexos, que CDV é toda entidade que tenha como objeto de suas atividades, precipuamente, o desmonte ou desmanche de veículos, o comércio de peças usadas ou reciclagem de sucatas provenientes de veículos automotores. § 2º As empresas poderão se credenciar em uma, duas ou nas três atividades devidamente reguladas, aceitando na totalidade as condições legais, regulamentares e estruturais estipuladas nos Comunicados e Ordens de Serviço do DETRAN/RS, nesta Portaria e seus Anexos, em especial o Anexo IV - Regulamento da Atividade de Centro de Desmanche de Veículos Automotores, Comércio de Peças Usadas e Reciclagem de Sucata - CDV - e na legislação Estadual e Federal que regule essas atividades. § 3º Poderão atuar nas atividades de Desmanche, Comércio de Peças Usadas e Reciclagem de Sucatas, apenas as empresas regularmente credenciadas.

Esta Portaria contém no seu art. 3º²² uma série de exigências para com as empresas que possuem interesse no credenciamento junto ao órgão de trânsito, dentre as quais se

²² Artigo 3º da Portaria Detran/RS 505: “O CDV que possui Alvará do Município na atividade para a qual está requerendo o credenciamento deverá enviar requerimento instruído com a documentação exigida no art. 2º da Portaria DETRAN/RS nº 419/2010 e seus anexos, disponível na Internet, acrescida da documentação especificada abaixo: I - Termo de Adesão, Anexo I desta Portaria, em duas vias, assinado pelos sócios, proprietários ou representantes legais da empresa, com firma reconhecida, conforme exigido na Portaria DETRAN/RS nº 419/2010. II - Indicação de Gerente e Responsável Técnico, Anexo III desta Portaria, assinada pelos sócios, proprietários ou representantes legais da empresa, com firma reconhecida. III - Cópia autenticada do Contrato de Locação ou da Certidão de Propriedade do Imóvel cujo endereço conste no Alvará do Município apresentado para credenciamento. IV - Cópia autenticada da Autorização de Funcionamento da Empresa do Ano em Curso fornecida pelo Corpo de Bombeiros. V - Cópia autenticada da Autorização de Funcionamento da Empresa do Ano em Curso fornecida pela autoridade ambiental responsável. VI - Termo de Pedido de Regime Especial, Anexo VI desta Portaria, em duas vias, assinada pelos sócios, proprietários ou representantes legais da empresa, com firma reconhecida. § 1º Caso as instalações do CDV não sejam

destaca a obrigatoriedade de se possuir um responsável técnico para análise e aprovação das autopartes a serem comercializadas.

A determinação de análise e aprovação por profissional capacitado para as autopeças possam ser comercializadas, de fato, possui justificada importância. No Trânsito, as autoridades possuem suas competências e em conjunto com educadores e peritos, devem esforçar-se para estimular a prática dos conteúdos e das normas de segurança. Sem transferência de conhecimento teórico não haverá segurança no trânsito. (CRISTO, 2012, p.62)

Os artigos 4º e 5º²³ da Portaria tratam de questões relativas a obtenção do Alvará de localização, tendo este que obedecer certos parâmetros contidos na Lei Estadual n. 12.745/2007 e também os mencionados nestes Artigos da própria portaria, sob pena de bloqueio do sistema de operacionalização, conforme determina o art. 6º,

Concedido o comprovante de credenciamento nos termos dos arts. 4º e 5º desta Portaria, o CDV será bloqueado operacionalmente até que apresente o Alvará do Município, a Autorização de Funcionamento da Autoridade Ambiental e do Corpo de Bombeiros.

Nos artigos 7º e 8º²⁴ encontra-se as exigências para estas empresas que possuem interesse de credenciamento junto ao Departamento, com intuito de que as mesmas requeiram junto aos órgãos responsáveis a devida licença ambiental, sendo que esta pode ser requerida no município da sede da empresa, bem como Alvará de prevenção a incêndios.

aprovadas, ou aprovadas com restrições estruturais por estarem em desconformidade com o Memorial Descritivo, Anexo V desta Portaria, o DETRAN/RS poderá conceder um prazo de até 150 (cento e cinquenta) dias para as correções e adequações necessárias. § 2º Caso as especificidades do contrato social do CDV não atendam na íntegra as exigências para credenciamento, o DETRAN/RS poderá conceder um prazo de até 180 (cento e oitenta) dias para as modificações necessárias”.

