

**A DECISÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE DO SUPREMO TRIBUNAL
FEDERAL – STF E AS IMPLICAÇÕES NO SERVIÇO DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL PÚBLICO DE PASSAGEIROS POR MOTOCICLETA – MOTOTÁXI**

João Alencar Oliveira Junior, D.Sc.*

1.0 Mototáxi – um Fenômeno Social de Abrangência Nacional

Em 1996 surge o serviço de mototáxi na cidade de Crateús/CE com população urbana de 39.945 hab. Em 1998, a Veja publicou que cerca de 100 municípios já haviam regulamentado o serviço e em cerca de 1.000 delas o sistema era operado de forma informal, sendo representativo nos 5.561 municípios do país. Em 2002, em consulta nos dados da frota nacional de veículos (ano-base de 2000), disponibilizada na INTERNET, pelo GEIPOT/MT foi identificado 29.921 motocicletas com placas vermelhas, o que representava 0,74% da frota nacional de motocicletas do país. Por região indicou o seguinte resultado quanto à quantidade de motocicletas com placas vermelhas e percentuais: Nordeste (10.939, 36,6%); Sudeste (8.051, 26,9%); Sul (3.007, 10,1%); Centro-Oeste (6.198, 20,7%) e Norte (1.726, 5,8%). As regiões mais ricas do país (sul e sudeste) respondem por 37% do total de motocicletas de aluguel do país. Destacando-se alguns estados pela quantidade de motocicletas de aluguel e o elevado percentual na região, tais como: PA (635, 36,8%); RO (547, 31,7%); CE (5.709, 52,2%); MA (2.679, 24,5%); RN (937, 8,6%), PB (574, 5,3%); MG (1.958, 24,3%); SP (5.905, 73,3%); SC (417, 13,9%); RS (2.513, 83,6%); MS (1.245, 20,1%); MT (1.917, 30,9%) e GO (3.036, 49%). Em algumas das suas cidades o serviço se encontra regulamentado, tais como: Fortaleza/CE, São Luís/MA, Campina Grande/PB, Mossoró/RN, Iguatu/CE e Ribeirão Preto/SP. Estima-se em Ribeirão Preto/SP que um total de 1.200 mototáxis atende cerca de 12.000 passageiros/dia, o que representa 6,5% das viagens diárias por transporte público (Lapate, 1999). Pesquisa realizada em 12 corredores de tráfego de Fortaleza demonstrou que o mototáxi representou 8,1% da demanda de tráfego dos corredores, 18,5% das motocicletas em circulação nestes corredores e 10,2% dos veículos contados (PMF, 2000). O que demonstra a força do fenômeno do mototáxi como fato social que não pode ser ignorado pelos legisladores e pela justiça.

Segundo **Oliveira Jr e Orrico Filho (2000)**, *"o mototáxi surge como uma atividade clandestina que se organiza socialmente (sindicatos, cooperativas, empresas) e passa a pressionar as autoridades públicas (legislativo e executivo) no sentido de reconhecê-los como categoria profissional e exigem a criação de leis e regulamentos. Com a estrutura jurídica criada e feita a licitação, aqueles que conseguiram a permissão passam a conviver com os colegas que permaneceram na clandestinidade, em virtude da incapacidade do poder público de fiscalizar o serviço. Os operadores que participaram da licitação e se legalizaram, realizaram uma competição pelo direito de explorar o serviço. Entretanto, este direito não sendo garantido pelo poder concedente os obriga a praticar a competição na rua, tanto com os colegas legalizados quanto com os 'neoclandestinos', não incorporados formalmente no mercado. Estes também competem na rua pelo usuário com os dos demais modais (ônibus, van, Kombi e táxi). Acredita-se que a incapacidade de fiscalização seja um*

fato generalizado e que a permanência dos "neoclandestinos" seja uma realidade e problema de difícil solução".

