

TRANSPORTE REGULAR E TRANSPORTE CLANDESTINO

ALBERTO VILLAR

Advogado

1. Uma Abordagem Jurídica de Políticas Públicas - 2. Transporte Clandestino: é possível regularizá-lo? Conveniências e Inconveniências - 3. O Transporte Remunerado Individual por Motocicletas-Análise Jurídica das Denominadas Moto-Táxis

1. UMA ABORDAGEM JURÍDICA DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Mestre de todos nós, Miguel Reale, na sua teoria tridimensional do direito, expôs com meridiana clareza sobre a impossibilidade de se examinar com exatidão, enquanto cientistas do direito, um determinado fenômeno jurídico, sem que nos aprofundemos, ainda que relutantemente, sobre os aspectos sociais, morais e éticos que devem informar nossa capacidade de valorar fatos que profissionalmente, à luz do direito posto, devemos interpretar.

No caso em questão, a exegese se torna ainda mais difícil, porque a discussão científica se transforma em polêmica, e a polêmica em ardorosa paixão, sempre arrasadora, sejam suas justificativas de natureza ideológica ou econômica.

Porém, já que a necessidade é a mãe de todas as artes, arisquemo-nos no nosso empreendimento. Para tanto, há que se fazer uma digressão.

Segundo a ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos, mais de 75% da população brasileira reside hoje em áreas urbanas. A maioria depende do transporte público para deslocar-se.

As dificuldades no transporte de pessoas (dificuldade presente também no deslocamento de mercadorias), aliadas ao trânsito e à poluição cada vez mais intensos, tendem a agravar-se na medida em que a urbanização prossegue e a economia cresce. Ou seja, quando se discute política de transporte, se discute política econômica, política ambiental e qualidade de vida. Enfim, discutem-se políticas públicas, com toda a carga passional que este tipo de debate proporciona. Por outro lado, as formas de ocupação e uso do solo urbano, motivadas por um processo interativo de iniciativas públicas e privadas, resultam na implantação de empreendimentos econômicos e comerciais, obras, serviços e assentamentos populacionais. Em grande parte, determinam a organização e o funcionamento do sistema de transporte urbano.

Todas estas formas de ocupação e uso do solo, assim como as regras de funcionamento dos vários sistemas de transporte, estão normatizadas. Estas normas, federais, estaduais ou municipais, nem sempre são rigorosamente cumpridas. Estes descumprimentos, sejam por fundamentos justos ou injustos, provocam constantes desencontros no planejamento urbano e acabam por conduzir o intérprete da norma a paradoxos cada vez mais complexos. Isto ocorre a todo instante: são áreas preservadas de proteção aos mananciais que têm construções irregulares, são lotes urbanos que não foram devidamente aprovados, são construções que nunca obtiveram alvará, são transportadores que não detêm titulação

adequada; a lista é imensa.

Para não fugirmos ao objeto do nosso estudo, tentemos analisar estes desencontros no setor de transportes.

Por isto, é certo que a relevância destes impactos requer com urgência um reexame do modelo atual de transportes (de pessoas e de mercadorias) das cidades, de forma a priorizar o transporte público e planejá-lo como suporte fundamental para um novo tipo de desenvolvimento urbano. Reexame este que necessariamente envolve o campo jurídico.

Conclusão óbvia, já que a qualidade e os custos de funcionamento do sistema de transportes têm grande influência no nível de vida da população, com reflexos na qualidade e nos custos das demais atividades realizadas na cidade.

A cautela que impõe questão tão delicada exige mais um parêntese. Citando Miguel Reale:

“É claro que, nessa procura por novos caminhos, visando a atingir o direito concreto, ao qual já me referi em páginas anteriores, o problema da afetividade ou da eficácia assumiu posição de primeiro plano, passando os juristas a se preocupar com as soluções forçadas, ao calor da experiência social, ainda que com sacrifício dos valores da certeza e da segurança.”

