

# **GESTÃO DO PÁTIO DE VEÍCULOS APREENDIDOS: ESTUDO DE CASO NO 5º BATALHÃO DA POLÍCIA MILITAR (BATALHÃO DE ITUMBIARA/GO)**

GOMES, Anderson de Souza<sup>1</sup>  
COSTA, Leon Denis da<sup>2</sup>

## **RESUMO**

O artigo a seguir se propôs a estudar, por meio de pesquisa de campo realizada no 5º BPM sobre a superlotação de pátios, as formas de liberação de espaço nesses ambientes. Atualmente, o estado de Goiás utiliza o método de leilões para se desfazer dos veículos apreendidos e que ficam em seus pátios além dos dias estabelecidos em lei. No entanto, a quantidade de veículos leiloados não atende à demanda, provocando uma superlotação dos pátios públicos utilizados para guardar os veículos. Com vistas a sanar o problema faz-se uso, em um primeiro momento, do método bibliográfico, que aponta relevantes pontos no ordenamento jurídico. Em seguida, realizam-se entrevista com o ex-comandante da unidade policial, que fez relevantes apontamentos para a pesquisa. Por fim, diante desse cenário, foram propostas três alternativas para alterar a forma de conduzir o processo de desfazimento dos veículos apreendidos e não retirados por seus proprietários por mais de 90 (noventa) dias. A sugestão está focada em três propósitos: a terceirização dos pátios, a implantação da reciclagem aos veículos impossíveis de serem identificados ou aqueles que não apresentarem condições de uso em função do comprometimento de suas estruturas, e a terceira e última proposta o leilão, mas reformulado.

**Palavras-chave:** veículos apreendidos; reciclagem; leilão; terceirização de pátios.

## **Yard Management of Seized Vehicles: Case Study in the 5<sup>th</sup> Military Police Battalion (Itumbiara/GO Battalion)**

## **ABSTRACT**

The following article, through field research carried out at the 5th BPM on the overcrowding of patios, studies the study spaces of environments. Currently, the State of Goiás uses the method of auctions to dispose of seized vehicles that go beyond the days established by law. However, the number of vehicles the demand does not meet, the public causes an overcrowding of the yards used to store the vehicles. At first, the bibliographic research method is used, which points out relevant points in the legal system, not least as a form of research carried out with the former commander of the police unit, who disclosed the themes for the research. Finally, from this scenario, we propose 3 alternatives in the form of construction Faced with

---

<sup>1</sup> Aluno do Curso de Formação de Oficiais do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás - CAPM, Bacharel em Direito pela Universidade Federal de Goiás, e-mail: [anderson.gomes@pm.go.gov.br](mailto:anderson.gomes@pm.go.gov.br); Goiânia-GO, maio de 2022.

<sup>2</sup> Professor Orientador: Tenente-Coronel da Polícia Militar de Goiás, Diretor de Ensino do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás, Mestre em Sociologia pela Universidade Federal de Goiás, e-mail: [leondenis1978@gmail.com](mailto:leondenis1978@gmail.com); Goiânia-GO, maio de 2022.

the process of dismantling vehicles seized for more than 90 (ninety) days and not taken from their owners. The suggestion is in three purposes, the outsourcing of recycling of the proposed vehicles, the outsourcing of recycling for the proposed vehicles already impossible to use due to the compromise of their structures and the third and proposal used but under renovation.

**Keywords:** Vehicles Seized; Recycling; Auction; Outsourcing of patios.

## 1 INTRODUÇÃO

A Polícia Militar do Estado de Goiás (PMGO), instituição pautada na hierarquia e na disciplina, possui a missão de polícia ostensiva e preservação da ordem pública, buscando, sobretudo, promover a paz social por meio da aplicação das leis na prevenção e repressão da criminalidade. Em busca de proporcionar segurança pública, a PMGO tem buscado atuar no combate a todas as formas de crimes e infrações administrativas que envolvam o trânsito, resultando na superlotação de veículos irregulares nas unidades de Polícia Militar (GOIÁS, 2020).

Embora as apreensões sejam necessárias, elas demandam uma série de procedimentos e se tornam um problema administrativo em relação à guarda, ao depósito e à preservação dos veículos apreendidos. Este é, então, um problema a ser resolvido pelo poder público, uma vez que a quantidade de bens apreendidos gera superlotação de pátios e, por consequência, más condições de armazenamento (DIÁRIO DE APARECIDA, 2021).

O acúmulo de veículos no pátio da Polícia Militar ocasiona prejuízos à imagem da instituição, transforma-se em criadouro de insetos, roedores e animais peçonhentos, bem como traz risco de incêndio e contaminação do solo. Em atenção a esses problemas, o presente estudo visa analisar as soluções administrativas que podem ser tomadas para auxiliar no gerenciamento correto dos pátios de veículos apreendidos pelo 5º Batalhão da Polícia Militar de Goiás.

Frente a esse contexto, a presente pesquisa versa sobre a seguinte questão: quais soluções administrativas podem ser tomadas para auxiliar no gerenciamento adequado dos pátios de veículos apreendidos?

Para responder a essa pergunta, o objetivo do presente artigo é analisar a gestão do pátio de veículos apreendidos em unidades/quartéis da Polícia Militar do Estado de Goiás a partir do estudo de caso do 5º Batalhão de Polícia Militar (5º BPM). Além disso, buscar-se-á mapear o processo de remoção e retirada dos

veículos que estão na unidade há mais tempo do que o permitido legalmente e analisar o fluxograma para uma possível solução do problema.

O presente trabalho é relevante e se justifica diante da necessidade de se estudar a gestão do pátio do 5º Batalhão da Polícia Militar de Goiás, buscando formas de reduzir o acúmulo desses bens móveis apreendidos que estão na unidade e dirimir ou evitar eventual responsabilização de seus comandantes por constatação de irregularidades.

Diante do exposto, o presente estudo tem como metodologia a revisão de literatura através de documentos institucionais e legislações de órgãos que lidam com a temática e, principalmente, pesquisa de campo, realizada junto aos gestores da unidade.

## **2 REVISÃO DE LITERATURA**

A legislação de trânsito é bem ampla, pois, além da lei, de resoluções e decretos de âmbito nacional, existem as normas criadas por cada estado e município do País. Esse conjunto de normas é composto pela Constituição Federal, pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), pela Convenção de Viena, pelo Acordo do Mercosul, pelas resoluções e deliberações do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), pelas portarias do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), além de leis, decretos e portarias estaduais e municipais.

O CTB tem o propósito de regular o tráfego, como forma de garantir a segurança de pedestres, motoristas e, também, dos passageiros. Para garantir a segurança nas vias, foram criadas regras obrigatórias e, como exemplo, pode-se citar a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança e a punição dos condutores que dirigem alcoolizados, com a criação da Lei Seca.

Dentre as imprudências está o excesso de velocidade, ultrapassagens, não utilização de luzes de sinalização, faróis apagados, desrespeitar a sinalização, ignorar as faixas de pedestres, dirigir veículos com pneus carecas ou amortecedores vencidos, usar celular, dirigir sob uso de álcool e não usar cinto de segurança (MEDEIROS et al., 2018). Nos casos em que o motorista é flagrado cometendo algum desses delitos, o veículo pode ser apreendido e removido ao Batalhão local, gerando, assim, acúmulo de carros e motocicletas nas instalações dos quartéis da polícia militar.

Para Guimarães (2016), o termo apreensão é definido como o ato de apoderar-se de algo que o outro não deve ter. No entanto, esse é um ato considerado não harmonioso, conflituoso, devendo ocorrer de forma respaldada e com garantias para que seja feita da forma correta, garantindo a paz social e trazendo legalidade às ações dos militares no sul de Goiás.

Devido ao alto índice de crimes de trânsito, há também um alto número de veículos apreendidos e que ocupam os pátios da Polícia Militar, aguardando destinação final, fato observado não apenas na Unidade em análise, mas também em quase todos os batalhões militares do interior de nosso estado. Frente a essa problemática, não é difícil compreender a importância de uma boa gestão do pátio de veículos apreendidos ou removidos, isso porque, segundo Bender (2015), este é o local onde é feita a guarda desses veículos. Esses locais possuem acesso não aberto ao público e a circulação nesse ambiente é restrita aos militares.