2.0 Aspectos Constitucionais do Serviço de Mototáxi

Constitucionalmente a União estabelece as diretrizes e normas de caráter geral e abrangência nacional visando dar unidade às ações de governos nos seus diversos níveis hierárquicos – por exemplo, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – ao estabelecer deveres e direitos dos agentes públicos e privados na circulação do trânsito, de forma uniforme em todo o território nacional. O art. 21, XX, da Constituição Federal – CF diz que compete a União "instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos", que associado ao art. 22, definem o escopo de atuação da União, pois compete privativamente a mesma legislar sobre: IX – diretrizes da política nacional de transportes e XI – trânsito e transporte. Através de lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo (art. 22, parágrafo único), que ainda não foi promulgado tal dispositivo. Embora a União detenha a legitimidade para legislar sobre tais assuntos, no âmbito de políticas nacionais, a questão específica do transporte urbano foi definida pela CF como assunto de caráter local, sendo tal atribuição repassada às municipalidades.

Moraes (2002) argumenta que *"a Constituição Federal consagrou o município como entidade federativa indispensável a nosso sistema federativo, integrando-o na organização político-administrativa e garantindo-lhe plena autonomia, como se nota da análise dos arts. 1º, 18, 29, 30 e 34, VII, c, todos da Constituição Federal".* Fundamenta argumentado que *"a autonomia municipal, da mesma forma que os Estados-membros, configura-se pela tríplice capacidade de auto-organização e normatização própria, autogoverno e auto-administração. Dessa forma, o município auto-organiza-se por meio de sua Lei Orgânica Municipal e, posteriormente, por meio da edição de leis municipais; autogoverna-se mediante a eleição direta de seu prefeito, vice-prefeito e vereadores, sem qualquer ingerência dos Governos Federal e Estadual; e, finalmente, auto-administra-se, no exercício de suas competências administrativas, tributárias e legislativas, diretamente conferidas pela Constituição Federal"* (grifo nosso).

O art. 30 da CF é o principal marco regulatório que define a autonomia municipal para legislar e regulamentar suas atividades de transporte público de passageiros, uma vez que este possui caráter de interesse local (CF, art. 30, I), inclusive com a legitimidade para suplementar a legislação federal e estadual no que couber (CF, art. 30, II). Pois nada mais próprio do município, do que a estruturação do seu sistema de transporte público e trânsito, para atender de forma satisfatória o conjunto da população. **Moraes (2002)** diz quanto ao inciso II do art. 30, da CF, que *"preceitua caber ao município suplementar a legislação federal e estadual no que couber, o que não ocorria na Constituição anterior, podendo o município suprir as omissões e lacunas da legislação federal e estadual, embora não podendo contraditá-las.. Assim a Constituição Federal prevê a chamada competência suplementar dos municípios, consistente na autorização de regulamentar as normas*

legislativas federais ou estaduais, para ajustar sua execução a peculiaridades locais, sempre em concordância com aquelas e desde que presente o requisito primordial de fixação de competência desse ente federativo: interesse local".

Associado ao inciso V, que explicita que o transporte coletivo ou público de passageiros é um serviço público essencial, de interesse local, e que pode ser explorado diretamente ou delegado mediante concessão ou permissão à iniciativa privada. O inciso VIII destaca a importância do planejamento urbano e territorial do município e o papel dos transportes. **Moraes (2002)** afirma que *"as competências legislativas caracterizam-se pelo princípio da predominância do interesse local, consubstanciando-se em: competência genérica em virtude da predominância do interesse local (CF, art. 30, I)..".* Este prossegue dizendo que *"apesar de difícil conceituação, interesse local refere-se aos interesses que disserem respeito mais diretamente às necessidades imediatas do município, mesmo que acabem gerando reflexos no interesse regional (Estados) e geral (União)".* A necessidade de organizar e prestar as atividades de transporte público no âmbito municipal requer a elaboração de leis municipais para que se possam delegar tais serviços, pois assim exige o ordenamento jurídico federal que trata das permissões e concessões. O que torna legítima a iniciativa do município em criar seu ordenamento jurídico aplicado ao setor transportes, para todos os modos de transportes que o município entenda como capaz de prover transporte público, inclusive, o serviço de transporte individual público de passageiros por motocicleta.