(Teoria Tridimensional do Direito - Situação Atual, Saraiva, 4ª edição, 1986, página 18)

Assim, a oferta do serviço de transporte deve ser estruturada de modo a satisfazer, realisticamente, as necessidades coletivas da população e as condições para o desenvolvimento da cidade.

Logo, o bom funcionamento desse sistema de transporte, e em particular do sistema de transporte coletivo, interessa a todos. Para isto, as regras que o regem devem ser claras, precisas, objetivas e exequíveis (efetivas e eficazes), apontando direitos e obrigações de todas as partes envolvidas, sejam elas usuárias, concessionárias ou o próprio Poder Público, titular por excelência destes serviços.

Asseguram os técnicos da área que um sistema de transporte coletivo, para possibilitar atendimento adequado à população (ou seja: serviço razoavelmente eficiente, razoavelmente barato e economicamente viável, de modo a que as peças de reposição necessárias para a garantia de sua qualidade, conforto e segurança, efetivamente sejam repostas), deve ser organizado em forma de rede. Com esse jargão, querem dizer: o serviço deve ser estruturado de forma racional e organizada, e planejado de forma abrangente, evitando-se superposições de linhas que encarecerão o produto final.

Essa linha de raciocínio, aliás, aplica-se a todos ou quase todos os tipos de serviços públicos (serviços de fornecimento de energia elétrica, de fornecimento de água, etc.).

No caso específico deste nosso trabalho, isto significa que as linhas que compõem uma determinada rede municipal de transportes devem ser definidas pelo Poder Público, titular do serviço, em função dos desejos de deslocamento da população e dimensionadas, de forma planejada, racional e equilibrada com base no volume de passageiros que as utilizam. Esta equação, obviamente, estará limitada ao preço que a população usuária e/ou a Administração Pública esteja disposta a pagar pelos serviços. Os técnicos e o senso comum indicam: quanto maior a qualidade, maior o custo. Menor a qualidade, menor o custo.

Neste panorama, o transportador clandestino, ou seja, o transportador não autorizado a integrar a rede definida (supostamente bem definida) pelo Poder Público, seja seu serviço prestado por ônibus clandestino, seja por Kombis, Vans, motocicletas, etc., acaba por constituir uma nova rede, paralela à oficial. Como concorre com a rede oficial, fatalmente acaba por encarecê-la.

Os estudos técnicos, disponíveis sobretudo na citada ANTP, concluem que, em diversos países do terceiro mundo, este tipo de concorrência destruiu a rede oficial. Assim, enquanto no primeiro mundo se investe cada vez mais em transporte de massa de grande capacidade, dos tipos trem, metrô e até mesmo aéreo, no terceiro mundo se substituiu o transporte de média capacidade, do tipo ônibus, pelo de pequeníssima capacidade, do tipo Kombis e Vans.

Ou seja: ao invés de se estimular a retirada do automóvel particular das ruas (melhorando a circulação urbana e a situação ambiental como um todo), retiram-se usuários dos transportes coletivos de média capacidade para o transporte de pequena capacidade. Nos grandes centros urbanos isto significa mais veículos nas ruas, menos espaço no trânsito, maior poluição atmosférica e pior qualidade de vida. As fontes técnicas estão, na ANTP, à disposição dos pesquisadores interessados.

Do ponto de vista do Direito Público, esta visão geral situando o sistema de transportes perante um conjunto de políticas públicas, com impactos de curto, médio e longo prazo, é fundamental, porque fornecerá ao intérprete do direito, e também ao Administrador Público, contrário ou favorável à legalização dos transportes clandestinos, as justificativas técnicas, sociais e axiológicas para sustentar, jurídica e politicamente, a decisão escolhida (não podemos perder de vista que, no sistema constitucional vigente, todos os atos administrativos devem ser motivados).

