



SERVIÇOS - transporte

Direito Administrativo

Banco do Conhecimento /Jurisprudência /Informativos de Jurisprudência dos Tribunais Superiores – S T F

ÍNDICE

1. Transporte Terrestre. Adaptação de veículos de transporte coletivo e acessibilidade
2. Transporte Terrestre. ADI: segurança no trânsito e competência (Plenário)
3. Transporte Terrestre. ADI estadual e prazo em dobro
4. Transporte Terrestre. Norma de trânsito e competência legislativa. (Plenário)
5. Transporte Terrestre. Norma de trânsito e competência legislativa. (Plenário)
6. Transporte Terrestre. Regime de concessão e controle abstrato
7. Transporte Terrestre. Transporte de carga perigosa e competência legislativa – 1 (Plenário)
8. Transporte Terrestre. Transporte de carga perigosa e competência legislativa – 2 (Plenário)
9. Transporte Terrestre. Transporte de carga perigosa e competência legislativa – 3 (Plenário)

SERVIÇOS – transporte

Transporte Terrestre. Adaptação de veículos de transporte coletivo e acessibilidade

O Plenário julgou improcedente pedido formulado em ação direta de inconstitucionalidade proposta contra a Lei 10.820/92, do Estado de Minas Gerais, que dispõe sobre a obrigatoriedade de empresas concessionárias de transporte coletivo intermunicipal promoverem adaptações em seus veículos, a fim de facilitar o acesso e a permanência de pessoas com deficiência física ou com dificuldade de locomoção. Salientou-se que a Constituição dera destaque à necessidade de proteção às pessoas com deficiência, ao instituir políticas e diretrizes de acessibilidade física (CF, artigos 227, § 2º; e 244), bem como de inserção nas diversas áreas sociais e econômicas da comunidade. Enfatizou-se a incorporação, ao ordenamento constitucional, da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência — primeiro tratado internacional aprovado pelo rito legislativo previsto no art. 5º, § 3º, da CF —, internalizado por meio do Decreto 6.949/2009. Aduziu-se que prevaleceria, no caso, a densidade do direito à acessibilidade física das pessoas com deficiência (CF, art. 24, XIV), não obstante pronunciamentos da Corte no sentido da competência privativa da União (CF, art. 22, XI) para legislar sobre trânsito e transporte. Consignou-se que a situação deveria ser enquadrada no rol de competências legislativas concorrentes dos entes federados. Observou-se que, à época da edição da norma questionada, não haveria lei geral nacional sobre o tema. Desse modo, possível aos estados-membros exercerem a competência legislativa plena, suprimindo o espaço normativo com suas legislações locais (CF, art. 24, § 3º). Ressaltou-se que a preocupação manifestada, quando do julgamento da medida cautelar, sobre a ausência de legislação federal protetiva encontrar-se-ia superada, haja vista a edição da Lei 10.098/2000, a estabelecer normas gerais e critérios básicos de promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência. Registrou-se que, diante da superveniência dessa lei nacional, a norma mineira, embora constitucional, perderia força normativa, na atualidade, naquilo que contrastasse com a legislação geral de regência do tema (CF, art. 24, § 4º). **ADI 903/MG, rel. Min. Dias Toffoli, 22.5.2013. (ADI-903)**

Informativo STF nº 707 – 20 a 24 de maio, 2013

(topo)

Transporte Terrestre. ADI: segurança no trânsito e competência (Plenário)

O Plenário julgou procedente pleito formulado em ação direta de inconstitucionalidade proposta, pelo Procurador-Geral da República, contra a Lei 10.521/95, do Estado do Rio Grande do Sul, que estabelece a obrigatoriedade do uso de cinto de segurança nas vias urbanas daquele estado, bem como proíbe aos menores de dez anos viajar nos bancos dianteiros de veículos que menciona. Asseverou-se haver inconstitucionalidade formal por ofensa ao art. 22, XI, da CF, que dispõe sobre a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte. **ADI 2960/RS, rel. Min. Dias Toffoli, 11.4.2013. (ADI-2960)**

