



Direito

V.10 • N.2 • Publicação Contínua - 2025

ISSN Digital: 2316-381X

ISSN Impresso: 2316-3321

DOI: 10.17564/2316-381X.2025v10n2p308-322

A USUCAPIÃO DE VEÍCULOS ANTIGOS PARA LEGITIMAÇÃO DA PROPRIEDADE

THE USUCAPTION OF OLD VEHICLES TO LEGITIMIZE OWNERSHIP

USUCAPIÓN DE VEHÍCULOS ANTIGUOS PARA
LEGITIMACIÓN DE LA PROPIEDAD

Acácia Gardênia Santos Lelis¹
Carlos Armando de Oliveira²

RESUMO

A preservação e comércio de veículos antigos é uma tendência mundial, o significado histórico e sentimental além do relevante valor monetário evidenciam o desejo e necessidade de propriedade. O objetivo do presente estudo é analisar as dificuldades impostas pela burocracia administrativa dos órgãos de trânsito brasileiro para transmissão e regularização da propriedade frente a importância das normas para manter o patrimônio histórico do automóvel antigo. A metodologia utilizada será o estudo de artigos do Código Civil Brasileiro, de resoluções do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), além de conteúdos sobre o mercado de veículos antigos, casos práticos e sobre a importância do segmento.

PALAVRAS-CHAVE

Bens Móveis; Usucapião; Veículos Antigos.

ABSTRACT

The preservation and trade in vintage vehicles is a worldwide trend, and the historical and sentimental significance, as well as the significant monetary value, highlight the desire and need for ownership. The objective of this study is to analyze the difficulties imposed by the administrative bureaucracy of Brazilian transit agencies for the transmission and regularization of property in light of the importance of standards for maintaining the historical heritage of old automobiles. The methodology used will be the study of articles from the Brazilian Civil Code, resolutions from CONTRAN (National Traffic Council), as well as content on the old vehicle market, practical cases and the importance of the segment.

KEYWORDS

Movable Property; Usucaption; Antiques Vehicles.

RESUMEN

La preservación y el comercio de vehículos antiguos es una tendencia global. Su importancia histórica y sentimental, además de su considerable valor monetario, demuestra el deseo y la necesidad de poseerlos. El objetivo de este estudio es analizar las dificultades que impone la burocracia administrativa de las autoridades de tránsito brasileñas para la transferencia y regularización de la propiedad, dada la importancia de las regulaciones para la preservación del patrimonio histórico de automóviles antiguos. La metodología utilizada será el estudio de artículos del Código Civil brasileño, resoluciones del CONTRAN (Consejo Nacional de Tránsito), así como contenido sobre el mercado de vehículos antiguos, casos prácticos y la importancia de este segmento.

PALABRAS CLAVE

Bienes muebles; Usucapión; Vehículos antiguos.

1 INTRODUÇÃO

Os veículos antigos estão em evidência no mundo, o sentimento nostálgico, o colecionismo, o valor histórico agregado, o percentual de valorização, as oportunidades de negócio, são diversos os fatores que envolvem o presente estudo e todos eles estão rodeados pelo fato da posse e condição de propriedade. A evolução tecnológica promove diversos avanços para sociedade, mas agregado a isso traz o descarte daquilo que se encontra obsoleto, sendo assim após o fim do ciclo da vida útil é natural a venda, descarte ou abandono daquele objeto que não está mais servindo a função social que lhe foi determinada, e nos dois últimos casos citados ocorre-se a depredação do patrimônio e consequente perda dos meios de transmissão de propriedade.

Diferente dos bens imóveis cuja disputa e interesse na obtenção de propriedade são de ocorrências cotidianas, os bens móveis já não possuem a mesma visibilidade, sendo muitas vezes sucateados devido às dificuldades impostas pela burocracia administrativa dos órgãos de trânsito brasileiro e pela falta de orientação dos processos de regularização documental em casos de bens móveis. Na atualidade a regularização dos veículos antigos é a principal motivadora dos processos judiciais de legitimação de propriedade, tendo como a Usucapião de bens móveis, legitimada pelos artigos 1.260 a 1.262 do Código Civil, principal fonte de regularização de automóveis e muitas vezes o operador do direito têm dificuldades na aplicação desta modalidade nos casos propostos.

A metodologia utilizada será a apresentação dos princípios da usucapião tendo foco na não comumente utilizada modalidade de bens móveis além, da análise de jurisprudência, estudo de artigos do Código Civil Brasileiro, de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), conteúdos sobre o mercado de veículos antigos, casos práticos e importância do segmento trazendo ao operador do direito uma melhor interpretação sobre o tema.

2 A USUCAPIÃO PARA OBTENÇÃO DE PROPRIEDADE

A usucapião é um instituto mais antigo que o próprio reconhecimento de seu termo, portanto merece ter a devida atenção do nosso ordenamento jurídico, na versão atualmente constante no Código Civil brasileiro, Sidou (1997, p. 640-642) define Propriedade como direito de usar, gozar e dispor das coisas dentro da sua função social, desde que se não faça delas uso proibido por lei, e de reavê-las de quem injustamente as possua. Sendo assim a propriedade é inerente à posse, tratada pelo Código Civil em seu Artigo 1.196 como: Considera-se possuidor todo aquele que tem de fato o exercício, pleno ou não, de algum dos poderes inerentes à propriedade. Sendo assim o direito legal de alguma coisa pertencer a quem a detém, e este bem pode ser móvel ou imóvel adquirido por transferência de propriedade ou por direito adquirido por meio do tempo da posse.