²³ Artigo 4º da Portaria Detran/RS 505: “O CDV que possui Alvará do Município sem as atividades requeridas no credenciamento, deverá apresentá-lo na forma prevista no art. 3º desta Portaria. Parágrafo único. Aprovada na íntegra a documentação enviada, bem como a instalação predial na vistoria, será emitido comprovante de credenciamento para fim de obtenção da alteração do Alvará do Município e posterior envio de cópia ao DETRAN/RS. **Art. 5º** O CDV que não possui Alvará do Município solicitará o credenciamento mediante apresentação dos demais documentos referidos no art. 3º desta Portaria. Parágrafo único. Aprovada na íntegra a documentação enviada, bem como a instalação predial na vistoria, será emitido comprovante de credenciamento para fim de obtenção do Alvará do Município e posterior envio de cópia ao DETRAN/RS”.

²⁴ Artigo 7º da Portaria Detran/RS 505: “ Caso não sejam apresentados os Alvarás e Autorizações mencionados no art. 6º desta Portaria, no prazo de 30 (trinta) dias prorrogável, se requerido, por igual período, a Prefeitura e o Corpo de Bombeiros serão notificados para o cancelamento ou revogação de licenças já emitidas. **Art. 8º** Se, por qualquer razão, for encerrado o credenciamento do CDV, a Prefeitura, o Corpo de Bombeiros e o órgão Ambiental responsável serão notificados para cancelar ou revogar as licenças já emitidas referentes à localização e funcionamento das atividades que necessitam de credenciamento do DETRAN/RS”.

Devido a grande preocupação na preservação do meio ambiente, de modo geral, as empresas que atuem em ramo de atividade que utilizem produtos prejudiciais ao meio ambiente, devem possuir o devido licenciamento ambiental, pois o desenvolvimento econômico deve desenvolver-se em consonância com a preservação ambiental. O Meio ambiente como já referido anteriormente nesta pesquisa, compreende o ser humano como parte de uma estrutura de relações políticas, sociais e econômicas construídas com a apropriação de bens naturais. (ANTUNES, 2013, p.10)

Encontra-se também na Portaria n. 505, a obrigatoriedade que a empresa somente realize suas atividades no endereço aprovado quando do credenciamento da mesma, esta determinação está contida no art. 9º, e no mesmo sentido no art. 10º verificamos a determinação para que a empresa atue exclusivamente na atividade credenciada,

Artigo 9º: As atividades de desmanche de veículos, comercialização de peças usadas e reciclagem de sucatas deverão ser realizadas unicamente nas instalações localizadas no endereço aprovado no credenciamento.

Parágrafo único. Havendo interesse em possuir mais de um local, o requerente deverá credenciar separadamente cada filial, que receberá um código de credenciamento próprio.

Artigo 10º: Somente será homologado e permitido o funcionamento de credenciados como Desmanche de Veículos Automotores e/ou Comércio de Peças Usadas de Empresas que atuem exclusivamente nessas atividades no local aprovado no credenciamento.

A obrigatoriedade contida no art. 10 é flexibilizada para as empresas que trabalham como recicladoras credenciadas, pois a verificar o art. 11²⁵ encontra-se a disposição de que estas deverão manter os materiais não oriundos de veículos automotores em locais separados. Ainda verifica-se o procedimento caso seja deferido o requerimento de credenciamento da empresa no art. 12²⁶ onde será expedido Certificado para o exercício na atividade de Centro de Desmanche de Veículos (CDV).

²⁵ Artigo 11 da Portaria Detran/RS 505: “.Os credenciados apenas como recicladores, que trabalhem também com materiais não provenientes de veículos automotores, deverão sempre manter o material oriundo de veículos automotores separado dos demais materiais armazenados”.

²²Artigo 12 da Portaria Detran/RS 505: “ Se deferido o requerimento, será firmado o Termo de Adesão, conforme modelo constante no Anexo I desta Portaria, sendo expedido, pelo DETRAN/RS, Certificado de Credenciamento para o exercício da atividade de CDV, Anexo II desta Portaria, o qual deverá permanecer afixado em local visível no estabelecimento”.

