

EXCELENTÍSSIMO SENHOR MINISTRO PRESIDENTE DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL

○ CONSELHO NACIONAL DE VISTORIAS VEICULARES – CNVV, associação sem fins lucrativos, inscrito no CNPJ nº 27.911.875/0001-00, com sede em Brasília, na SRTVS, QD. 701 - Conj. E - Bloco 1 - Sala 507, Edifício Palácio do Rádio I - Asa Sul, Distrito Federal, CEP 70340-901, vem respeitosamente, por seu advogado que esta subscreve (instrumento de procuração acostada), nos termos dos artigos 102, inciso I, alínea “a”, 103, inciso IX da Constituição Federal e Lei Federal nº 9.868/1999, propor a presente **AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE COM PEDIDO DE MEDIDA CAUTELAR**, contra a Lei Estadual nº 8.740 de 2020, promulgada em 27 de fevereiro de 2020 pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (em anexo), que dispensa alguns seguimentos da sociedade fluminense a realização de vistorias, desde que promovam os serviços de proteção veicular nos casos de troca de propriedade, sobrepondo assim a competência privativa da União em matérias de trânsito, conforme previsto art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, bem como criando situação absurda no país, onde “alguns privilegiados” não precisam realizar vistorias, se estiverem no Estado do Rio de Janeiro.

[...] I – Competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte (CF, art. 22, XI).

II – Exercício de atribuição pelo Estado que demanda autorização de lei complementar.

III – Inexistência de autorização expressa quanto ao transporte remunerado de passageiros por motocicletas.

IV – Ação direta julgada procedente para declarar a inconstitucionalidade da lei mineira 12.618/97.

(STF. Plenário. ADI 3.136/MG. Rel.: Min. RICARDO LEWANDOWSKI, 1o/8/2006 un. DJ, 10 nov. 2006.)

I – DA LEGITIMIDADE ATIVA *AD CAUSAM*

O artigo 103, inciso IX da Constituição Federal estabelece a legitimidade ativa das entidades de classe de âmbito nacional para propositura das ações diretas de inconstitucionalidade.

Art. 103. Podem propor a ação direta de inconstitucionalidade e a ação declaratória de constitucionalidade:

[...]

X - confederação sindical ou entidade de classe de âmbito nacional.

De acordo com o entendimento pacificado desta Suprema Corte¹, configura-se como entidade de classe a Associação que congregue empresas ou pessoas, membros de uma determina categoria específica e cujos interesses sociais, profissionais econômicos estejam em comunhão.

2

Ademais, exige-se para este fim que haja ampla abrangência do vínculo de representação dos associados, de modo que toda a categoria empresarial ou profissional esteja representa pela Associação, não se admitindo apenas fração desta.

Não obstante, é necessária também a comprovação da pertinência temática entre as finalidades institucionais da Associação e o objeto da norma impugnada, ratificando-se, assim, a

¹ "A Jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL consolidou o entendimento de que a legitimidade para o ajuizamento das ações do controle concentrado de constitucionalidade por parte de confederações sindicais e entidades de classe (art. 103, IX, da CF, c/c art. 2º, IX, da Lei 9.868/1999) pressupõe: (a) caracterização como entidade de classe ou sindical, decorrente da representação de categoria empresarial ou profissional (ADI 4294 AgR, Rel. Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, DJe de 5/9/2016); (b) a abrangência ampla desse vínculo de representação, exigindo-se que a entidade represente toda a respectiva categoria, e não apenas fração dela (ADI 5320 AgR, Rel. Min. CELSO DE MELLO, Tribunal Pleno, DJe de 7/12/2015); (c) caráter nacional da representatividade, aferida pela demonstração da presença da entidade em pelo menos 9 (nove) estados brasileiros (ADI 4230 AgR, Rel. Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, DJe de 14/9/2011); e (d) a pertinência temática entre as finalidades institucionais da entidade e o objeto da impugnação (ADI 4722 AgR, Rel. Min. DIAS TOFFOLI, Tribunal Pleno, DJe de 15/2/2017)". Trecho do Acórdão exarado nos autos da ADI 5444-DF. Rel. Ministro Alexandre de Moraes, Data da Publicação: DJE 31/10/2017.

necessidade dos interesses da categoria que se opera frente aos vícios de inconstitucionalidade atacado.