Segundo Gomes, (2001, p. 19) A posse é um direito exercido tal como direito de propriedade, ou qualquer outro direito real, consequentemente, sem exigência de *animus domini*, de modo incidência

abrange várias espécies de pessoas, dentre as quais cita o usufrutuário, o locatário, o transportador, o mandatário, o depositário, o administrador, o testamenteiro e tantos outros que utilizam coisa alheia por força de um direito ou obrigação. De acordo com o entendimento de Pereira (2010, p. 117) a usucapião pode ser definida como sendo: a aquisição da propriedade ou outro direito real pelo decurso de tempo estabelecido e com a observância dos instituídos em lei. O fato é que a posse da coisa, objetiva ou subjetivamente faz com que o direito de propriedade preexistia gerando como consequências, defeitos/direitos, estes assegurados devido aos interditos possessórios.

Dentro do instituto da posse, existem duas teorias principais. A teoria subjetiva, desenvolvida por Friedrich Carl Von Savigny que envolve dois elementos: *Animus* e *Corpus*. O *Animus* refere-se à intenção ou claro desejo de adquirir a propriedade para si, sendo um elemento subjetivo. Já o *Corpus* trata do poder material ou físico sobre a coisa, incluindo a mera possibilidade de ter contato físico com ela, demonstrando assim o controle efetivo sobre a coisa. A outra teoria é a objetiva, na qual, diferentemente de Savigny, Rudolf von Ihering concentrou-se em um aspecto objetivo, relacionado à manifestação externa de controle sobre a coisa.

Essa teoria é conhecida como teoria objetiva da posse. Ela reconhece apenas a existência do *Corpus*, no qual Ihering destaca o poder efetivo exercido sobre um bem. Essa teoria é adotada pelo Código Civil, embora não exclua a posse direta e indireta, e também justifica a instituição da detenção. Segundo Beviláqua (2003, p.127), a propriedade é um poder assegurado pelo grupo social para a utilização dos bens físicos e morais. A respeito de propriedade Stanley (2007, p. 2591) define: Podemos dizer, pois, que o novo Código Civil instituiu no ordenamento brasileiro a propriedade função. Afinal, o proprietário tem a faculdade de usar, gozar, fruir, dispor e reivindicar de sua a propriedade.

Entretanto, esta mesma propriedade privada deve atender à sociedade, desempenhando funções ambientais, econômicas, culturais e históricas, que representem a manutenção da qualidade de vida dos indivíduos desta sociedade, a preservação de sua cultura e de sua história. Sendo assim a lei referenda a manutenção da propriedade com base na função social; STANLY (2008): A lei não protege aquela propriedade que não exerce a sua função social, ao passo que, para proteger esta mesma função social, a lei confere a mais ampla proteção ao possuidor que se utiliza da coisa de maneira adequada, contribuindo, assim, para a manutenção do bem-estar social.

Em outras palavras, a função social da propriedade pode se constituir no fundamento jurídico para se perder a propriedade improdutiva. Por outro lado, esse mesmo princípio também pode se constituir no fundamento jurídico para se manter a posse do bem nas mãos daquele que não seja proprietário, se for este quem dá produtividade à coisa.

A Lei não admite como posse em seu Art. 1.208: Não induzem posse os atos de mera permissão ou tolerância assim como não autorizam a sua aquisição os atos violentos, ou clandestinos, senão depois de cessar a violência ou a clandestinidade. O ofendido, este que teve de alguma maneira iminente ofensa à posse pode demandar sob a égide do Código Civil, solicitando a proteção possessória e também reparação indenizatória por turbação ou esbulho pelos danos causados.

Para legitimação da propriedade por meio do direito adquirido pela posse surge no arcabouço jurídico fundamentado no princípio da propriedade contido no artigo 5º, incisos XXII e XXIII da CF o termo

derivado do latim *usucapio*, união de usu (significando pelo uso) e capere (verbo tomar) - formando-se assim, a expressão tomar pelo uso. De acordo com a doutrina, usucapião é uma das formas originárias de aquisição da propriedade de bens móveis e imóveis. Amparado pelo Código Civil de 2002 no artigo 1.228, parágrafo 1º e tratando de forma simplificada, qualquer indivíduo que tenha posse do objeto por determinado tempo e tenha exercido suas funções econômicas e o objetivo de dar função social cuidando de um bem como se fosse seu proprietário pode recorrer à justiça para aquisição da propriedade.

O Código Civil em seus artigos 1.260 a 1.262, entendendo-se o conceito de propriedade e a finalidade da usucapião, tratando de forma específica na modalidade dos bens móveis, tema principal desta tese, regula esta forma de aquisição da propriedade que terão suas modalidades e possível aplicação específica em veículos antigos; art. 1.260 trata da usucapião de forma ordinária ou comum onde a aquisição da propriedade de uma coisa móvel a quem possui-la deve ter posse mansa e pacífica exercida continuamente sem interrupções e de forma incontestavelmente por três anos com justo título e boa-fé.