Faço aqui mais um parêntese: embora ambos sejam perniciosos ao sistema, distingo o transportador clandestino do transportador irregular. O primeiro, transportador clandestino, exerce sua função com duplo vício: formal, por não ter se submetido a um processo de seleção juridicamente válido, e material, por operar sem autorização do Poder Público, estabelecendo uma ruínosa rede de operação paralela. O segundo, transportador irregular, exerce sua função com o vício formal, mas ao menos integra a rede oficial. A existência de operadores desse segundo tipo, porém, incentiva a existência de operadores do primeiro tipo. Por isto, opino no sentido de que ambos devem ser combatidos e erradicados do sistema.

Outro fato interessante: esta rede paralela, composta por transportadores clandestinos, por não ser formalmente organizada e regulamentada, tem custos iniciais muito baixos (por exemplo: pagam a seus funcionários, geralmente não registrados, salários menores que os salários das empresas regulares: não recolhem tributos, não têm itinerários, horários e percursos rígidos para percorrer; não têm manutenção adequada e não têm planejamento para reposição futura da frota, preocupação sempre constante no transporte coletivo porque o desgaste de peças e veículos é imenso) e, por este motivo, acabam por exercer um fascínio ilusório sobre aqueles que, em não compreendendo a complexidade com que se organiza este tipo de serviço, rendem-se aos encantos dos bons resultados imediatos.

Do ponto de vista jurídico, não tenho dúvidas de que estamos diante de um processo de concorrência funesta e desleal. Funesta porque destrutura as nossas já precárias redes públicas existentes; desleal, porque são contrapostos, perante o usuário e perante a opinião pública, prestadores de serviço que têm obrigações sociais, políticas e jurídicas completamente díspares. De fato, um sistema é detalhadamente regulamentado; o outro funciona livremente, ao sabor exclusivo das leis de mercado.

Esclareça-se: não há vilões nem heróis nesta história. Todos têm uma parcela de responsabilidade. O Poder Público gestor possui exemplos admiráveis de progresso e experiências amargas de submissão a interesses poderosos, nem sempre concordantes com o interesse dos usuários dos serviços. O Poder Público operador, por sua vez, traz na sua bagagem uma experiência perdulária, às vezes com bom resultado, mas quase sempre com custo várias vezes superior ao custo do operador privado, fato que,

do ponto de vista prático, o inviabiliza nesta função.

O setor privado, por sua vez, pouco teve a oferecer. Preocupou-se antes com o lucro fácil que com a parcela de responsabilidade pública que assumia com a delegação do serviço. Lucros fáceis e bons serviços são incompatíveis.

Lucros justos, responsabilidade e bons serviços, estes sim se compatibilizam. Nos lugares em que estes conceitos foram implementados, o sucesso do sistema de transporte público foi a regra. Nos outros lugares, de acordo com as condições de mercado existentes, floresceu o transporte clandestino.

Parece-nos, entretanto, que, mesmo diante destes fatos, face às responsabilidades decorrentes, devemos procurar interpretar juridicamente estas questões seguindo os seguintes parâmetros: o que disciplinam as normas que regem estes serviços? São estas normas exequíveis? Para onde caminha o interesse público? Para onde caminham os fatores que favorecem as políticas de crescimento econômico, racionalização de serviços e melhora na qualidade de vida?

2. TRANSPORTE CLANDESTINO: É POSSÍVEL REGULARIZÁ-LO? CONVENIÊNCIAS E INCONVENIÊNCIAS

O serviço de transporte coletivo de passageiros é sempre público, independentemente de o ser por auto ônibus ou por veículos menores, e sua gestão é de competência do município.

Em regiões conurbadas, ou em regiões metropolitanas, surgem conflitos de competência e/ou superposição de órgãos gestores que refogem à abordagem deste trabalho, mas que muitas vezes dificultam o exercício do poder de polícia administrativo. Conseqüentemente, tais conflitos acabam por favorecer o surgimento do transporte clandestino.

Pode ser operado diretamente pelo Poder Público ou de forma delegada, mediante permissão ou concessão do serviço a particulares. Se a delegação ocorrer, esta só se aperfeiçoará mediante prévio procedimento licitatório. É o que dispõe a Constituição Federal, artigo 30 e seus incisos, e artigo 175.

