



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E GESTÃO
COORDENAÇÃO-GERAL DE REGULAÇÃO

RELATÓRIO DE AIR

Brasília, 18 de dezembro de 2025.

Processo nº 80000.031542/2014-77

Assunto: Análise de impacto regulatório da revogação da Resolução Contran nº 623, de 2016.

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

Trata-se de análise de impacto regulatório (AIR) de proposta de alteração de regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito, a Resolução Contran nº 623, de 2016.

2. DIAGNÓSTICO

Inicialmente, convém registrar que a legislação de trânsito brasileira prevê diversas medidas administrativas para aqueles que transgridem as normas. Uma destas medidas é a retenção do veículo, seja porque o condutor está agindo de forma contrária à lei ou pelo próprio veículo não estar de acordo com os requisitos dos regramentos vigentes. Este veículo retido é recolhido e fica em posse da Administração Pública. Caso o condutor ou proprietário não o retire no prazo estipulado, convém à administração dispor deste bem e a forma a ser feita é por meio de leilão.

De acordo com o art. 6º, inciso XL, da Lei nº 14.133, de 2021 (lei de licitações e contratos), leilão é “modalidade de licitação para alienação de bens imóveis ou de bens móveis inservíveis ou legalmente apreendidos a quem oferecer o maior lance”. Assim, esta é a modalidade entre quaisquer interessados para a venda de veículos removidos ou recolhidos a quem oferecer o maior lance, sendo este igual ou superior ao valor da avaliação.

Na legislação de trânsito, o leilão está previsto no art. 328, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro - CTB):

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.

Referida norma foi regulamentada pela Resolução Contran nº 623, de 6 de setembro de 2016, que dispõe sobre os 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).

Ocorre que a Resolução nº 623 foi editada e publicada em 2016 e não recebeu atualização desde então. Parte dos procedimentos não condizem mais com a realidade brasileira para os depósitos de veículos e procedimentos administrativos. Esta norma não está sendo aplicada na prática, uma vez que os veículos permanecem muito mais do que 60 dias para seguirem para leilão.

A demora nos procedimentos para o leilão gera um grande acúmulo de veículos nos pátios e depósitos, que precisam cada vez de mais espaço para abrigar os veículos ociosos. Essa ociosidade gera diversos impactos, sejam para os veículos, como para a sociedade. Os veículos parados por muito tempo acabam perdendo sua condição segura de voltar a circular em vias públicas; além disso, a população circunvizinha aos depósitos de veículos correm diversos riscos com estes automóveis parados por

demasiado tempo, uma vez que servem de atrativos para animais e, nos piores casos, de pessoas não autorizadas.

Percebe-se assim dois problemas regulatórios existentes: **a desatualização da norma e o acúmulo de veículos ociosos aguardando o processo de leilão.**

Sugere-se, assim, atualização da norma, adequando-a às regras vigentes. Da mesma forma, busca com a edição tornar o processo de leilão mais célere, permitindo que os veículos tenham uma destinação em período hábil para sua volta às ruas em condições para tanto. Objetiva-se, também, otimizar a classificação e o destino destes veículos, distinguindo-se entre veículos em condições de trafegar e sucatas, assegurando uma gestão mais eficiente dos pátios de veículos recolhidos.

Acrescente-se que este problema e a sugestão de solução alcançam os condutores e proprietários dos veículos recolhidos; os responsáveis por pátios e depósitos de veículos; os órgãos e entidades de trânsito; e a população circunvizinha aos depósitos.

A falta de intervenção estatal pode levar a um agravamento na desatualização da norma, deixando de prever procedimentos necessários para o devido andamento dos processos de leilão, os quais precisam estar em consonância com a quantidade da demanda e com as tecnologias disponíveis. Pode ocasionar, também, em maior quantidade de veículos parados nos depósitos e pátios, impedindo os condutores e proprietários de circularem com seus veículos. E como dito acima, os veículos parados podem atrair animais e gerar riscos para a população que vivem ao redor dos pátios.