O justo título trata-se de todo o documento que em tese seria apto a permitir a transmissão da propriedade de um objeto ao seu adquirente tendo como exemplo a posse de um recibo de compra e venda emitido por alguém que se passava pelo real proprietário da coisa móvel. E a boa-fé trata do desconhecimento ou a ignorância sobre a existência de um vício ou defeito que impede a aquisição da propriedade, este é um conceito que denota da boa intenção e honestidade. A segunda forma é regulada pelo art. 1.261 que trata da usucapião de forma extraordinária, sendo esta que permite a aquisição da propriedade de uma coisa móvel pela posse contínua e incontestada por 5 anos, independentemente da existência de justo título e boa-fé. Continua sendo exigida a posse mansa e pacífica sem interrupções, mas por não possuir o título de boa-fé é necessária comprovação do marco inicial de sua posse.

Vale ressaltar que é obrigatório na usucapião de automóvel, a certidão do histórico do automóvel que deve ser providenciado junto ao Detran, para que se possa localizar o possível proprietário, bem como o terceiro interessado, o proprietário não se manifestando e não sendo encontrado irregularidades a transferência da posse é concedida por meio de decisão judicial onde o Detran é intimado a realizar o procedimento de atualização cadastral do veículo.

Nesta atualização promovida pelo processo de usucapião os veículos com placa de duas letras, a popular placa amarela, que vigorou como placa de identificação veicular no Brasil no período de 1969 à 1999, tendo a publicação fim deste padrão decretado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que automaticamente seriam enquadrados na frota desativada por terem sido fabricados há mais de 25 anos e possuírem mais de 10 anos sem licenciamento, também poderão ter seus cadastros reativados voltando assim a regularidade.

2.1 USUCAPIÃO DE BENS MÓVEIS FURTADOS OU ROUBADOS

Na jurisprudência, um tema de destaque e atenção é a usucapião de bens móveis fruto de roubo, furto ou obtidos de outras formas ilícitas, o que se acreditava ser impossível a jurisprudência demonstrou ser o contrário e atualmente está estabelecido que a usucapião de tais ativos é admissível em determinadas circunstâncias.

Por meio de acórdão o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo ressalta essa possibilidade de aquisição de propriedade de bens móveis, independentemente de sua origem em furto ou usucapião:

BEM MÓVEL - USUCAPIÃO - INEXISTÊNCIA DE CONTROVÉRSIA ACERCA DO DECURSO DO PRAZO DA PRESCRIÇÃO AQUISITIVA - AINDA QUE SE TRATE DE BEM PRODUTO DE FURTO PODE-SE RECONHECER A USUCAPIÃO PARA A AQUISIÇÃO DO DOMÍNIO DA 'RES' - RECURSO IMPROVIDO. (Apelação nº 697516520098260000 SP 0069751-65.2009.8.26.000. Relator: Francisco Thomaz, 29ª Câmara de Direito Privado).

O Tribunal do Estado de Santa Catarina também reforça o mesmo entendimento, afirmando que o fato da obtenção ilícita não impede o reconhecimento da usucapião que preencha os requisitos legais:

CIVIL. USUCAPIÃO DE BEM MÓVEL. FURTO. IRRELEVÂNCIA. PREENCHIMENTO DOS REQUISITOS LEGAIS. Não impede o reconhecimento da usucapião o fato de o bem ter sido furtado, desde que preenchidos os requisitos dos artigos 618 ou 619 do Código Civil de 1916, correspondentes aos artigos 1260 e 1261 do Novo Código Civil. (Apelação Cível nº 2002.020040-4, de São Francisco do Sul. Relator: Des. Luiz Carlos Freyesleben).

As decisões judiciais destacam a possibilidade de adquirir a propriedade de bens móveis, mesmo que tenham sido obtidos por meio de furto. A jurisprudência ressalta que a presunção de boa-fé permanece, e a *posse ad usucapionem* contínua e incontestada por um período de cinco anos pode resultar na aquisição por usucapião extraordinária. De acordo com Diniz (2011, p.339), a usucapião extraordinária pode ser pleiteada pelo autor do furto ou roubo, desde que o bem esteja em sua posse contínua e incontestada por cinco anos, sem interrupção, disputa ou perturbação. Essa reivindicação pode ser feita mesmo na ausência de propriedade legítima ou boa-fé e tem o potencial de ser reconhecida legalmente.

Nascimento (1986, p. 253) afirma “A posse mansa, pacífica e pública de um bem móvel que tenha saído das mãos de seu proprietário por meio de violência, clandestinidade ou precariedade pode resultar na usucapião extraordinária”. Ele enfatiza que, mesmo que a posse inicial tenha sido ilegal, uma vez cessada a violência, a clandestinidade ou a precariedade, a posse pode ser utilizada para aquisição por usucapião, desde que preenchidos os requisitos legais. Alguns doutrinadores entendem e concordam com a possibilidade da usucapião extraordinária pelo ladrão ou assaltante, como se pode ver da opinião, a título de exemplo de Costa (2001, p. 326) “Assim como o esbulhador do imóvel, que afasta o dono pela força, pode vir a usucapir, também o ladrão ou assaltante pode vir a adquirir por usucapião extraordinário, que sana todos os vícios da posse”.