O conteúdo da sistemática adotada finda no art. 13, em que a portaria atribui obrigação de cumprimento do estabelecido no anexo IV da mesma, onde se encontra o regulamento dos CDVS. Também nos incisos I, II, III e IV deste mesmo Artigo verificamos a determinação de que,

- I - O DETRAN/RS selecionará um grupo de peças a serem denominadas peças monitoradas, as quais serão cadastradas automaticamente pelo sistema.
- II - A compra de peças e acessórios pelo CDV só será permitida quando forem consideradas, pelo sistema, compatíveis com o veículo de propriedade do vendedor.
- III - A venda de peças e acessórios pelo CDV só será permitida quando forem consideradas, pelo sistema, compatíveis com veículo de propriedade do comprador.
- IV - Peça compatível pelo sistema significa que:
 - a) se a peça pertencer ao grupo das monitoradas, será exigida propriedade de veículo da mesma marca e modelo do veículo de origem da peça negociada;
 - b) se a peça não pertencer ao grupo das monitoradas, será exigida propriedade de veículo da mesma marca do veículo de origem da peça negociada.

Feita a análise da Portaria n. 505 fica evidente seu caráter regulador da atividade de comércio de autopeças usadas no âmbito do Estado do Rio Grande do Sul, sendo que caso seja efetivada está sistemática, todas as empresas do estado deverão se adequar a mesma sob pena de cassação do Alvará de Localização. Ainda, os cidadãos que por uma forma ou por outra possuir algum veículo impossibilitado de circulação em via pública deverá dirigir-se a uma destas empresas credenciadas, pois somente estas poderão realizar a compra destes veículos. Para adquirir uma autopeça usada, ou seja, proveniente de um veículo retirado de circulação, a regra segue no mesmo sentido, sendo que somente os Centros de Desmanche de Veículos poderão realizar a venda.

3.3 A implementação como instrumento de auxílio aos órgãos de fiscalização

Com evidente possibilidade de aplicação da legislação fortemente abordada no presente trabalho, fica obrigatória a análise desta implementação a fim de verificar se a mesma possui conteúdo que possa produzir efeitos que auxiliem os órgãos de fiscalização, no combate ao comércio ilegal de autopeças no Estado do Rio Grande do Sul.

Percebe-se, que ao iniciar o desenvolvimento de políticas públicas, ou aplicação de legislações, é necessário que se conheça integralmente o objeto destas políticas ou legislações, pois a eficácia das mesmas depende diretamente da articulação dos poderes e dos agentes públicos envolvidos. Este conhecimento é indispensável principalmente quando se fala em direitos sociais, como saúde, educação segurança entre outros, onde os serviços prestados pelo Estado são promovidos por um complexo sistema de estruturas organizacionais, e utilização de recursos financeiros. (BUCCI, 2002, p.249).

Com intuito de iniciar a prática da sistemática adotada, no ano de 2013 foi realizado o treinamento do sistema GID-Desmanches para a utilização do Sistema Informatizado, relativo ao Módulo de Cadastro das Peças. Esse treinamento que deverá atingir a todos aqueles desmanches que estão em processo de credenciamento iniciou no mês de março de 2013 e se estendeu até o final do ano. (DETRAN/RS, 2013).

A cada treinamento o DETRAN/RS deveria publicar súmula de Termo de Uso do Sistema Informatizado para permitir o uso do sistema aos CDVs treinados e em processo de credenciamento, sendo assim, já foi publicada no Diário Oficial do Estado a primeira Súmula no dia 27.05.2013. (DETRAN/RS, 2013).

Todas estas medidas estão sendo tomadas com propósito de fiscalizar o estoque de autopeças usadas no Estado, através do sistema informatizado GID-Desmanches, com expectativa que os órgãos fiscalizadores tenham acesso total sobre o mesmo, impedindo o comércio ilegal das mercadorias que não possuam procedência, bem como das que não estejam devidamente cadastradas.

Ainda, o Detran/RS informou através de seu diretor presidente que,

“Nós teremos a proibição de que as prefeituras emitam alvarás de funcionamento a esses ferros-velhos que não são credenciados ao Detran. Mas é importante que o cidadão e que a cidade fiscalizem também e viabilizem esse mercado lícito da aquisição de peças com comprovação de origem”. (Zero Hora, 2013).

Com esta implementação se pode verificar, a intenção dos órgãos fiscalizadores no sentido de que toda e qualquer empresa neste ramo de atividade obedeça ao regulamento

elaborado para tal exercício. sendo que as demais que as não credenciadas serão obrigadas a cessar as atividades.