3.0 Aspectos Infraconstitucionais do Serviço de Mototáxi

A polêmica legal do Mototáxi iniciou com a Ata Nº 3.762, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, de 02/09/1997, com a opinião dos Conselheiros quanto à utilização da motocicleta como táxi, com base na Lei Nº 5.108/66 (Código Nacional de Trânsito – CNT), afirmava que: *"o Colegiado decide, por maioria de votos, que a legislação de trânsito em vigor não contempla a motocicleta como veículo de aluguel apropriado ao transporte individual de passageiros"* (grifo nosso). Fazia sentido tal posicionamento, pois o CNT definia que os veículos de aluguel (táxi) seriam automóveis (Art 42, § 4º, da Lei Nº 5.108/66). Uma vez que o CTB revogou o CNT (CTB, art. 341), ficou sem sentido a decisão do colegiado do CONTRAN, pois inexistia impedimento legal para que as municipalidades estabeleçam seus serviços de transporte público, inclusive o mototáxi, no âmbito de suas jurisdições e competências constitucionais (CF, art.30, I, II e V), com o amparo do CTB. A prerrogativa municipal de organizar seu sistema de transporte público era um dispositivo já contemplado na legislação de trânsito anterior (CNT, art. 42 a 46). O CTB estabelece que compete ao poder público permitente ou concedente a definição dos veículos de aluguel a serem utilizados como transporte individual ou coletivo de passageiros nos municípios, como a seguir: *"Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou 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 ou conceder a exploração dessa atividade"* (art. 107). **Rizzardo (2001)** comenta que *"a regra reproduz o que já estava consolidado, visto que*

sempre esteve na competência da autoridade com jurisdição sobre as vias nas quais se faz o transporte, a regulamentação do transporte individual ou coletivo de passageiros. Realmente, as condições de segurança, de higiene e conforto para os táxis e lotações..., virão previstas em regulamentos administrativos dos Municípios." (grifo nosso).

O art. 135 do CTB esclarece a necessidade do emplacamento do mototáxi com a placa vermelha, ao estabelecer que "os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou 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". Considerando que os veículos devem atender as exigências do CTB, convém analisar o art. 96 quanto à classificação feita em relação à motocicleta, pois este é o veículo utilizado no serviço de mototáxi. Segundo o mesmo, a motocicleta pode ser enquadrada quanto à espécie pode ser de passageiros ou de carga (art. 96, II, a e b) e à categoria pode particular (art. 96, III, c; placas cinzas), de aluguel (art. 96, III, d).

A Resolução Nº 14/98/CONTRAN estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação. Desta forma, a motocicleta deve ter: "1) Espelhos retrovisores, de ambos os lados; 2) Farol dianteiro, de cor branca ou amarela; 3) Lanterna, de cor vermelha, na parte traseira; 4) Lanterna de freio, de cor vermelha; 5) Iluminação da placa traseira; 6) Indicadores luminosos de mudança de direção, dianteiro e traseiro; 7) Velocímetro; 8) Buzina; 9) Pneus que ofereçam condições mínimas de segurança; 10) Dispositivo destinado ao controle de ruído do motor"(art. 1º, IV). A Resolução Nº 45/98/CONTRAN, que estabelece o sistema de placas de identificação de veículos e disciplina os artigos 115 e 221 do CTB. Define em seu Anexo I, as dimensões, o tamanho dos caracteres e as cores, que no caso do veículo de aluguel deve ser de fundo na cor vermelha e caracteres brancos. Esta cria de fato a placa vermelha que deve ser utilizada no veículo de aluguel, definido pela municipalidade em se tratando de transporte público, uma vez que o transporte de carga não necessita de delegação pública para circular. Portanto, não requer a criação de nova regulamentação uma vez que esta é suficiente para que se registre e emplaque as motocicletas com placas vermelhas. Se toda motocicleta necessita dos equipamentos estabelecidos na Resolução Nº 14/98 para poder circular, qual seria a diferença entre a motocicleta de uso privativo, que transporta uma pessoa na garupa, para uma motocicleta que conduz uma pessoa como passageiro de um sistema de transporte público regulamentado, mediante o pagamento de uma tarifa? Inexiste argumento técnico quanto à questão veicular da motocicleta, uma vez que sua maior ou menor segurança é característica intrínseca da tecnologia. Não há como exigir mais segurança de um veículo que já se encontra regulamentado e autorizado a circular com suas condições de "insegurança" veicular, somente pela distinção do que seja privado ou público. O reconhecimento da motocicleta como modalidade de transporte público recai somente sobre a responsabilidade do poder público de assim reconhecê-la e do usuário em querer utilizá-la.