É importante separar o direito de propriedade sobre as coisas, mesmo furtadas ou roubadas, e seus modos de aquisição, tecnicamente, de outros aspectos do furto e do roubo. O autor do crime responde penalmente pelo fato na via própria. E pelo ilícito civil responderá também com perdas e danos perante a vítima do furto ou roubo, indenizando-lhe o valor do objeto subtraído, lucros cessantes etc. no prazo prescricional das ações pessoais. Mas o objeto furtado ou roubado passa a integrar o seu patrimônio ou de terceiro possuidor de boa ou de má fé, após cinco anos de posse

contínua, pacífica e pública, que é essa a técnica dos modos de aquisição da propriedade. Antes da prescrição aquisitiva, cabe, obviamente, a ação real de busca e apreensão da coisa.

Essa abordagem busca equilibrar a proteção da propriedade legítima com a necessidade de regularização da posse e propriedade de terceiros que adquiriram tais bens de boa-fé, sem conhecimento de sua origem ilícita sendo assim, a jurisprudência valida a possibilidade usucapião de bens móveis obtidos ilicitamente e conforme mencionado pelo site PROJURIS, Fachini (2020, p. 1) “o direito de usucapir se reserva a um bem que não esteja regularizado, registrado, demarcado ou matriculado publicamente”.

3 QUESTÕES DO SISTEMA DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A DIFERENÇA ENTRE PROPRIEDADE E CIRCULAÇÃO EM VIAS PÚBLICAS

Indo contra a tendência à medida que a frota de veículos em circulação aumenta é incorporada novas normas para tirar de circulação a frota que se encontra defasada, um pensamento totalmente avassalador para a economia que cresce com os processos de restauração estimulados pelo sentimento de preservação da história da locomoção nacional. O Sistema Nacional de Trânsito é o principal limitador da busca pela legalidade veicular, as normas que exigem uma gama de documentação e a exigência da obrigatoriedade de o veículo estar em condições operacionais de circulação em vias públicas, estas definidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) como superfícies de circulação por onde podem transitar, em grupo ou isoladamente: Veículos; Pessoas; Animais; inviabilizando diversos processos de transferência de propriedade.

A Resolução CONTRAN nº 941 de 28/03/2022 condiciona a transferência de propriedade regulada pelo artigo 123 I e II do CTB a passagem por vistoria realizada pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, habilitada para a prestação dos serviços de vistoria veicular. O ponto de conflito são as condições obrigatórias de circulação para o veículo ser aprovado e ter sua propriedade transferida. A Resolução CONTRAN nº 912 de 28/03/2022 elenca diversos itens obrigatórios que o veículo deve possuir para estar apto a transferência, mas a propriedade é um direito que difere da circulação em vias públicas, o artigo 5º da Constituição Federal inciso XXII determina que é garantido o direito de propriedade.

De acordo com Diniz (2012, p. 129), o direito de propriedade pode ser entendido como o direito que a pessoa física ou jurídica tem, dentro dos limites normativos, de usar, gozar e dispor de um bem, corpóreo ou incorpóreo, bem como de reivindicá-lo de quem injustamente o detenha. Para uma melhor compreensão a propriedade se fundamenta em três bases, o direito de uso que garante ao proprietário usufruir de um bem ou colocá-lo à disposição de outra pessoa, sem que esta possa modificar a substância dele, tendo como exemplo o proprietário de um imóvel, optar por usufruir dele, emprestá-lo ou alugá-lo.

O direito de gozo garante o direito sobre os frutos ou rendimentos que esse bem fornece. Por exemplo, ter direito sobre os frutos de um pé de laranjeira que está dentro da sua propriedade, ou sobre os rendimentos do aluguel de um imóvel que é seu e o direito de dispor sendo este o direito que

mais expressa o domínio/posse sobre o bem. Significa que você pode optar por vendê-lo, doá-lo ou trocá-lo. Nesta premissa afirma Costa (2003, p. 47) que a propriedade é o direito real por excelência, por abranger a coisa em todos os seus aspectos, sujeitando-a totalmente ao seu titular. É a plenitude do direito sobre a coisa, composta pela unicidade de poderes interligados. Para Gonçalves (2012, p. 228) a propriedade trata-se do mais completo dos direitos subjetivos, a matriz dos direitos reais e o núcleo do direito das coisas.

A propriedade advém da posse que pode ser compreendida como o direito que a pessoa natural ou jurídica possui em relação à coisa podendo utilizar, dispor, vender ou retirar a posse de quem o possui ilegalmente. Desta forma o direito de propriedade entra em conflito com a exigência de o veículo estar apto de acordo com as leis de circulação no trânsito para que ocorra a transferência de propriedade.