Para facilitar o entendimento de como o Departamento Estadual de Trânsito, Detran-RS, visa colocar em prática a sistemática elaborada, é necessário se ter um conhecimento prévio de como é o procedimento dentro de uma empresa atuante neste ramo de atividade. É assim que ocorre um procedimento de finalização de um veículo

O Depósito de Peças São Borja, em São Leopoldo, desmancha entre 100 e 120 automóveis por ano. Os irmãos Leandro e Luís Carlos Voese informam que os automóveis são comprados em leilões oficializados pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran). Levados ao depósito, os veículos ganham a etiqueta de registro do Detran – a São Borja foi a pioneira ao aderir à Lei dos Desmanches, no dia 6. A primeira tarefa é descontaminar o carro, retirando restos de gasolina, óleo, líquido de freio e outros poluentes. (Zero Hora, 2013).

Encontra-se assim, conforme o citado, o cumprimento de normas de direito ambiental, já analisadas neste trabalho, sendo que no caso do não cumprimento destas normas, ou de seu cumprimento irregular, haverá a possibilidade da empresa responder por crime ambiental nos moldes da legislação vigente.

Atendidos os procedimentos de descontaminação nos moldes da legislação ambiental, inicia-se a fase da retiradas das partes que serão comercializadas pelo estabelecimento. Assim

Começa o garimpo das peças que estão intactas, por meio de ferramentas de mecânico, como uma prosaica chave de fenda. Motor, caixa de câmbio, volante, painel, sistema de transmissão são extraídos, etiquetados com o cadastro do Detran e colocados à venda.

Leandro diz que as peças são compradas por motoristas particulares, interessados em repor alguma que não esteja funcionando bem. É a procura do freguês que dita o ritmo do desmanche.

-Primeiro, vendemos as peças de primeiro nível-conta Leandro.

Depois da parte mecânica, é aproveitada a carroceria, também por pedaços. (Zero Hora, 2013).

Quando é retirado todo o conteúdo de peças que podem ser reutilizadas em outro veículo automotor, é chegada a hora da destinação final e adequada de sua estrutura que não mais pode voltar as vias públicas. Neste caso, este material é recolhido para as empresas

recicladoras de metais, sendo que estas por sua vez, procedem a classificação dos materiais encaminhado os mesmos para as empresas siderúrgicas

A Comércio de Sucatas Picoli, de São Leopoldo, compra tudo que os desmanches refugam. Coloca as latarias amassadas num caminhão e entrega nas siderúrgicas da Gerdau, localizadas em Sapucaia do Sul e Charqueadas.

-A sucata de automóveis significa cerca de cinco por cento do nosso negócio - afirma Rejane Picoli da Silva, responsável pelo comércio. As siderúrgicas do Grupo Gerdau reciclam 15 milhões de toneladas de sucata ferrosa por ano. O material de veículos é bem-vindo, porque tem setenta por cento de aço na estrutura. A reciclagem a partir de carros vem aumentando, mas não é possível, por enquanto, informar o percentual que representa no total derretido nos fornos. (Zero Hora, 2013).

Analisado passo a passo o procedimento de desmonte de um veículo automotor para reutilização de suas partes e o consequente descarte para reciclagem dos materiais recicláveis, aplica-se ao procedimento contido nos dispositivos da nova legislação, que possui o objetivo de facilitar aos órgãos de fiscalização, o trabalho de controlar a atividade de comercialização de autopeças no Estado do Rio Grande do Sul. De acordo com a nova legislação

O Detran vai controlar o comércio de autopeças, gerenciando um banco de dados. Os desmanches vão integrar um sistema utilizado para fiscalizar a compra e venda de peças. Os estabelecimentos passarão a se chamar Centros de Desmanche de Veículos Automotores, Comércio de Peças Usadas e Reciclagem de Sucatas (CDVs). (Zero Hora, 2013).

Os Centros de Desmanche de Veículos credenciados, por sua vez, terão de cumprir as regras estabelecidas pelas regulamentações advindas da Lei Estadual n. 12.745/2007, sendo que, desde a compra de um veículo, ainda no estabelecimento que efetua a venda do mesmo, deverão iniciar os procedimentos. Conforme determinado

Cada veículo comprado para desmanche deve ser cadastrado no sistema em até três dias e só poderá ser desmontado com registro de baixa no Detran em um prazo máximo de 15 dias. As peças serão etiquetadas com código de barras no instante da inserção do veículo no sistema. A empresa deverá ter catálogo com os documentos do veículo e fotos tiradas no local e no dia da compra do carro. O fichário não pode ser eliminado antes de cinco anos. É uma forma de as peças vendidas serem

monitoradas ao longo de um período considerado seguro pelas autoridades. (Zero Hora, 2013).

