CAMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

PROTOCOLO 01 Set 2003 09:35 000855 1/1

Câmara Municipal de Pato Branco

Estado do Paraná

EXMO. SR.
ENIO RUARO
DD. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO.

O Vereador infra-assinado, **GILSON MARCONDES - PV**, no uso de suas prerrogativas legais e regimentais, apresenta para a apreciação do douto Plenário desta Casa de Leis, o seguinte Projeto de Lei:

PROJETO DE LEI Nº 82/2003

Súmula: Revoga a Lei nº 2.126, de 2 de janeiro de 2002, que institui serviço de transporte individual de passageiros em motocicletas no Município de Pato Branco.

Art. 1º Ficam revogadas as disposições constantes da Lei nº 2.126, de 2 de janeiro de 2002 e as alterações introduzidas pela Lei nº 2.163, de 28 de junho de 2002, que institui serviço de transporte individual de passageiros em motocicletas no Município de Pato Branco.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Nestes termos, pede deferimento.

Pato Branco, 1º de setembro de 2003.

Gilson Marcondes – Vereador PV
PROPONENTE

Rua Ararigbóia, 491 - Telefax: (46) 224-2243 - 85505-030 - Pato Branco - Paraná
E mail: legislativo@whiteduck.com.br

JUSTIFICATIVA AO

PROJETO DE LEI Nº 82/2003

A revogação da lei nº 2126, de 2 de janeiro de 2002, que institui serviço de transporte individual de passageiros em motocicletas no município de Pato Branco (mototáxi), decorre de decisão do Supremo Tribunal Federal que declarou procedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade, nº 2606-2-Santa Catarina, nos seguintes termos:

- **Ementa**: Ação Direta de Inconstitucionalidade. Lei do Estado de Santa Catarina. Licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros. Competência da União. Inconstitucionalidade formal.

Há que se considerar ainda, a responsabilidade civil solidária do Município, em eventual acidente de trânsito, em razão da existência da supra mencionada legislação municipal, sem considerar aspectos relacionados a saúde, higiene e segurança dos passageiros que utilizam do aludido transporte.

Por estas razões, solicito apoio dos nobres pares no sentido de aprovar a proposta de revogação da mencionada legislação municipal, evitando-se eventuais danos ao erário municipal.

Nestes termos, pede deferimento.

Pato Branco, 1º de setembro de 2003.

Gilson Marcondes
Vereador - PV

LEI Nº 2.126

Data: **02 de janeiro de 2002.**
Súmula: Institui serviço de transporte individual de passageiros em motocicletas no Município de Pato Branco e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - (Vetado).

Art. 2º - Para os efeitos desta lei, considera-se mototáxi o serviço de transporte individual de passageiros em veículos automotor, tipo motocicleta.

Art. 3º - A exploração dos serviços de que trata esta lei, será executada por autônomos, limitado a um veículo por proprietário, mediante autorização, intransferível em qualquer caso e renovável anualmente, concedida pela municipalidade.

Parágrafo único - Os profissionais autônomos desistentes, ou que, por qualquer motivo, interromperem a prestação dos serviços ou tenha a licença cassada, não poderão, em hipótese alguma, transferir ou repassar a autorização a terceiros, cabendo exclusivamente à municipalidade a outorga das vagas existentes aos interessados devidamente cadastrados, em absoluta ordem cronológica, o mesmo ocorrendo em relação às empresas e agências exploradoras.

Art. 4º - Os interessados deverão requerer a inscrição no Cadastro de Condutor de mototáxi, comprovando e anexando ao pedido, o que segue:

I – possuir habilitação na categoria há pelo menos 01 (um) ano;
II – ter idade mínima de vinte e um anos;
III – apresentar certificado de propriedade da motocicleta, comprovando o pagamento do Imposto Sobre a Propriedade de Veículos Automotores - IPVA e do seguro obrigatório;
IV - apresentar prova de sanidade física e mental comprovada mediante atestado médico datado de no máximo 30 dias;

ASSESSORIA JURÍDICA

V – atestado de bons antecedentes e folha corrida do Fórum da Comarca em que residiu nos últimos dois anos;

VI – apresentar certidão negativa de débitos da Fazenda Púbica Municipal;

VII – possuir comprovação de frequência em curso e aprovação em exame específico, de responsabilidade do órgão executivo estadual de trânsito, sobre condução de passageiro em veículo motorizado de duas rodas.