Informativo STF nº 701 – 8 a 12 de abril, 2013

(topo)

Transporte Terrestre. ADI estadual e prazo em dobro

A 1ª Turma iniciou julgamento de agravo regimental interposto contra decisão da Min. Cármen Lúcia que, em agravo de instrumento do qual relatora, não reconheceu prazo em dobro para interposição de recurso extraordinário contra acórdão que julgara representação de inconstitucionalidade. A relatora manteve a decisão agravada. Em divergência, o Min. Marco Aurélio proveu o regimental por reputar que o preceito, ao versar sobre o prazo em dobro para interposição de recurso, não distinguiria a natureza da ação e que não haveria norma especial a respeito na lei regedora da ação direta de inconstitucionalidade. Após, pediu vista o Min. Luiz Fux. **AI 827810 AgR/MG, rel. Min. Cármen Lúcia, 23.3.2011. (AI-827810)**

Informativo STF nº 620 – 21 a 25 de março, 2011

(topo)

Transporte Terrestre. Norma de trânsito e competência legislativa. (Plenário)

O Plenário, por maioria, julgou procedente pedido formulado em ação direta ajuizada pela Confederação Nacional do Transporte - CNT para declarar a inconstitucionalidade da Lei 6.457/93, do Estado da Bahia, que determina a instalação de cinto de segurança em veículos de transporte coletivo de passageiros. Reputou-se, conforme precedentes da Corte, violado o disposto no art. 22, XI, da CF ("Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: ... XI - trânsito e transporte"). Vencido o Min. Marco Aurélio que, por considerar a particularidade da norma discutida — voltada à segurança do cidadão — entendia ser concorrente, entre Estado-membro e União, a competência legislativa atinente à matéria e julgava improcedente o pleito. **ADI 874/BA, rel. Min. Gilmar Mendes, 3.2.2011. (ADI-874)**

Informativo STF nº 614 – 01 a 04 de fevereiro, 2011

(topo)

Transporte Terrestre. Norma de trânsito e competência legislativa. (Plenário)

Por entender usurpada a competência da União para legislar sobre trânsito e transportes (CF, art. 22, XI), o Plenário julgou procedente pedido formulado em ação direta ajuizada pelo Governador do Estado de São Paulo para declarar a inconstitucionalidade da Lei paulista 10.884/2001, que dispõe sobre a obrigatoriedade de reserva de espaço para o tráfego de motocicletas nas vias públicas de grande circulação da Região Metropolitana daquela capital, assim consideradas pela autoridade de trânsito. Citou-se jurisprudência da Corte no sentido do reconhecimento da inconstitucionalidade formal de normas estaduais que tratam sobre a matéria. **ADI 3121/SP, rel. Min. Joaquim Barbosa, 17.3.2011. (ADI-3121)**

Informativo STF nº 619 – 09 a 18 de março, 2011

(topo)

Transporte Terrestre. Regime de concessão e controle abstrato

O Plenário desproveu recurso extraordinário, afetado pela 1ª Turma, interposto contra acórdão

do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro que, por meio de seu órgão especial, acolhera representação e declarara a inconstitucionalidade de expressões e de dispositivos da Lei 1.465/99, do Município de Cabo Frio, a qual versa sobre o regime de permissão de serviços e concessão destes e de obras públicas — v. Informativo 544. Reputou-se incensurável a decisão que, por ofensa aos princípios da moralidade, da impessoalidade da Administração Pública e da licitação, retirara do mundo jurídico tais normas que, além de manter as concessões por períodos de 10 e 25 anos, permitiam sua renovação automática. **RE 422591/RJ, rel. Min. Dias Toffoli, 1º.12.2010. (RE-422591)**

Informativo STF nº 611 – 29 de novembro a 03 de dezembro, 2010
(topo)

Transporte Terrestre. Transporte de carga perigosa e competência legislativa – 1 (Plenário)