Por fim, a representatividade nacional da Associação é aferida pela presença de membros ou associados em pelo menos nove estados da Federação seguindo-se o critério fundado na Lei Orgânica dos Partidos Políticos e aplicável por analogia à hipótese constitucional.

Deste modo, conforme demonstraremos a seguir, o Autor preenche todos os requisitos exigidos à configuração de sua legitimidade ativa para propor a presente Ação Direta de Inconstitucionalidade.

I.1 – ENTIDADE DE CLASSE DE ÂMBITO NACIONAL

O Conselho Nacional de Vistorias Veiculares - CNVV, ora Autor, é uma entidade de classe de âmbito nacional fundado em 01 de dezembro de 2016 e constituído por 14 (quatorze) entidades representativas de empresas de perícias, vistorias e inspeções veiculares, divididas entre Associações ou Sindicatos Estaduais, devidamente distribuídos em todas as regiões do Brasil e em quase todos os Estados (vide lista de associados em anexo).

Conforme se verifica em seu Estatuto Social, o CNVV tem como objeto institucional:

- (i) Elaborar propostas de Leis, Resoluções e Portarias do segmento de vistoria e inspeções veiculares, propondo adequações melhorias às legislações existentes;
- (ii) Cooperar tecnicamente com todos os órgãos, departamentos, casas legislativas e afins para melhorias e correto desempenho das atividades do segmento;
- (iii) Elaborar e rever as tabelas de preços das empresas do segmento, conforme estudo técnico e levantamento dos custos reais das empresas do segmento;
- (iv) Promover programas de capacitação funcional dos quadros operacionais das empresas de vistorias e inspeções veiculares;

- (v) Ter a iniciativa em tudo o que concerne à divulgação de métodos mais eficientes de realização dos serviços de vistorias e inspeções veiculares;
- (vi) Realizar ações tendentes a fomentar o intercâmbio com organismos e instituições congêneres, com vista a aprimorar seus quadros dirigentes e operacionais e participar de congressos, seminários, estágios e encontros com análogo objetivo;
- (vii) Representar o segmento de vistoria e inspeção veicular no Brasil e Exterior;
- (viii) Participar ativamente das câmaras temáticas existentes afetas ao segmento em todas as esferas (Federal, Estadual e Municipal);
- (ix) Pugnar pelo crescente prestígio das empresas de perícia e vistorias automotivas, bem como dos profissionais da área de perícia e vistoria automotivas;
- (x) Promover seminários e palestras que tenham por objetivo estimular a evolução técnica dos serviços de perícia, vistoria e inspeção veicular, assim como dos profissionais nele envolvidos e;
- (xi) Promover a associação e os serviços dos seus associados junto à sociedade.

Além de todos os objetos institucionais acima indicados, salienta-se que o Autor também busca para toda a população brasileira um melhor atendimento e qualidade nos serviços técnicos de vistorias e inspeções veiculares em todos os Estados da Federação, acompanhando toda a legislação pertinente ao segmento em todas as esferas (Federal, Estadual/Distrital e Municipal).

Inclusive, vale mencionar que em 2017 e 2018 o Autor participou do Grupo de Trabalho criado por meio das Portarias DENATRAN 189/2017, 258/2017 e 33/2018, para discussão e revisão da Resolução 466/2013 do CONTRAN que estabelece procedimentos para o exercício da atividade vistoria de identificação veicular, grupo técnico esse que contou com a presença de especialistas do segmento e da AND – Associação Nacional dos DETRANs.

O Autor através de uma importante atuação vem desenvolvendo e apresentando no cenário Nacional matérias, campanhas publicitárias, ofícios e sugestões aos órgãos executivos de trânsito, bem como prestando informações técnicas sobre o mercado das empresas de vistorias.

Desta forma, à vista da especificidade do ramo a que se dedicam os referidos associados do CNVV, é incontestável que se trata de uma entidade de classe profissional que trata especificamente do segmento de vistorias e inspeções veiculares, de modo que o Autor possui legitimidade para impugnar a Lei guerreada que repercute sobre direito de trânsito, transporte e nas atividades das empresas de vistorias representadas pelo CNVV.

I.2 – DA PERTINÊNCIA TEMÁTICA

Como é de nosso conhecimento, as Associações se enquadram no restrito rol dos legitimados especiais ou interessados para propositura de Ações Diretas de Inconstitucionalidade.