No ano de 2017 foi publicada a resolução nº 661 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), trazendo um exemplo amplamente divulgado, onde prevê em sua redação que veículos sem licenciamento há mais de 10 anos e com mais de 25 de fabricação poderão sofrer uma baixa automática, ou seja, receberão o indicativo de frota desativada nos registros na Base de Índice Nacional (BIN), banco de dados oficial do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), depois de enquadrados nessa categoria não será possível regularizar a situação.

A resolução em questão foi um grande choque para os antigomobilistas (aquele que tem a preocupação de escolher preservar historicamente o estilo e período dos carros antigos) que buscam reativar veículos que se encontram guardados ou abandonados por décadas, servindo de incentivo para a busca por meios de salvar a frota afetada.

Silva (2022, p. 1) ressalta esta preocupação: O cancelamento levaria automaticamente a uma perda de recursos econômicos do país – inúmeros colecionáveis ainda tem placas amarelas e estão abandonados em galpões, oficinas, pátios etc., aguardando restauração para tornarem a ser comercializados, gerando empregos e renda. Mesmo os tópicos que tratam desta baixa automática terem sido revogados pela Deliberação 255/22 do mesmo órgão, o choque desta investida pelo fim da regularização destes veículos, se manteve evidente e deu ao operador do direito esta abertura para aplicação da usucapião de bem móvel.

Antigomobilismo é o termo criado para designar um conjunto de atividades, práticas e conhecimentos relacionados com os automóveis antigos, este fato cultural mundial, desencadeia o surgimento de organizações destinadas à promoção, preservação e defesa dos veículos antigos. A fuga da informalidade traz uma hierarquia institucional onde na base encontram-se os clubes, que atuam em nível municipal, estadual ou até mesmo regional, e possuem personalidade jurídica por meio do registro de CNPJ; Estes realizam atividades que trazem organização local do movimento e reportam diretamente para o nível superior que são as federações. Aplicando a etimologia da palavra, cada clube é uma entidade autônoma, e a união destes proporciona o surgimento de uma entidade superior que são as Federações.

No Brasil temos como órgão máximo em antigomobilismo a Federação Brasileira de Veículos Antigos (FBVA), organização sem fins lucrativos, fundada em 1987 que promove a coordenação dos clubes e colaboração com tudo que se refere ao automóvel antigo, focando na pertinência para a condução

do operador do direito nos casos de ações com envolvimento de veículos antigos é que a partir da sua fundação a mesma pleiteia benefícios legais para proteção do automóvel por meio da sua representatividade junto às autoridades federais, estaduais e municipais.

A Resolução CONTRAN nº 957 é uma de diversas conquistas que complementam a jurisprudência, obtida por meio do trabalho da FBVA, ela dispõe sobre os requisitos para registro e licenciamento de veículo de coleção e auxilia o operador do direito com jurisprudência e constatação da relevância histórica e fins de coleção, além de contraponto para questões burocráticas já explanadas por esta tese. Trazendo como exemplo da própria resolução os artigos 104 e 105 do CTB que elencam exigências de equipamentos veiculares obrigatórios, controle de emissões de gases e ruídos além de suas respectivas punições que no caso em questão, o Artigo 23 da Resolução 957 retira a exigência dos itens mencionados em veículos de coleção.

3.1 QUESTÕES ECONÔMICAS

Na Teoria Econômica da Propriedade reina o pensamento de Pinheiro (2005, p. 95), que a formalização da propriedade privada e a sua defesa pelo Estado permitem que, em vez de gastar parte do seu tempo defendendo o que possuem, as pessoas podem se concentrar inteiramente em produzir e gerar renda. No ano de 2019 a *Federation Internationale Vehicules Anciens* (FIVA), órgão máximo em antigomobilismo no mundo, encomendou uma pesquisa socioeconômica executada pela JDA Research, que trouxe a revelação que o antigomobilismo no Brasil movimentou R\$ 32,6 bilhões em 2019.

De acordo com o estudo da consultoria britânica, o montante é composto por R\$ 16,1 bi gastos com seguros, manutenção, restauração, armazenamento e combustível, entre outros serviços; R\$ 12,3 bi em compra e venda de veículos históricos, R\$ 3,5 bi em eventos de veículos históricos (hotelleria, alimentação e inscrições) além de R\$ 768 milhões em gastos considerados indiretos, como mensalidades de clubes, revistas especializadas e *souvenirs*.

Na Isto é Dinheiro (2023), o repórter Balhessa (2023, p. 1), Mauro publicou uma entrevista com proprietário de uma loja especializada no tema de comércio de veículos antigos e o mesmo afirma que carro antigo é investimento e pode valorizar de 20% a 30% ao ano, Alex Fabiano (2023, p. 1) além disso um dado importante tratado por é a expansão dos carros antigos pelo Brasil pois pessoas começaram a entender que carro antigo não é somente uma nostalgia, não é apenas a realização de uma sonho, mas também é uma forma de investimento.

Em artigo no site JUSBRASIL, Silva (2022, p. 1) como o setor movimenta muitos milhões (basta que se vá nos encontros mais prestigiados como Águas de Lindóia, Poços de Caldas ou Araxá) para que se chegue a essa conclusão, os entraves que a desinformação e o preconceito lançam contra esse tipo de hobby ou negócio, implicariam em indevidas limitações ao direito de propriedade e à circulação de riquezas – aqui, além de proteção constitucional ao empreendedorismo em geral (artigos 1º e 170, inciso IV CF) e do próprio direito privado civil, poderiam ser ponderadas garantias previstas no Estatuto da Liberdade Econômica – Lei 13.874 de 2.020.