Cabe ao gestor, ou comandante da unidade, controlar o acúmulo de veículos removidos para essas unidades, evitando a superlotação de suas áreas de guarda dos veículos apreendidos, seja pela liberação pela própria unidade militar que efetuou a remoção do bem, depois de sanados os motivos legais da remoção, seja por meio do procedimento legal de leilão, adotado por Goiás para dar destinação a esses bens móveis acumulados. Esse leilão é realizado pela Comissão Especial de Leilão (CEL) vinculada à Secretaria de Segurança Pública de Goiás (SSP/GO). Em última análise, estudar-se-á a viabilidade de terceirização dos pátios, a fim de direcionar os veículos apreendidos pelos policiais militares da unidade.

A terceirização dos pátios de veículos removidos e que permanecem por vários anos nas unidades policiais militares se mostra relevante, pois, além de desafogar os batalhões, que acumulam milhares de veículos, pode o estado, por meio de licitação, delegar a terceiro a autorização, sob regime de concessão, dos serviços de remoção e guarda de veículos apreendidos pela Polícia Militar de Goiás, fato já praticado por outros estados do Brasil, como o Paraná (Superintendência Geral do Paraná), e que acontece em nossa capital, cidade que possui vários batalhões de tamanhos reduzidos e com pátios terceirizados.

Em Goiás, o leilão de veículos removidos e que estão no pátio dos Batalhões é regido pela Portaria 0739/2018/SSPGO, que regulamenta o passo a passo de todo o procedimento, desde a remoção veicular até o momento em que o bem é levado a leilão.

De acordo com a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997 – CTB, suas alterações e a Resolução n. 623, de 6 de setembro de 2016, do Contran, ficam estabelecidos os procedimentos uniformes e padronizados para os casos de liberação de veículos, inclusive os que já completaram os 60 dias do recolhimento aos depósitos da Polícia Militar (pátios dos postos rodoviários, Batalhões, Companhia e Pelotões) e depósitos vinculados à Secretaria de Segurança Pública. Segundo as referidas normativas, a conduta do policial militar deve estar regulamentada, para sua segurança e em cumprimento ao princípio constitucional (GOIÁS, 2018).

Com o passar dos anos, foram criadas mais regras, através de resoluções e portarias, como formas de estabelecer a ordem e o respeito no trânsito. Uma delas é Resolução do Contran n. 623, de setembro de 2016, que dispõe sobre a uniformização dos procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e realização de leilão de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, por órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), nos termos dos artigos 271 e 328, da Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e deu outras providências (BRASIL, 2016).

A norma do Contran traz, em seu artigo 2º, incisos I, II, III e IV, os conceitos de remoção de veículo, recolhimento, custódia e leilão (BRASIL, 2016), entendendo-se por remoção de veículos a medida administrativa aplicada pelo agente da autoridade de trânsito, quando fica constatada a infração de trânsito que caracterize a necessidade de se retirar o veículo do local. Já o recolhimento se refere ao ato de encaminhar o veículo ao pátio de custódia a qualquer título, decorrente de remoção, retenção, abandono ou acidente, realizado por órgão público ou por particular contratado por licitação pública, inclusive por meio de pregão. A custódia de veículos é o procedimento administrativo de guarda e zelo de veículo recolhido a local apropriado diretamente por órgão público responsável pelo recolhimento, por órgão público conveniado ou particular contratado por licitação, inclusive por meio de pregão ou mediante credenciamento. Por fim, o leilão é a modalidade de licitação, entre quaisquer interessados, para a venda de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, a quem oferecer o maior lance, igual ou superior ao valor da avaliação (BRASIL, 2016).

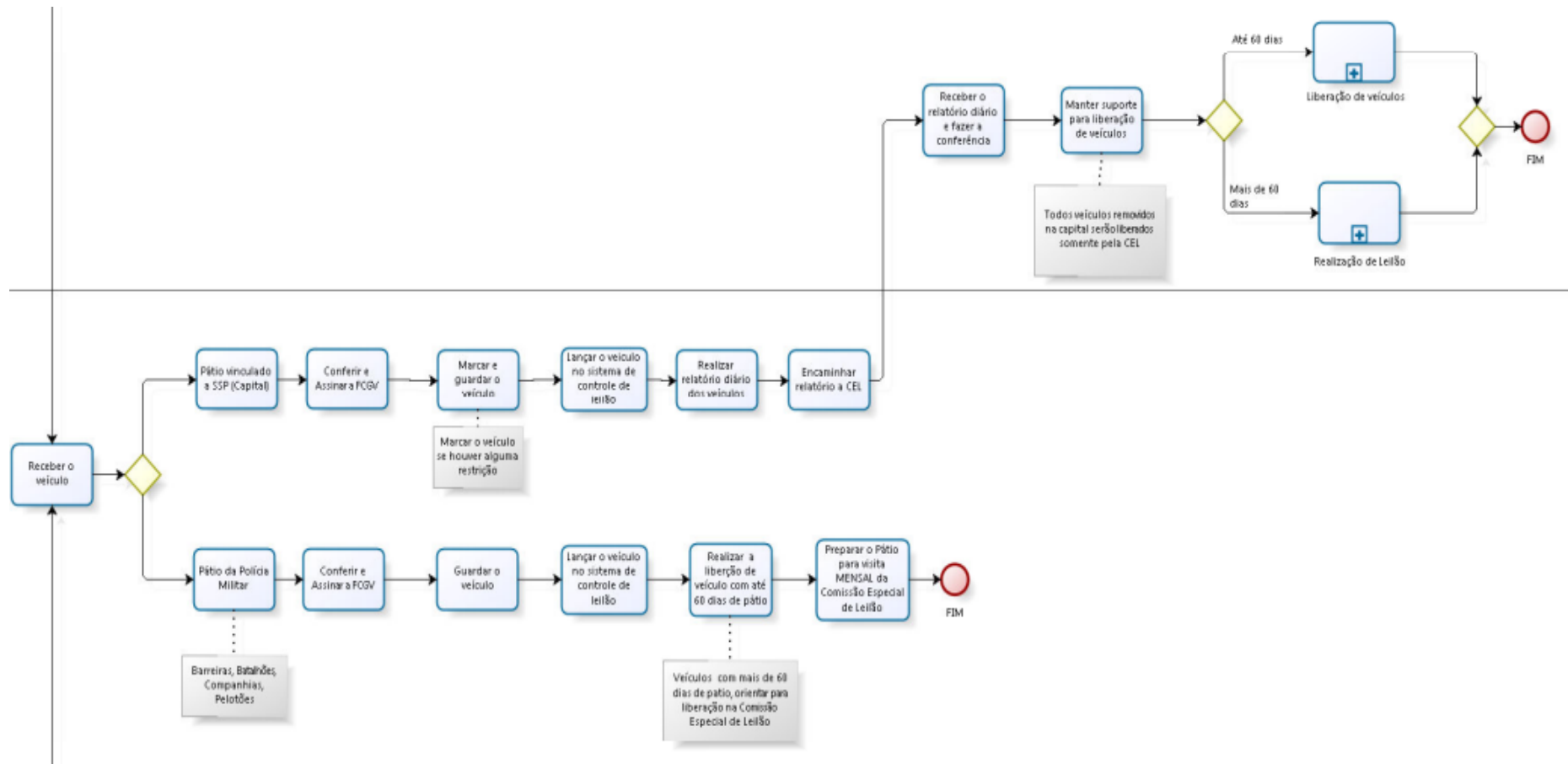
Ao desrespeitar o artigo referendado, o veículo custodiado será regido pela Portaria n. 0379/2018, que institui procedimento para que o veículo seja leiloadado seguindo os trâmites legais. De acordo com o artigo 2º, o veículo recolhido ao depósito e não procurado por seu proprietário em até 60 dias – e que esteja integrado ao sistema de leilão da SSP – terá os seus dados encaminhados à Comissão Especial de Leilão da SSPGO, para cumprimento do disposto no art. 328 do Código de Trânsito Brasileiro e suas alterações (BRASIL, 2015).

Nota-se que o leilão, apesar de ser o meio utilizado pela SSPGO para desocupar o pátio do 5º BPM, não se mostra eficaz, haja vista os vários veículos que permanecem por anos obstruindo o local e gerando problemas de todos os tipos não só para os comandantes da unidade, como também para a sociedade local devido ao acúmulo de vetores transmissores de doenças, como a dengue, chikungunya etc.

Salienta-se que ocorrem vários crimes relacionados aos veículos particulares que estão sob a tutela castrense, fato esse que traz responsabilidade administrativa, civil e penal aos comandantes da unidade. Por isso, o presente estudo tem a finalidade de trazer meios para coibir tais atos criminosos e resguardar os oficiais competentes por gerir tal pasta na unidade.