Ambas as condições são essenciais para que o transportador seja regular. Se o transportador não detém a delegação, ele é clandestino. Como tal, sujeita-se às penalidades previstas na legislação local e no Código Nacional de Trânsito.

Se detiver a delegação, embora esta não decorra de certame licitatório, vislumbramos três situações:

- a) O transportador é detentor de contrato antigo, regularmente outorgado segundo a legislação da época em que foi celebrado;
- b) o transportador é detentor de contrato atual, cuja outorga decorreu de dispensa ou inexigibilidade de licitação legalmente prevista;
- c) o transportador é detentor de contrato, antigo ou atual, cuja outorga decorreu de ausência de licitação em descumprimento da legislação; esta terceira situação será mais grave se a outorga tiver ocorrido após 5 de outubro de 1.988, data da promulgação de nossa Constituição.

Nesta terceira situação, ainda que detentor de delegação, não há dúvida de que o serviço é exercido de forma irregular, estando seu prestador sujeito às sanções legais.

Neste mesmo sentido, tomando como exemplo um caso de concessão de linhas de ônibus, caminha a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal:

“Exploração de transporte urbano por meio de linha de ônibus. Necessidade de prévia licitação para autorizá-la, quer sob a forma de permissão quer sob a de concessão. Recurso extraordinário provido por contrariedade do art. 175 da Constituição Federal...

Este advérbio (sempre), enfaticamente utilizado no art. 175 da Lei Fundamental, não dá margem alguma de dúvida sobre a eficácia plena, imediata e automática do preceito, que está a obrigar, tanto o legislador e o poder regulamentar, quanto a vincular o ato concreto de concessão (como o ora impugnado pela impetrante, ora Recorrente), à prévia licitação...

(Acórdão unânime, da 1ª turma do STF, Relator Ministro Octávio Gallotti, DJU de 12.08.93, pág 17.023)

Estabelecida a necessidade de licitar, torna-se clara a impossibilidade jurídica das regularizações açodadas e realizadas a toque de caixa, que têm sido implantadas por diversas Administrações Municipais sem que previamente se efetivasse regular certame licitatório. Fato que nos parece mais grave ainda: nestes casos, o edital deveria ser desenvolvido sob a égide das normas gerais contidas na Lei Federal 8.666/93, sob a égide das normas especiais contidas nos artigos 14 a 21 da Lei Federal 8.987/95 e sob a égide da legislação local que autorizasse, segundo os interesses municipais, o serviço.

Conseqüentemente, apenas a realização de certame licitatório nos parece insuficiente para que se legalize o serviço. Antes dele, necessária se faz a edição de lei local, de iniciativa privativa do Executivo, que preveja, regulamente e autorize o serviço, em qualquer de suas modalidades, à execução do serviço denominado moto-táxi, que merecerá análise apartada.

Da mesma forma, para que não haja concorrência desleal para com os serviços regulares de táxis e de transporte urbano, nem seja ferido o princípio da isonomia, tal lei local deve estabelecer que os veículos alternativos tenham pontos finais estabelecidos, linhas, itinerários, horários e demais condições assemelhadas aos demais transportadores a cumprir.

Parece-nos também aconselhável, para que não se incorra em situação que dê margem a futuros pedidos indenizatórios, que se vede aos transportadores alternativos a busca ou a destinação final de passageiros nos pontos de ônibus ou de táxis.

Por estes mesmos motivos, há que se impor, ao futuro operador deste serviço dito alternativo, os mesmos ônus que recaem sobre o operador regular de transporte, como por exemplo:

a) obrigação de atender os casos de benefícios sociais, representados pelas gratuidades e descontos oferecidos pelo sistema regular (idosos, escolares, deficientes físicos, desempregados, etc);

b) obrigação de recolher aos cofres públicos os preços públicos, tributos e/ou taxas de gerenciamento normalmente cobrados das concessionárias ou permissionárias tradicionais.