O Plenário, por maioria, deferiu, parcialmente, pedido de medida liminar formulado, em arguição de descumprimento de preceito fundamental, pela Associação Nacional do Transporte de Cargas, para determinar a suspensão da eficácia das interdições ao transporte praticado pelas empresas associadas à argüente, quando fundamentadas em descumprimento da norma contida no art. 1º da Lei 12.684/2007, do Estado de São Paulo (“Art. 1º Fica proibido, a partir de 1º de janeiro de 2008, o uso, no Estado de São Paulo, de produtos, materiais ou artefatos que contenham quaisquer tipos de amianto ou asbesto”), reconhecendo-lhes o direito de efetuar o transporte interestadual e internacional de cargas, inclusive as de amianto da variedade crisotila, observadas as disposições legais e regulamentares editadas pela União. A autora requeria a concessão de medida cautelar para suspender os processos em andamento no Tribunal Superior do Trabalho e nas demais instâncias ordinárias da Justiça do Trabalho daquele ente federativo, assim como a eficácia das interdições ao transporte de amianto efetuado pelas empresas que lhe são associadas nas rodovias estaduais. Prevaleceu o voto do Min. Marco Aurélio, relator. Preliminarmente, assentou a legitimidade da argüente para dar início ao processo, revelada a condição de associação nacional representativa de certa categoria. Sob o ângulo do cabimento da ação, verificou que a Corte tem entendido que a subsidiariedade da argüição há de ser compreendida de modo a não inviabilizar o acesso à jurisdição constitucional, principalmente quando em jogo valores maiores e a possibilidade de proliferação de demandas. Assim, embora possível impugnar, judicialmente, os atos administrativos formalizados e as decisões judiciais, mediante os respectivos recursos, haveria o interesse público de ser dirimida a controvérsia em caráter definitivo. Reputou que os preceitos evocados comporiam conteúdo essencial do texto constitucional vigente, protegido do poder constituinte derivado reformador. **ADPF 234 MC/DF, rel. Min. Marco Aurélio, 28.9.2011. (ADPF-234)**

Informativo STF nº 642 – 26 a 30 de setembro, 2011
(topo)

Transporte Terrestre. Transporte de carga perigosa e competência legislativa – 2 (Plenário)

No mérito, destacou a perplexidade decorrente da convivência, no ordenamento jurídico, da proibição local para a comercialização de amianto com a permissão, abrangente (Lei 9.055/95), para o exercício da atividade. Observou caber à União legislar, privativamente, sobre transporte — inclusive de cargas perigosas — e sobre comércio interestadual e internacional. Assinalou,

además, inexistir lei complementar que delegue aos Estados-membros a disciplina do tema. Afirmou que, se cada Estado-membro impusesse restrições ao comércio, ora vedando o acesso aos próprios mercados, ora impedindo a exportação por meio das regiões de fronteiras internacionais, seria o fim da Federação. Salióntou, nesse sentido, que incumbiria à União explorar os portos organizados, bem como regular o transporte rodoviário de cargas. A respeito, rememorou o art. 10 da Lei 9.055/95 (“O transporte do asbesto/amianto e das fibras naturais e artificiais referidas no art. 2º desta Lei é considerado de alto risco e, no caso de acidente, a área deverá ser isolada, com todo o material sendo reembalado dentro de normas de segurança, sob a responsabilidade da empresa transportadora”). Sublinhou, ainda, que o transporte desse material está disciplinado no Decreto 96.044/88 e na Resolução 420/2004, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Frisou que, a corroborar essa orientação, a Corte tem declarado a inconstitucionalidade de normas estaduais que interferem na liberdade de comércio interestadual e internacional. Reputou que, sob o enfoque da liberdade de locomoção, não se poderia restringir o acesso dos particulares ao serviço público, que deve ser regular e eficiente, por expreso mandamento constitucional. Dessa forma, o ente federativo que não é titular da prestação — no caso, o Estado-membro — não poderia obstaculizá-la. Concluiu que a liberdade de locomoção, na espécie, seria qualificada, ou seja, instrumento para a comercialização de certo produto, inserido nas atividades lícitamente exercidas por determinada pessoa jurídica (liberdade de iniciativa), e realizada por meio de serviços públicos (portos e rodovias federais). O relator consignou, por fim, que a lei adversada proibiria o “uso” e não o “transporte” da referida mercadoria. Explicou que quem usa o faria em termos finais, seria titular de uma das faculdades inerentes ao domínio. Aquele que transporta, por sua vez, prestaria um serviço, mas não deteria, necessariamente, a titularidade da coisa para si. Desse modo, se proibido o uso do amianto no Estado de São Paulo, não o seria o transporte quando o material estivesse destinado a outros Estados da Federação ou ao exterior, no que não configuraria “uso” na acepção técnica da palavra. No ponto, o Min. Ricardo Lewandowski salientou que o Estado de São Paulo, argüido, não teria competência para proibir o transporte destinado à exportação e ao comércio interestadual, mas poderia proibir o transporte de amianto destinado para uso exclusivamente dentro do Estado-membro. **ADPF 234 MC/DF, rel. Min. Marco Aurélio, 28.9.2011. (ADPF-234)**