Acrescente-se que o devido fluxo do processo de leilão garante a sustentabilidade do sistema, uma vez que a celeridade fará com que os veículos sejam direcionados ao seu devido destino no tempo certo, seja para as ruas, quando conservados, ou para a indústria, se classificados como sucatas. Assim, o sistema se manterá por ele próprio.

Propõe-se, assim, a revogação da Resolução nº 623, de 2016, harmonizando-a às normas vigentes, dando agilidade ao processo de leilão e reduzindo a quantidade de tempo dos veículos ociosos.

3. **DAS ALTERNATIVAS**

Realizando-se a análise desta matéria, tem-se algumas alternativas imediatas:

- a) não fazer nada;
- b) disciplinar a questão apenas do ponto de vista operacional, sem a necessidade de normatização;
- c) alterar a Resolução Contran nº 623, de 2016;
- d) elaborar nova norma.

Em relação à alternativa "a", caso não haja ação por parte deste órgão, a legislação continuará desatualizada e não alcançará efetivamente o seu objetivo, que é garantir aos cidadãos o devido atendimento do serviço público. Os veículos continuarão a se acumular em depósitos e pátios, perdendo a sua capacidade de circulação por deterioração do tempo. Os veículos que poderiam, no prazo correto, ter como destinação outro proprietário e, após os devidos ajustes, retornar às vias públicas, permanecerão parados por mais tempo e só serão retirados como sucatas. Além disso, o acúmulo de veículos pode gerar risco para a população, atraindo animais perigosos para a saúde. Tem-se, assim, que esta alternativa é inviável.

A presente situação, como já demonstrada anteriormente, não é apenas operacional, e sim normativa. O simples ajuste dos procedimentos sem a devida previsão regulamentada causaria insegurança jurídica, uma vez que não seria seguida corretamente e não haveria modo de fiscalizá-la. Assim, mostra-se que a alternativa "b" também é inviável, carecendo, assim, de ajuste normativo para resolver a matéria.

Verifica-se que a alternativa "c" poderia ser uma boa escolha, uma vez que os dispositivos precisam ser alterados. Ocorre que a quantidade de dispositivos a serem editados é grande, razão pela qual a nova norma estaria toda remendada. Mostra-se, desta forma, que o melhor a ser feito é editar os dispositivos necessários e publicar uma nova norma. A alternativa "d" é a mais adequada para o presente caso.

4. DA COMPETÊNCIA REGULAMENTAR DO CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

Nos termos do inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal de 1998, compete privativamente a União legislar sobre trânsito e transporte. Nesse contexto, foi editada a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituindo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O art. 12 do CTB, dispõe acerca das competências do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), *in verbis*:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

I - estabelecer as normas regulamentares referidas neste Código e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito;

[...]

VIII - estabelecer e normatizar os procedimentos para o enquadramento das condutas expressamente referidas neste Código, para a fiscalização e a aplicação das medidas administrativas e das penalidades por infrações e para a arrecadação das multas aplicadas e o repasse dos valores arrecadados.

Em relação ao caso em tela, os veículos retidos e recolhidos, ficarão em depósitos previamente determinados, sendo o condutor notificado sobre as providências necessárias para a sua restituição, como prevê o art. 217 *caput* e § 5º do CTB. E caso seja ultrapassado o prazo de 60 dias, este seguirá para leilão, como previsto no art. 328, também do CTB:

Art. 271. O veículo será removido, nos casos previstos neste Código, para o depósito fixado pelo órgão ou entidade competente, com circunscrição sobre a via.

[...]

§ 5º O proprietário ou o condutor deverá ser notificado, no ato de remoção do veículo, sobre as providências necessárias à sua restituição e sobre o disposto no art. 328, conforme regulamentação do CONTRAN.

[...]

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.

Evidencia-se, assim, a competência do Contran para regulamentar a matéria.