Em 1999 consultei o DENATRAN sobre a competência das municipalidades em criar uma nova modalidade de transportes públicos, sem que existisse o reconhecimento e autorização prévia do CONTRAN, quanto à motocicleta poder ou não assumir tais atribuições e, dos Departamentos Estaduais de Trânsito – DETRAN's em licenciar e registrar com a placa vermelha as motocicletas para operarem como veículo de aluguel. O DENATRAN respondeu-me com o Ofício Nº 1.262/99, que anexava o Parecer Nº 11A/CGIJ/DENATRAN, de 01/10/1998, em atendimento a consulta da Prefeitura de Bragança Paulista/SP, e concluía que: *“a concessão, permissão ou autorização do serviço de transporte remunerado de passageiro denominado ‘moto-táxi’ é de competência do município, que se entender conveniente poderá regulamentá-lo”*.

O que confirma que além do ordenamento jurídico constitucional (CF, art. 30, I, II e V) existe ordenamento infraconstitucional positivado (CTB, art. 96, incisos I, a, II, a, b, III, d, art. 107, art. 135 e CONTRAN, Resolução Nº 14/98, Art. 1º, IV e a Resolução Nº 45/98, Anexo I), que garante que as motocicletas cumprem os requisitos legais para circularem com passageiros, mas também que as municipalidades podem definir que tais veículos sejam do tipo de aluguel. Isto posto, deveria acabar com a especulação de que os municípios não teriam a competência para instituir o serviço de mototáxi, pois não estão criando nova legislação, mas somente suplementando a legislação federal quanto à adaptação desta às peculiaridades locais dos seus municípios. Impõe a legislação federal que se crie o ordenamento jurídico municipal para se instituir o serviço de mototáxi, para que possa dar respaldo legal aos processos subsequentes de licitação pública para delegar tais serviços na modalidade de permissão. A lei Nº 9.074/95 define em seu art. 2º que *“é vedado à União, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios executarem obras e serviços públicos por meio de concessão e permissão de serviço público, sem lei que lhes autorize e fixe os termos..observado, em qualquer caso, os termos da Lei Nº 8.987, de 1995”*. O que reforça a necessidade de elaboração de leis municipais (leis, regulamentos e edital de licitação do serviço de mototáxi) para que os transportes públicos possam ser prestados por autônomos. O que confirma o preceito constitucional de autonomia e legitimidade das municipalidades para legislar em assuntos de interesse local.

Na situação fática dos municípios criarem serviços de mototáxi e a inexistência da placa vermelha que os registrasse e licenciasse, pôs os DETRAN's numa situação bastante delicada, pois as motocicletas somente poderiam circular de acordo com a lei se estivessem devidamente emplacas com uma placa que até então inexistia, sendo necessária uma ação de regulamentação típica das atribuições dos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN's. O art. 14, II do CTB diz que compete aos CETRAN's *“elaborar normas no âmbito de suas respectivas competências”* e ao órgão executivo de trânsito dos estados (DETRAN's) *“vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar, emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e o Licenciamento Anual, mediante delegação do órgão federal competente”* (CTB, art. 22, III).

Hipoteticamente existiria um conflito de normas entre os arts. 107 e 135 (que autorizam aos estados e municípios definirem quais os tipos de veículos utilizados no serviço de transporte público individual ou coletivo), enquanto que os arts. 97, 12, X e 14, II, em tese, conflitam entre si quanto à competência do CONTRAN e dos CETRAN's em criar a placa vermelha e, a prerrogativa constitucional dos municípios, caso o entendimento seja pela não aplicação do estabelecido na Resolução Nº 45/98/CONTRAN. Se esta for válida, não requer a criação de novas resoluções ou mesmo alterações no CTB, pois o que existe positivado é plenamente suficiente para que se emplate e licencie as motocicletas consideradas como veículo de aluguel.