Com estas considerações, acreditamos ter respondido a indagação deste tópico: sim, é possível, do ponto de vista do nosso direito positivo, **através de atos administrativos vinculados**, regulamentar e regularizar os serviços ditos alternativos, mediante aprovação de lei de iniciativa do Poder Executivo que institua o serviço, e cujo conteúdo deverá observar princípios constitucionais como o da isonomia e como o da necessidade de previamente se licitar serviços públicos delegados a particulares. Tampouco poderá ser esquecido o princípio que assegura a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos preexistentes, sob pena de posteriormente vir o Poder Público a suportar pesadas indenizações.

Sublinhamos a expressão atos administrativos vinculados porque, a nosso ver, pelas razões já expostas, a regularização destes serviços não se coaduna com os princípios que regem a discricionariedade que, unicamente por critérios subjetivos de conveniência e oportunidade, por vezes se faculta ao Poder Executivo para o exercício de suas atribuições. Se-

gundo Diógenes Gasparini:

“Vinculados são os atos administrativos praticados conforme o único comportamento que a lei prescreve à Administração Pública. Ainda segundo o festejado autor: a lei prescreve se, como e quando deve a Administração Pública decidir. A vontade da lei só estará satisfeita com esse comportamento, já que não permite à Administração Pública qualquer outro.”

(Direito Administrativo, Saraiva, 3ª edição, 1993, página 92)

Por fim, ainda duas questões que se impõem ao intérprete da lei e ao administrador público, sem que desprezemos os pontos já abordados: diante de tantos riscos de comprometimento oferecidos por um serviço que está longe de ser ideal, tal empreitada deve ser efetivada? Considerando, nas palavras de São Tomás de Aquino, que se define como Justiça a vontade constante e perpétua de dar a cada um o que é seu, tal empreitada é justa?

3. O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL POR MOTOCICLETAS ANÁLISE JURÍDICA DAS DENOMINADAS MOTO-TÁXIS

A par da situação já narrada, o transporte regular de passageiros vem enfrentando um outro desafio: o transporte comercial de pessoas por motocicletas, conhecido como moto-táxi.

Além das questões genéricas (técnicas, políticas e jurídicas) já abordadas inicialmente quanto à situação dos transportadores clandestinos, a questão da legalidade e da legitimidade do serviço de moto-táxi tem encontrado, dentre os estudiosos mais sérios e sensatos, sérios obstáculos. É o que procuraremos demonstrar.

Façamos uma análise: no transporte de pessoas realizado por veículo automotor, há duas maneiras de realizá-lo: ou por meio particular, ou por meio público.

Por meio particular, a utilização do veículo se dá de forma bastante ampla, observados os limites legais.

Por meio público, ou seja, mediante delegação do Poder Público para se prestar este tipo de serviço, este assume característica de serviço de utilidade pública, com contornos de controle, fiscalização e concessão muito mais rígidos do que aqueles exigidos do simples particular. De um modo geral, já tratamos deste tema quando abordamos a questão do transporte coletivo.

Como já vimos, no âmbito municipal, a Constituição Federal reservou aos municípios competência para dispor sobre os serviços públicos de interesse local.

Evidentemente, no exercício desta competência, está o município atrelado aos princípios insculpidos na Lei Maior. O próprio inciso II do artigo 30 constitucional reconhece isto ao autorizar, no que couber, a suplementação pelos municípios da legislação federal e estadual. Entenda-se a locução “no que couber” como sendo ou **“naquilo que não invadir competência privativa da União ou dos Estados-membros”**.

Ou seja: os municípios, como pessoas jurídicas de direito público interno, membros da República Federativa do Brasil, não são soberanos (a exemplo, aliás, dos Estados-membros e do Distrito Federal...). Logo, sua autonomia é limitada pelo sistema constitucional vigente.

Assim, podem os municípios dispor sobre os serviços públicos ou de utilidade pública de interesse local, como, por exemplo, os serviços de transporte coletivo urbano, os serviços de coleta de lixo, os serviços de táxi. Mas não podem dispor sobre os serviços de moto-táxi. Vejamos por quê:

Se os municípios podem estabelecer regras sobre táxis ou sobre ônibus, estas regras têm limites. São regras de caráter administrativo, sobre sua organização e condições de funciona-

mento, observadas as Leis Federais 8.666/93, 8.987/95 e 9.074/95, da prestação do serviço.