5. OPORTUNIDADE DE EDIÇÃO DO ATO NORMATIVO

Observa-se, no presente contexto, a necessidade de adequação da norma, atualizando-a e deixando os processos de leilão mais céleres. A ausência de ação acarretará em mais prejuízos para as pessoas que possuem os veículos recolhidos e maior número de automóveis que se tornarão sucatas ao invés de retornarem para circulação.

Muitos veículos encontra-se recolhidos em depósitos e pátios aguardando o devido leilão. Ocorre que essa espera ocasiona a deterioração por conta do tempo e veículos que poderiam retornar às ruas acabam perdendo o estado de conservação para o retorno.

Embora a sucata seja utilizada por muitas indústrias, parte desse produto permanece por um longo tempo nos pátios. Esses detritos podem fazer mal ao meio ambiente, além de serem um risco em potencial para as pessoas que residem próximo a esses locais. Por gerar tais riscos, entende-se não ser possível aguardar mais tempo para a edição da norma.

Deste modo, considera-se que este é o momento oportuno para a edição do ato normativo aqui debatido.

6. DENSIDADE DA RESOLUÇÃO

A resolução que se pretende editar é uma norma densa, que contém definições claras, regras

específicas e diretrizes bem elaboradas, facilitando a compreensão e a aplicação da norma.

A densidade conferida ao ato normativo é adequada, visto que a minuta de resolução (10680144) detalha especificamente os procedimentos necessários para o leilão dos veículos. Além disso, a proposta normativa está isenta de disposições programáticas ou simbólicas. O ato normativo é de redação simples e compreensível por qualquer cidadão.

7. DOS DIREITOS FUNDAMENTAIS

Compete ao Estado garantir que as pessoas tenham os direitos fundamentais preservados e deve criar mecanismos administrativos para assegurar o amparo destes.

Assim, observa-se que a norma aqui sugerida busca exatamente ressaltar que os cidadãos tenham preservados os seus direitos à vida e à propriedade, os quais estão previstos no art. 5º da Constituição Federal de 1988:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à **vida**, à liberdade, à igualdade, à segurança e à **propriedade** [...] (grifou-se).

A regulamentação em questão proporciona maior segurança ao direito de propriedade daqueles que tiveram seus veículos recolhidos. Embora tenham seus bens recolhidos pela Administração Pública, ou por terceiro devidamente autorizado para tanto, com o devido processo de leilão, as pessoas serão notificadas de cada passo e terão a oportunidade de terem seus veículos restituídos, desde que quitados os débitos devidos. Além disso, caso não o façam em tempo hábil, quando do final do processo de leilão, após serem separados os valores de guarda e de eventuais multas, o proprietário receberá o saldo do valor pago pelo automóvel.

Garante-se, também, o direito à vida e à saúde, uma vez que os veículos que estão parados podem gerar risco às pessoas, seja por atrair animais, seja por configurarem locais perigosos para circulação de pessoas. Em se tratando de animais, os locais podem atrair roedores, mosquitos e outros animais transmissores de doenças, bem como animais peçonhentos, tais como cobras, escorpiões e aranhas. Em se tratando de risco para circulação de pessoas, o conjunto de veículos parados pode ser abrigo de pessoas mal intencionadas.

Assim, a edição de nova resolução proporciona maior garantia aos direitos fundamentais da população, impactando positivamente na vida dos cidadãos.

8. EXEQUIBILIDADE DO ANO NORMATIVO

Verifica-se, da análise da minuta proposta (10680144), que a edição da norma é apropriada e facilmente executável. A nova norma é bem clara, esmiuçando de forma completa os procedimentos que compõem o processo de leilão de veículos.

Não se cria um processo especial, bem como não há a necessidade de estudos diferenciados para esta norma. Aproveita-se um processo já existente, o leilão, e aprimora-se os seus procedimentos, tornando-os mais fáceis. Um dos objetivos pretendidos, inclusive, é a melhoria do texto normativo para melhor compreensão daqueles que farão uso de tais regras.

Em relação à aplicação da norma, os dispositivos permitem a execução imediata e direta, sem depender de outra regulamentação.