VIII - apólice de seguro de responsabilidade civil facultativa de veículos - RCFV e de seguro de acidentes pessoais do condutor e do passageiro que estabeleça no caso de morte acidental, invalidez permanente e invalidez parcial, corrigido anualmente, prêmios mínimos equivalentes a:

a) em caso de morte acidental – R$ 15.000,00;
b) em caso de invalidez permanente - R$ 15.000,00;
c) em caso de invalidez parcial – R$ 7.500,00.

Parágrafo único - O deferimento da autorização para a prestação do serviço de mototáxi, ficará condicionado ao preenchimento das condições estipuladas nesta lei.

Art. 5º - Os veículos destinados aos serviços a que se refere esta lei, sem prejuízo de outras obrigações legais, deverão atender obrigatoriamente as seguintes exigências:

I – estar com a documentação rigorosamente atualizada;

II – estar emplacado no Município de Pato Branco;

III – possuir potência mínima de motor de 125 (cento e vinte e cinco) CC e potência máxima de motor de 200 (duzentas) CC, vedado o tipo trail;

IV – possuir faixa padrão amarela contendo a inscrição mototáxi e número do cadastro visivelmente aposta no tanque de combustível do veículo, expedida pela Prefeitura Municipal de Pato Branco;

V - possuir cor padronizada;

VI – licenciamento pelo órgão oficial (Detran) como motocicleta de aluguel e identificação com placa de cor vermelha;

VII – cano de escapamento revestido por material isolante térmico;

VIII – dois retrovisores;

IX – "mata-cachorro" dianteiro;

X – portar os equipamentos de segurança exigidos pela legislação de trânsito;

XI – ano de fabricação inferior a 3 (três) anos para o ingresso no serviço, permanecendo até o máximo de 5 (cinco) anos de tempo de uso;

XII – passar, semestralmente, por vistoria do Conselho Municipal de Transporte Coletivo - CMTC.

Art. 6º - Sem prejuízo de outras obrigações legais, os autorizados do serviço de mototáxi deverão:

ASSESSORIA JURÍDICA

I – portar documentação pessoal e relativa ao veículo, e crachá específico para essa atividade expedido pela Prefeitura Municipal de Pato Branco;

II – manter-se trajado convenientemente e com colete de identificação padrão, conforme determinado pela Prefeitura Municipal de Pato Branco, contendo a denominação mototáxi e o número do cadastro;

III – permanecer no ponto pré estabelecido;

IV – portar-se com urbanidade e respeito ante o público em geral e especialmente com respeito ao usuário do serviço;

V – fornecer ao usuário toca descartável para uso sob o capacete obrigatório;

VI – circular sempre com os faróis acesos;

VII – manter a velocidade compatível com as vias de circulação;

VIII – estacionar próximo à guia da calçada para embarque e desembarque de passageiros;

IX – transportar somente um passageiro de cada vez;

X – obedecer a capacidade de peso estabelecida pelo fabricante do veículo;

XI – abster-se de ingerir bebidas alcoólicas ou outras substâncias tóxicas em serviço ou quando estiver próximo ao momento de assumi-lo;

XII – abster-se do uso de quaisquer espécies de arma durante o serviço;

XIII – manter o veículo em perfeitas condições de uso;

Art. 7º - Fica expressamente vedado ao autorizado do serviço de mototáxi:

I – transportar passageiros com idade inferior a 12 (doze) anos, gestantes e deficientes físicos;

II – estacionar o veículo em local diferente do ponto permitido, exceto quando do embarque e desembarque de passageiros;

III – (vetado)

IV – violar qualquer norma da legislação de trânsito vigente ou desta lei;

V – utilizar veículo não autorizado pela Administração Pública;

VI – alterar o número do veículo destinado ao serviço;

VII - transportar cargas e bagagens.

Art. 8º - (Vetado).

Parágrafo único – (Vetado).

Art. 9º – Considera-se falta grave:

I – conduzir embriagado;

II – má qualidade comprovada na execução dos serviços.

Art. 10 – A competência para aplicação das penalidades será do Poder Público Municipal.

ASSESSORIA JURÍDICA

Art. 11 – As penalidades disciplinares estabelecidas no artigo 11 desta lei, serão as seguintes:

I – advertência;
II – multa de 30 a 100 UFM's, aplicada no caso de reincidência;
III – apreensão do veículo, quando for considerado em condições impróprias para o serviço e oferecer riscos à segurança de usuários e terceiros;
IV – suspensão de 03 meses, no caso de cometimento de falta grave, descrita no inciso II do artigo 11;
V – cassação da licença no caso de reincidência de falta grave, descrita no inciso anterior.

