

Excelentíssimo Senhor Ministro Maurício Corrêa - Presidente do
Supremo Tribunal Federal.

ADI - 3136

CONTRA FÉ

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL
Coordenadoria de Registros
e Informações Processuais
13/02/2004 13:27 13588


A` Confederação Nacional do Transporte - C.N.T, entidade sindical de grau superior, com sede e foro nesta Capital, no Setor de Autarquias Sul, Quadra 06, Lote 3, Bloco "J", Ed. Camilo Cola, 3º andar, inscrita no CNPJ sob o n.00.721.183/0001-34, neste ato representada por seu Presidente Clésio Soares de Andrade, brasileiro, casado, economista e empresário, inscrito no C.P.F. sob o nº. 154.444.906-25, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, por seus advogados (Doc. 1), com respaldo na legitimação ativa que lhe é conferida pelo inciso IX, do art. 103, da Constituição Federal e com arrimo na competência de que trata o art. 102, I, "a", da Carta Magna propor a presente

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE
COM PEDIDO DE LIMINAR

Objetivando a decretação judicial de inconstitucionalidade dos dispositivos da LEI ESTADUAL n.º 12.618 de 25/09/1997 (Doc.3), publicada no Diário Oficial do Estado de Minas Gerais, que dispõe sobre o licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros e adota outras providências, pelos fundamentos que passa a expor:

DA LEGITIMAÇÃO DA AUTORA E PERTINÊNCIA TEMÁTICA

A Autora é Confederação Sindical, constituída em 12 de janeiro de 1954 e reconhecida pelo Decreto n. 34.986, de 29 de janeiro de 1954, tendo entre as suas finalidades estatutárias "coordenar e defender, no plano nacional, os interesses dos transportadores e de suas entidades representativas, em todas as modalidades, bem como de suas atividades auxiliares ou complementares (arts. 1 e 2, I, do Estatuto Social)".

Em seu quadro social, conforme arts. 5º e 6º do Estatuto Social **(Doc.2)**, somente se integram entidades de caráter sindical (25 federações abrangentes de quase todos os Estados-membros e 01 sindicato nacional), tudo conforme documentos anexos.

Preenche, portanto, a Autora o requisito de pureza de sua composição sindical (art. 535 - CLT), como também os requisitos da pertinência temática e da representação da entidade em pelo menos nove Estados da Federação, qualificando-se como Confederação Sindical legitimada para a propositura de Ação Direta de Inconstitucionalidade (art. 103, IX, da Constituição Federal), conforme decisão já proferida por esta Suprema Corte, na ADIN n.º 2.606, em que reconheceu a legitimidade ativa da Confederação Nacional dos Transportes, ora Autora. **(Doc. 04)**

DA INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI ESTADUAL Nº 12.618

I - COMPETÊNCIA PRIVATIVA E EXCLUSIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRÂNSITO E TRANSPORTE

II - INOBSERVÂNCIA DE REQUISITOS DE SEGURANÇA E SAÚDE DOS USUÁRIOS

III - AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 2606 JULGADA PROCEDENTE POR ESSA CORTE SUPERIOR EM CASO IDÊNTICO

Através da Lei Estadual n.º 12.618, de 24 de setembro de 1997, editada pela Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais e sancionada pelo Exm.º Sr. Governador do Estado, publicada no Diário Oficial do Estado em 25 de setembro de 1997, o Estado-Membro permitiu o licenciamento e emplacamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros e, com isso, acabou por criar o serviço denominado moto-táxi, nos seguintes termos, *verbis*:

“Art. 1º - Ficam autorizados o licenciamento e o emplacamento, pelo Departamento de Trânsito de Minas Gerais - DETRAN-MG, de motocicleta destinada ao transporte remunerado de passageiros, moto-táxi.

Para disciplinar seu funcionamento, o artigo 2º da citada Lei estabeleceu que o emplacamento e o licenciamento ficariam sujeitos à prévia regulamentação de atividade, por Lei Municipal, onde o serviço vier a ser oferecido, assim disposto, *verbis*:

“Art. 2º - O licenciamento e o emplacamento a que se refere esta Lei ficam condicionados à prévia regulamentação da atividade, por lei municipal, na localidade onde o serviço será oferecido.”