Determina ainda a legislação, que as empresas que possuem interesse em realizar as atividades de comércio de autopeças usadas, deverão possuir sistema informatizado para emissão das notas fiscais de venda para o consumidor, a chamada nota fiscal eletrônica, dessa forma

A cada venda de peça deve ser emitida nota fiscal via computador para registro no sistema do Detran, constando dados do chassi do carro de origem, o registro de baixa e dados do comprador. Peças sem aproveitamento terão de ser revendidas em até 30 dias para recicladoras credenciadas. (Zero Hora, 2013).

Toda esta estrutura elaborada e abordada, por resultado, visa a significativa diminuição dos delitos de furto e roubos de veículos, proporcionando assim, melhor sentimento de existência de segurança pública aos cidadãos, ou seja, por meio da nova legislação, como se pode ver, as policias Civil e Militar, o Detran e a Secretaria Estadual da Fazenda fiscalizarão a venda de peças. Quem desrespeitar a regra estará sujeito à apreensão de peças e à interdição do estabelecimento. O comerciante poderá ainda ser processado. (Zero Hora, 2013).

Ocorre que, a Lei Estadual n. 12.745 do ano de 2007, e suas resoluções e atribuições estão em pleno vigor no âmbito estadual, também, em nível federal o Código de Trânsito Brasileiro possui regras que podem perfeitamente regular de modo efetivo a atividade de comercio de autopeças, mas a sociedade como um todo, ainda não recebeu os benefícios destas legislações.

É possível perceber que nos mais variados âmbitos e seguimentos da sociedade brasileira, as normas não alcançam os objetivos que lhe deram causa, para isso se pode atribuir inúmeros fatores, mas dentre os de maior relevância estão a falta de estrutura da máquina estatal e por consequência desta, a falta de fiscalização dos órgãos competentes no sentido de estimular o cumprimento da legislação.

3.4 Os efeitos da legislação em relação ao alcance dos objetivos planejados

Conforme referido anteriormente, a Lei Estadual n. 12.745/2007, completou neste ano de 2014 sete anos. Desde a data de sua publicação existe por parte de autoridades e cidadãos a expectativa de que seus efeitos, e também os efeitos de suas resoluções passem a auxiliar as autoridades fiscalizadoras a coibir os delitos de furto e roubo de veículos automotores.

Existe também, por parte das companhias seguradoras, um movimento no sentido de que o órgão competente para implementação da Lei Estadual, ou seja, o Departamento Estadual de Trânsito coloque em prática a sistemática elaborada para controle dos estoques das empresas atuantes no comércio de autopeças usadas. Há por partes destas empresas o interesse de reduzir o valor do prêmio dos seguros de veículos automotores caso houver a diminuição nos delitos de furto e roubo destes. Conforme seus diretores

O vice-presidente do Sindicato dos Seguradores do Rio Grande do Sul, Celso Marini, explicou que existe um movimento muito grande das seguradoras para que esta lei seja cobrada pelas autoridades. Destacou que hoje o seguro em carros de determinadas marcas e com mais de 5 anos de uso é muito alto e isso acaba barrando a contratação. Conforme Marini, a lei dos desmanches tornaria mais barato o seguro dos usados por possibilitar a venda legal de peças de reposição, também usadas, diminuindo assim o mercado negro e por consequência o roubo de carros, fator que determina o preço do seguro diretamente. Para ele, o que falta é fiscalização do governo para diminuir assim este tipo de crime, já que a lei existe. (Uirapuru, 2014)

No ano de 2013 o Departamento Estadual de Trânsito, Detran/RS, iniciou como forma de teste, o cadastramento do estoque de duas empresas atuantes no ramo de comércio de autopeças. Segundo o órgão, o sistema ajudaria muitas empresas a abandonar a clandestinidade

Iniciou nesta terça-feira (06) o cadastramento das peças em estoque em duas empresas de desmanches em processo de credenciamento. O projeto piloto inicia nas empresas Auto Demolidora Pedrão, em Sapucaia do Sul, e Depósito de Peças São Borja, em São Leopoldo, que testarão o sistema informatizado desenvolvido pela Procergs para os futuros Centros de Desmanches de Veículos (CDVs). Leonardo Kauer, diretor-presidente do Detran/RS, destacou a eficiência da aplicação da

legislação criada em 2007, que acabou dando formato ao projeto: "A Lei dos Desmanches abriu caminho para que o governo Tarso, a equipe do Detran e a Procergs desenvolvesse um sistema que vai fazer das empresas, antes sujeitas à clandestinidade, empreendimentos atuando no mercado regulado e tutelado pelo Estado".(Rio Grande do Sul. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos, 2013)