4.0 A Petição Inicial de Inconstitucionalidade da Lei Nº 11.629/2000

A Confederação Nacional do Transporte – CNT é entidade sindical que atende ao dispositivo constitucional (CF, art. 103, IX) que a habilita a propor Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADIn junto ao Supremo Tribunal Federal – STF, a este compete processar e julgar ADIn de lei ou ato normativo federal ou estadual, assim como, Ação Declaratória de Constitucionalidade – ADC (CF, art. 102, I, a, positivado na Lei Nº 9.868/99, art. 1º).

A CNT protocolou a ADI Nº 2.606-2, em 18/02/2002, no STF contra dispositivos da lei do Estado de Santa Catarina, que dispunha sobre o "*licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros*" (Lei Nº 11.629/2000). A petição inicial alegou que a lei invadia a "*competência privativa e exclusiva da União para legislar sobre trânsito e transportes*" (art. 22, inciso XI da CF) e o que dispõe sobre a competência privativa para legislar sobre diretrizes de desenvolvimento urbano e de transportes (art. 21, inciso XX, da CF). A lei também estaria cometendo a "*inobservância de requisitos de segurança e saúde dos usuários*", em desconformidade com os arts. 144 e 196 da CF (**CNT, 2002**). De acordo com a **CNT (2002)**, "*através da Lei Estadual Nº 11.629,..., o Estado-Membro permitiu o licenciamento e emplaceamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros e, com isso, acabou por criar o serviço denominado 'mototáxi'*". Parece contraditório tal afirmativa, pois segundo o texto da lei, o "*Departamento de Trânsito de Santa Catarina – DETRAN efetuará o licenciamento e o emplaceamento a que se refere esta Lei apenas nas localidades em que o serviço de moto-táxi tenha sido previamente regulamentado por lei municipal*" (Lei Nº 11.629/2000, art. 2º), (grifo nosso).

O Estado de Santa Catarina *não criou o serviço de mototáxi* como fez entender a petição inicial, pois se assim fosse não precisava do art. 2º da lei, e todo e qualquer município independente da existência ou não de lei municipal teria motocicletas com a placa vermelha e poderia realizar o transporte intermunicipal de passageiros, sendo este sim de competência estadual. O mesmo teria criado as placas vermelhas, suplementando, desta forma, à legislação federal (o CTB e resoluções do CONTRAN), embora fosse desnecessária a edição desta lei, pois a legislação federal é satisfativa para que as motocicletas sejam emplaceadas como veículo de aluguel. Logo, não está em julgamento ou mérito, a criação do serviço de mototáxi, pois a lei em questão não criou este serviço. A sua

criação continua sendo de competência dos municípios, respaldada pela Constituição Federal e pelo próprio CTB, conforme debatido.

Não cabe juízo de valor sobre o serviço de mototáxi nesta ADIn, uma vez que o controle concentrado de constitucionalidade de lei municipal não é da competência do Supremo Tribunal Federal – STF. As hipóteses constitucionais de controle concentrado de constitucionalidade se dão sobre atos ou leis estaduais e federais que contrariam a Carta Magna, no âmbito do STF (CF, art. 102, I,a) e, aqueles atos estaduais ou municipais que contrariam a Constituição Estadual (CF, art. 125, § 2º), no âmbito dos Tribunais de Justiça dos Estados – TJ's. Nestas hipóteses e segundo **Moraes (2002)**, *"será inadmissível ação direta de constitucionalidade perante o STF ou perante o TJ local, inexistindo, portanto, controle concentrado de constitucionalidade, pois o único controle concentrado de constitucionalidade de lei ou ato normativo municipal em face da Constituição Federal que se admite é o difuso, exercido 'incidenter tantum' por todos os órgãos do Poder Judiciário, quando em julgamento de cada caso concreto"*. Conclui que *"o STF entende não ser possível nessa hipótese o controle concentrado pelo TJ, pois tendo as decisões efeitos 'erga omnes' no âmbito estadual, a elas estaria vinculado o próprio STF que deixaria de exercer sua missão constitucional de guardião da Constituição"*.