Para um bom gerenciamento do pátio de veículos apreendidos deve haver um mapeamento correto do processo. A Figura 1 a seguir evidencia a forma pela qual ocorre o processo de recebimento do veículo apreendido no pátio da Polícia Militar até o momento em que ele é retirado pelo proprietário ou conduzido a leilão.

Figura 1 – Fluxograma dos veículos apreendidos, desde a chegada ao pátio da PMGO até o momento de serem levados a leilão



Fonte: Goiás (2018).

A importância do mapeamento de processos está vinculada ao alcance de resultados satisfatórios relativos aos resultados esperados. Esse mapeamento é considerado uma atividade complexa, uma vez que não se limita a agregar valor a apenas uma unidade específica, mas a todas as unidades organizacionais. Sendo assim, o estudo de processos eleva o desempenho e os resultados das corporações (USINORO, 2015).

Segundo Oliveira (2006), através do mapeamento correto do processo é possível identificar em qual etapa do ciclo de vida o processo se encontra e, então, para elaborar o diagnóstico do processo, é preciso realizar mudanças e adaptações de etapas do processo para obter um resultado específico ou esperado para o caso em análise.

Nesse contexto, o mapeamento correto de processos relacionados à gestão do pátio do 5º Batalhão da Polícia Militar pode vir a trazer inúmeros benefícios à unidade, pois, de acordo com Usinoro (2015), tem o objetivo de: a) operacionalizar e aperfeiçoar recursos do sistema; b) reduzir o número de erros ou falhas; c) reduzir o custo do processo; d) aumentar a produtividade para elevar a eficiência do processo; e) diminuir falhas de sistemas; f) aumentar o nível de segurança do processo.

No ano de 2010, a publicação da Lei n. 12.305 teve grande ênfase por ser a de maior abrangência em prol da preservação ambiental. Denominada como Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), trouxe objetivos de longo e curto prazo visando a diminuição da geração dos resíduos sólidos, o aumento da coleta seletiva e a reciclagem de materiais, o aumento da responsabilidade dos estados e municípios em relação à gestão de seus resíduos e a conscientização da população como base importante para o objetivo principal de preservação do nosso meio ambiente (FIGUEIRA, 2016, p. 38).

Para Rômulo Sampaio (2014, p. 172), a Política Nacional de Resíduos Sólidos representa um grande avanço para o ordenamento jurídico ambiental brasileiro, fazendo parte de uma longa e duradoura tentativa de se ter uma lei especialmente dedicada para a gestão dos recursos sólidos no Brasil. A espera foi recompensada com a Lei n. 12.305/2010 e seu Decreto regulamentador, de n. 7.404, de 23 de dezembro de 2010, revogado pelo Decreto n. 10.936, de 12 de janeiro de 2022. Entre os seus principais avanços, não há como deixar de anotar a disposição expressa sobre alguns princípios de direito ambiental que vinham consagrados na própria Constituição Federal ou em outros diplomas legais apenas

de forma implícita. São eles os princípios da prevenção e da precaução, o do poluidor-pagador e o protetor-recebedor e o do desenvolvimento sustentável (artigo 6º, incisos I, II e IV, da Lei n. 12.305/2010).

Um dos objetivos iniciais da Política Nacional de Resíduos Sólidos consistia na extinção do uso de lixões ou vazadores clandestinos a céu aberto para o descarte de lixo, com prazo previsto até o ano de 2014 (artigo 54, da Lei n. 12.305/2010), contudo tal objetivo não foi atingido. Além dessa, destacam-se, entre as diretrizes da PNRS:

- a) na gestão e gerenciamento de resíduos sólidos, deve ser observada a seguinte ordem de prioridade: não geração, redução, reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos sólidos e disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos;
- b) poderão ser utilizadas tecnologias de redução de volume e de tratamento com a recuperação energética dos resíduos sólidos urbanos (incineração), desde que comprovada sua viabilidade técnica e ambiental, com implantação de programas de monitoramento de gases tóxicos aprovados pelos órgãos ambientais;
- c) empreendimentos relacionados aos resíduos sólidos, de qualquer natureza, somente poderão operar após serem licenciados pelas autoridades competentes mediante comprovação de capacidade técnica e econômica para o gerenciamento adequado dos resíduos;
- d) a responsabilidade pelo ciclo de vida dos produtos será compartilhada entre os fabricantes, importadores, distribuidores, comerciantes, consumidores e os titulares dos serviços públicos de limpeza urbana e de manejo de resíduos sólidos;
- e) a disposição final dos resíduos deve ser ambientalmente adequada, observando as normas operacionais específicas de modo a evitar danos ou riscos à saúde pública e ao meio ambiente;
- f) a gestão e o gerenciamento de resíduos sólidos devem buscar o desenvolvimento sustentável e a universalização dos serviços prestados, com o devido controle social. (USP, 2012, p. 58).

Na acepção de Ana Cecília Bulhões Figueira (2016, p. 39), o Plano Nacional de Resíduos Sólidos introduziu conceitos modernos ao sistema de gestão de resíduos, fornecendo, ainda, novos instrumentos à legislação pré-existente, destacando-se os acordos setoriais, a responsabilidade compartilhada, a logística reversa, o ciclo de vida dos produtos, a coleta seletiva, o sistema de informações sobre a gestão dos resíduos sólidos e o plano de resíduos sólidos.

Com a nova PNRS, o grande desafio brasileiro é recuperar quase duas décadas de atraso, mesmo sabendo que a nova lei não modificaria o cenário brasileiro da noite para o dia, principalmente na erradicação dos incômodos “lixões”, que passaram a ser proibidos. A obrigatoriedade, por parte de todos os entes

federados, de elaborar planos e promover pactos setoriais realmente consistentes é outro ponto alto da nova política, pois fornece instrumentos adequados para que todo cidadão e cada setor da sociedade façam a sua parte na gestão compartilhada dos resíduos sólidos, observando-se prevenção, geração, reutilização, reciclagem, tratamento e disposição final ambientalmente adequada (USP, 2012).

Outrossim, diante de levantamento feito no pátio do 5º Batalhão da Polícia Militar do Estado de Goiás, localizado em Itumbiara, ficou constatado um enorme volume de veículos apreendidos, ocasionando superlotação e gerando outros problemas relevantes.

O motivo pela escolha do 5º BPM para ser objeto de estudo se relaciona diretamente ao esvaziamento da unidade local, especificamente os veículos que estão além do tempo permitido. Diante desse problema, o presente estudo visa analisar de que forma pode ocorrer uma melhor gestão do pátio de veículos apreendidos nessa Unidade, tendo a finalidade de encontrar “a falha” no processo, que acaba por levar ao acúmulo de veículos no pátio da unidade.

Por fim, o mapeamento e estudo realizado no 5º BPM servirá de plano piloto para as demais unidades de pátios de depósitos e guarda de veículos apreendidos no estado de Goiás.

### **3 METODOLOGIA**

A metodologia adotada para a realização do presente artigo foi a revisão de documentos institucionais e legislações de órgãos que lidam com a temática, além de pesquisa de campo, com o objetivo de compreender como ocorre a gestão do pátio de veículos apreendidos no 5º Batalhão da Polícia Militar de Itumbiara-GO.

A análise minuciosa em estudos que tratam do assunto foi utilizada com o intuito de compreender como ocorre a superlotação nos pátios de veículos e quais são as leis e as normas que regem a apreensão do veículo, bem como as formas de destinação final do bem.

A pesquisa de campo consiste numa entrevista com os gestores responsáveis pela gestão do pátio de veículos apreendidos no 5º Batalhão da Polícia Militar de Itumbiara-GO. O objetivo da entrevista foi compreender como esses gestores buscam possíveis soluções para a superlotação do pátio de veículos e quais são as práticas de gestão adotadas para melhor organização dos bens apreendidos.

Além disso, a pesquisa de campo também se estende à entrevista com gestores do Detran-GO, com a finalidade de compreender melhor como é feito o procedimento de apreensão, auxiliando em seu mapeamento.

Após a coleta dos dados, através da entrevista e da análise metódica de documentos institucionais e legislações de órgãos relacionados ao assunto, foi realizada a análise de conteúdo e, posteriormente, disposta ao longo do trabalho.

## **4 RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Nas seções anteriores foi apresentada uma análise com as legislações debatidas por alguns autores. Nesta seção, apresenta-se uma estruturação, em ordem cronológica, das leis e de como se dá a realização de leilões de veículos apreendidos e não retirados pelos seus proprietários, e também a reciclagem. Por fim, se discute a terceirização de pátios como forma de alívio para a superlotação do pátio do 5º BPM. Ademais, discute-se a legalidade, as competências e as responsabilidades da realização desse leilão.