§ 1º - A infração por dirigir embriagado ou em velocidade superior a permitida, acarretará automaticamente a cassação da licença para exercer a atividade, com relação ao profissional.

§ 2º - As infrações cometidas deverão ser registradas em prontuários específicos, suficientes para tornar impedido o condutor reincidente, em infrações que coloquem em risco o usuário.

§ 3º - O condutor que envolver em acidente, ficará proibido de exercer suas funções nos serviços de que trata esta lei, a partir de sua condenação.

§ 4º – O veículo apreendido somente será liberado após sanadas as irregularidades.

Art. 12 - O Poder Executivo Municipal estabelecerá os pontos de parada oficiais das motocicletas que deverão ser determinados de acordo com a conveniência e funcionalidade de sua localização, observado sempre o interesse do trânsito e do serviço.

Art. 13 - Os pontos deverão ficar afastados dos pontos de táxi, das paradas de ônibus, do terminal rodoviário urbano e do terminal rodoviário intermunicipal, pelo menos 100 (cem) metros lineares.

Art. 14 – As autorizações para o transporte individual de passageiros - mototáxi, por serem de natureza precaríssima, não geram direito de continuidade, não cabendo aos autorizados o direito de qualquer indenização quando por necessidade ou interesse público houver a revogação da autorização.

Art. 15 – Com o objetivo de aprimorar a fiscalização no que tange ao transporte de passageiros, fica o Executivo Municipal autorizado a celebrar convênio com o Detran, DER, DNER e outros órgãos que lhe convier.

ASSESSORIA JURÍDICA

Art. 16 – O número máximo de motocicletas que operacionalizarão os serviços de mototáxi de Pato Branco, será limitado à 1 (um) veículo para cada 2.000 (dois mil) habitantes, de acordo com certidão oficial fornecida pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

Parágrafo único - Estabelecido o número de vagas, o preenchimento dentre os inscritos a mototáxistas, far-se-á, sucessivamente, pelos seguintes critérios:

I - ser a motocicleta de fabricação mais recente;
II - ser a habilitação, na categoria, mais antiga;
III - ter o candidato maior idade.

Art. 17 - Os autorizados serão responsáveis pelos danos materiais que causarem à via pública, não acarretando obrigação ao Poder Público Municipal, quanto a estes e de seus usuários, por acidentes, danos ou quaisquer outros prejuízos que eventualmente venham a sofrer.

Art. 18 – O Executivo Municipal regulamentará a presente lei no prazo máximo de 90 (noventa) dias, contados de sua publicação.

Art. 19 - O § 1°, do inciso II, do artigo 8° da Lei n° 423, de 29 de outubro de 1981, que estabelece normas gerais para o transporte de passageiros no serviço de táxi, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8° - .....
II - .....
§ 1° - Não poderão ser utilizados veículos tipo passageiros misto (camioneta, utilitário, furgão e micro-ônibus)." (NR)

Art. 20 – Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Esta Lei decorre do Projeto de Lei de autoria do vereador Clóvis Gresele e Enio Ruaro .

Gabinete do Prefeito Municipal de Pato Branco, em 02 de janeiro de 2002.

Clóvis Santo Padoan
Prefeito Municipal

ASSESSORIA JURÍDICA

LEI N° 2.163

Data: 28 de junho de 2002.
Súmula: Altera dispositivos da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002 e dá outras providências.

A Câmara Municipal de Pato Branco, Estado do Paraná, aprovou e eu Prefeito Municipal sanciono a seguinte Lei:

Art. 1° - O artigo 1° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1° - O serviço de mototáxi, atividade de natureza eminentemente econômica regulada por esta lei, sujeito às demais legislações federais e estaduais aplicáveis à espécie, somente poderá ser exercido no Município de Pato Branco mediante autorização, a título precário, da autoridade pública competente".(NR)

Art. 2° - O artigo 2° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2° - Para efeitos desta lei, considera-se:
I – serviço de mototáxi, o serviço de transporte individual de passageiros em veículos automotores, tipo motocicleta;
II – autoridade pública competente, o Secretário de Administração do Município." (NR)

Art. 3° - O artigo 3° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 3° - A prestação dos serviços de que trata esta lei, será feita por profissionais autônomos, limitado a um veículos por proprietário.