Um mercado em ascensão, com movimentação financeira de bilhões e margem de valorização de 20% a 30% ao ano, que corre riscos da perda iminente de veículos que poderiam estar exercendo sua função

social, histórica, cultural e econômica, mas estão fadados ao sucateamento por falta de possibilidades administrativas de transmissão de propriedade. Neste cenário que a demanda da via judicial surge, e por meio da usucapião se pode promover o resgate da possibilidade de propriedade destes veículos.

4 FATOS MOTIVADORES DA USUCAPIÃO

A usucapião não é uma via constitucional para obtenção da legitimação de propriedade que é concedida sem justo motivo sendo assim, não é um direito usado para transferência de veículos em uso contínuo, sem má-fé e que estejam sendo cuidados e com seus impostos regularmente pagos. Existem princípios e motivos causadores do abandono e perda das funções econômicas e sociais que viabilizam a usucapião de bens móveis, dentre fatores pode-se elencar o falecimento do proprietário, contração de dívidas que restringem a circulação, abandono em estabelecimentos comerciais e vias públicas dentre outros.

O veículo já foi mais que um bem de consumo descartável, em tempos de instabilidade econômica era comum o automóvel ser considerado um membro da família devido ao custo de aquisição e manutenção regular. Este vínculo afetivo se manteve em muitas famílias que por meio de um sentimento saudosista mantiveram seus veículos armazenados por décadas em terrenos, garagens e galpões, mas estar guardado não significa estar em boas condições e devidamente regular com os impostos.

A primeira hipótese é a usucapião por meio de justo título em caso de abandono do veículo, esta modalidade trata do veículo que possui proprietário vivo e em plenas faculdades mentais, mas encontra-se com impedimentos de transferência como por exemplo débitos de licenciamento ou perda do recibo de transferência. Nestes casos entra em cena a usucapião ordinária (Art. 1.260. do Código Civil), que permite a aquisição da propriedade de coisa móvel a quem deter a posse contínua e incontestável por três anos com justo título e boa-fé. O justo título é em tese algum tipo de comprovação de que o antigo proprietário repassou o bem de boa-fé ao requerente há pelo menos três anos.

A segunda hipótese envolve a usucapião em caso de falecimento do proprietário, onde nestes casos os veículos com registro de óbito que são aqueles impedidos de circular devido ao falecimento do proprietário, os mesmos ganham esta categorização devido ao bloqueio imposto pela falta de registro de abertura do inventário e partilha nos órgãos de trânsito, os veículos nesta condição em muitos casos acabaram excluídos da partilha por esquecimento devido aos anos de abandono ou por desinteresse dos familiares, cabendo somente duas resoluções desta regularização de propriedade.

A primeira trata do herdeiro que tomar conhecimento antes da partilha, poderá pedir o seu ingresso no próprio inventário, caso não, caberá a aplicação do instituto jurídico da sobrepartilha regulado pelo artigo 669, Novo CPC que irá transferir a propriedade do veículo para os herdeiros e em seguida, se for o caso, após regularização, para terceiros. A segunda trata da usucapião de bens móveis extraordinária (artigo. 1.261 do Código Civil), que dispensa a exigência de apresentar o justo título, contudo requer a comprovação de que o carro está há cinco anos, no mínimo, sob a guarda do solicitante, ressaltando neste caso a posse mansa e pacífica sem oposição.

A terceira hipótese envolve a usucapião sem justo título onde ao se adquirir um imóvel pode ocorrer de bens do proprietário anterior terem sido deixados para trás por exemplo, um veículo na garagem que não se foi transmitido o documento de propriedade; Ou no caso de um prestador de serviço, o cliente não ter mais interesse ou condições financeiras para realização do trabalho solicitado e acaba abandonando o veículo no estabelecimento comercial causando supressão de espaço e custo de mão de obra; Também pode ocorrer de um vizinho ou terceiro abandonar um veículo em via pública que pode acarretar em danos a passagem, risco de saúde e segurança à vizinhança entre outros problemas.

Estes veículos abandonados onde se desconhece o proprietário ou ele não manifesta reivindicação de posse, cujo documento de transferência de propriedade ou justo título são inviáveis, não estão fadados a virarem sucata sem possibilidade de legalização.

A usucapião de bens móveis extraordinária é a modalidade mais utilizada para regularização destes veículos sem nenhum documento ou mesmo com placa amarela, pois a mesma dispensa de apresentação de justo título necessitando somente a comprovação do solicitante de posse por no mínimo 5 anos como especificado pelo artigo 1.261 do Código Civil. Um exemplo de jurisprudência que ressalta a importância do cumprimento dos requisitos é o seguinte caso:

USUCAPIÃO BEM MÓVEL. Cerceamento de defesa, inoccorrência. Posse de veículo por cinco anos não comprovada, requisito previsto no art. 1.261 do Código Civil não atendido. Sentença mantida. Recurso não provido. (Apelação com revisão nº 9175148-57.2009.8.26.0000, Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 33ª Câmara de Direito Privado, Comarca de origem: Itanhaém-SP).