E por que é assim? A resposta está na Constituição Federal:

Artigo 22 - compete privativamente à União legislar sobre:

...
IX - diretrizes da política nacional de transportes;

...
XI - trânsito e transporte;

...
XXVII - normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para a administração pública, direta e indireta, incluídas as fundações instituídas e mantidas pelo Poder Público, nas diversas esferas de governo, e empresas sob seu controle;

...
Parágrafo único. Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo.

Sendo assim, todos os aspectos que dizem respeito ao trânsito e ao transporte, em seu disciplinamento geral, suas definições e em suas formulações de política nacional, estas cabem à União, privativamente. As normas gerais sobre contratação dos serviços também. Incluem-se entre as normas gerais a definição dos tipos de veículos de aluguel, exigências de segurança e de saúde pública. Importante ressaltar que, caso houvesse alguma exceção a estes princípios, estas exceções caberiam somente aos Estados, nunca aos municípios, na forma do parágrafo único do supracitado artigo 22.

E, de fato, no exercício de sua competência privativa, a União editou a Lei Federal 5.108, de 21 de setembro de 1966, plenamente recepcionada pela Constituição de 1.988, que instituiu o Código Nacional de Trânsito, e regulamentada pelo Decreto Federal 62.127, de 16 de janeiro de 1.968, e outros subseqüentes. Destacamos os artigos 42 e 43 vigentes.

Neles percebemos que nos locais em que o Código Nacional de Trânsito trata de veículo de aluguel, ou seja, veículos destinados ao transporte comercial individual de passageiros, somente se mencionam veículos tipo automóvel.

É importante notar que o novo Código Nacional, que entrará em vigor em janeiro de 1.998, não altera esta característica de seu antecessor.

A regulamentação do Código Nacional de Trânsito, Decreto 62.127, de 16 de janeiro de 1.968, artigos 37, 86 e 88, também não discrepa deste entendimento.

Poder-se-ia argumentar, então, que o Código Nacional de Trânsito é omissivo sobre o tema, já que menciona o automóvel mas não proíbe a motocicleta. Logo, poderia o município supletivamente estabelecer a normatização da atividade.

Esta tese é indefensável:

1) a uma porque, como vimos acima, o parágrafo único do artigo 22 da Constituição Federal prevê esta possibilidade apenas para os Estados, mesmo assim mediante prévia edição de Lei Complementar Federal (Lei esta que não existe) disciplinando o tema;

2) a duas porque o legislador não previu a possibilidade de motocicletas executarem este serviço porque vislumbra a periculosidade desse meio de transporte, bem como os riscos potenciais que este serviço pode trazer à população usuária.

Nesta matéria, as autoridades de trânsito, com a competência que lhes é fixada pelo Código Nacional de Trânsito, têm se pronunciado com rigor sobre o serviço de moto-táxi. Em todos estes

pronunciamentos, uma unanimidade: o serviço é ilegal, altamente perigoso e anti-higiênico.

Em alguns Estados, a questão já começa a ser definitivamente resolvida. De fato, o Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Pará, no uso de suas atribuições legais, fez publicar a Resolução nº 06/96, de 30 de outubro de 1.996, proibindo em todo o Estado do Pará o serviço de transporte individual de passageiros prestado por veículos ciclomotores; também proíbe as Municipalidades de autorizar este serviço.

Decisão idêntica tomou o Conselho Estadual de Trânsito do Estado de Mato Grosso do Sul, através da Resolução CETRAN MS nº 009, de 31 de março de 1.997. O Estado do Paraná caminha para o mesmo entendimento. Em todos estes Estados da Federação, o meio de transporte denominado moto-táxi está sumariamente proibido.