Segundo as autoridades envolvidas na implementação e início da fiscalização, para melhor produção dos efeitos, haveria de ocorrer um certo engajamento do órgão estadual de trânsito Detran/RS, juntamente com as polícias Civil e Militar, contando ainda estas com o apoio da sociedade em geral. Dessa forma

O secretário da Administração e dos Recursos Humanos, Alessandro Barcellos, chamou a atenção para a importância do envolvimento da sociedade no processo de implantação do sistema do órgão vinculado à pasta, bem como no combate à criminalidade associada ao furto de veículos. "A partir do trabalho de convencimento que desenvolvemos junto aos estabelecimentos, à Brigada Militar, prefeituras e Ministério Público, alcançamos grande interesse de cadastramento destas empresas. Com os centros credenciados, tenho certeza que a população vai optar por comprar destes locais e não do mercado irregular", considerou. "(Rio Grande do Sul. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos, 2013)

A partir destas iniciativas, o Estado do Rio Grande do Sul passará a possuir Centros de Desmanche de Veículos, (CDVs), fiscalizados pelos órgãos responsáveis, e com auxílio da sociedade como um todo. As empresas credenciadas deverão trabalhar nos moldes dos demais centros credenciados, sendo que

Este é o primeiro passo para o início dos CDVs (Centros de Desmanches de Veículos), empresas que serão credenciadas ao Detran/RS, funcionando nos mesmos moldes dos Centros de Formação de Condutores (CFCs) e Centros de Registro de Veículos Automotores (CRVAs) e Centros de Remoção e Depósito (CRDs). (Rio Grande do Sul. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos, 2013)

A lentidão com que se desenvolve a tentativa de aplicação da sistemática originada da Lei Estadual referida é muito aparente, pois além desta Lei ser do ano de 2007, o processo de implantação vem se arrastando ao longo de muitos anos. De acordo com dados da Secretaria de Administração e dos Recursos Humanos é possível verificar que

O Detran/RS começou o processo de credenciamento das empresas de Desmanches em março de 2011, visando legalizar a atividade e coibir furtos e roubos de veículos. Das 758 empresas existentes no Estado, segundo levantamento da Brigada Militar, 321 cadastraram-se para atuar como Centros de Desmanches de Veículos (CDVs). Hoje, 195 empresas estão em processo de credenciamento e 126 já estão aptas a iniciar as atividades. (Rio Grande do Sul. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos, 2013).

Atualmente, apenas uma das empresas atuantes no ramo de atividade abordado pela presente pesquisa, está enquadrada como Centros de Desmanche de Veículos conforme determina a legislação estadual, ou seja, passados sete anos de sua publicação, a Lei Estadual n. 12.745/2007, ainda não conseguiu produzir os benefícios que desencadearam a sua elaboração, pela lentidão com que o Departamento Estadual de Trânsito conduz a implementação.

CONCLUSÃO

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei n. 9.503 de 23 de Setembro de 1997, em pleno vigor na atualidade, legislação de extrema importância que amplamente regula o sistema de trânsito deste país, possui em seu amplo conteúdo regulador, dispositivos atribuídos aos proprietários de veículos devidamente registrados em qualquer Estado da Federação, no sentido de que finalizada a vida útil de qualquer veículo de sua propriedade, independente do motivo desta finalização, o mesmo deverá, obrigatoriamente, realizar o procedimento de baixa de registro deste veículo perante ao órgão registrador. Esta conduta está descrita no art. 126 do CTB. Estendendo a responsabilidade de realizar o importante procedimento de baixa de registro contida no art. 126 do CTB, o parágrafo único deste artigo faz suceder a obrigação em realizar o processo para a companhia seguradora ou para o adquirente do veículo destinado à desmontagem.

No tocante ao procedimento de desmontagem e comercialização das autopeças oriundas de veículos que findaram sua vida útil, o Código de Trânsito Brasileiro, em seu art. 330, regulamenta este procedimento ao determinar que os estabelecimentos que vendam ou desmontem veículos são **obrigados** a possuir livros de entrada de veículo no estabelecimento, dados do vendedor, data da baixa do registro, dados do comprador, características do veículo constantes no certificado do registro entre outros. Determina os parágrafos 2º e 3º deste artigo, que os livros sejam numerados, que a entrada do veículo seja registrada exatamente no dia da concretização da mesma, constando inclusive a hora desta entrada. O parágrafo 4º do art. 330 do CTB, é muito claro quando determina que as autoridades de trânsito e as autoridades policiais terão acesso aos livros sempre que solicitarem. Por fim, a doutrina diz que quanto a obrigatoriedade dos livros tratada no parágrafo 1º do art. 330 do CTB, existe a aceitação de meios digitais, para o registro das entradas e saídas dos veículos nos estabelecimentos.