Assim sendo, havendo o cumprimento dos requisitos, é um artigo mais incisivo e prático que se enquadra na maioria dos casos, devido a usucapião ser um meio de aquisição originária trazendo viabilidade de propriedade para veículos que possuem débitos administrativos, que não se possui contato com o proprietário por desconhecimento ou falecimento e diversas situações onde se existe a posse independentemente de título ou boa-fé.

4.1 USUCAPIÃO COMO MODALIDADE ORIGINÁRIA DE AQUISIÇÃO

Há de salientar que a usucapião rompe o tramite de uma aquisição derivada da propriedade, aquela em que há transferência de um bem por uma pessoa para outra, pela qual é necessária a existência de negócio jurídico. A usucapião é uma modalidade de aquisição originária de propriedade, não havendo qualquer relação negocial entre sujeitos, o bem usucapido será desvinculado do seu proprietário anterior tendo seu registro apagado e aquele que usucapiu torna-se o único proprietário desde a existência do objeto, o direito de aquisição não decorre do antigo proprietário, mas do direito resultante da sentença. O modo originário de aquisição da propriedade, é a relação jurídica formada em favor do usucapiente não deriva de nenhuma relação do antecessor. Uma propriedade desaparece e a outra surge, porém, isso não significa que ela se transmite.

É um fato que quando o bem entra em desuso o proprietário tende muitas vezes a perder o interesse na manutenção física e documental do mesmo, ocasionando uma eminente perda da finalidade social que acarreta consigo a grande possibilidade de o veículo ter débitos vinculados acumulados, mas a usucapião de bens móveis é um meio de aquisição originária, sendo assim, o novo proprietário pode transferir o veículo para seu próprio nome sem arcar com o pagamento de nenhuma dívida administrativa relacionada a tributos, taxas e multas de trânsito não quitadas até então. É importante observar que a legislação sobre usucapião de bens móveis encontra-se respalda na jurisprudência, que tem reafirmado esses princípios ao longo de repetidas decisões. Por isso, é desnecessário promover novos julgamentos sobre o assunto, uma vez que a jurisprudência existente já oferece orientação consolidada.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dentre as diferentes aplicações da jurisprudência, a usucapião de bens moveis ainda é um tema subutilizado, mas esta condição pode ser considerada momentânea devido à crescente demanda de operadores do direito capazes para conduzir no judiciário processos pela legitimação de propriedade de veículos antigos, tema que exige do operador o entendimento dos fatores econômicos, emocionais e um despertar do sentimento de preservação da historicidade além de um claro domínio dos artigos e leis que premeiam estes processos de manutenção da posse e consequente obtenção da propriedade.

Neste artigo, conforme foi apresentado e é de entendimento da lei, direito que a pessoa física ou jurídica tem de usar, gozar e dispor da coisa, além do direito de reavê-la de quem injustamente a possua ou detenha. Nesta premissa o desejo pela legitimação da propriedade entrou em evidência na regularização de bens móveis mais especificamente os veículos antigos, onde diversos exemplares encontram-se com inviabilidade de transferência por meio do sistema administrativo de trânsito e as vias judiciárias tornam-se a principal fonte de aquisição originária destes bens.

No desenvolvimento do trabalho foi possível compreender as motivações que levaram ao legislador a criar e regularizar o instituto usucapião como uma forma de incentivar e dar continuidade a função social dos bens que se encontram à mercê da burocracia. O estudo do regramento dos órgãos de trânsito apresentado neste artigo é fundamental para interpor a medida jurídica mais assertiva para o caso proposto onde exigira do operador conhecimento dos efeitos dos artigos 1.260 a 1.262 do Código Civil. A usucapião de bens móveis, tanto na modalidade extraordinária quanto na ordinária, proporcionam o reconhecimento do domínio por meio do cumprimento de requisitos morais, temporais e da legislação que regula todo o rito de legitimação da propriedade.

REFERENCIAS

BALHESSA, Mauro. **‘Carro antigo é investimento’, diz Alex Fabiano, especializado em veículos de coleção.** ISTO É DINHEIRO, 06/10/2023. Disponível em: <https://istoedinheiro.com.br/carro-antigo-e-investimento-diz-alex-fabiano-especializado-em-veiculos-de-colecao/>. Acesso em: 16 nov. 2023.

BRASIL. **Resolução CONTRAN nº 957.** Imprensa Nacional, 17 DE MAIO DE 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9572022.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2023.

BRUNETTI, Paulo Henrique. **Esqueci de repartir um bem da herança. E agora?** JUSBRASIL, 2016. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/esqueci-de-repartir-um-bem-da-heranca-e-agora/382820102> Acesso em: 17 nov. 2023.