A petição inicial cometeu alguns equívocos quanto às afirmativas em relação ao serviço de mototáxi, tais como: a) *"o Código Nacional de Trânsito (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997) e as Resoluções do CONTRAN ..nada dispõem a respeito do citado serviço de mototáxi"*, b) *"o atual Código Nacional de Trânsito, não menciona, em momento algum como transporte público de passageiros, o chamado MOTOTÁXI, apenas contemplando as motocicletas como conduções de lazer, mas jamais para transporte de pessoas, com a natureza pública de que se revestem os táxis e os ônibus"*, c) *"..não comportando o Código Nacional de Trânsito como modalidade de transporte coletivo de passageiros os veículos ciclomotores ou similares, mas somente os automotores, não pode o Estado instituí-la"*, d) *"..as motocicletas se prestam ao uso pessoal, que o Código Nacional de Trânsito não previu nas suas normas, dentre os meios de transporte individual de passageiros, para uso coletivo, veículos como os ultraleves, as asas deltas, carroças, porque não se adequam, sob todas as luzes, ao serviço público de transporte de pessoas"* e e) *"..é flagrante a inconstitucionalidade da Lei Estadual indigitada, que autorizou a exploração de serviços públicos de passageiros, através dos mototáxis, oficializando um privilégio intolerável e inaceitável, ao criar uma nova categoria de transporte de passageiros, usurpando competência da União e, ainda, trazendo sérios e incontornáveis riscos à saúde e à segurança públicas, por isso mesmo que não previsto no Código Nacional de Trânsito o indigitado meio de transporte, criado também contra as Resoluções do CONTRAN "* (**CNT, 2002**).

Se a petição inicial tiver tomado por base o CNT, realmente faria sentido a argumentação. Entretanto, conforme exposto, o CTB em seu art. 96 estabelece a tipologia dos veículos que podem ser utilizados como transporte de passageiros e cargas, sendo a

motocicleta classificada nos dois tipos. Quanto à categoria de aluguel destes veículos, remete ao órgão permitente a competência para instituir os veículos tidos como de aluguel. O argumento de que somente caberia ao veículo de quatro rodas a atribuição de ser táxi, é se utilizar um dispositivo revogado. Da mesma forma que não existe tal reserva legal, inexistente qualquer menção aos tipos de veículos que podem ser considerados como aluguel. Portanto, fica prejudicado o argumento da petição inicial quanto ao fato do mototáxi não estar citado no CTB ou nas normas do CONTRAN. O CTB resguarda o direito das municipalidades de instituírem o serviço público de transporte. Portanto, não compete a União definir no âmbito dos municípios, quais veículos podem ser ou não considerados como aluguel, uma vez que a norma que positivou o art. 22, XI da CF, no que diz respeito ao estabelecimento destes veículos usados em transporte público, define que esta competência é do poder concedente ou permitente, que neste caso recai sobre o município. Assim como também não compete ao Estado a instituição do serviço de mototáxi no âmbito do transporte público municipal. A argumentação fática da petição inicial de que o Estado de Santa Catarina tenha criado o serviço de mototáxi, seja intermunicipal ou municipal, é falaciosa, o que leva a conclusão de que o objeto da ADIn também é falacioso (CF, art. 22, XI).

Em tese, a lei estadual estaria usurpando a competência do CONTRAN, se a compreensão de que o CTB (art. 96, incisos I, a, II, a, b, III, d, art. 107, art.135) e as Resoluções do CONTRAN (Nº 14/98, art. 1º, IV e Nº 45/98, Anexo I) não se aplicassem à questão do mototáxi. Assim como, se a placa vermelha da motocicleta se configurasse como novo tipo de registro e licenciamento, cabendo assim ao CONTRAN a definição desta, mediante nova resolução, conforme assegura o art. 12, X e art. 97 do CTB. Neste caso, o Estado de Santa Catarina estaria criando norma estadual que conflitaria com norma federal, bastando para sanar tal problema, impetrar um Recurso Extraordinário junto ao STF e não uma ADIn. Entretanto, não foi este o entendimento do Supremo Tribunal Federal – STF, pois quanto ao mérito da ADIn, o julgou favorável.