[Informativo STF nº 642 – 26 a 30 de setembro, 2011](#)
[\(topo\)](#)

Transporte Terrestre. Transporte de carga perigosa e competência legislativa – 3 (Plenário)

Vencidos os Ministros Ayres Britto, Celso de Mello e Cezar Peluso, Presidente, que indeferiam a cautelar. O primeiro afirmava que seria lógico a lei estadual vedar o transporte do amianto, se proíbe a produção e a comercialização do produto. Nesse aspecto, o Presidente sublinhava que a lei trataria de proibir a circulação do produto. O meio utilizado para esse ato — uso, transporte, entre outros — seria secundário, portanto. O Min. Ayres Britto lembrava, además, que a lei federal que cuida do transporte do citado produto faria remissão à Convenção da OIT, de que o Brasil é signatário (“Art. 3º ... 1 - A legislação nacional deve prescrever as medidas a serem tomadas para prevenir e controlar os riscos, para a saúde, oriundos da exposição profissional ao amianto, bem como para proteger os trabalhadores contra tais riscos; 2 - A legislação nacional, adotada em virtude da aplicação do parágrafo 1º do presente Artigo, deverá ser submetida a revisão periódica, à luz do desenvolvimento técnico e do aumento do conhecimento científico”). Assim, a convenção categorizaria a legislação sobre o assunto como norma de eficácia progressivamente atenuada, a ponto de, eventualmente, proibir a permanência do material no mercado. Salióntava que a lei federal conteria paradoxo, uma vez que permite o transporte e comércio de uma das variedades de amianto em território nacional e veda a comercialização de

outras variantes do material, em virtude de reconhecida nocividade. Ponderava que a lei questionada estaria muito mais próxima, portanto, das convenções internacionais e da Constituição do que a própria lei federal. Dessarte, o tema do transporte perderia densidade significativa se confrontada com a proteção à saúde e ao meio ambiente, princípios regentes de toda a ordem econômica. O Min. Celso de Mello, por sua vez, ressurtia que, muito embora o espaço para legislar sobre o transporte de cargas perigosas tivesse sido ocupado pela União, a lei federal seria, incidenter tantum, inconstitucional, logo, inexistente. Haveria, então, espaço para a legítima atuação normativa do Estado-membro. **ADPF 234 MC/DF, rel. Min. Marco Aurélio, 28.9.2011. (ADPF-234)**

[Informativo STF nº 642 – 26 a 30 de setembro, 2011](#)
[\(topo\)](#)

Poder Judiciário do Estado do Rio de Janeiro
Diretoria Geral de Gestão do Conhecimento
Departamento de Gestão e Disseminação do Conhecimento

Banco do Conhecimento / Jurisprudência / Informativos de Jurisprudência dos Tribunais Superiores – S T F

Data da atualização: **11/06/2013**

Pesquisa elaborada pela Equipe do Serviço de Captação do Conhecimento (DGCON/SECAP)
Disponibilizado pela Equipe do Serviço de Estruturação do Conhecimento (DGCON/SEESC)

Para sugestões, elogios e críticas: dicac@tjrj.jus.br