O inciso XI, do artigo 22, da Constituição Federal, estabelece a competência privativa e exclusiva da União para

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

legislar sobre matéria relativa a trânsito e transporte, o que equivale dizer, para normatizar toda a sistemática relativa à matéria, além de prever no inciso XX, do art. 21, a competência da União para legislar também privativamente sobre as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

Nesse sentido, a PRICE WATERHOUSE, na obra por ela editada, comentando a Constituição Federal de 1988, destacou sobre o seu inciso XI, do artigo 22 , o seguinte:

"Da competência da União para Legislar sobre trânsito e transporte decorre também a sua competência para organizar o respectivo regime de exploração".

Logo, tudo que diz respeito a trânsito, e conseqüentemente, aos tipos de veículos que se prestam a usar as vias citadinas, bem como aos requisitos necessários para que um serviço possa ser considerado como transporte para uso público, depende de previsão de Lei Federal.

Por seu turno, o Código Nacional de Trânsito (Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1.997) e as Resoluções do CONTRAN (artigo 314, parágrafo único, que complementam a normatização infraconstitucional, quanto ao trânsito e transporte, de qualquer natureza, nas vias terrestres do território nacional abertas à circulação pública), nada dispõem a respeito do citado serviço de mototáxis.

Parecendo antecipar-se a uma consulta sobre a matéria, diz HELY LOPES MEIRELLES, no seu clássico Direito Municipal Brasileiro, que:

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

"Serviços há que já estão estabelecidos remansadamente como da competência privativa do Município. Outros, entretanto, suscitam dúvida dado o interesse comum das três esferas administrativas, com intensidade aparentemente igual, o que exige um exame acurado diante de cada caso ocorrente, a fim de se determinar a quem pertence a sua instituição e manutenção. Outros, ainda, oferecem faces sujeitas concomitantemente à tríplice regulamentação Federal, Estadual e Municipal, em caráter supletivo ou concorrente, como é exemplo típico o trânsito, em que as normas gerais estão afetadas à União (Código Nacional de Trânsito), e as normas secundárias são da competência estadual (Regulamentos Regionais) e a regulamentação urbana compete ao Município (estacionamento, mão, contramão, velocidade no perímetro urbano, pontos de carros de praça, permissões e concessão de linha urbana etc.". pag. 404)

O festejado e saudoso autor, na sexta edição atualizada por IZABEL CAMARGO LOPES MONTEIRO e YARA DARCY POLICE MONTEIRO, Malheiros Editores, 1993, p. 318-319, ainda deixa claro que:

"Os meios de circulação e transporte interessam a todo o País, e por isso mesmo a Constituição da República reservou para a União a atribuição privativa de legislar sobre trânsito e transporte (art. 22, XI)". (Malheiros Editores, S.P, 1993, pags. 318/319).

O Estado-Membro deve obedecer às normas federais, no caso, o Código Nacional de Trânsito e as Resoluções do CONTRAN, quanto ao tipo de veículos e a forma de prestação desses serviços, porque sobre trânsito e transporte legisla privativamente o Ente Federal.

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

E frise-se, 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.

Claro, portanto, que 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.

Tanto é verdade que as motocicletas se prestam apenas 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 asa-deltas, carroças, porque não se adequam, sob todas as luzes, ao serviço público de transporte de pessoas.

E razão há para isso. Basta falar na falta de segurança que esses pseudo-meios proporcionam por total inadequação aos objetivos colimados pela Constituição Federal, quanto à incolumidade física e à saúde dos respectivos passageiros.

O próprio Código Penal pátrio prevê como crime no artigo 132: "Expor a vida ou a saúde de outrem a perigo direto e iminente."

É público e notório que os "mototáxis" seriam os mais perigosos tanto para os que deles se utilizariam, tanto para os que deles teriam de se desviar, de modo especial os pedestres.

Não há dúvida de que, nem a Constituição Federal, nem o Código Nacional de Trânsito, albergariam ou permitiriam a concessão ou permissão desse serviço mediante mototáxis, eis que ao Poder Público

incumbe, de forma irrefutável, propiciar as condições mínimas de saúde e segurança, que têm tutela constitucional.