Parágrafo único. Os profissionais autônomos desistentes, ou que, por qualquer motivo, interromperem a prestação dos serviços ou tenham a licença de habilitação cassada, não poderão, em hipótese alguma, transferir ou repassar a autorização a terceiros, cabendo exclusivamente à municipalidade a outorga das vagas existentes aos interessados devidamente cadastrados, em absoluta ordem cronológica." (NR)

Art. 4° - Ao artigo 4° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, ficam acrescidos os incisos IX e X, com a seguinte redação:

"Art. 4° - .....

IX – comprovante de residência e domicílio no Município de Pato Branco;

X – possuir título de eleitor junto ao Município de Pato Branco." (AC)

Art. 5° - O parágrafo único do artigo 4° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002 passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4° - .....

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no artigo 16 desta lei, o deferimento da autorização para a prestação do serviço de mototáxi, ficará condicionado ao preenchimento das condições estipuladas nesta lei, à critérios de conveniência e oportunidade e à verificação do interesse público." (NR)

Art. 6° - O artigo 8° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 8° - O preço pelo serviço de que trata esta lei será fixado e reajustado pelo Conselho Municipal de Transporte Coletivo – CMTC, com posterior aprovação, por decreto, do Chefe do Poder Executivo." (NR)

Art. 7° - O artigo 9° da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 9° - Considera-se infração à presente lei, sem embargo do disposto em outros diplomas legais, o desatendimento ao disposto nos artigos 5°, 6° e 7°.

Parágrafo único. Será considerada infração grave a ofensa:

I – aos incisos VII a XII do artigo 5°;

II – aos incisos V a VIII do artigo 6°; e,

III – aos incisos V e VI do artigo 7°." (NR)

Art. 8° - O artigo 10 da lei n° 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 10 – Nos casos de infração a que se refere o artigo anterior, poderão ser aplicadas as seguintes penalidades:

I – advertência, por escrito, quando a infratora não for reincidente na infração cometida;

II – multa:

a) de 30 a 50 UFM's, em caso de reincidência nas infrações dos artigos 5°, 6° e 7°;

b) de 50 a 100 UFM's, em caso de reincidência nas infrações dos artigos 5°, 6° e 7°, consideradas como graves pelo parágrafo único do artigo 9° desta lei.

III – apreensão do veículo, quando, após advertência e multa, houver reincidência em infração tida como grave por esta lei;

IV – suspensão do direito à execução dos serviços, quando houver mais que duas infrações tidas como graves por esta lei, no interregno de 12 (doze) meses;
V – revogação da autorização, quando houver:
a) mais que uma suspensão no período de 12 (doze) meses;
b) o perdimento dos requisitos exigidos pelo artigo 4º desta lei;
c) atraso injustificado no pagamento de multas anteriores, por um prazo superior a 60 (sessenta) dias." (NR)

Art. 9º - O artigo 11 da lei nº 2.126, de 2 de janeiro de 2002, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 11 – Compete à autoridade pública que conceder a autorização a aplicação das penalidades, em processo administrativo em que seja assegurado o contraditório pleno e a ampla defesa, salvo para os casos de simples advertência.

§ 1º - As infrações cometidas deverão ser registradas em prontuários específicos, suficientes para tornar impedido o condutor reincidente em infrações que coloquem em risco o usuário.
§ 2º - O condutor que se envolver em acidente, ficará proibido de exercer suas funções nos serviços de que trata esta lei, a partir de sua condenação.
§ 3º - O veículo apreendido somente será liberado após sanadas as irregularidades e pagas as multas." (NR)

Art. 10 - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Esta lei decorre do projeto de lei de autoria dos vereadores Clóvis Gresele e Enio Ruaro.

Gabinete do Prefeito Municipal de Pato Branco em, 28 de junho de 2002.

Clóvis Santo Padoan
Prefeito Municipal

COORD. DE ANÁLISE DE JURISPRUDÊNCIA
D.J. 07.02.2003
EMENTÁRIO Nº 2097-3

21/11/2002 TRIBUNAL PLENO

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 2.606-2 SANTA CATARINA

RELATOR : MIN. MAURÍCIO CORRÊA
REQUERENTE: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT
ADVOGADOS : MARIA CELESTE MORAIS GUIMARÃES E OUTROS
REQUERIDO : GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA
REQUERIDA : ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE SANTA CATARINA. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS DESTINADAS AO TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS. COMPETÊNCIA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL.

1. É da competência exclusiva da União legislar sobre trânsito e transporte, sendo necessária expressa autorização em lei complementar para que a unidade federada possa exercer tal atribuição (CF, artigo 22, inciso XI, e parágrafo único).