Nessa pesquisa discricionária, intentou-se relatar, de forma bastante precisa e sucinta, tudo sobre a realização dos leilões de veículos apreendidos, os benefícios oferecidos pela terceirização de pátios e pela reciclagem não só para o 5º BPM, mas para as pessoas que moram no entorno.

Para isso, a seção está dividida em três momentos: 4.1.1) a estrutura responsável pela parte burocrática da Administração Pública, legalmente instituída como Comissão Especial de Leilão (CEL) da Secretaria da Segurança Pública do Estado de Goiás; 4.1.2) estruturas onde ficam apreendidos os veículos, denominado de Pátios; 4.1.3) a terceirização de pátios e a reciclagem como forma de torná-los vazios e salubres.

### ***4.1 Alternativas para a superlotação de veículos***

#### **4.1.1 Da realização dos leilões**

Existem três maneiras possíveis de ser mais consistente e proeminente para que o pátio do 5º BPM se veja livre do acúmulo de sucatas. A primeira seria a contratação da prestação de serviço de leiloeiro oficial, amparado pela Lei n. 8.666,

de 21 de agosto de 1998, agora alterada para a nova lei n. 14.133, de 1º de abril de 2021. Segundo Paulo Paiva (apud COSTIN, 2016), a lei recém-citada veio para normatizar as licitações e os contratos administrativos pertinentes a obras, serviços, publicidade, compras, alienações e locações no âmbito dos poderes da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, logo, fica estabelecido, em seu art. 6º, inc. II.

Serviço – Toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para a administração, tais como: demolição, conserto, instalação, montagem, operação, conservação, reparação, adaptação, manutenção, transporte, locação de bens, publicidade, seguro ou trabalhos técnicos profissionais. (BRASIL, 2021).

Desse modo, é realizada uma licitação para contratar o leiloeiro oficial por um período de 12 meses, renovado por igual período até que se atinja 60 meses, conforme previsto no art. 57, inc. II, da Lei n. 8.666/1998.

Para Gouvêa e Silva (apud COSTIN, 2016), todo o processo de alienação de veículos apreendidos por mais de 60 dias nos pátios públicos do estado de Goiás será regido pela Lei Federal 13.160/2015, pela Resolução n. 623, do Contran, e pela Portaria n. 0739/18/SSP/GO. Ademais, os autores explicam que será de competência da Comissão Especial de Leilão (CEL) a elaboração de edital, dispondo todos os itens a serem levados a hasta pública, bem como a forma que se dará o leilão, conforme disposto no art. 2º do Decreto n. 6.030/2004, como se vê a seguir:

O Secretário da Segurança Pública e Justiça nomeará Comissão Especial de Licitação, integrada por 5 (cinco) membros, escolhendo entre eles o Presidente, à qual competirá expedir edital com o prazo de 30 (trinta) dias, contado da data da 3ª (terceira) e última publicação no Diário Oficial e em jornal de grande circulação no Estado, para conhecimento dos interessados de que os veículos ou suas sucatas não reclamados neste prazo serão levados à hasta pública. (GOIÁS, 2004).

Ainda conforme os autores destacam, do edital a ser elaborado pela CEL deverá constar todas as características dos veículos inservíveis e recuperáveis, tais como marca, modelo, cor, ano de fabricação, chassi, estado de conservação, placa e nome da pessoa em poder da qual foi feita a apreensão.

Os primeiros leilões realizados pela CEL ocorreram no ano de 2005. No estado de Goiás, toda a estrutura criada para cuidar de leilão de veículos apreendidos e que não tiveram suas pendências sanadas no prazo de 90 dias iniciou-se legalmente com base na Resolução n. 331/2009/Contran. Vale frisar que esse prazo hoje não é mais de 90 dias, mas sim de 60 dias, por alterações legais implementadas.

Após a publicação da Resolução n. 331 do Contran, o ex-Governador do Estado de Goiás, Sr. Marconi Ferreira Perillo Júnior, sanciona o Decreto n. 6.030, de 29 de outubro de 2004, que deu poderes para o Secretário da Segurança Pública para publicar a portaria de criação da Comissão Especial de Leilão, com a nomeação do presidente e de seus membros, bem como suas atribuições.

O primeiro leilão realizado pela CEL foi no dia 31 de agosto de 2005, quando foi inserida, em ata pública, uma quantidade de 224 (duzentos e vinte e quatro) veículos. Esse leilão ocorreu no Ginásio do Clube Social Sinagetop, situado à Rua 16, esquina com a Avenida 24 de Outubro, s/n, no Setor Aeroviário, em Goiânia-GO. No entanto, os veículos estavam no pátio do 7º BPM, situado à Avenida das Bandeiras, Qd-54, s/n, no Jardim Europa, Goiânia-GO.

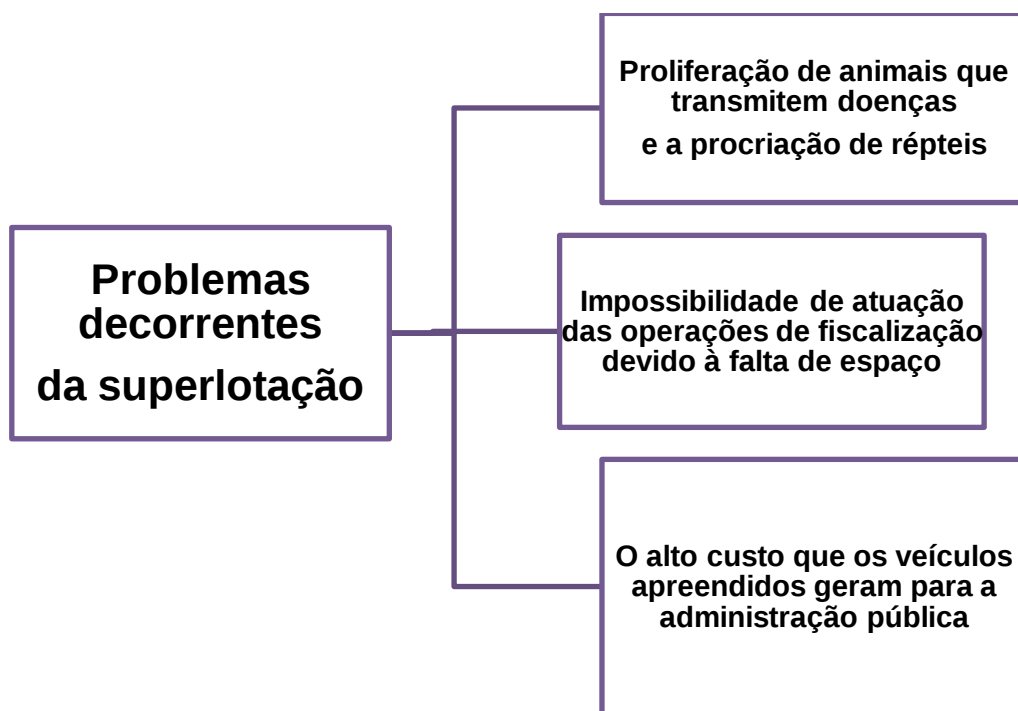
É de responsabilidade da Comissão Especial de Leilões (CEL) executar as tarefas determinadas pelo Secretário da Segurança Pública do Estado de Goiás, seguindo os princípios básicos da Constituição Federal brasileira. O foco principal dá-se na prestação de um serviço social e ambiental, uma vez que os veículos inservíveis para a Administração Pública e os demais apreendidos e não requeridos pelos seus legítimos proprietários ocasionam poluição, pois em sua maioria estão sucateados ou sofreram algum tipo de sinistro. Tornam-se, então, verdadeiros esconderijos de animais nocivos à saúde do ser humano, como foco de “mosquito da dengue”. A seguir, alguns exemplos:

Figura 2 – Local de contaminação e proliferação



Imagem: Veículo do pátio do 5º BPM, lugar propício para proliferação de mosquitos da dengue.

Figura 3 – Fluxograma sobre problemas da superlotação



Fonte: Autoria própria.

Com isso, surgem algumas indagações a serem feitas sobre as superlotações de pátios da Polícia Militar do Estado de Goiás, mais especificamente no 5º BPM da cidade de Itumbiara – Goiás.