9. ANÁLISE DOS CUSTOS ENVOLVIDOS

A implementação da norma aqui tratada não aumentará o ônus para os seus usuários, posto que não cria obrigações além daquelas já existentes com a norma atual.

Pelo contrário, a celeridade do processo de leilão reduzirá o custo para o cidadão que teve seu veículo recolhido, haja vista que os custos cobrados pela guarda do veículo são diários. A redução do tempo reduz, desta forma, o valor a ser pago.

Não haverá, também, qualquer custo adicional para os órgãos e entidades de trânsito, uma

vez que já seguem os procedimentos para a realização de leilões.

Com a revogação da resolução não haverá gastos adicionais com procedimentos burocráticos além dos já existentes no regramento vigente. Os gastos burocráticos relacionados à elaboração de normativos são perfeitamente absorvidos pela estrutura normal do órgão, pois trata-se de uma atividade rotineira. Não há necessidade de dedicação excepcional para essa tarefa, uma vez que ela faz parte das atribuições regulares dos servidores. Além disso, a experiência acumulada e os procedimentos estabelecidos garantem que a elaboração de normativos seja eficiente e eficaz, sem gerar custos adicionais significativos.

Os benefícios econômicos aliados à garantia do devido processo administrativo fazem dessa nova norma uma solução mais vantajosa para todos os envolvidos.

10. SIMPLIFICAÇÃO ADMINISTRATIVA

Um dos objetivos a ser alcançado com a edição desta norma é que os atos administrativos sejam mais simples e mais céleres. Haverá, portanto, uma redução do tempo e da quantidade de processos administrativos, tornando-os mais eficazes.

Diminuirá, assim, a carga de processos existentes advindos desta problemática, sendo proveitoso para a população e para a administração pública. Reitera-se que nenhuma atividade adicional foi acrescentada com esta nova medida, de modo que não serão onerados os procedimentos já existentes.

Portanto, a resolução atende aos requisitos legais e ao objetivo de simplificação, reduzindo o custo procedimental sem comprometer a segurança ou a eficiência da atuação da Administração Pública.

11. PRAZO DE VIGÊNCIA E DE ADAPTAÇÃO

Dada a simplicidade da matéria tratada, a resolução está prevista para entrar em vigor na data de sua publicação. Não serão necessários conhecimentos além daqueles já existentes para o setor. Houve, pelo contrário, uma simplificação dos procedimentos executados.

12. CONCLUSÃO

Diante da presente análise de impacto regulatório, verifica-se a viabilidade da edição de nova resolução em substituição à Resolução Contran nº 623, de 2016, nos termos da minuta de resolução SEI nº 10680144, a qual não implicará em impactos negativos para cidadãos, órgãos e entidades de trânsito e terceiros administradores de depósitos públicos.

Sugere-se encaminhamento para a autoridade decisória para avaliação da conveniência e oportunidade da investigação regulatória, uma vez que não se enquadra nas hipóteses de dispensa de AIR previstas no Decreto nº 10.411, de 2020.

THALYA VITÓRIA REZENDE NEVES
Coordenadora-Geral de Regulação

De acordo.

BASÍLIO MILITANI NETO
Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão

De acordo. **aprovo** o presente Parecer de Análise de Impacto Regulatório, solicitando a adoção das providências cabíveis.

ADRUALDO DE LIMA CATÃO
Secretário Nacional de Trânsito



Documento assinado eletronicamente por **Thalya Vitória Rezende Neves, Coordenadora-Geral de Regulação**, em 18/12/2025, às 17:16, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Basilio Militani Neto, Diretor de Regulação, Fiscalização e Gestão**, em 18/12/2025, às 17:18, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Adrualdo de Lima Catão, Secretário Nacional de Trânsito**, em 18/12/2025, às 17:20, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10682572** e o código CRC **BBEDC82C**.



Referência: Processo nº 50000.054139/2025-16



SEI nº 10682572

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Anexo, Ala Oeste, 2º Andar
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: - www.transportes.gov.br