2. Inconstitucional a norma ordinária estadual que autcriza a exploração de serviços de transporte remunerado de passageiros realizado por motocicletas, espécie de veículo de aluguel que não se acha contemplado no Código Nacional de Trânsito.

3. Matéria originária e de interesse nacional que deve ser regulada pela União após estudos relacionados com os requisitos de segurança, higiene, conforto e preservação da saúde pública.

Ação direta de inconstitucionalidade procedente.

A C Ó R D Ã O

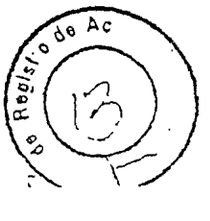
Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em Sessão Plenária, na conformidade da ata do julgamento e das notas taquigráficas, por unanimidade de votos, julgar procedente o pedido formulado na inicial para declarar a inconstitucionalidade da Lei nº 11.629, de 07 de dezembro de 2000, do Estado de Santa Catarina.

Brasília, 21 de novembro de 2002.

MARCO AURÉLIO - PRESIDENTE

MAURÍCIO CORRÊA - RELATOR

STF 102.002



AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 2.606-2 SANTA CATARINA

RELATOR : MIN. MAURÍCIO CORRÊA
REQUERENTE : CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT
ADVOGADOS : MARIA CELESTE MORAIS GUIMARÃES E OUTROS
REQUERIDO : GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA
REQUERIDA : ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA

R E L A T Ó R I O

O SENHOR MINISTRO MAURÍCIO CORRÊA: A Confederaçã Nacional do Transporte - C.N.T., com fundamento nos artigo 102 I, alínea "a" e 103, IX, da Constituição Federal, propõe açã direta de inconstitucionalidade, com pedido de medida cautelar para suspender a vigência da Lei 11629, de 07 de dezembro d 2000, do Estado de Santa Catarina, que assim dispõe:

> *"Art. 1º Fica autorizado no Estado de Sant Catarina o licenciamento e o emplacamento d motocicletas destinadas ao transporte remunerado d passageiros, também denominadas moto-táxis.*
> *Art. 2º O Departamento de. Trânsito de Sant Catarina- DETRAN - efetuará o licenciamento e emplacamento a que se refere esta Lei apenas na localidades em que o serviço de moto-táxis tenh sido previamente regulamentado por lei municipal.*
> *Art. 3º Serão licenciadas e emplacadas par transporte remunerado de passageiros motocicleta que satisfaçam as exigências do Código de Trânsit Brasileiro.*
> *Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de su publicação.*
> *Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário."*

2. A requerente demonstra, inicialmente, su legitimidade ativa e a pertinência temática. A seguir, sustent que a norma impugnada invadiu competência privativa da Uniã

para legislar sobre trânsito e transporte, além de implicar em inobservância dos requisitos de segurança e saúde dos usuários do serviço.

3. Aduz que foram afrontados os artigos 22, inciso IX e 21, XX, ambos da Constituição Federal, uma vez que a legislação questionada instituiu uma nova espécie de serviço de transporte público de passageiros, não contemplada em lei federal, inexistindo, por outro lado, lei complementar autorizando os Estados a legislar sobre trânsito e transportes (CF, artigo 22, parágrafo único). Alega que os "mototáxis" não propiciam as condições mínimas de saúde e segurança tuteladas pelos artigos 144 e 196 da Carta de 1988.

4. Após mencionar precedentes de ordem doutrinária e jurisprudencial, defende que a Lei Estadual *sub examine* ao "*liberar a exploração de serviços públicos de passageiros, via dos mototáxis*" usurpou competência da União e trouxe sérios riscos à saúde e segurança públicas.

5. Intimada a pronunciar-se, a Assembléia Legislativa, por seu Presidente, manifesta-se pela improcedência da ação. Afirma que a norma impugnada encontra respaldo nos artigos 130 e 135 do Código Nacional de Trânsito que, atento ao que dispõem os incisos I, II e V, do artigo 30, da Constituição Federal, autorizam os órgãos estaduais a permitir o emprego de veículos em qualquer serviço remunerado de transporte, além de licenciá-los (Apenso I).

6. O Governador do Estado sustenta a constitucionalidade da Lei catarinense em referência, dado que cabe ao Estado licenciar e emplacar os veículos automotores, na forma do artigo 22 da Lei 9503/97 (Apenso II).

7. Em face da relevância e reflexos da matéria determinei, na forma do artigo 12 da Lei 9868/99, a oitiva do Advogado-Geral da União e do Procurador-Geral da República, com vistas ao julgamento definitivo da ação (fl. 71).