Pesquisas foram realizadas com três importantes servidores, os quais frisaram pontos relevantes sobre a situação do pátio onde se encontram os veículos apreendidos. O primeiro entrevistado, o ex-comandante do 5º BPM, geriu a unidade por um período de 2 anos e destacou que é viável o leilão como forma de solucionar

o problema, porém, o veículo apreendido deve ser lançado no “sistema *Sisleilão*” já no ato de sua apreensão, antes de adentrar ao pátio, pois isso evitaria furtos de peças dos automóveis, entre outros problemas. Vale frisar que, após a constatação da ilegalidade, ocorre a apreensão do bem móvel e, a partir desse momento, ou seja, desde o guincho até o leilão do bem, este deve ser de responsabilidade do leiloeiro credenciado junto ao estado.

Por esse motivo, o leilão tem como aliviar a superlotação dos pátios, mas, por outro lado, como desvantagem, temos o processo demorado que o torna mais ineficiente, uma vez que as leiloeiras retiram os veículos em datas indefinidas.

Na mesma linha de raciocínio, em pesquisa feita com um Tenente-Coronel que já foi comandante do Batalhão de Trânsito, membro da câmara temática do Contran e Conselheiro do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran) representando a PMGO, portanto, profundo conhecedor do sistema de trânsito não só estadual, mas nacional, perguntado sobre a questão, respondeu que “o principal problema com a superlotação dos pátios de veículos apreendidos, é uma fiscalização sem efetividade sob esses bens, que levam à prática de diversas ilicitudes administrativas”.

Na tentativa de esvaziar esses depósitos, a PMGO não pode simplesmente se desfazer dos veículos como melhor entender. Isso porque, conforme entende Melo (2015), os particulares dispõem de uma ampla liberdade para adquirir, alienar, locar e contratar bens, obras etc. Para esse autor, o poder público, para fazer isso, necessita de um procedimento rigoroso e preestabelecido legalmente, de acordo com lei de licitações.

Sendo uma das modalidades de licitação previstas na Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993, “[o] leilão é a modalidade licitatória utilizável para venda de bens móveis inservíveis para a Administração ou legalmente apreendidos [...]” (MELO, 2015, p. 577). O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) faz alusão à hasta pública em seu artigo 328:

Art. 328. O veículo apreendido ou removido a qualquer título e não reclamado por seu proprietário dentro do prazo de sessenta dias, contado da data de recolhimento, será avaliado e levado a leilão, a ser realizado preferencialmente por meio eletrônico. (BRASIL, 1997).

A normativa que regula o caso em destaque é a Resolução n. 623, de 6 de setembro de 2016, do Conselho Nacional de Trânsito (BRASIL, 2016). Nela estão

previstos os procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e realização de leilão de veículos retidos, removidos, abandonados ou acidentados, a qualquer título, por órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

No típico processo de leilão, assim conhecido por ser o procedimento comumente utilizado pela PMGO e pelos demais órgãos congêneres, há a venda e o repasse dos veículos propriamente ditos, usualmente distribuídos em lotes e arrematados pelos compradores presentes na sessão do leilão, enquanto no procedimento para reciclagem há a venda e o repasse do material ferroso para empresas do ramo de siderurgia, o que impossibilita o aproveitamento de quaisquer componentes veiculares.

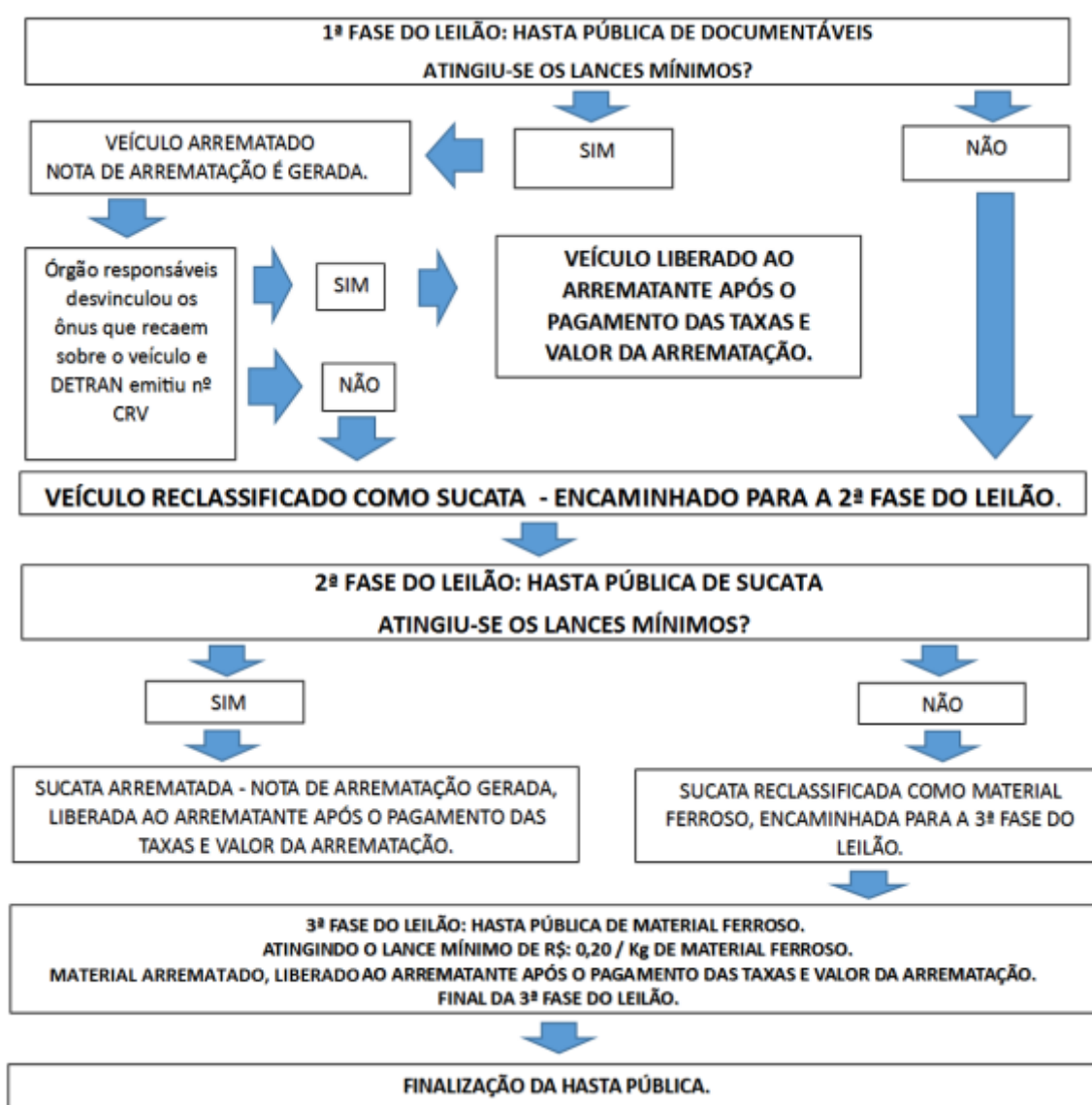
“No processo tradicional, os lotes podem incluir veículos classificados como conservados, quando apresentam condições de segurança para voltar a trafegar, ou sucatas, quando podem ser reaproveitados apenas seus componentes.” (BRASIL, 1997). No processo para reciclagem, todavia, os veículos devem ser classificados como sucata ou, independentemente de sua classificação, se estiverem há mais de um ano em depósito.

No entanto, nos procedimentos tradicionais de leilão, nem sempre todos os veículos são vendidos com sucesso devido à falta de interesse dos compradores, resultando em alguns veículos deixados em armazéns. Nesses casos, ainda é possível incluir esses veículos no próximo leilão, realizando novamente os passos mencionados. A idade avançada e o estado de conservação dos veículos retidos são fatores que levam ao desinteresse dos participantes da licitação por alguns veículos.

Outro ponto negativo relacionado ao leilão tradicional é o fomento ao roubo e furto de veículos no Brasil. Pode-se descrever o crime da seguinte forma: o comprador entra em contato com a quadrilha especializada em roubar veículos e realiza a encomenda, especificando marca, modelo, cor e ano. O veículo roubado é entregue e, na oficina, assume a “identidade” do veículo leiloado na condição de recuperável, através do implante do chassi deste último, do qual podem ser aproveitados também o bloco do motor, a caixa de câmbio, o diferencial e, especialmente, os documentos. A venda de peças oriundas de veículos leiloados como sucata também fomenta o mercado criminoso. Isso ocorre porque as quadrilhas, ao conseguirem a documentação legal de um bem arrematado, tem como justificar peças de origem duvidosa que se encontram em desmanches.