A vista disso, o Autor deve demonstrar a relação que possui com a norma impugnada, comprovando-se, assim, a pertinência temática entre seus objetivos institucionais e o objeto do pedido veiculado na presente Ação.

Pois bem. Conforme será amplamente debatido a seguir, o objeto desta demanda cinge-se na declaração de inconstitucionalidade da lei estadual editada pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro que regulamenta a vistoria veicular nos casos de troca de propriedade especial, dispensando as concessionárias, seguradoras, financeiras e cooperativas que provam serviços de proteção veicular de realizarem vistoria, usurpando a competência exclusiva do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN.

Assim, resta evidente a correlação entre o objetivo perseguido com a declaração de inconstitucionalidade da Lei Estadual nº 8.740 de 2020 e o compromisso institucional do Autor, tendo em vista que este possui o objetivo de representar a classe de Associações e Sindicatos Estaduais do segmento de vistorias e inspeções veiculares, podendo agir como representante

administrativa, judicial ou extrajudicial, na defesa dos interesses, prerrogativas e direitos dos associados, de forma coletiva ou individual.

Portanto, restando preenchidos todos os requisitos que autorizam o Autor a propor a presente ADIN, passa-se à análise dos fundamentos que evidenciam estar a norma ora impugnada sem respaldo constitucional, impondo-se a sua declaração de inconstitucionalidade, o que desde já se requer.

II – BREVE RELATO DOS FATOS

Na data 27 de fevereiro de 2020, a Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro – ALERJ, por meio do seu Governador, Sr. Wilson Witzel, promulgou a Lei nº 8.740, que por sua vez dispensa as concessionárias, seguradoras, financeiras e cooperativas que promovam serviços de proteção veicular, de realizarem vistoria veicular nos casos de troca de propriedade especial junto ao Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro – DETRAN/RJ.

Segundo a referida lei, entendem-se como transferência de propriedade especial as vistorias ocorridas em função de:

- (i) compra de veículos para revenda pelas concessionárias;
- (ii) veículos recuperados nas hipóteses de roubo ou furto e veículos sinistrados cujo seguro tenha sido indenizado;
- (iii) veículos objeto de busca e apreensão em função de inadimplência contratual

Ainda, se ressalta que a lei determina que o DETRAN/RJ emita para as concessionárias, seguradoras, financeiras e cooperativas que promovam serviços de proteção veicular o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo – CRLV com a expressão “Transferência de Propriedade Especial” no campo observação, proibindo a inclusão da expressão “VEDADA CIRCULAÇÃO”, além de que determina que a expressão de “Transferência de Propriedade Especial” constante no CRLV deverá ser incluída no Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAN.

Contudo, conforme será demonstrado ao sul, a ALERJ usurpou a competência da União Federal ao dispor sobre a dispensa da vistoria veicular nos casos de troca especial pelas concessionárias, seguradoras, financeiras e cooperativas que promovam serviços de proteção veicular, tendo em vista que cabe tão somente ao CONTRAN a regulação atinente a trânsito e transporte, nos termos do artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

Diante deste cenário, não restou alternativa ao Autor senão a propositura da presente ação direta de inconstitucionalidade, a fim de impugnar a Lei Estadual nº 8.740/2020 eis que manifestamente em desconformidade com o texto constitucional, devendo ser declarada a inconstitucionalidade da norma, medida esta que desde já se impõe a esta respeitável Suprema Corte.

III – DA COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO

A Constituição Federal prevê no seu artigo 22, inciso XI que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. De acordo com o parágrafo único deste mesmo dispositivo, a legislação estadual só poderia tratar das matérias elencadas no artigo 22 caso exista lei complementar autorizativa, lei essa que até a presente data não foi editada.

Sobre o citado preceito constitucional, o eminente Ministro Celso de Mello asseverou que:

“Com a superveniência da nova Constituição da República, a disciplinação normativa pertinente ao trânsito e ao transporte passou a incluir-se na esfera privativa competência legislativa da União Federal (CF, art. 22, XI). Esse núcleo material (trânsito e transporte) – embora figurasse, no regime constitucional anterior, no rol de competências concorrentes (CF/69, art. 8, XVII, “n”, c/c o seu parágrafo único) – hoje não constitui objeto partilhável, em sede de condomínio legislativo, entre a União e os Estados-membros.