8. Nos termos do artigo 103, § 3°, da Constituição Federal, o Advogado-Geral da União José Bonifácio Borges de Andrada manifesta-se pela improcedência do pedido. Assevera que a *"legislação atacada não trouxe qualquer inovação à ordem normativa, no que diz respeito à matéria de trânsito"* pois *"não instituiu outra modalidade de transporte remunerado"* (fls. 74/81).

9. O Procurador-Geral da República Professor Geraldo Brindeiro opina pela procedência da ação. Assevera que compete a União, de forma privativa, legislar sobre trânsito e transporte e que, na forma da legislação federal específica (Lei 9503/97), as motocicletas não são reconhecidas como modalidade destinada ao transporte remunerado de passageiros, servindo apenas como veículo de condução de uso pessoal. Sustenta que o artigo 1° da lei local, ao prever essa espécie de transporte coletivo, viola o inciso XI do artigo 22 da Constituição Federal, e, quanto aos demais dispositivos, "em *face de seu caráter acessório, só se justificariam com a manutenção do art. 1°"*, razão pela qual também devem ser

declarados inconstitucionais *"por via de arrastamento"* (fls 83/87).

É o relatório, do qual deverão ser extraídas cópias para distribuição aos Senhores Ministros.

V O T O

O SENHOR MINISTRO MAURÍCIO CORRÊA (RELATOR): Reconheço inicialmente a legitimidade ativa ad acusam da requerente. Oportuno esclarecer que, embora haja precedente desta Corte em sentido contrário (ADIMC 1479, Moreira Alves, DJ 28/02/97), a decisão foi adotada à luz de realidade fática diversa da ora vigente. O antigo estatuto social da Confederação Nacional do Transporte admitia que dela fizessem parte, além de federações e sindicatos nacionais, "*outras pessoas jurídicas, de direito público ou privado, que tenham o transporte como seu objetivo principal*" (art. 5°, § 2°), caracterizando-a, assim, como entidade híbrida, não sendo confederação sindical nem organismo de classe.

2. O estatuto social da requerente atualmente em vigor, porém, já não mais admite essa hipótese, limitando sua composição às federações representativas de uma ou mais modalidades de transporte e o sindicato nacional da categoria (artigo 5° e parágrafo único - fls. 26/27), informação ratificada à fl. 03. Tal situação superveniente possibilita a admissão da aútora no pólo ativo da ação direta, conforme já reconhecido pelo Tribunal nos autos da ADI 1912, Marco Aurélio, DJ 21/05/99.

3. Dúvidas não há, por outro lado, quanto à pertinência temática. Cumpre à Confederação Nacional do Transporte, entre outros objetivos, atuar nos casos de interesse comum de todas as modalidades de transporte, observada a defesa da classe perante o Poder Judiciário (artigo 2°, VI e IX, do Estatuto), o que está em sintonia com a questão de mérito em debate legalidade de meio de transporte colocado oficialmente à disposição da sociedade -, havendo correlação entre o pedido

as normas impugnadas e as finalidades estatutárias da requerente. Nesses termos, conheço da ação.

4. No mérito, a norma impugnada acaba por autorizar, de forma oficial, a exploração dos serviços de "*transporte remunerado de passageiros*" realizado por motocicletas, mais conhecido como "mototáxi". Nesse contexto, a lei ordinária do Estado de Santa Catarina está em descompasso com as previsões contidas nos artigos 21, XX, e 22, IX, da Carta Federal[1].

5. Vigora no sistema constitucional instituído em 1988, para fins de repartição de competência, o que a doutrina denomina "predominância do interesse", cabendo à União as matérias e questões em que prevalecem os interesses gerais da federação como um todo, reservando-se aos Estados assuntos regionais e aos Municípios temas locais. Nessa linha, o inciso XI do artigo 22 da Carta da República reservou privativamente à União o poder de legislar sobre trânsito e transporte, bem como para fixar as diretrizes dos transportes urbanos.

6. A possibilidade excepcional de norma estadual vir disciplinar originariamente a matéria viabiliza-se apena mediante lei complementar, conforme expressamente dispõe parágrafo único do artigo 22, instrumento normativo inexistent quanto às hipóteses de transporte remunerado de passageiros.

7. É relevante observar que o emprego de motocicleta como meio de transporte público de passageiros é matéria afet tanto ao trânsito - na parte relativa à segurança, natureza classificação do veículo -, quanto ao transporte, situaçã

[1] "*Art. 21 Compete à União: (...)*
XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transpor urbanos;
Art. 22 - Compete privativamente à União legislar sobre (...)

específica relacionada ao próprio objeto a ser transportado - no caso o cidadão -, suas formas e condições.