Todas as atribuições e tarefas de responsabilidade da Comissão Especial de Leilões vêm sendo cumpridas com perfeição e eficiência, mas muitas evoluções ocorrerem e nenhuma legislação estadual nova foi elaborada dando enfoque para resolução da superlotação dos pátios públicos. Sendo assim, a responsabilidade para uma melhor eficiência no processo de leilão dos veículos apreendidos visando atender à demanda necessária precisa de aprovação de legislação que altere a forma de realização desses leilões.

**Figura 4 – Fluxograma – Passo a passo do leilão/reciclagem**



Fonte: Autoria própria.

#### 4.1.2 Reciclagem de veículos como forma de esvaziamento

A necessidade de dar um destino ambientalmente correto aos veículos depositados no pátio do 5º BPM advém da superlotação de bens no pátio em virtude da criminalidade crescente na região, que gera um grande passivo de veículos aguardando trânsito em julgado de processos judiciais. Além da superlotação, que dificulta as atividades de remoção e depósito de veículos, esses bens, muitos deles abandonados, com o decorrer do tempo tornam-se fatores de poluição do solo, além de propiciar a proliferação de insetos, roedores, entre outros.

O gestor do setor afirma que o programa de reciclagem de veículos do estado não está diretamente vinculado à Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), porém, os princípios são os mesmos. Na explicação dele, no início houve a intenção de nortear o projeto para o conceito de logística reversa, mas, devido às características dos bens destinados, eles não podem ter suas peças ou partes reutilizadas, pois, para isso, o órgão teria de ser responsável por legalizar bens provenientes de atividades criminosas, fato que fez a possibilidade ser descartada.

Sendo assim, o projeto foi direcionado para a reciclagem de materiais apenas e, para exemplificar, ele cita a Lei Federal n. 12.305/2010, artigo 3º, inciso XIV, com vistas a elucidar que o órgão atende a alguns dos objetivos previstos nesta Lei:

[...] processo de transformação dos resíduos sólidos que envolve a alteração de suas propriedades físicas, físicoquímicas ou biológicas, com vistas à transformação em insumos ou novos produtos, observadas as condições e os padrões estabelecidos pelos órgãos competentes do Sisnama [...]. (BRASIL, 2010).

Os veículos não são leiloados, e sim destinados à reciclagem, pois a empresa compradora do material ferroso, no processo licitatório de leilão, arremata o peso em aço, independentemente de quais veículos sejam ou se são peças ou partes.

Os óleos e fluídos, depois de passarem pela plataforma descontaminante, são encaminhados, pela indústria arrematante, para outras empresas recicladoras, do ramo petroquímico, que higienizam esses fluídos para serem reinseridos na cadeia produtiva. O Detran-GO não acompanha a destinação final dos fluídos e óleos, apenas até o encaminhamento à plataforma descontaminante; logo, a fiscalização fica sob a responsabilidade dos órgãos competentes.

Os pneus e vidros, a seu turno, não podem ser aproveitados, pois passam no equipamento conhecido como *Schredder*, que tritura o carro inteiro – depois de compactado –, e são destinados conforme o licenciamento ambiental da siderúrgica. Já existe um projeto para aumentar o aproveitamento de materiais, mas depende de estudo de normativas para ser implementado. Pesquisas realizadas em todo o País destacam que, de um veículo, aproveita-se cerca de 70 a 80% para reciclagem, pois vidros, bancos, borrachas, plásticos e outros componentes não são aproveitados pela indústria siderúrgica.

Os veículos passam primeiro pelo procedimento de descontaminação, em um tipo de caminhão chamado “plataforma descontaminante”, pertencente a uma empresa terceirizada, da arrematante do leilão, que retira óleos, fluídos de freio, bateria, combustível, extintor de incêndio, catalisador. Depois disso, o item passará por um veículo compactador, também feito por empresa terceirizada, que amassará os bens com vistas a facilitar o transporte; então irão para a empresa siderúrgica, que fará sua trituração em uma máquina chamada *Shredder*. A partir daí será possível separar o material ferroso (para ser reaproveitado) do não ferroso e, por fim, o ferroso será derretido, reaproveitando-se o aço (nas últimas destinações, a indústria arrematante utilizou o aço para fabricar pregos e vergalhões).

Abaixo são destacadas as oito etapas da reciclagem de veículos:

I – Levantamento preliminar – é feita uma análise técnica (através de um levantamento dos dados dos sistemas do Detran/GO) dos Centros de Remoção e Depósito que serão atendidos e da quantidade de bens destinados à reciclagem.

II – Encaminhamento à área administrativa – são encaminhadas as informações coletadas na etapa anterior, devidamente compiladas, à área administrativa, para que esta elabore e publique o edital de leilão dos bens inservíveis.

III – Análise cadastral – são consultados, no sistema próprio, os registros dos bens que possuem restrições judiciais e criminais e que estejam há mais de dois anos em depósitos. São expedidos ofícios para os proprietários e órgãos (Tribunais de Justiça, Polícia Civil, Consulados, Detran de outros estados), a fim de que eles saibam da destinação do item à reciclagem (eles – os órgãos – podem manter a restrição de ir para reciclagem ou não), assim como serão comunicados, via edital, no Diário Oficial do Estado e também via jornal de grande circulação (é o último

recurso a ser utilizado para dar publicidade aos atos); essa etapa demora cerca de noventa dias para conclusão.

IV – Análise física (inspeção) – é realizada em paralelo com a análise cadastral; servidores deslocam-se aos CRD para verificar se os bens cadastrados no sistema conferem com o material físico encontrado nos depósitos, até mesmo para não dar baixa de um bem diferente do previsto, clonado ou em outra situação.

V – Destinação dos itens – passados 30 dias das notificações, via jornal, aqueles bens não retirados dos CRD, ou que não possuam novas restrições do Poder Judiciário ou da Polícia Civil, serão liberados para a empresa que os arrematou no leilão anual, porém, não serão destinados em uma única vez, e sim liberados de acordo com um cronograma (estabelecido no edital de licitação), dividido por regiões do estado.

VI – Ajuste da pesagem – para apurar a pesagem, é preciso confrontar o peso previsto inicialmente com a nota de transporte que o CRD emitiu (na saída do depósito) e a nota de entrada na siderúrgica, fazendo-se os ajustes necessários para igualar os pesos com as notas fiscais.

VII – Remuneração – para que o depósito obtenha sua compensação financeira (referente às despesas com estadia pela guarda do veículo), ele precisa apresentar as notas fiscais para transporte da carga, que foram utilizadas no processo – identificando as placas dos bens que saíram. A empresa que arrematou apresentará as notas fiscais de entrada na indústria e, depois de feitos os ajustes de peso pelo setor responsável no Detran-GO, o arrematante será informado sobre o valor devido ao órgão, efetuando o pagamento conforme contrato celebrado anteriormente, na etapa do leilão. O CRD será pago posterior a isso.

VIII – Finalização do processo – é na verdade, uma revisão das etapas anteriores, a fim de verificar se todos os procedimentos foram cumpridos ou se existem novas ações para realizar. Para essa etapa é necessário reconferir todos os bens destinados à reciclagem, assim como os pesos finais apurados.

Só então os veículos poderão ser baixados do sistema, encerrar-se-ão os trâmites dos processos com os depósitos e serão encaminhados os laudos dos bens para os Detrans de outros estados para que eles realizem os procedimentos de baixa.

**Figura 5 – Fases da reciclagem de veículo**



Fonte: Autoria própria.

#### 4.1.3 Da terceirização dos pátios

Existem informações sobre o credenciamento de particulares pelo Detran para prestação dos serviços de remoção, depósito e guarda de veículos. O credenciamento envolve estipular requisitos de habilitação pela Administração Pública, cujo atendimento pelos interessados conduz ao seu cadastro como fornecedores ou prestadores de serviço, todos aptos e em idênticas condições de serem contratados. Não existe relação de exclusão entre as contratações, de modo que a Administração pode contratar qualquer um dos credenciados. Exige-se, contudo, respeito à isonomia.

O problema do credenciamento, no caso de guinchos e pátios veiculares, consiste na necessidade de se ter em vista as peculiaridades de cada situação, para propiciar a solução menos custosa ao sistema. Não se trata de contratações indiferentes. A seleção aleatória de um prestador do serviço pode conduzir ao percurso maior e ao risco de admissão de prestadores de serviço inadequados.

A caracterização de uma atividade de natureza empresarial e a comutatividade da relação estabelecida entre poder público e particular para o desempenho de serviços de remoção, depósito e guarda de veículos impõem como única solução que as contratações sejam firmadas segundo um dos seguintes regimes: das contratações de bens, obras e serviços (Lei n. 8.666/1993 e Lei n.