Assim, percebe-se que existe em nível nacional, um excelente regulamento atribuído ao procedimento que vai desde a finalização da vida útil de um veículo automotor, até a comercialização por uma empresa, de sua partes.

Ocorre que a Lei Estadual n. 12.745 do ano de 2007, por meio de suas regulamentações atribuiu ao Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul, a

legitimidade de construir e aplicar um sistema de credenciamento informatizado para controle dos estoques de autopeças das empresas atuantes neste ramo de atividade, que, como referido já existe em nível nacional, nos termos do Código de Trânsito vigente. Conforme exposto na pesquisa, a autarquia Detran/RS, credenciará estas empresas que passarão a ser Centros de Desmanche de Veículos nos moldes dos já existentes CRDs, CFCs, CRVAs, neste Estado.

No processo de credenciamento, devem ser cumpridos vários requisitos que são tratados no âmbito do direito empresarial e também no direito ambiental, como é o caso da licença de operação, por exemplo, que é obrigatória para as empresas que manipulem produtos que possam poluir o meio ambiente, porém, estes requisitos já fazem parte do meio empresarial e são tratados em específico em cada âmbito.

Diante dos dados analisados neste trabalho monográfico, verifica-se que tanto os dispositivos do CTB, quanto a referida Lei Estadual e suas regulamentações, tem por finalidade impedir que partes oriundas de veículos furtados ou roubados sejam comercializadas nos estabelecimentos que praticam esta atividade, e ainda, que sirvam como instrumento de auxílio aos órgãos de fiscalização.

Contudo, conclui-se que independente da elaboração e aplicação de legislações em nível estadual, o Código de Trânsito Brasileiro, por possuir dispositivos amplamente reguladores da matéria pesquisada é mais que suficiente para auxiliar e amparar legalmente os órgãos de fiscalização, sendo que pelos dispositivos abordados é possível que as autoridades competentes possam fiscalizar, autuar e punir os empresários que forem flagrados comercializando autopeças oriundas de veículos furtados ou roubados. Porém, diante das expectativas criadas quando da elaboração da Lei Estadual 12.745/2007, no sentido de que esta seria um instrumento eficaz de coibir a prática dos delitos já mencionados, destaca-se que infelizmente, mais de sete anos se passaram, e até o presente momento existe apenas um Centro de Desmanche de Veículos em funcionamento conforme determina a legislação Estadual. Talvez, uma efetiva fiscalização por parte das autoridades competentes, com a devida punição dos indivíduos que cometem estes crimes seja uma solução mais apropriada e eficaz para combater estas condutas que tanto prejudicam a sociedade brasileira.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Amador Paes de. **Manual das sociedades comerciais**. 19.ed. São Paulo: Saraiva, 2011.
- ALMEIDA SOBRINHO, José. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 2012.
- ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental**. 15.ed. São Paulo: Atlas, 2013.
- BARROS, Augusto Monteiro de. **Direito Penal**. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2009.
- BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988**. 15.ed. SP: Saraiva, 2013.
- BRASIL, Decreto Lei n. 2.848 de 7 de dezembro de 1940. **Código Penal**. 15.ed. SP: Saraiva, 2013.
- BRASIL, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997. **Código de Trânsito Brasileiro**. 15.ed. SP: Saraiva, 2013.
- BUCCI, Maria Paula Dallari. **Direito Administrativo e Políticas Públicas**. 1.ed. São Paulo: Saraiva, 2002.
- CARRIDE, Norberto de Almeida. **Direito de Trânsito e responsabilidade civil de A a Z**. 2.ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2003.
- COELHO, Fábio Ulhoa. **Manual de direito comercial: Direito de empresa**. 20.ed. São Paulo: Saraiva, 2008.
- CRISTO, Fábio de. **Psicologia e trânsito. Reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores**. 1.ed. São Paulo: Casapsi Livraria e Editora, 2012.
- Departamento Estadual de Trânsito. **Portaria DETRAN/RS n. 505 de 06 de Dezembro de 2011. Determina o credenciamento de Centros de Desmanche de Veículos no RS**. Disponível em <http://www.detran.rs.gov.br>. Acessado em 15/11/2013.
- DINHEIRO, **Desmanche peça por peça**. Zero Hora, Porto Alegre, 11 de agosto de 2013. p. 5.