8. A jurisprudência desta Corte, pronunciando-se sobre o citado artigo 22, XI, da Carta Federal, tem confirmado que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. O tema igualmente não se acha no rol, *numerus clausus*, das competências comum e concorrente (CF, artigos 22 e 23), sendo vedado aos Estados, na ausência de lei complementar, disciplinar a matéria.

9. Nesse sentido decidiu o Tribunal com relação às leis estaduais que, antes da edição do atual Código Nacional de Trânsito, obrigavam o uso do cinto de segurança (ADIMC 874, Néri da Silveira, DJ 20/08/93); que permitiam a habilitação como motoristas dos menores de dezesseis e maiores de dezoito anos (ADIMC 476, Celso de Mello, DJ 28/06/91); que isentavam de exame teórico, para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, os estudantes com formação para o trânsito (ADIM 1991, de que sou relator, DJ 25/06/99); ou que tornava obrigatória a notificação pessoal dos condutores nos casos de utilização de celular com o veículo em movimento e da não utilização do cinto de segurança (ADI 2101, Maurício Corrêa, D 05/10/01).

10. Ressalto que no julgamento da citada ADI 1991-DF, de minha relatoria, ficou assentado que é da *"competência exclusiva da União legislar sobre 'trânsito e transporte' (artigo 22, XI, da Constituição); para que a unidade federada possa legislar sobre tal matéria, é necessária expressa autorização em lei complementar federal"*.

XI - trânsito e transporte;"

11. Segundo Alexandre de Moraes, "*a única possibilidade de o Estado-membro legislar sobre questões relativas a trânsito e transporte será mediante delegação da própria União, por meio de lei complementar, de um ponto específico da citada matéria*". ("Direito Constitucional", Atlas, 10ª ed., p. 289).

12. Nessa circunstância, tenho que a exploração, pelo uso de motocicletas, do serviço de transporte individual oneroso de passageiros é matéria de interesse nacional e não regional, além de afetar tema relativo às leis de trânsito e transporte, cuja competência inegavelmente é privativa da União.

13. Como se sabe, a manifestação de vontade por parte da administração está sujeita a procedimentos especiais e forma legal, sob pena de validade. O administrador público somente pode fazer o que é expressamente admitido ou autorizado em lei, não lhe sendo lícito amparar-se na simples ausência de vedação. Desse modo, não havendo permissão do órgão federal competente para a utilização do serviço de mototáxi ou algo similar, como ocorre, por exemplo, com o transporte escolar (artigos 136 a 139 da Lei 9503/97), revela-se inadmissível que a administração estadual e até mesmo a municipal assumam competência que não detêm e regularizem essa espécie de transporte público.

14. Cumpre-me registrar, ainda, que o Código Nacional d Trânsito - Lei 9503/97 - classifica, em seu artigo 96, o veículos automotores e, quanto à categoria, prevê a hipótese d aluguel (inciso III, letra "c"). Estabelece, a seguir, em se artigc 97, que "*as características dos veículos, sua especificações básicas, configuração e condições essenciai para registro, licenciamento e circulação serão estabelecida*

pelo CONTRAN, em função de suas aplicações"[2]. Conclui-se, apenas por essa previsão, que somente por meio de autorização legislativa federal pode-se admitir o uso de motocicletas como táxi, até porque os veículos de aluguel estão sujeitos às exigências da lei federal (artigo 107).

15. Por outro lado, as previsões dos artigos 130 e 135 do Código de Trânsito[3], bem como a competência municipal a que se refere o artigo 30 da Constituição, refletem, quanto à matéria, a possibilidade de adoção de normas e medidas de natureza exclusivamente executiva e regulamentar, visando dar efetividade às regras federais sobre trânsito e transporte urbano. Inadmissível a extrapolação desses limites para tratar da questão originária.

---

[2] *Art. 96. Os veículos classificam-se em:*
I - quanto à tração:
a) automotor; (...)
II - quanto à espécie:
a) de passageiros: (...)
4 - motocicleta; (...)
b) de carga: (...)
2 - motocicleta;
III - quanto à categoria: (...)
d) de aluguel; (...)

Art. 97. As características dos veículos, suas especificações básicas, configuração e condições essenciais para registro, licenciamento e circulação serão estabelecidas pelo CONTRAN, em função de suas aplicações.

Art. 107. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual e coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir e conceder a exploração dessa atividade.