Assim, os limites da competência estadual estão regrados e limitados pela Carta Política de 1988, que erige como princípio a nortear a prestação de serviço público, a segurança, por ela devendo o Estado zelar, na forma preconizada pelo artigo 144 e, no mesmo sentido, pela saúde dos usuários dos serviços públicos de transporte no artigo 196.

Cumprindo, por derradeiro, a preocupação pela boa prestação de serviços públicos que recebeu tratamento muito especial, no artigo 37, § 3º da atual Constituição Federal.

DA INEXISTÊNCIA DE LEI FEDERAL COMPLEMENTAR

O parágrafo único do mencionado art. 22 da Constituição Federal previu que Lei Complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas no artigo. Assim, poderia o Estado dispor sobre a implantação de um Programa para a educação e segurança no trânsito, mas, de modo algum, para criar, sem autorização de Lei Federal Complementar, uma nova modalidade de transporte público: o "mototáxi".

Portanto, sem Lei Federal Complementar o texto normativo do Estado de Minas Gerais é absolutamente inconstitucional, segundo determina o parágrafo único do art. 22 da Constituição Federal de 1988, que a seguir transcrevemos:

"Art. 22 - Compete privativamente à União legislar sobre:
XI - trânsito e transporte.

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

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

Então, como a Carta Magna atribuiu para si, exclusivamente, o direito de legislar sobre trânsito e transporte, incluído o de passageiros, cabe ao Estado tão somente a regulamentação regional, segundo a melhor lição lembrada de Hely Lopes Meirelles.

O renomado autor José Cretella Júnior, de igual modo, lembra também que:

"A Constituição de 05 de outubro de 1988 é bem clara a respeito: competência para legislar sobre transporte é privativa da União. O Estado-Membro não pode, no momento, legislar sobre matéria específica de transporte.

A Carta Magna fixa, entretanto, requisito essencial para que os Estados possam legislar, supletivamente, sobre transporte: existência de lei complementar, que faculte tal atividade legislativa, é a condição sine qua non para a constitucionalidade de quaisquer diplomas legislativos - constituições estaduais, decretos estaduais, regulamentos estaduais - , os quais só entrarão no mundo jurídico quando promulgados e publicada a norma prometida pela Constituição da República". (in "Direito Administrativo perante os Tribunais", vol. 2, Ed. Forense Universitária, 1 ed., 1996, p. 201)

Não cabe, conseqüentemente, ao Estado, em detrimento das normas constitucionais e federais criar um novo tipo de transporte coletivo, como o dos ciclomotores, os quais, como se viu, não resguardam os passageiros na sua integridade física nem em sua saúde, obrigações primordiais do Estado.

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

É lapidar, sobre o tema, o ensinamento de RAUL MACHADO HORTA:

"A competência de legislação privativa é, por sua natureza, monopolística e concentrada no titular dessa competência. Desfazendo a rigidez inerente à competência privativa, a Constituição Federal de 1988 prevê no parágrafo único do art. 22, após a enumeração das matérias incluídas na privatividade legislativa da Federação, que lei complementar poderá autorizar os Estados a legislarem sobre questões específicas relacionadas na competência privativa.

Essa forma de delegação legislativa da União aos Estados, no nível dos ordenamentos constitutivos da República Federal, exige lei complementar, portanto, a aprovação da maioria absoluta das duas Casas do Congresso Nacional (art. 69), e não se reveste de generalidade, requerendo, ao contrário, a particularização de 'questões específicas', subtraídas ao elenco das matérias incluídas na privatividade legislativa da União.

"A transferência da competência de legislar da União para os Estados será submetida, por força da exigência de 'questões específicas', à especificação do conteúdo da legislação transferida e à estipulação dos termos de seu exercício, aplicando-se à transferência de competência legislativa inter-estatal as regras que condicionam a delegação legislativa do Congresso ao Presidente da República (art. 68, parág. 2º), considerando a natureza limitada e controlada de uma e outra forma de transferência de competência legislativa. A técnica da transferência legislativa entre a União e os Estados inspira-se em regra da Lei Fundamental da República Federal da Alemanha, que

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

autoriza a passagem de matéria da legislação exclusiva da Federação para ser objeto ulterior de legislação estadual, havendo permissão em lei federal. A efetiva adoção desse procedimento representará saudável prática de descentralização legislativa e caracterizará o amadurecimento do federalismo brasileiro. O Congresso Nacional estará reconhecendo, em cada caso de transferência de matéria da competência legislativa privativa da Federação, que o Estado-membro destinatário da transferência atingiu nível de organização que o habilita a receber parcela de poder federal, com a conseqüente estadualização da matéria legislativa". ("Estudos de Direito Constitucional", Belo Horizonte, Del Rey, 1995, pág. 415-6).