10.520/2002 – regime do qual não se exclui o credenciamento, mas cuja solução parece inadequada, pelas razões já expostas) e da concessão comum (Lei n. 8.987/1995).

A Lei n. 8.666/1993 traz o regime geral de contratação de bens, obras e serviços pela Administração Pública. Em princípio, não existe óbice a que a licitação para essa espécie de contratação se realize mediante pregão (Lei n. 10.520/2002), em vista da natureza comum dos serviços.

A contratação segundo o regime da Lei n. 8.666/1993 (ou Lei n. 10.520/2002) traduziria uma relação de prestação de serviços pelo contratado à própria Administração, a quem competiria sua remuneração. Perante o usuário do serviço, a própria Administração figuraria como prestadora. A opção envolveria discussões quanto aos limites da terceirização desses serviços e quanto à sua configuração como “serviços públicos”. Lembre-se que o CTB menciona que o recolhimento de veículo “ao depósito, bem como a sua manutenção, ocorrerá por serviço público” (art. 262, § 5º).

A concessão da Lei n. 8.987/1995 traduz a delegação, a um particular, de serviços públicos em sentido estrito (ou de competências estatais). O particular contratado (concessionário) prestaria os serviços em seu próprio nome e por sua conta e risco. Por outro lado, ainda que não se concluísse pela existência de serviços propriamente públicos, caberia a concessão, que pode ser utilizada para as mais variadas finalidades que envolvam competências estatais (inclusive de poder de polícia) e o proveito de terceiros.

Ainda com subsídio no regime da Lei n. 8.987/1995, não seria despropositado cogitar de uma concessão de bem público, em que o particular ficaria responsável, por exemplo, somente pela gestão do pátio público.

As concessões da Lei n. 11.079/2004 (chamadas “parcerias público-privadas”) podem ou não envolver a delegação de serviços públicos. A concessão patrocinada será uma concessão de serviço público com regime peculiar no que tange, principalmente, à remuneração e às garantias do particular; a concessão administrativa, porém, outra modalidade prevista na norma, será uma concessão de objeto complexo, que envolverá serviços prestados ao poder público e pode ou não abranger a prestação de um serviço público, remunerada exclusivamente pelo poder público.

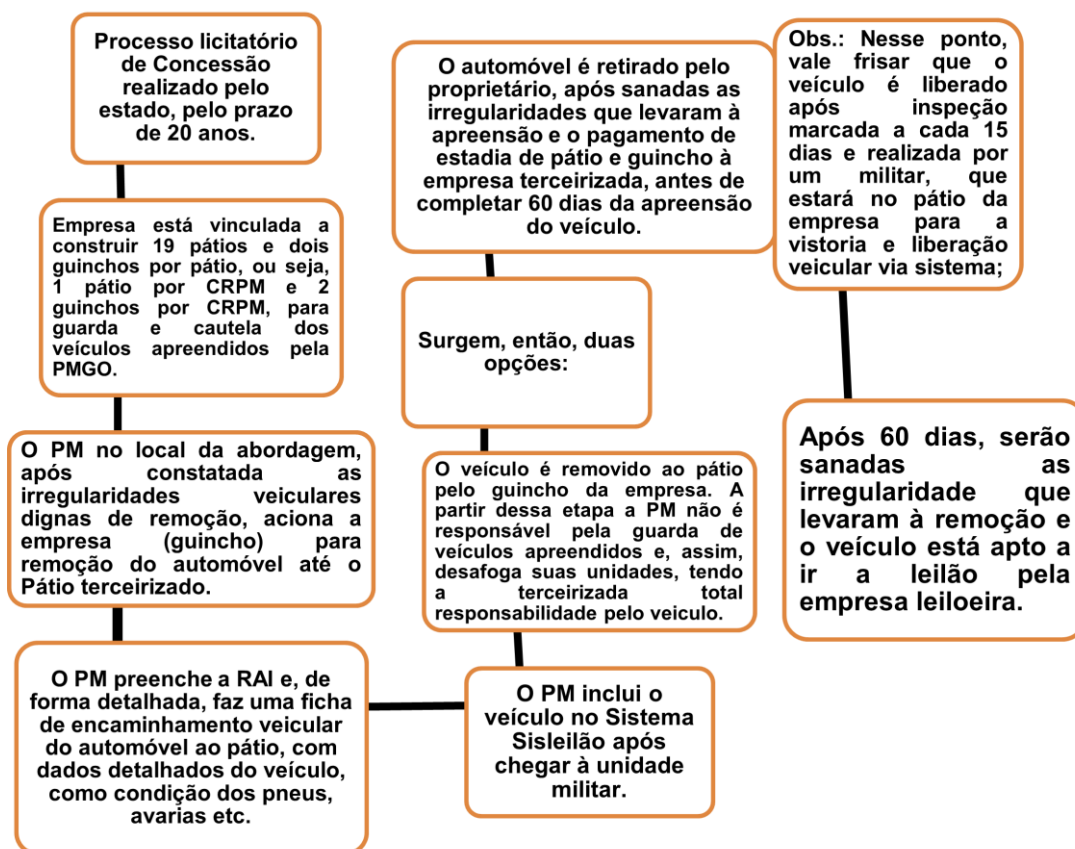
A opção pela concessão tem se verificado na prática. Os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Maranhão e Paraná já desenvolvem projetos e procedimentos de manifestação de interesse (PMIs) para concessão comum ou concessão administrativa desses serviços.

Destaca-se que pelo menos no Maranhão e no Paraná vigoram leis estaduais recentes que autorizam a concessão dos serviços de remoção, depósito e guarda (Lei n. 10.251/2015, do Maranhão e Lei n. 18.666/2015, do Paraná), reconhecendo-os como serviços públicos.

O pátio terceirizado assumiria toda a responsabilidade dos serviços de guincho, remoção e depósito dos veículos apreendidos não só do 5º BPM, mas sim de todas as Polícias Militares e Cíveis do estado de Goiás, sem custos aos cofres públicos.

Abaixo segue o fluxograma com o passo a passo de como seria a terceirização de pátios no estado de Goiás.

### Fluxograma sobre as etapas da terceirização de pátios



Fonte: Autoria própria.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Polícia Militar do Estado de Goiás vem lidando há vários anos com problemas decorrentes da presença de veículos de terceiros no depósito (pátio) das unidades policiais. Considerando que alguns desses problemas sejam sérios, infelizmente há pouca pesquisa e ação para resolver o problema, aumentando ainda mais a importância desse projeto.

Como forma de reduzir o problema, a PMGO busca sempre realizar leilões de veículos de terceiros, como preceitua a legislação. Esse processo, porém, ocorria de forma morosa e ineficaz; além de não esvaziar os pátios, possibilitava destinação indevida de carros e peças, bem como o retorno à circulação de veículos sem condições de segurança. Essa possibilidade de destinação duvidosa ia de encontro às políticas da PMGO no que se refere ao combate às fraudes veiculares e ao enfrentamento da violência no trânsito.

A PMGO busca atuar de forma proativa e profissional, utilizando técnica e seriedade em sua atribuição. É com esse espírito que está sendo leiloado, pela primeira vez, um veículo com destino exclusivo para reciclagem, o que tem se mostrado uma boa estratégia. Ressalta-se que alterações nos dispositivos legais que regulamentam os leilões de ativos de terceiros facilitarão a realização de novos leilões com essa modalidade.

Por meio das entrevistas e análises das regulamentações estaduais e federais existentes, constatou-se as políticas de reciclagem de veículos – aprovadas por decreto dos órgãos executivos estaduais – não possuem legislação federal própria para dar-lhe *status* legal e, por isso, é difícil agilizar e adequar o processamento da velocidade de destino dos bens que se encontram em depósito.

Mesmo não sendo o objetivo principal do procedimento de reciclagem, já que seu foco é a retirada de veículos abandonados e sucatas dos depósitos para, assim liberar espaço, a fim de serem feitas novas remoções, o meio ambiente acaba sendo protegido por essa prática, uma vez que aqueles bens degradados ameaçam o solo, o lençol freático e a saúde da população – pois agem como foco de proliferação de insetos, roedores e animais peçonhentos –, entre outros fatores de risco para os habitantes no entorno de centros de remoção e depósitos. Torna-se, então, um programa de efeito cruzado.

Em síntese, uma solução viável e rápida para a remoção desses veículos e sucatas seria o pátio terceirizado, onde a empresa contratada, mediante licitação pública, teria como fonte de recurso para a manutenção dos serviços as taxas decorrentes do transporte dos veículos apreendidos (guincho) e as taxas referentes às diárias do período em que o veículo permanece guardado em seus pátios, podendo reduzir, assim, o acúmulo de veículos apreendidos nas unidades militares.