Na realidade, essa categoria temática somente revelar-se-á passível de normação estadual, desde que a União Federal, mediante lei complementar, delegue ao Estado-membro a prerrogativa de dispor sobre questões específicas a ela pertencentes, “vedada a delegação genérica de toda uma matéria” (MANOEL GONÇALVES FERREIRA FILHO, “Comentário à Constituição Brasileira de 1988”, vol. 1/184, 1990, Saraiva)

Com efeito, necessário destacar que o Código de Trânsito Brasileiro deu ao Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, através de dos artigos 12, 22 e 103, a competência para estabelecer as normas relativas a todos os assuntos pertinentes a vistorias no país:

Art. 12. Compete ao CONTRAN:

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

II - coordenar os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, objetivando a integração de suas atividades;

VII - zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas neste Código e nas resoluções complementares;

X - normatizar os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores, e registro e licenciamento de veículos;

Art. 103. O veículo só poderá transitar pela via quando atendidos os requisitos e condições de segurança estabelecidos neste Código e em normas do CONTRAN.”

Presume-se, em consequência, que o legislador maior definiu que o diploma legal e as chamadas Resoluções do Conselho Nacional de trânsito – CONTRAN são o caminho único e próprio para a criação e fixação de normas no perímetro do Direito do Trânsito.

Aos Estados Membros e ao Distrito Federal, representados pelos órgãos executivos de trânsito, compete o que reza especialmente o inciso I, do artigo 22, do Código:

Art. 22. Compete aos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, no âmbito de sua circunscrição.

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições;

II – realizar, fiscalizar e controlar o processo de formação, aperfeiçoamento, reciclagem e suspensão de condutores, expedir e cassar Licença de Aprendizagem, Permissão para Dirigir, e Carteira Nacional de Habilitação, **MEDIANTE DELEGAÇÃO DO ÓRGÃO FEDERAL COMPETENTE** (grifo nosso);

III – vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular, registrar emplacar, selar a placa, e licenciar veículos, expedindo o Certificado de Registro e Licenciamento Anual, **MEDIANTE DELEGAÇÃO DO ÓRGÃO FEDERAL COMPETENTE** (grifo nosso)

[Ou seja, os Estados não têm a liberdade de editar regulamentos próprios em matéria de trânsito, especificamente sobre o segmento de vistoria e inspeções veiculares.](#)

Sendo assim, vimos que a Lei Estadual nº 8.740/2020 do Rio de Janeiro contraria os preceitos constitucionais, tendo em vista que regulamenta sobre matéria de competência privativa da União Federal, no que tange a vistorias veiculares no caso de troca de propriedade especial, sem autorização prévia de lei regulamentar.

Sobre esse tema, nos ensina o brilhante jurista Cyro Vidal:

“Não podem os Estados membros e o Distrito Federal atacar, de qualquer forma, norma do CONTRAN. Aliás, se divergências houverem, devem os membros do Sistema apresentar recurso em sentido estrito ao órgão maior, como se defere dos incisos XII, XIII e XIV do artigo 12, do CTB (Parecer Técnico Jurídico sobre a legalidade formal e Material da Resolução CONTRAN 282/2008, 15 de setembro de 2010).”

Nesse mesmo contexto, o Supremo Tribunal Federal já entendeu diversas vezes:

"[...] A atividade de inspeção das condições de segurança veicular somente poderá ser exercida pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal quando assim autorizados por delegação do órgão federal competente (art. 22, III, do Código de Trânsito Brasileiro). Ao atribuir ao DETRAN/RS competência para realizar referidas inspeções, além de possibilitar a transferência da execução das inspeções a Municípios, consórcios de Municípios e concessionárias, a Lei 11.311/99 também usurpou a titularidade da União para prestação desses serviços, ainda que por delegação" (ADI 1972, Rel. Min. Teori Zavascki, DJe 10/10/2014). (grifo nosso)

Competência legislativa. Trânsito. Transporte. Veículos. Inspeção técnica veicular. Avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos. Regulamentação de concessão de serviços e da sua prestação para esses fins. Inadmissibilidade. Competência legislativa exclusiva da União. Ofensa ao art. 22, inc. XI, da CF. Ação julgada procedente. Precedentes. **É inconstitucional a lei estadual que, sob pretexto de autorizar concessão de serviços, dispõe sobre inspeção técnica de veículos para avaliação de condições de segurança e controle de emissões de poluentes e ruídos** (ADI 3049, Rel. Min. Cezar Peluso, DJe de 24/08/2007) (grifo nosso)

"AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. VISTORIA DE VEÍCULOS. MATÉRIA RELATIVA A TRÂNSITO. COMPETÊNCIA LEGISLATIVA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE. **Viola a competência legislativa privativa da União (art. 22, XI, CF/1988) lei distrital que torna obrigatória a vistoria prévia anual de veículos com tempo de uso superior a quinze anos. Precedentes. Pedido julgado procedente**" (ADI 3323, Relator(a): Min. JOAQUIM BARBOSA, Tribunal Pleno, DJ 23-09-2005) (grifo nosso)

Portanto, é clarividente a inconstitucionalidade da Lei Estadual nº 8.740 de 2020, pois a Assembleia Legislativa cria regras sobre trânsito e transporte, afrontando, assim, à competência privativa da União, prevista artigo 22, inciso XI, da Constituição Federal.

IV - INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI ESTADUAL Nº 8.740 DE 27 DE FEVEREIRO DE 2020

Conforme exaustivamente demonstrado no item anterior, a função normativa em matéria de trânsito e transporte é esfera privativa e competência legislativa da União Federal (CF, art. 22, XI), portanto, não podem os Estados Membros legislar, salvo se o Código de Trânsito, ou as Resoluções do CONTRAN, expressamente permitirem.

A Lei Estadual nº 8.749/2020 afronta diretamente nossa Carta Magna, ao elidir obrigação de realizar vistoria a um grupo de “agraciados” quais sejam:

- Concessionárias, financeiras, seguradoras, cooperativas e entidades, que promovem serviços de proteção veicular.

Ou seja, a Lei estabelece absurda distinção entre o cidadão comum e o restrito nicho abençoado pelo governo Fluminense, pois aquele é obrigado a realizar a vistoria, mas estes, se vinculados a empresas de proteção veicular ficam em condição diferenciada no Estado do Rio de Janeiro.

Paralelamente, no momento que o nicho beneficiado é dispensado de realizar a vistoria veicular, estes também são dispensados de pagar a taxa incidente de R\$ 67,00 (sessenta e sete reais), prevista na tabela do artigo 107 do Código Tributário do Estado do Rio de Janeiro (Decreto-Lei nº 05, de 15/03/75), onde, conseqüentemente, deixarão de arrecadar impostos para o Estado do Rio de Janeiro prejudicando os seus cofres públicos.

Na verdade é que o “benefício” de contratar serviços de proteção veicular e fazer partes daquelas categorias acima descritas traz enorme injustiça entre os Estados, pois o Estado do Rio

de Janeiro por meio da mencionada Lei Estadual, torna-se o ÚNICO ESTADO BRASILEIRO que não precisa fazer vistoria.

Em relação ao tema vistorias, importante lembrar que o Código de Trânsito determinou ao CONTRAN a normatização e desenvolvimento das normas para realização de vistorias e inspeções em veículos automotores.

Assim, o CONTRAN, no desempenho de normatização dos procedimentos gerais presentes no Código de Trânsito Brasileiro, expediu, dentre outras, a Resolução de nº 282/2008, estabelecendo critérios para a regularização da numeração de motores dos veículos registrados ou a serem registrados no País.

Posteriormente, em 2013, o CONTRAN editou uma nova resolução, a de nº 466/2013, dispondo sobre os procedimentos para o exercício da atividade de vistoria de identificação veicular, sendo que em nenhum dos seus dispositivos traz os benefícios de não realizar vistorias se fizer parte do restrito grupo agraciado pela legislação fluminense.

Como se vê, a Assembleia Legislativa Carioca em arrepio a legislação federal vigente publicou uma lei Estadual que inova o sistema de vistoria veicular dispensando os veículos que (i) serão revendidos pelas concessionárias, (ii) recuperados nas hipóteses de roubo ou furto, (iii) sinistrados cujo seguro tenha sido indenizado e (iv) objeto de busca e apreensão em função de inadimplência contratual de serem vistoriados no momento de sua transferência, o que acarretará em um aumento no número de fraudes, adulterações, circulação de veículos sem condições de tráfego.