CASTRO DO NASCIMENTO, Tupinambá Miguel. **Posse e propriedade.** Rio de Janeiro: Aide, 1986. p. 253

COSTA, Cássia Celina Paulo Moreira da. **A constitucionalização do direito de propriedade privada.** Rio de Janeiro: América Jurídica, 2003, p. 47.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de direito civil brasileiro, vol. 4:** direito das coisas. 27. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 129 et seq.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro.** 4. Direito das coisas. 26ª edição, Editora Saraiva. São Paulo, 2011., p. 339.

DIREITO, Escola Brasileira. **Usucapião de bem móvel:** conceito, modalidades e requisitos. JUSBRASIL, 2017. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/usucapiao-de-bem-movel-conceito-modalidades-e-requisitos/489125017>. Acesso em: 22 nov. 2023.

FEDERAÇÃO BRASILEIRA DE VEÍCULOS ANTIGOS. **Pesquisa mundial da FIVA mostra importância econômica do segmento dos veículos antigos no Brasil.** São Paulo, 10/12/2021. Disponível em: <https://www.fbva.com.br/fbva-news-det.php?cod=1234>. Acesso em: 16 nov. 2023

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro:** direito das coisas. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

LIMA, Renata da Silva. **Usucapião especial urbana sob a ótica da função social da propriedade.** Centro Universitário Antônio Eufrásio de Toledo de Presidente Prudente, Presidente Prudente/ SP, 2019. Disponível em: <http://intertemas.toledoprudente.edu.br/index.php/Direito/article/viewFile/7678/67648227>. Acesso em: 25 nov. 2023.

MENDES, Mariana Nunes Vieira; SOUZA, Adriano Stanley Rocha. **Dignidade da pessoa humana e direitos reais – o direito real de concessão de uso especial para fins de moradia**. DPU nº 35, 09/2010 Disponível em: https://repositorio.idp.edu.br/bitstream/123456789/713/1/Direito%20Publico%20n352010_Marina%20Nunes%20Vieira%20Mendes%20Adriano%20Stanley%20Rocha%20Souza.pdf. Acesso em: 25 nov. 2023.

MORA, Rodrigo. **O que é antigomobilismo?** FORBES, 29/09/2022. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbeslife/forbes-motors/2022/09/mora-nos-classicos-o-que-e-antigomobilismo/> Acesso em: 16 nov. 2023.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil**. 20. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010. v. IV.

REIS, Alessandro. **Cadê o dono? Como tomar posse de veículos abandonados e cheios de multa**. São Paulo, SP. 26/06/2023. Disponível em: <https://www.uol.com.br/carros/noticias/redacao/2023/06/26/cade-o-dono-como-tomar-posse-de-veiculos-abandonados-e-cheios-de-multas.htm> Acesso em: 15 nov. 2023.

RESEDÁ, Maria Vitória. **A propriedade civil contemporânea**. JUS.COM.BR, 09/03/2017. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/56356/a-propriedade-civil-contemporanea> Acesso em: 25 nov. 2023.

STANLEY, Adriano Stanley Rocha Souza. **Do direito de propriedade ao dever da propriedade. XVI Congresso Nacional** – Belo Horizonte. Conpedi – Anais de Belo Horizonte. Reconstrução da dogmática do direito privado. Belo Horizonte, 2007.

SILVA, Helton Junio; BONITO, Rafael Frattari; DIAS, Renata Aparecida de Oliveira. Metodologia do direito, teorias da posse e a posse na nova lei de regularização fundiária. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**, 07/2017. Disponível em: <https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/RBPP/article/viewFile/4754/pdf> Acesso em: 25 nov. 2023.

SILVA, Júlio César Ballerini. **Antigomobilismo - Regularização de carros antigos e o direito**. Jus Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/artigos/antigomobilismo-regularizacao-de-carros-antigos-e-o-direito/1661567523>. Acesso em: 30 nov. 2023.

TRIBUNAL de Justiça do Estado de São Paulo, 33ª Câmara de Direito Privado, **Apelação com revisão nº 9175148- 57.2009.8.26.0000**. Comarca de origem: Itanhaém-SP

VENDRUSCOLO, Cristina B. Schlemper. **Usucapião**. Pontifícia Universidade Católica (PUC Goiás). Disponível em: <https://professor.pucgoias.edu.br/sitedocente/admin/arquivosUpload/17851/material/usucapiao%20de%20bens%20im%C3%B3veis.pdf> Acesso em: 25 nov. 2023.

Recebido em: 22 de maio de 2025

Avaliado em: 21 de junho de 2025

Aceito em: 9 de julho de 2025



A autenticidade desse artigo pode ser conferida no site <https://periodicos.set.edu.br>

Copyright (c) 2025 Revista Interfaces
Científicas - Direito



Este trabalho está licenciado sob uma
licença Creative Commons Attribution-
NonCommercial 4.0 International License.

1 Advogada, Doutora em Direito pela UNESA; Mestre em Direito pela PUC (PR); Especialista em Direito Processual pela Universidade Federal de Sergipe; Presidente Estadual do Instituto Brasileiro de Direito de Família (IBDFAM/SE); Professora do Curso de Direito da Universidade Tiradentes (SE) e da Faculdade Pio Décimo.
E-mail: acacialelis@gmail.com.br

2 Graduando do Curso de Direito da Universidade Tiradentes. E-mail: carlos.armando@souunit.com.br