Não se trata, pois, a delegação, de algo que se possa inferir do silêncio. A normatividade, no tocante à delegação, exige Lei Complementar federal e com alusão expressa à matéria transferida. Inútil qualquer esforço exegético que inclua o esvaziamento da norma constitucional federal do parágrafo único, do art. 22, que é de rigor e de insubstituível rigidez.

E dessa forma infringiu os artigos 21, inciso XX; 22, inciso XI, e parágrafo único; 37, § 3º; 144; 175 e 196 da Constituição Federal.

O professor da PUC-SP, CELSO RIBEIRO BASTOS, explica que:

1. "COMPETÊNCIA - O Estado - membro, ex vi do disposto na Constituição Federal art. 22, XI, parágrafo único, não tem competência, em virtude das limitações existentes no Código Nacional de Trânsito para instituir ou criar o serviço denominado MOTOTÁXI.

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

2. *HIGIENE - O uso comum de capacete expõe o usuário a riscos de saúde, tais como, doenças capilares, alérgicas, tuberculose, gripes, piolhos, etc.*
3. *SEGURANÇA - O cognominado MOTOTÁXI nunca foi e nem será veículo de transporte público de passageiros pelos graves riscos que proporciona ao usuário - cliente, já que é um veículo desprotegido, sem anteparo para o choque e para a queda.*
4. *CONFORTO E SAÚDE - A exposição às modificações climáticas, não trazem ao passageiro e condutor a devida prevenção à segurança e ao equilíbrio deles, sendo este sistema absolutamente inadequado como meio de transporte."*

De sorte que, 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 pública, por isso mesmo que não previsto no Código Nacional de Trânsito o indigitado meio de transporte, criado também contra as Resoluções do CONTRAN.

Nesse sentido, dada a repercussão de cunho eminentemente social da temerária inovação legislativa ora impugnada, merece lembrança o entendimento do Douto Ministro MOREIRA ALVES sobre a natureza especial, publicística, da Ação Direta de Inconstitucionalidade:

"Não é ela uma simples Ação Declaratória de Nulidade, como qualquer outra, mas ao contrário, um instrumento especialíssimo de defesa da ordem jurídica vigente estruturada com base no respeito aos princípios constitucionais vigentes". (RTJ 95/999)

Aduz ainda o Ilustrado Ministro:

"Trata-se na verdade de ação de caráter excepcional, com acentuada feição política, pelo fato de visar ao julgamento, não de uma relação jurídica concreta, mas a validade da lei em tese e que passa em julgado erga omnes com reflexo sobre o passado".

(TRJ 95/999)

Por isso é da índole do controle concentrado de constitucionalidade que o processo tenha natureza objetiva, isto é, sem que se discuta interesse de pessoas, mas se busque a inteireza do Direito, por assim dizer, da própria coletividade.

É o tipo de ação para defesa de interesses coletivos ou difusos, pelo que a pedra de toque do princípio que regula a ação é a "res publica" e a decisão proferida não aproveita apenas ao requerente, conforme sublinhou o Eminentíssimo Ministro MOREIRA ALVES.

DA AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE JULGADA PROCEDENTE POR ESSA CORTE SUPERIOR EM CASO IDÊNTICO

Vale mencionar a decisão proferida por essa Excelsa Suprema Corte, em Sessão Plenária, na ADIN n.º 2606, Relator Maurício Corrêa, em que foi julgado procedente o pedido formulado na inicial, por unanimidade de votos, para declarar a inconstitucionalidade da Lei estadual n.º 11.629, de 07 de dezembro de 2000, do Estado de Santa Catarina, que dispunha sobre o licenciamento de motocicletas destinadas ao transporte remunerado de passageiros (Doc. 04), in verbis:

EMENTA: AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. LEI DO ESTADO DE SANTA CATARINA. LICENCIAMENTO DE MOTOCICLETAS

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

**DESTINADAS AO TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS.
COMPETÊNCIA DA UNIÃO. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL.**

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

2. Inconstitucional a norma ordinária estadual que 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."

A Autora pede venia para transcrever alguns trechos do julgado que considera importante destacar, tendo em vista que ficou claramente demonstrada a competência exclusiva da União para legislar sobre o trânsito e transporte e os sérios riscos de vida ou de lesões físicas que a referida Lei Estadual pode ocasionar aos seus usuários, sem que seja feito um prévio e minucioso estudo pelas autoridades federais, a seguir:

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

modalidade de transporte que o Código Nacional de Trânsito sequer reconhece".

17. ...

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

19. Uma situação é a pessoa, por iniciativa própria e a convite do condutor da motocicleta, submeter-se espontaneamente aos perigos decorrentes. Outra, de extrema gravidade, é permitir-se que a população, necessitada de um meio de transporte mais barato ou acessível, possa, com o beneplácito estatal, correr sérios riscos de vida ou de lesões físicas."

DOS REQUISITOS PARA A CONCESSÃO DE LIMINAR

No que se refere ao controle de constitucionalidade, é própria a existência de Medidas Liminares, cujo deferimento necessita da existência do "periculum in mora" e do "fumus boni iuris", estando as referidas expressões latinas, conforme magistério do Prof. Humberto Theodoro Júnior, em sua obra "Processo Cautelar", vinculadas à demora da prestação jurisdicional invocada, que pode tardar e com isso trazer ameaça ou propriamente danos à esfera não só do suplicante mas da comunidade, e na aparência do bom direito, que significa ter o autor a possibilidade de obter a vitória na causa, por um simples exame perfunctório, embora não haja um pré-julgamento de mérito (págs. 76/77).

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Na presente Petição essa verossimilhança do Direito fica evidentemente demonstrada através de ofensa às normas da Constituição Federal, inconstitucionalidade do ponto de vista formal, por usurpação da competência legislativa exclusiva da União e por inexistência de Lei Complementar autorizativa. De seu turno, também está demonstrado o perigo da demora do processo, que é hábil a acarretar ao povo Mineiro, de modo efetivo, o aumento dos acidentes de trânsito, em face da absoluta falta de segurança e, ainda, graves prejuízos à saúde pública, um e outros advindos do chamado MOTOTÁXI.

Não foi sem razão que o Relatório da Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados (Doc. 05) concluiu, acerca da instituição dos serviços de transporte público de passageiros por motocicletas - mototáxis, pela sua inadmissibilidade, ao argumento de que "com relação à segurança, vejo que o veículo proposto pelo nobre autor da proposta para realizar o transporte público de passageiros não reúne as condições técnicas necessárias, haja vista o número de acidentes registrados envolvendo motocicletas."

E cita o Relator, para fundamentar sua decisão, que, "segundo as estatísticas de acidentes de trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo - CET ficou constatado o seguinte:

- a) Acidentes com motos matam 09 (nove) vezes mais do que outros veículos;
- b) As motos são 3% (três por cento) dos veículos no sistema viário da Grande São Paulo;
- c) De cada 10 (dez) acidentes com motos 07 (sete) têm vítimas." (cópia anexa)

Seguindo o mesmo posicionamento do Presidente do Supremo Tribunal Federal, o Ilustre Presidente do Tribunal de Justiça de São Paulo, YUSSEF CAHALI, ao deferir Liminar na Ação Direta de

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Inconstitucionalidade, promovida pelo Presidente do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de São José do Rio Preto contra o Presidente da Câmara Municipal de Votuporanga, aqui mencionada, assim se manifestou:

"(...)

A concessão de medida liminar tem natureza de provimento cautelar, cujo escopo é preservar direitos. Assim sendo, não está jungida sua concessão a qualquer juízo de valor sobre o mérito da questão posta nos autos; seu fundamento está unicamente baseado na possibilidade de haver lesão de difícil reparabilidade, se não for concedida a medida.

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 dano à saúde e segurança públicas.