Como sugestão para pesquisas futuras, acredita-se que a diminuição da estrutura física do 5º BPM, ora estudada, bem como a redução do espaço para guarda dos veículos apreendidos serão ações que facilitarão a gestão do pátio de veículos apreendidos que permanecem na unidade local.

## REFERÊNCIAS

BENDER, V. A. **Benefícios da alienação antecipada de bens apreendidos em processos criminais**. 2014. 57 f. Monografia (Bacharel em Direito) – Curso de Direito, Centro Universitário Univates, Lajeado, 2014.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. 4. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010. 297 p.

BRASIL. **Decreto n. 10.936, de 12 de janeiro de 2022**. Regulamenta a Lei n. 12.305, de 2 de agosto de 2010, que institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10936.htm#art91](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2022/Decreto/D10936.htm#art91). Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 8.666, de 21 de junho de 1993**. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8666compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666compilado.htm). Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995**. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8987cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm). Acesso em: 24 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 24 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 11.079, de 30 de dezembro de 2004**. Institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l11079.htm). Acesso em: 24 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 12.350, de 2 de agosto de 2010**. Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos; altera a Lei no 9.605, de 12 de fevereiro de 1998; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12305.htm). Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 13.160, de 25 de agosto de 2015**. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre retenção, remoção e leilão de veículo, e revoga a Lei nº 6.575, de 30 de setembro de 1978. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13160.htm#art2](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13160.htm#art2). Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. **Lei n. 14.133, de 1º de abril de 2021**. Lei de Licitações e Contratos Administrativos. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2021/lei/L14133.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/L14133.htm). Acesso em: 23 jul. 2022.

BRASIL. **Resolução do Contran n. 623, de 6 de setembro de 2016.** Dispõe sobre a uniformização dos procedimentos administrativos quanto à remoção, custódia e para a realização de leilão de veículos removidos ou recolhidos a qualquer título, por órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito – SNT, nos termos dos arts. 271 e 328, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/23530369/do1-2016-09-08-resolucao-n-623-de-6-de-setembro-de-2016-23530271](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/23530369/do1-2016-09-08-resolucao-n-623-de-6-de-setembro-de-2016-23530271). Acesso em: 23 jul. 2022.

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito. **Resolução n. 331, de 14 de agosto de 2009.** Dispõe sobre uniformização do procedimento para realização de hasta pública dos veículos retidos, removidos e apreendidos, a qualquer título, por Órgãos e Entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, conforme o disposto no artigo 328 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Disponível em: [https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelinck.php?numlink=212009#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20uniformiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20procedimento,%20Tr%C3%A2nsito%20Brasileiro%20\(CTB\)](https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibelinck.php?numlink=212009#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20uniformiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20procedimento,%20Tr%C3%A2nsito%20Brasileiro%20(CTB)). Acesso em: 23 jul. 2022.

COSTIN, M. C. **Manual de Direito Administrativo.** 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

DIÁRIO DE APARECIDA. **Megaoperação do DETRAN limpa pátios de veículos apreendidos.** *Diário de Aparecida*, 28 de maio de 2021. Disponível em: <https://diariodeaparecida.com.br/megaoperacao-do-detran-limpa-patios-de-veiculos-apreendidos/>. Acesso em: 22 maio 2022.

FIGUEIRA, A. C. B. **Gerenciamento de resíduos sólidos.** Rio de Janeiro: SESES, 2016.

GOIÁS. **Portaria n. 0739/2018/SSP/2018 – SSP.** Dispõe sobre os procedimentos administrativos para retenção, remoção, apreensão e a liberação de veículos recolhidos ao depósito da Polícia Militar e depósitos vinculados a Secretaria de Segurança Pública. Secretaria de Estado da Segurança Pública. Goiânia: SSP, 2018.

GOIÁS. Estado de Goiás. Polícia Militar. **Portaria n. 13.310/2020.** Aprova a IS-6-PM: Manual de Processos e Procedimentos Administrativos Disciplinares na Polícia Militar do Estado de Goiás. 2. ed. Goiânia: PMGO, 2020.

GUIMARÃES, J. W. B. **Guarda, análise e destinação do material apreendido no inquérito policial federal.** [S.l.: s.n.], 2016.

MEDEIROS, E. L. Estresse e comportamentos de risco no trânsito. **Revista: Temas em Saúde**, João Pessoa, v. 18, 2018.

MELO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** 32. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2015.

OLIVEIRA, S. B. **Gestão por processo: fundamentos técnicas e modelos de implementação:** Foco no sistema de gestão de qualidade com base na ISO 9000. 1. ed. [S./.]: Qualitymark, 2006.

SAMPAIO, Rômulo. **Direito Ambiental.** Rio Janeiro: FGV Direito Rio, 2014.

USINORO, C. H. **Escritório de Processos.** BPMO – Business Process Management Office. Rio de Janeiro: Brasport, 2015.

USP – Universidade de São Paulo. **Guia prático para a minimização e gerenciamento de resíduos.** São Carlos: USP Recicla, 2012.

**APÊNDICE A****QUESTIONÁRIO FEITO AO COMANDANTE E EX-COMANDANTE DO 5º BPM.**

Nome: \_\_\_\_\_

Cargo: \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

1. Qual foi o procedimento utilizado atualmente para recebimento do veículo no pátio de apreensões?
2. Aproximadamente quantos veículos se encontram apreendidos no pátio do 5º Batalhão da Polícia Militar?
3. Quais são as infrações mais cometidas que resultaram na apreensão dos veículos localizados no 5º Batalhão da Polícia Militar?
4. Como são feitos os registros de volumes de bens apreendidos pelo 5º Batalhão da Polícia Militar?
5. Sobre o pátio de veículos apreendidos, você o considera insuficiente?
6. Sobre as condições de depósito, guarda e segurança, como você as considera?
7. Você considera a alienação antecipada uma possível solução para os problemas de lotação do pátio de apreensão veicular?
8. Você considera o leilão uma forma de solucionar o problema de lotação?
9. A reciclagem é uma alternativa viável para esvaziar o pátio de veículos apreendidos que estão impossibilitados de serem identificados ou não apresentam condições de uso em função do comprometimento de suas estruturas?
10. Quais medidas você julga necessárias para melhorar a gestão de veículos apreendidos no pátio do 5º Batalhão da Polícia Militar?
11. Que tipo de ferramenta você julga necessária para solucionar o problema de veículos apreendidos e que se encontram parados nos pátios do 5º Batalhão da Polícia Militar, perdendo usabilidade, deteriorando e onerando o poder público?
12. Acredita que a terceirização dos pátios pode desafogar e melhorar a gestão dos veículos apreendidos?
13. Diante dos problemas expostos, é possível inferir que a solução atualmente adotada não se apresenta como a mais eficiente e adequada para o usuário do serviço público?

**APÊNDICE B****QUESTIONÁRIO DETRAN**

Nome: Não citado.

Cargo: -----

Local: -----

- 1) Quais são as principais infrações cometidas pelos veículos apreendidos?
- 2) Quais são as etapas seguidas para a apreensão dos veículos?
- 3) Tempo médio de permanência dos veículos nos pátios?
- 4) Qual é a destinação dos veículos apreendidos?
- 5) Como os leilões ocorrem?
- 6) Qual é o fluxograma dos procedimentos dos leilões?
- 7) Quais são os principais problemas enfrentados com a superlotação dos pátios de veículos apreendidos?
- 8) Quais soluções são tomadas para desafogar o pátio de veículos apreendidos?

## APÊNDICE C

O hiperlink abaixo é um inventário relativo ao número de veículos que estava no pátio do 5º BPM de Itumbiara-Goiás, até a data de 20/06/22, que na data referendada era um total de 1387, entre motocicletas e veículos.

[file:///D:/Documentos/Downloads/SituacaoPatio-20\\_06\\_2022%20\(1\)%20\(2\).pdf](file:///D:/Documentos/Downloads/SituacaoPatio-20_06_2022%20(1)%20(2).pdf)

## ANEXO A

(Fotos do pátio do 5º BPM – Itumbiara – Goiás)

Foto 1 – Pátio utilizado para guardar os veículos apreendidos



Foto 2 – Pátio utilizado para guardar os veículos apreendidos



Foto 3 – Pátio utilizado para guardar os veículos apreendidos



Foto 4 – Pátio utilizado para guardar os veículos apreendidos



Foto 5 – Pátio utilizado para guardar os veículos apreendidos