5.0 O Inteiro Teor da ADIn 2.606-2 da Lei Nº 11.629/2000 do STF

O inteiro teor da ADIN 2.606-2/2002 é composto pela Ementa do Acórdão, o Relatório e o Voto do Relator Ministro Maurício Correia e o Extrato da Ata do Plenário. A seguir se observa a transcrição da ementa do acórdão: *"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. Inconstitucionalidade a norma ordinária estadual que autoriza 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" (STF, 2002).

Quanto ao Acórdão, temos: "*Vistos, relatados e discutidos estes autos, acordam os Ministros do Supremo Tribunal Federal, em Sessão Plenária, na conformidade da ata de 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*" (STF, 2002).

A decisão do relator Ministro Maurício Corrêa, expressa no voto, aceita a argumentação da inicial quanto ao mérito do uso de motocicletas como veículo de aluguel. Será que seria competência do STF fazer julgamento deste mérito do uso ou não da motocicleta como mototáxi? Não estaria restrita a consideração da pertinência da lei estadual enquanto seu conflito com a Constituição Federal?

6.0 Considerações Finais

O voto do relator expõe uma questão que muito deve preocupar a comunidade política, técnica e jurídica do setor transporte, pois este argumenta que uma vez que "*o inciso XI do artigo 22 da Carta da República reservou privativamente à União o poder de legislar sobre o trânsito e transporte, bem como para fixar as diretrizes dos transportes urbanos. A possibilidade excepcional de norma estadual vir a disciplinar originariamente a matéria viabiliza-se apenas mediante lei complementar, conforme expressamente dispõe o parágrafo único do artigo 22, instrumento normativo inexistente quanto às hipóteses de transporte remunerado de passageiros... O tema igualmente não se acha no rol, numerus clausus, das competências comum e concorrente (CF, artigos 22 e 23), sendo vetado aos Estados, na ausência de lei complementar, disciplinar a matéria*" (STF, 2002).

Hora, em se confirmando tal jurisprudência do STF, o que dizer das leis estaduais criadas por todo o país após a Constituição Federal de 1988, que serve de lastro jurídico às licitações e contratos estabelecidos a partir desta legislação infraconstitucional? Ao pé da letra significa que todas são ilegais e que os contratos firmados possuem vício de ilegalidade. Entretanto, não concordo com a conclusão do excelentíssimo Ministro Maurício Corrêa, uma vez que, a análise da questão da competência legislativa das municipalidades em instituir seus serviços de transportes públicos é pacífica na interpretação dos dispositivos constitucionais e na doutrina jurídica. Se o município é competente para delegar serviços municipais de transporte coletivo ou público de passageiros, deve também ser competente para instituir normas e regras da prestação deste serviço, mediante a instituição de ordenamento jurídico municipal (leis, regulamentos, editais de licitação, decretos, portarias). Se o município não tiver competência para regulamentar e legislar este serviço, deve-se acreditar que também estão ilegais e irregulares as leis municipais que viabilizaram as licitações de transporte público em vários municípios brasileiros.

A criação de lei estadual para os DETRAN's registre e licencie motocicletas com placas vermelhas é desnecessária. A CF, o CTB e as resoluções do CONTRAN constituem ordenamento jurídico suficiente para que os órgãos estaduais de trânsito emplaquem as

motocicletas como veículos de aluguel, naquelas municipalidades que tenham criado o mototáxi por lei. A não ser que o CTB seja alterado e a União retomar para si a competência de definir quais veículos podem ser ou não de aluguel, através de uma regulamentação técnica, não podem os DETRAN's recusarem o emplacamento e licenciamento das motocicletas que forem consideradas táxi por lei municipal.