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

A Professora CARMEM LÚCIA ANTUNES ROCHA, em sua obra "Constituição e Constitucionalidade", ao se referir ao chamado risco objetivo, concreto e atual no exame para suspensão imediata e precária da Lei ou do Ato Normativo impugnado, esclarece que:

"O perigo que se considera para os efeitos de concessão da medida cautelar constitucional é o de descumprimento da Lei Magna. Na dúvida, garante-se esta e suspende-se a lei ou ato normativo tido como contrário ou incompatível com ela (...)".

"Em verdade, se, se põe a Juízo, de um lado, a possibilidade vislumbrada de estar a ser descumprida a

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Constituição, que é norma maior e de força fundamental obrigatória e, de outro, uma norma que se argüi como viciada por inconciliável ou afrontosa àquela, há necessariamente "fumus boni iuris", há de menos uma dúvida a esfumçar a plena segurança que o Direito tem de proporcionar à Sociedade (...)".

"Também não há de se questionar, para efeitos de concessão de medida cautelar em Ação Direta de Inconstitucionalidade, se poderiam ser reparados eventuais danos, inclusive pecuniários, advindos inclusive para a Sociedade com a aplicação da Lei (...)".

"Não se pretende com a Ação Direta de Inconstitucionalidade reparar eventuais danos que aplicação da Lei ou Ato Normativo declarado inválido possa ter trazido. Pretende-se, isto sim, não permitir que a Lei ou Ato Normativo Inconstitucional produza efeitos concretos, tenha aplicação e acarrete o único e irreparável dano que a Sociedade não pode suportar num Estado de Direito, qual seja, o de ver a sua segurança jurídica ser rompida pela contrastação da Lei Magna. O que se busca pela Medida Cautelar em Ação Direta de Inconstitucionalidade é exatamente impedir-se a prevalência, durante a pendência processual, desta possível ou pretensa contrastação argüida". (págs. 188/191) (grifos nossos)

Como se vê, a lição da Ilustrada Constitucionalista Mineira se enquadra perfeitamente dentro dos princípios e critérios da Medida Cautelar, quando há a fundada suspeita de inconstitucionalidade a trazer a insegurança jurídica ao Estado de Direito, o que, no caso concreto, está demonstrado, uma vez que a Lei Estadual impugnada viola frontalmente o artigo mencionado, na forma e modo ali explicados.

ABI-ACKEL
ADVOGADOS ASSOCIADOS

Pede, assim, a Autora a liminar cautelar de suspensão de eficácia da Lei Estadual no. 12.618, de 24 de setembro de 1997, prestação jurisdicional de controle legislativo, presentes os pressupostos do "periculum in mora" e "fumus boni iuris", prosseguindo a ação nos seus ulteriores termos.

Isto posto, REQUER, a concessão de **LIMINAR** para determinar a suspensão dos efeitos da Lei Estadual nº 12.618, de 24 de setembro de 1997. Após a concessão da LIMINAR, ou, caso esta não seja deferida, o que se admite tão somente em homenagem ao princípio da eventualidade, REQUER, ainda, que se digne a Suprema Corte de julgar procedente o pedido para declarar, com eficácia "ex tunc", a inconstitucionalidade da Lei Estadual nº 12.618, de 24 de setembro de 1997, por flagrante incompatibilidade com as regras maiores da Constituição Federal de 1988 e decorrentes Normas Infraconstitucionais Federais.

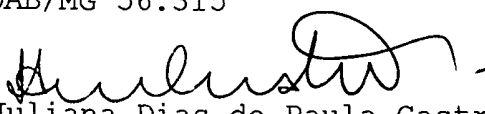
Requer, outrossim, a citação do Chefe do Poder Executivo Estadual - Exmo. Sr. Governador do Estado de Minas Gerais e do Presidente da Assembléia Legislativa do mesmo Estado para, querendo, defenderem a lei impugnada.

Belo Horizonte, 21 de janeiro de 2004.

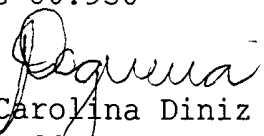
P.p.

Paulo Abi-Ackel
OAB/MG 56.315

P.p.


Juliana Dias de Paula Castro
OAB/MG 80.950

P.p.


Anna Carolina Diniz Nogueira
OAB/MG 66.195