As fundamentações são idênticas: ilegalidade, ausência de segurança e riscos de transmissão de doenças infecto-contagiosas por meio de capacetes utilizados pelos usuários do serviço. Os órgãos do Ministério da Justiça também não estão silentes. Manifestação escrita do voto do Conselho Klinger Sobreira de Almeida, em reunião do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, ocorrida em Brasília em 25 de outubro de 1.996, dispunha contra a implantação deste tipo de serviço.

Ou seja: no entender do Ministério da Justiça, através de manifestação expressa de um dos seus órgãos, Conselho Nacional de Trânsito, a permissão legal para exploração de serviços individuais de transporte não se estende às motocicletas. Nem poderia ser diferente. Na abalizada opinião do Conselho Klinger, os perigos são imensos, decorrentes da falta de segurança deste tipo de veículo.

Especial atenção merece o presente tópico, posto que detalha a posição oficial do CONTRAN mais recente sobre esta matéria. No último dia 02 de setembro de 1.997, em reunião ordinária realizada na sede do Ministério da Justiça de Brasília, o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN - mais uma vez considerou irregular a utilização de motocicletas para o transporte comercial de passageiros, *in verbis*:

“O Colegiado decidiu, por maioria de votos, que a legislação de trânsito em vigor não contempla a motocicleta como veículo de aluguel apropriado ao trânsito individual de passageiros.”

Esta recentíssima decisão foi dada após longo debate, incluindo a rediscussão de casos anteriores bem como análise do Parecer da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça, conforme ata pública no Diário Oficial de 09 de setembro de 1.997.

Técnicos e juristas são unânimes: a motocicleta não se presta a este tipo de finalidade.

No âmbito do Poder Judiciário, começa a esboçar-se entendimento semelhante. Apesar de já conhecermos algumas decisões monocromáticas sobre a matéria, a principal decisão neste sentido está em recente liminar concedida pelo Presidente do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo em Ação Direta de Inconstitucionalidade, promovida pelo Presidente do Sindicato dos Condutores de Autônomos de Veículos Rodoviários de....., contra ato do Presidente da Câmara Municipal de

Nesta Ação Direta de Inconstitucionalidade, foi requerida a suspensão dos efeitos de lei local, editada pelo município de, que criou o serviço de moto-táxi. Na recente decisão interlocutória em que concedeu a liminar com tal efeito suspensivo, prolatada em 11 de junho de 1.997, justifica o Presidente daquele Egrégio Tribunal, Desembargador Yussef Cahali:

“... ”

Recomenda a prudência que seja perscrutado, com vigor, o motivo em que se assenta o pedido e a possibilidade da ocorrência de lesão irreparável no direito do autor, se vier a ser reconhecida a decisão de mérito. A medida liminar, portanto, é providência acautelatória e não antecipativa da decisão de mérito.

“... ”

Assiste razão ao Requerente ao apontar que o transporte de passageiros na “garupa” de motocicletas e a utilização contínua e promíscua de um mesmo capacete, para esses passageiros, configura a possibilidade de danos à saúde e segurança públicas.

Isto, por si só, é suficiente para que se tenham por configurados os pressupostos ensejadores do deferimento do pedido liminar.

Em face do exposto, DEFIRO, pois, a suspensão dos efeitos da Lei

“... ”

Concluindo: no nosso sistema jurídico, ainda que o Município, através de lei de iniciativa do Executivo (portanto, sem vício formal de iniciativa), queira estabelecer e regulamentar o serviço de moto-táxi, ele não pode fazê-lo, porque a criação de tipos diferenciados de veículos de aluguel, isto é, de veículos destinados ao transporte comercial de pessoas, não está no rol de suas competências constitucionais.

Com muito mais razão, não poderá o Município estabelecer o serviço de moto-táxi quando não houver lei local que o preveja (como, por exemplo, nos casos de expedição de simples decretos ou alvarás), ou quando a lei local for de iniciativa do Legislativo.

Finalmente, há ainda dois outros motivos: também não pertence à esfera de competência do Município, nem à esfera de competência de qualquer outro órgão de nossa Federação, a possibilidade de legislar sobre matéria que possa comprometer a segurança e a higiene públicas.