Frisa-se, a Resolução 466 do CONTRAN é clara que a vistoria veicular tem como objetivo principal verificar a autenticidade da identificação do veículo e de sua documentação, a legitimidade de sua propriedade, se os veículos dispõem dos equipamentos obrigatórios, e se estes estão funcionais, além de verificar as características originais dos veículos e, caso constatada

alguma alteração, se esta foi autorizada, regularizada e registrada no prontuário do veículo na repartição de trânsito local.

Não obstante, merece destaque o artigo 3º, §1º da referida resolução, pois esta dispõe que os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão ressarcir ao DENATRAN os custos referentes aos acessos à base de dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) pelo Sistema Nacional de Controle e Emissão de Certificado de Segurança Veicular e Vistoria (SISCSV), através de regulamentação editada pelo DENATRAN.

Com efeito, o DENATRAN publicou a Portaria 130/2014 que fixou em seu artigo 6º que todos os custos e despesas referentes ao acesso à base de dados do RENAVAM, pelos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, deverão ser ressarcidos ao DENATRAN, conforme tabela de custas abaixo:

Valor da Transação	Número de Transações
R\$ 0,15	Qualquer número

Ou

Tipo de Serviço	Unidade de Medida	Valor Por unidade
Vistoria Veicular	Laudo Emitido	R\$ 0,45

Isto é, no momento que as empresas, concessionárias e entidades de proteção veicular são dispensadas de realizar a vistoria veicular para troca de propriedade e o DETRAN/RJ precisa acessar o banco de dados do RENAVAM para incluir a condição de

“Transferência de Propriedade Especial” no CRLV do veículo, temos que poderão ocorrer duas possíveis situações:

1ª-) Os cofres públicos do Estado do Rio de Janeiro serão diretamente prejudicados, pois a cada transferência de veículo o DETRAN/RJ arcará unicamente com as taxas constantes na Resolução 130/2014 do CONTRAN, sem que os “agraciados” paguem a taxa de R\$ 67,00 prevista no Decreto-Lei nº 05, de 15/03/75;

2ª-) Os cofres públicos da União serão diretamente prejudicados, pois o DETRAN/RJ deixará de ressarcir decorrentes dos seus acessos à base de dados do RENAVAM para incluir a condição de “Transferência de Propriedade Especial” no CRLV dos veículos transferidos.

Deste modo, vimos que com a vigência da Lei Estadual nº 8.749/2020 os únicos que serão beneficiados serão as empresas e entidades de proteção veicular que estarão se enriquecendo ainda mais pelo não pagamento das taxas incidentes para transferência dos veículos, sendo incontestável assim o prejuízo aos cofres públicos do Estado do Rio de Janeiro ou até mesmo da União Federal.

Portanto, por medida de rigor e estrito cumprimento a nossa respeitável Carta Magna, deve-se respeitar a competência legislativa da União Federal (CF, art. 22, XI) em matérias de trânsito e transporte, declarando-se a inconstitucionalidade da Lei Estadual nº 8.749/2020.

V – DA MEDIDA CAUTELAR

O artigo 10 da Lei Federal 9868/1998 prevê que na ação direta a medida cautelar será concedida por decisão da maioria absoluta dos membros do Tribunal, observado o disposto no

artigo 22, após a audiência dos órgãos ou autoridades dos quais emanou a lei ou ato normativo impugnado, que deverão se pronunciar no prazo de cinco dias.

A concessão de medida cautelar pauta-se pelos critérios consubstanciados do (I) perigo na demora da prestação judicial (*periculum in mora*) e (b) na plausibilidade jurídica da inconstitucionalidade alegada (*fumus boni juris*).

O *fumus boni juris* está demonstrado nesta exordial, na medida em que o dispositivo normativo impugnado (Lei Estadual sobrepondo a Lei Nacional em matéria de Trânsito) contrariam a competência privativa da União para dispor sobre trânsito e transporte.

Decorre o *periculum in mora*, na hipótese, no fato de que a manutenção dos dispositivos no ordenamento fluminense atribui efeitos válidos a atos nulos, na medida em que não houve por parte da União a delegação sobre o assunto na forma do parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal.

Torna-se ainda mais evidente tal requisito quando observamos que as concessionárias, financeiras, seguradoras, cooperativas e entidades, que promovem serviços de proteção veicular, são DISPENSADAS de realizarem vistoria veicular nas hipóteses de transferência de propriedade especial.