GLOBO, **Alckmin sanciona lei que regulamenta desmanches de carros**. Disponível em <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/01/governador-sanciona-lei-que-regulamenta-desmanche-de-veiculos.html>. Acessado em 01/08/2014.

GLOBO, **Estatística sobre roubo de carros em Porto Alegre provoca divergência**. Disponível em <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/05/estatistica-sobre-roubo-de-carros-em-porto-alegre-provoca-divergencia.html>. Acessado em 01/08/2014.

HOFFMANN, Maria Helena. CRUZ, Roberto Moraes. ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. 3.ed. São Paulo, Casa do Psicólogo, 2011.

JESUS, Damásio de, **Direito penal parte especial**. 33.ed. São Paulo, Saraiva, 2013.

MARTINS, Fran. **Curso de direito comercial**. 35.ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 19.ed. São Paulo: Atlas, 2006.

NEGÃO, Ricardo. **Manual de direito comercial e de empresa**. 3.ed. São Paulo: Saraiva, 2003.

OPINIÃO, **De olho nos ferros-velhos**. Correio do Povo, Porto Alegre, 14 de maio de 2014. p. 2.

PRADO, Luiz Regis. **Curso de direito penal brasileiro**. 4.ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2005.

RIO GRANDE DO SUL, Lei Estadual n. 12.745 de 11/07/2007. **Dispõe sobre a comercialização de partes, peças e acessórios automotivos oriundos de veículo sinistrado ou qualquer outro veículo automotor adquirido com o fim de desmanche, na forma que especifica**. Disponível em http://www.normasbrasil.com.br/norma/lei-12745-2007-rs_154409.html. Acesso em 15/11/2013.

RIO GRANDE DO SUL, **Assembléia Legislativa, Deputados gaúchos elegem Lei dos Desmanches como a de maior relevância social na atual legislatura**. Disponível em <http://www2.al.rs.gov.br/adroaldoloureiro/Imprensa/DetalhesdaNot%C3%ADcia/tabid/575/IdMateria/213821/Default.aspx>. Acesso em 15/11/2013.

RIO GRANDE DO SUL, Polícia Civil, **Três presos por receptação em desmanche no Vale dos Sinos**. Disponível em http://www.desaparecidos.rs.gov.br/conteudo/22425/tres-presos-por-receptacao-em-desmanche-no-vale-dos-sinos/termosbusca=*. Acessado em 01/08/2014.

RIO GRANDE DO SUL, **Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos, Desmanches começam a cadastrar peças.** Disponível em http://www.sarh.rs.gov.br/conteudo/2524/?Desmanches_come%C3%A7am_a_cadastrar_pe%C3%A7as.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro.** SP: Editora Revista dos Tribunais, 1998.

SARRETA, Cátia Rejane Liczbi. **Meio ambiente e consumo sustentável: Direitos e deveres do consumidor.** Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2007.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo.** 35.ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

SILVA, José Afonso da. **Direito ambiental constitucional.** 5.ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

SILVA, José Geraldo da. **Novo direito de trânsito brasileiro.** 1.ed. Leme SP: LED Editora de Direito, 1996.

SILVEIRA, Clóvis Eduardo Malinverni da. **Princípios do Direito Ambiental.** 1 ed. Caxias do Sul-RS, Educs, 2012.

UIRAPURU, **Em vigor há sete anos lei que regulamenta desmanches de veículos ainda não é fiscalizada no RS.** Disponível em <http://www.rduirapuru.com.br/geral/21090/em+vigor+ha+sete+anos+lei+que+regulamenta+d+esmanches+de+veiculos+ainda+nao+e+fiscalizada+no+rs>. Acesso em 05/10/2014.

ZERO HORA, **Após seis anos da criação, Lei dos Desmanches sai do papel no RS.** Disponível em <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/08/apos-seis-anos-da-criacao-lei-dos-desmanches-sai-do-papel-no-rs.htm>. Acesso em 15/11/2013.

ZERO HORA, **Com apenas 25 desmanches adequados à lei, Detran prorroga data-limite para credenciamento.** Disponível em <http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/policia/noticia/2012/03/com-apenas-25-desmanches-adequados-a-lei-detran-prorroga-data-limite-para-credenciamento-3683682.html>. Acesso em 15/11/2013.