[3] *Art. 130. Todo veículo automotor, elétrico, articulado, reboque ou sem reboque, para transitar na via, deverá ser licenciado anualmente pelo órgão executivo de trânsito do Estado, ou do Distrito Federal, onde estiver registrado o veículo.*
Art. 135. Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em qualquer serviço remunerado, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.

16. Com razão o Procurador-Geral da República ao afirmar que a norma estadual versa sobre "*matéria de competência adstrita à União, em descompasso com o comando do inciso XI do artigo 22 da Constituição da República, na medida em que o Estado de Santa Catarina não tem competência para autorizar licenciamento e emplacamento de motocicletas destinadas a transporte remunerado de passageiros, modalidade de transporte que o Código Nacional de Trânsito sequer reconhece*".

17. Claro está que a lei impugnada não cuida apenas de atos formais de emplacamento e licenciamento de veículos, atribuições típicas dos departamentos estaduais de trânsito, mas efetivamente cria, oficializa e visa dar ares de legalidade a modalidade de transporte de aluguel, não contemplada em lei federal, e que nessa condição transitará pelas vias públicas. Evidenciada, portanto, a relevância da tese jurídica sustentada nesta ação, sugerindo a inconstitucionalidade da norma estadual.

18. Convém ressaltar a incontroversa situação de perigo relacionada a esse meio de transporte, dependente que é do equilíbrio do condutor em apenas duas rodas, bem como em face da ausência de proteções estruturais, ativas e passivas, contra quedas e colisões. Submeter os potenciais usuários desse serviço a riscos, com o aval do Estado, sem prévio e minucioso estudo realizado pelas autoridades federais competentes, é providência por demais temerária.

19. Uma situação é a pessoa, por iniciativa própria e a convite do condutor da motocicleta, submeter-se espontaneamente aos perigos decorrentes. Outra, de extrema gravidade, é permitir-se que a população, necessitada de um meio de

transporte mais barato ou acessível, possa, com o beneplácito estatal, correr sérios riscos de vida ou de lesões físicas.

20. Com efeito, conforme retratado nas razões do pedido, a utilização de capacete é obrigatória tanto para o condutor da motocicleta quanto para o passageiro. A menos que esse último possua seu próprio equipamento de segurança, situação improvável e rara, os usuários do serviço estarão sujeitos, pelo uso comum, a todo tipo de conseqüência nociva à saúde, seja pela impossibilidade de se evitar a transmissão de doenças ou mesmo de realizar-se a adequada higiene do instrumento de proteção. Aflora, no particular, a impossibilidade material de previsão e, por conseqüência, de atendimento, aos requisitos de segurança, higiene e conforto que o Código Nacional de Trânsito exige em face dos veículos de aluguel (CNT, artigo 107).

21. Concluindo, afigura-se-me clara a usurpação da competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte, na forma do artigo 22, inciso XI, da Carta Federal, contexto a indicar a inconstitucionalidade do artigo 1° da norma estadual e, por conseqüência, dos demais dispositivos dele decorrentes.

Ante essas circunstâncias, julgo procedente a ação para declarar a inconstitucionalidade da Lei 11629, de 07 de dezembro de 2000, do Estado de Santa Catarina.

PLENÁRIO

EXTRATO DE ATA

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 2.606-2
PROCED.: SANTA CATARINA
RELATOR : MIN. MAURÍCIO CORRÊA
REQTE.: CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT
ADVDOS.: MARIA CELESTE MORAIS GUIMARÃES E OUTROS
REQDO.: GOVERNADOR DO ESTADO DE SANTA CATARINA
REQDA.: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SANTA CATARINA

Decisão: O Tribunal julgou procedente o pedido formulado na inicial para declarar a inconstitucionalidade da Lei nº 11.629, de 07 de dezembro de 2000, do Estado de Santa Catarina. Votou o Presidente, o Senhor Ministro Marco Aurélio. Decisão unânime. Ausentes, justificadamente, os Senhores Ministros Moreira Alves, Ilmar Galvão e Nelson Jobim. Falou pela requerente a Dra. Anna Carolina Diniz Nogueira. Plenário, 21.11.2002.

Presidência do Senhor Ministro Marco Aurélio. Presentes à sessão os Senhores Ministros Sydney Sanches, Sepúlveda Pertence, Celso de Mello, Carlos Velloso, Maurício Corrêa, Ellen Gracie e Gilmar Mendes.

Procurador-Geral da República, Dr. Geraldo Brindeiro.

Luiz Tomimatsu
Coordenador