Legalmente a ADIN 2.606-2 retirou do ordenamento jurídico de Santa Catarina a Lei Nº 11.629/2000, sem que tenha alcance legal quanto às leis municipais existentes no estado ou qualquer outro da federação. Caso se queira erradicar o serviço de mototáxi é necessário que se questione na justiça a lei municipal específica, uma a uma, pois não existe controle concentrado de constitucionalidade de lei municipal, teria de seguir o rito do controle difuso e aplicado somente no caso em concreto e não em controle abstrato de constitucionalidade.

Referências Bibliográficas:

- BRASIL, República Federativa do (1988)** "Constituição Federal", Brasília, DF, Senado Federal.
- _____. (1995) "Lei Nº 8.987: dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos previsto no Art. 175, da Constituição Federal, e dá outras providências", Brasília, Congresso Nacional.
- _____. (1995) "Lei Nº 9.074: estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências", Brasília, Congresso Nacional.
- _____. (1997) "Lei Nº 9503 – Institui o Código de Trânsito Brasileiro", Brasília, Congresso Nacional.
- _____. (1999) "Lei Nº 9.868 – Dispõe sobre o processo e julgamento da ação direta de inconstitucionalidade e da ação declaratória de constitucionalidade perante o Supremo Tribunal Federal", Brasília, Congresso Nacional.
- CONTRAN, Conselho Nacional de Trânsito (1997)** "Ata Nº 3.762, da 19ª Reunião Ordinária do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN", Brasília, 02/09/1997
- _____. (1998) "Resolução Nº 14/98 - estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências", Brasília.
- _____. (1998) "Resolução Nº 45/98 - estabelece o sistema de placas de identificação de veículos, disciplinado pelos artigos 115 e 221 do Código de Trânsito Brasileiro", Brasília.
- DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito (1998)** "Parecer Nº 11A/CGIJ/DENATRAN – Serviço de transporte denominado Moto-Táxi", Brasília, 01/10/1998
- CNT (2002)** "ADI – 2.606: petição inicial de ação de inconstitucionalidade da Lei Nº 11.629/2000, do Estado de Santa Catarina", Supremo Tribunal Federal – STF, www.stf.gov.br, Brasília.
- LAPETE, R. (1999)** "Reorganização do transporte para maior acessibilidade", in 12º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito - ANTP, Recife, 1999.
- MORAES, A. de (2002)** "Constituição do Brasil Interpretada", 1ª ed., São Paulo, Ed. Atlas, 2.924 p.
- OLIVEIRA JR, J. A. e ORRICO FILHO, R. D. (2000)** "Regulamentação do serviço de transporte público individual de passageiros por motocicleta (Mototáxi) – aspectos econômicos e legais", publicado nos anais do 13º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Porto Alegre/RS.
- PMF – PREFEITURA MUNICIPAL DE FORTALEZA (2000)** "Programa de Transporte Urbano de Fortaleza", Fortaleza.
- RIZZARDO, A. (2001)** "Comentários ao código brasileiro de trânsito brasileiro", 3ª edição, Editora dos Tribunais, São Paulo.
- SANTA CATARINA, GOVERNO DO ESTADO DE (2000)** "Lei Nº 11.629/2000 - Dispõe sobre o licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros", Florianópolis, 07/12/2000.
- STF (2002)** "Inteiro Teor da ADIn 2.606 Ação de Inconstitucionalidade da Lei Nº 11.629/2000, do Estado de Santa Catarina: ementa do acórdão, o relatório e o voto do Relator Ministro Mauricio Correia e o extrato da Ata do Plenário", Supremo Tribunal Federal – STF, www.stf.gov.br, Brasília.

(*) **João Alencar Oliveira Júnior**, Engenheiro Civil (UNIFOR), Doutor em Engenharia de Transportes (PET/COPPE/UFRJ), Professor do Departamento de Engenharia de Transportes – DET/CT/UFC, Bacharelado em Direito (UNIFOR), Celular: (85) 9991.0262 # Fone: (85) 4008.94.88 Ramal 219 # Fax: (85) 4008.94.88 Ramal 201, E-mail: alencar@det.ufc.br ou jalencarjr@yahoo.com, Homepages: www.det.ufc.br ou www.geocities.com/joao_alencar