Segundo a própria Lei Estadual guerreada, a transferência de propriedade especial abrange a compra de veículos para revenda pelas concessionárias, veículos recuperados nas hipóteses de roubo ou furto, veículos sinistrados cujo seguro tenha sido indenizado e veículos objeto de busca e apreensão em função de inadimplência contratual.

Ou seja Excelências, a lei além de inconstitucional é imoral e ilógica, pois dispensa a realização do serviço de vistoria de veículos sinistrados, apreendidos e usados, onde conseqüentemente aumentará o número de fraudes, adulterações e circulação de veículos sem condições de tráfego, acarretando conseqüentemente o número de acidentes nas vias.

Frisa-se, estamos tratando aqui de veículos apreendidos, leiloados, furtados ou até mesmo roubados.

Assim sendo, é de tremenda importância fixarmos que o serviço de vistoria veicular realizado nos termos previstos pelo CONTRAN possui como objetivo retirar veículos sem condições de circulação das ruas/estradas que os proprietários de veículos sem equipamentos obrigatórios corrijam suas infrações, bem como diminuir o número de fraudes envolvendo adulteração de veículos, o que por sua vez tem impacto direto na política de combate ao furto e roubo de veículos.

Paralelamente, repisamos que a dispensa da vistoria veicular não trás apenas uma maior insegurança para o trânsito e para todos os novos proprietários que irão adquirir o veículo, mas também trás prejuízos diretos aos cofres do Estado do Rio de Janeiro ou até mesmo aos cofres da União Federal, pois o DETRAN/RJ deverá acessar o banco de dados do RENAVAM para incluir a condição de "Transferência de Propriedade Especial" no CRLV dos veículos transferidos, sendo que nessa ocasião não receberá qualquer valor do "agraciados" para realização das transferências dos seus veículos.

Portanto, estão presentes os requisitos exigidos capazes de ensejar a concessão da medida cautelar.

Ressalta-se que esta Suprema Corte já decidiu de forma assertiva, em sede de cautelar, caso semelhante que "da aplicação de película de filme solar nos vidros dos veículos (ADIMC nº 1.704-MT, Rel. Min. MARCO AURÉLIO, unânime, DJ de 06/2/98, p.3) e da instalação de "barreira eletrônica que se destina à fiscalização da observância da velocidade estabelecida para via pública" (ADIMC, nº 1.592-DF, Rel. Min. MOREIRA ALVES, unânime, DJ de 17/4/98) **é reservada privativamente à União competindo apenas aos Estados-membros, concorrentemente,**

“estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito” (art. 23, inciso II, da Constituição Federal).

Desta forma, presentes os requisitos que autorizam a concessão da medida cautelar na Ação Direta de Inconstitucionalidade, pede a Vossas Excelências que CAUTELARMENTE suspenda a vigência da Lei Estadual nº 8.749/2020 do Rio de Janeiro, de modo a evitar que diversos veículos sem condições de dirigibilidade ou até mesmo fraudados sejam transferidos e circulem no mercado.

VI – DOS PEDIDOS E REQUERIMENTOS

Ante todo o exposto, requer que:

a-) Seja concedida a medida cautelar para suspender Lei Estadual nº 8.749/2020 ora impugnada até o julgamento de sua constitucionalidade, nos termos do artigo 10, §3º da Lei nº 9.868/1999;

b-) A Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, por intermédio de seu Presidente, e do Governador do Estado do Rio Janeiro sejam notificados para prestarem informações, no prazo de 30 dias;

c-) O Advogado-Geral da União e o Procurador-Geral da República sejam notificados para manifestarem-se cada qual, no prazo de 15 dias;

d-) Seja declarada a inconstitucionalidade da Lei Estadual nº 8.749/2020 do Estado do Rio de Janeiro, por grave afronta ao artigo 22, inciso XI da Constituição Federal

e-) Todas as publicações, notificações, intimações e demais cominações de estilo sejam endereçadas ao advogado HENRIQUE STANISCI MALHEIROS, advogado devidamente inscrito na OAB/SP nº 407.268, com escritório profissional situado na Rua Desembargador Eliseu Guilherme, número 292, 9º Andar, bairro Paraíso, São Paulo/SP.



Dá se a causa o valor de R\$ 1.000,00 (mil reais), meramente para fins fiscais.

Termos em que,

Pede deferimento.

Brasília, 24 de setembro de 2020.

Henrique Stanisci Malheiros

OAB/SP 407.268